

## U S T A W A

z dnia

### **o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>1), 2)</sup>**

#### Rozdział 1

#### **Przepisy ogólne**

**Art. 1.** Ustawa określa:

- 1) zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie, zwanej dalej „infrastrukturą paliw alternatywnych”, w tym wymagania techniczne, jakie powinna spełniać ta infrastruktura;
- 2) obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;
- 3) obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych;
- 4) warunki funkcjonowania stref czystego transportu;
- 5) Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji.

**Art. 2.** Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. ...), wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 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 28.10.2014, str. 1).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, ustawę z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

- 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2017 r. poz. 286, 1566 i 1999) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) – napełnianie zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek;
  - 3) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
  - 4) jednostka pływająca – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128) oraz statek morski w rozumieniu art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66), mogące wykorzystywać do napędu paliwa alternatywne;
  - 5) ładowanie – pobór energii elektrycznej przez pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny, pojazd silnikowy niebędący pojazdem elektrycznym, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, na potrzeby napędu tego pojazdu;
  - 6) ogólnodostępna stacja ładowania – stacja ładowania dostępna na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i pojazdu silnikowego niebędącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
  - 7) operator ogólnodostępnej stacji ładowania – podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty ogólnodostępnej stacji ładowania;
  - 8) operator stacji gazu ziemnego – podmiot świadczący usługę tankowania gazu ziemnego w postaci sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu;
  - 9) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego – operator systemu dystrybucyjnego, o którym mowa w art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566 oraz z 2018 r. poz. 9 i ...), zajmujący się dystrybucją energii elektrycznej;

- 10) operator systemu dystrybucyjnego gazowego – operator systemu dystrybucyjnego, o którym mowa w art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zajmujący się dystrybucją paliw gazowych;
- 11) paliwa alternatywne – paliwa lub energia elektryczna wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG);
- 12) pojazd elektryczny – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- 13) pojazd hybrydowy – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- 14) pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu;
- 15) pojazd napędzany wodorem – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych;
- 16) punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń wraz z obiektami budowlanymi lub jednostka pływająca, służące do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu;
- 17) punkt ładowania – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu;
- 18) punkt ładowania o normalnej mocy – punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW zainstalowanych w miejscach innych niż ogólnodostępne stacje ładowania, w szczególności w budynkach mieszkalnych;
- 19) punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW;

- 20) punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- 21) punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- 22) punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu – zespół urządzeń służących do zasilania energią elektryczną jednostek pływających w czasie postoju w porcie, gdy silniki pomocnicze tych jednostek są wyłączone;
- 23) sieć bazowa TEN-T – bazowa transeuropejska sieć transportowa, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 24) skroplony gaz ziemny (LNG) – skroplony gaz ziemny, o którym mowa w art. 2 pkt 7a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1928 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 624 i 2290);
- 25) sprężony gaz ziemny (CNG) – sprężony gaz ziemny, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
- 26) stacja gazu ziemnego – zespół urządzeń, w tym punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), przyłączonych do sieci dystrybucyjnej gazowej lub terminalu przeznaczonego do sprowadzania, wyładunku i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego (LNG) wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji;
- 27) stacja ładowania:
  - a) urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 136 z 09.05.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 128 z 19.05.2017, str. 1.

- b) wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy – wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;
- 28) tankowanie gazu ziemnego – napełnianie zbiorników pojazdów samochodowych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, służącym do napędu tych pojazdów.

## Rozdział 2

### **Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych**

**Art. 3. 1.** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania:

- 1) zapewnia, aby:
  - a) w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania,
  - b) ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania techniczne, o których mowa w art. 13 oraz przepisach wydanych na podstawie art. 17;
- 2) zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 3) zapewnia bezpieczną eksploatację ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 4) wyposaża:
  - a) ogólnodostępną stację ładowania w oprogramowanie pozwalające na:
    - podłączenie i ładowanie pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego,
    - przekazywanie danych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych o dostępności punktu ładowania i cenie za usługę ładowania,
  - b) każdy punkt ładowania zainstalowany w ogólnodostępnej stacji ładowania, którą zarządza, w układ pomiarowo-rozliczeniowy umożliwiający minutowy pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego układu do układu pomiarowo-rozliczeniowego tej stacji ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego;
- 5) zawiera umowę o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz świadczenia usług ładowania;

- 6) przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, dostawcy usług ładowania i sprzedawcy energii elektrycznej, który zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej z dostawcą usług ładowania prowadzącym działalność na tej stacji, dane dotyczące ilości zużytej energii elektrycznej odrębnie na świadczenie usług ładowania oraz na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
- 7) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
- 8) rozlicza straty energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji ładowania;
- 9) udostępnia w ogólnodostępnej stacji ładowania informacje dotyczące zasad korzystania z tej stacji oraz instrukcję jej obsługi;
- 10) zapewnia dostawcom usług ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 11) uzgadnia z organem zarządzającym ruchem na drogach liczbę możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania w przypadkach, o których mowa w art. 12b ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 oraz z 2018 r. poz. ...).

#### 2. Dostawca usługi ładowania:

- 1) zawiera ze sprzedawcą energii elektrycznej umowę sprzedaży energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
- 2) świadczy usługę ładowania obejmującą ładowanie oraz zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania, na potrzeby ładowania,
- 3) udostępnia, na swojej stronie internetowej, informacje o cenie usługi ładowania i warunkach jej świadczenia.

**Art. 4.** Dostawca usługi ładowania korzysta z ogólnodostępnej stacji ładowania na podstawie umowy zawartej z operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania.

**Art. 5.** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z niespełnieniem przez ogólnodostępną stację ładowania wymagań technicznych określonych w art. 13 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 17, lub w wyniku niezrealizowania obowiązków, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 3 i 9, na zasadach określonych w art. 435 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2017 r. poz. 459, 933 i 1132).

**Art. 6.** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania może wykonywać zadania dostawcy usługi ładowania.

**Art. 7.** Dostawca usługi ładowania nie może uzależniać świadczenia usługi ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego umowy w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej.

**Art. 8.** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania zapewnia, aby energia elektryczna dostarczana do ogólnodostępnej stacji ładowania była wykorzystywana wyłącznie w celu:

- 1) ładowania;
- 2) ładowania lub wymiany akumulatora służącego do napędu pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego, autobusu zeroemisyjnego lub pojazdu silnikowego, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, niebędącego pojazdem elektrycznym;
- 3) zapewnienia funkcjonowania tej stacji.

**Art. 9.** 1. Dostawca usługi ładowania wskazuje operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania sprzedawcę energii elektrycznej, z którym zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej, najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania, oraz informuje operatora ogólnodostępnej stacji ładowania o każdorazowej zmianie tego sprzedawcy.

2. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego informację o zmianie przez dostawcę usług ładowania sprzedawcy energii elektrycznej, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.

3. Przepis art. 4j ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne stosuje się odpowiednio.

**Art. 10.** 1. Jeżeli w pojeździe elektrycznym lub pojeździe hybrydowym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy, który umożliwia komunikację z systemem teleinformatycznym ogólnodostępnej stacji ładowania oraz przekazanie do tego systemu informacji o warunkach, na jakich użytkownik tego pojazdu dokonuje zakupu energii elektrycznej na podstawie zawartej przez siebie umowy sprzedaży energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, dostawca usług ładowania zapewnia użytkownikowi tego pojazdu możliwość zapłaty za energię elektryczną pobraną do ładowania pojazdu na warunkach określonych w tej umowie sprzedaży.

2. Jeżeli w pojeździe elektrycznym lub pojeździe hybrydowym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy, który umożliwia komunikację z układem pomiarowo-

-rozliczeniowym służącym do pomiaru energii elektrycznej pobranej przez użytkownika pojazdu w budynku mieszkalnym jednorodziennym albo lokalu mieszkalnym znajdującym się w budynku mieszkalnym wielorodzinnym, do którego posiada on tytuł prawny, sprzedawca energii elektrycznej uwzględni pobraną podczas ładowania energię elektryczną w fakturze za energię elektryczną użytkownika tego pojazdu.

**Art. 11.** Budowa i utrzymanie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz przedsięwzięcia niezbędne do przyłączania do sieci punktów ładowania stanowiących element tej infrastruktury, polegające w szczególności na modernizacji, rozbudowie albo budowie sieci, są celem publicznym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

**Art. 12.** 1. Budynki użyteczności publicznej oraz budynki mieszkalne wielorodzinne, usytuowane w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, oraz związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe, projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

2. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania mocy przyłączeniowej, o której mowa w ust. 1, kierując się potrzebą stopniowego zwiększania liczby punktów ładowania i budowy sieci tych punktów umożliwiającej użytkowanie pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych.

**Art. 13.** Stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu powinny spełniać wymagania techniczne i eksploatacyjne określone w szczególności w Polskich Normach, zapewniające ich bezpieczne użytkowanie, w tym bezpieczeństwo pożarowe, bezpieczne funkcjonowanie sieci elektroenergetycznych oraz dostęp do stacji ładowania dla osób niepełnosprawnych.

**Art. 14.** 1. Eksploatację stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu prowadzi się zgodnie z ich przeznaczeniem oraz gdy ich stan techniczny zapewnia bezpieczne korzystanie z nich.

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2260 oraz z 2017 r. poz. 624, 820, 1509, 1529, 1566, 1595 i 2375.



2. Stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu posiadają dokumenty określające ich właściwości konstrukcyjne, techniczne i eksploatacyjne.

**Art. 15.** 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji ładowania można wystąpić z wnioskiem do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Prezesem UDT”, o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 13 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 17.

2. Prezes UDT wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

3. Wydanie opinii podlega opłacie, która stanowi przychód UDT.

**Art. 16.** 1. Stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się:

- 1) przed oddaniem do eksploatacji stacji ładowania lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego;
- 2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji lub infrastruktury, w tym polegającej na zwiększeniu liczby punktów ładowania, lub zmiany miejsca zainstalowania punktu ładowania w tej stacji lub infrastrukturze.

3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się odpowiednio na wniosek operatora ogólnodostępnej stacji ładowania lub podmiotu eksploatującego stację ładowania inną niż ogólnodostępna stacja ładowania lub infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego.

4. Prezes UDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji odpowiednio punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia odpowiednio przez punkt ładowania zainstalowany na stacji ładowania lub stację ładowania, lub punkt ładowania stanowiący element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego wymagań technicznych określonych w art. 13 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 17.

5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód UDT.

**Art. 17.** 1. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne, inne niż w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów:
    - a) dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania,
    - b) dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego,
    - c) jakie muszą spełniać ogólnodostępne stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych,
  - 2) rodzaje badań, jakim podlegają stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury drogowego transportu publicznego, oraz sposób i terminy przeprowadzania tych badań przez UDT,
  - 3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań,
  - 4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 15 ust. 3 i art. 16 ust. 5
- biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitości rozwiązań technicznych, bezpieczeństwa użytkowników, dostępu dla osób niepełnosprawnych, zakres badania przeprowadzanego przez UDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.

2. Minister właściwy do spraw energii może określić w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów ładowania w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów elektrycznych lub pojazdów hybrydowych,
  - 2) sposób i terminy przeprowadzania przez UDT badań punktów ładowania, o których mowa w pkt 1,
  - 3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań,
  - 4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 16 ust. 5
- biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitości rozwiązań technicznych, bezpieczeństwa podczas wymiany i przechowywania akumulatorów służących do napędu pojazdów, zakres badania przeprowadzanego przez UDT oraz rodzaj przedmiotu badania.

**Art. 18.** 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT”.

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu.

3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu eksploatującego punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”, wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wymagań technicznych określonych w art. 13 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 19.

5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód TDT.

**Art. 19.** Minister właściwy do spraw energii, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne, jakie muszą spełniać punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów,
- 2) rodzaje badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
- 3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 18 ust. 5

– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa zasilania jednostek pływających, jednolitości rozwiązań technicznych i bezpieczeństwa działania sieci, dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez TDT oraz rodzaj przedmiotu badania.

**Art. 20.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego, który sporządza i uzgadnia z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki, zwanym dalej „Prezesem URE”, plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, opracowuje

program budowy stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do przyłączenia tych stacji.

2. Program, o którym mowa w ust. 1, stanowi wyodrębnioną część planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

3. W programie, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego uwzględnia każdą gminę położoną na obszarze jego działania, która spełnia łącznie następujące kryteria:

- 1) liczba jej mieszkańców wynosi co najmniej 100 000 oraz
- 2) zostało w niej zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych, oraz
- 3) na 1000 mieszkańców tej gminy przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.

4. Program, o którym mowa w ust. 1, określa:

- 1) liczbę planowanych stacji gazu ziemnego;
- 2) parametry techniczne oraz lokalizacje stacji gazu ziemnego planowanych do przyłączenia do sieci;
- 3) informację o dostępnych zdolnościach technicznych sieci gazowych, do których mają zostać przyłączone stacje gazu ziemnego;
- 4) informację o mocy przyłączeniowej dostępnej w punkcie wyjścia.

**Art. 21.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego:

- 1) buduje stację gazu ziemnego zgodnie z programem, o którym mowa w art. 20, w tym punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);
- 2) dokonuje napraw i modernizacji stacji gazu ziemnego.

2. Ponośzone przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego koszty budowy, napraw i modernizacji stacji gazu ziemnego, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem kosztów, o których mowa w art. 23 pkt 4, są zaliczane do kosztów uzasadnionych jego działalności w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 22.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłania operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu i zawiera z nim umowę na świadczenie usług tankowania i prowadzenie stacji gazu ziemnego. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920) stosuje się odpowiednio.

2. W przypadku braku możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego zgodnie z ust. 1, funkcję operatora stacji gazu ziemnego pełni przedsiębiorstwo energetyczne

wykonywające działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b<sup>1</sup> ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 23.** Operator stacji gazu ziemnego:

- 1) odpowiada za stan techniczny i bezpieczną eksploatację stacji gazu ziemnego;
- 2) zapewnia przeprowadzenie badań technicznych stacji gazu ziemnego, o których mowa w art. 27;
- 3) prowadzi stację gazu ziemnego zgodnie z umową, o której mowa w art. 22 ust. 1;
- 4) pokrywa koszty napraw i remontów wynikających z eksploatacji stacji gazu ziemnego prowadzonej w sposób niezgodny z warunkami umowy, o której mowa w art. 22 ust. 1;
- 5) świadczy usługę tankowania sprężonym gazem ziemnym (CNG).

**Art. 24.** Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T zapewnia, aby w tym porcie był dostępny punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

**Art. 25.** Stacje gazu ziemnego oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) są budowane, eksploatowane, naprawiane i modernizowane w sposób zgodny z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 29 oraz warunkami tankowania pojazdów i bunkrowania jednostek pływających, zapewniającymi:

- 1) bezpieczeństwo użytkowników;
- 2) prawidłowe funkcjonowanie sieci gazowej;
- 3) bezpieczeństwo pożarowe;
- 4) dostęp dla osób niepełnosprawnych;
- 5) właściwy stan techniczny wykorzystywanej infrastruktury.

**Art. 26.** 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji gazu ziemnego operator systemu dystrybucyjnego gazowego może wystąpić z wnioskiem do UDT o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 25 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1.

2. Prezes UDT wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku.

3. Wydanie opinii podlega opłacie, która stanowi przychód UDT.

**Art. 27.** 1. Stacje gazu ziemnego, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji stacji gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji.

3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek operatora stacji gazu ziemnego.

4. Prezes UDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji stacji gazu ziemnego w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez stację gazu ziemnego wymagań określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1.

5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód UDT.

**Art. 28.** 1. Punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w zakresie jego bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlega badaniom technicznym przeprowadzanym przez TDT.

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu.

3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu eksploatującego punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

4. Dyrektor TDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez ten punkt wymagań technicznych określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2.

5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód TDT.

**Art. 29.** 1. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego,
- 2) rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez UDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,

3) wysokość opłat, o których mowa w art. 26 ust. 3 i art. 27 ust. 5

– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych stacji, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez UDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.

2. Minister właściwy do spraw energii, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG),
- 2) rodzaje badań technicznych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
- 3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 28 ust. 5

– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych punktów, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez TDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.

**Art. 30.** Podstawą ustalenia wysokości opłat, o których mowa w art. 15 ust. 3, art. 16 ust. 5, art. 18 ust. 5, art. 26 ust. 3, art. 27 ust. 5 i art. 28 ust. 5, jest przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłaszane przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2191 i 2371), obowiązujące w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego lub sporządzenie opinii.

**Art. 31.** 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o których mowa w art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4 i art. 28 ust. 4, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257).

2. W przypadku odwołania od decyzji, o których mowa w art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4 i art. 28 ust. 4, organem wyższego stopnia w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego jest minister właściwy do spraw energii.

### Rozdział 3

#### **Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych**

**Art. 32.** 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad opracowuje plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T, na okres nie krótszy niż 5 lat.

2. Plan, o którym mowa w ust. 1, określa liczbę i miejsce położenia ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego, z uwzględnieniem punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), niezbędnych do pokrycia zapotrzebowania na paliwa alternatywne w pojazdach poruszających się po drogach sieci bazowej TEN-T.

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. ...).

4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz podmioty zarządzające miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo budowlane, przekazują stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania tego projektu. Stanowisko zawiera ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów ładowania oraz stacji gazu ziemnego w lokalizacjach wskazanych w planie, o którym mowa w ust. 1.

5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad publikuje plan, o którym mowa w ust. 1, wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, na stronie internetowej obsługującego go urzędu.

**Art. 33.** 1. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T przygotowuje plan lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub możliwości bunkrowania za pomocą bunkierek oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu, uwzględniając ocenę, o której mowa w art. 43 ust. 2 pkt 8.



2. Plan, o którym mowa w ust. 1, określa liczbę i miejsce położenia punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

3. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych.

4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych przekazują stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania tego projektu. Stanowisko zawiera ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

5. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T publikuje plan, o którym mowa w ust. 1, wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, na swojej stronie internetowej.

**Art. 34.** 1. Naczelne i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanej w obsługującym je urządzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób był równy lub wyższy niż 50% liczby użytkowanych pojazdów.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:

- 1) ministra właściwego do spraw zagranicznych w zakresie pojazdów wykorzystywanych w placówkach zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. o służbie zagranicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 161 i 476);
- 2) Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Komendanta Głównego Policji, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Straży Granicznej i Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;
- 3) Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie pojazdów używanych do celów specjalnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 4) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie pojazdów innych niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób;
- 5) Biura Ochrony Rządu.

**Art. 35.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych w użytkowanej w obsługującym ją urzędzie flocie pojazdów był równy lub wyższy niż 30% liczby użytkowanych pojazdów.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000:

- 1) wykonuje zadanie publiczne, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub
- 2) zleca wykonywanie zadania publicznego, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej 30% floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.

**Art. 36.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2341) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanej na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym podmiotowi, którego udział jednostek pływających wykorzystujących do napędu wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, we flocie użytkowanej na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.

**Art. 37.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, sporządza, co 36 miesięcy, analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji

gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.

2. Analiza, o której mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności:

- 1) analizę finansowo-ekonomiczną;
- 2) oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi;
- 3) analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu analizy, o której mowa w ust. 1, na zasadach określonych w dziale III w rozdziale 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, 1566 i 1999).

4. Analiza, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie po jej sporządzeniu jest przekazywana ministrowi właściwemu do spraw energii, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki i ministrowi właściwemu do spraw środowiska.

5. Jeżeli wyniki analizy, o której mowa w ust. 2 pkt 3, wskazują na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych.

**Art. 38.** Podmioty, o których mowa w art. 34–36, do dnia 31 stycznia każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

**Art. 39.** 1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu, na obszarze zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją budynków użyteczności publicznej można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż:

- 1) elektryczne;
- 2) napędzane wodorem;

3) napędzane gazem ziemnym.

2. Posiadacz pojazdu napędzanego gazem ziemnym może skorzystać z wyłączenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, jeżeli zapewni oznakowanie tego pojazdu na jego przedniej szybie zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Oznakowanie to wydaje posiadaczowi pojazdu wójt, burmistrz albo prezydent miasta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania albo siedziby posiadacza pojazdu.

3. Od ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, są zwolnione:

1) pojazdy:

a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych,

b) użytkowane we flocie obsługującej Kancelarię Prezesa Rady Ministrów,

c) zarządów dróg i realizujące zadania na rzecz zarządców dróg,

d) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,

e) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu;

2) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego;

3) autobusy zeroemisyjne;

4) autobusy szkolne.

4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić wyłączenia od ograniczenia wjazdu do tej strefy inne niż określone w ust. 3.

5. Za wjazd do strefy czystego transportu użytkownicy pojazdów samochodowych innych niż wskazane w ust. 1, 3 i 4 ponoszą opłaty.

6. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu stanowi dochód gminy.

7. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu:

1) nie może być wyższa niż 30 zł dziennie;

2) może mieć formę opłaty abonamentowej lub zryczałtowanej.

8. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

9. Granice obszaru strefy czystego transportu oznacza się znakami drogowymi.

**Art. 40.** 1. Strefę czystego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy.

2. Uchwała, o której mowa w ust. 1, określa:

- 1) granice obszaru objętego strefą czystego transportu;
- 2) sposób organizacji ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu;
- 3) wysokość, formę i sposób pobierania opłaty za wjazd do strefy czystego transportu;
- 4) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu.

3. Uchwała, o której mowa w ust. 1, stanowi akt prawa miejscowego.

#### Rozdział 4

#### **Obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych**

**Art. 41.** 1. Informacja o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego jest umieszczana:

- 1) w instrukcji obsługi tego pojazdu – przez producenta pojazdu samochodowego;
- 2) na korkach wlewu paliwa lub gniazdach pojazdowych lub w pobliżu tych korków lub tych gniazd – przez producenta pojazdu samochodowego;
- 3) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych – przez właściciela tej placówki.

2. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania i operator stacji gazu ziemnego oznaczają odpowiednio ogólnodostępną stację ładowania lub stację gazu ziemnego w sposób jednoznacznie wskazujący na możliwość ładowania lub tankowania pojazdu gazem ziemnym.

3. Jeżeli na stacji paliw płynnych w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, pojazdy samochodowe mogą być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi, właściciel tej stacji umieszcza na tej stacji porównanie cen jednostkowych oferowanych na niej paliw.

4. Informacje, o których mowa w ust. 1–3, umieszcza się w widocznym i dostępnym miejscu.

5. Kontrolę wykonania obowiązków informacyjnych, o których mowa w ust. 1–4, przeprowadza Inspekcja Handlowa.

6. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób:

- 1) oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego,
- 2) formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym,
- 3) porównywania cen paliw alternatywnych z cenami benzyny silnikowej oraz oleju napędowego

– biorąc pod uwagę konieczność udzielania użytkownikom pojazdów samochodowych kompletnych informacji w zakresie paliw alternatywnych oraz zapewnienia przejrzystości danych porównywanych cen paliw.

**Art. 42.** 1. Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zwana dalej „rejestrem”, jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów.

2. Rejestr prowadzi Prezes UDT przy użyciu systemu teleinformatycznego.

3. Rejestr zawiera informacje o:

- 1) współrzędnych stacji gazu ziemnego, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych;
- 2) współrzędnych ogólnodostępnych stacji ładowania, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych;
- 3) aktualnych cenach paliw alternatywnych w miejscach wskazanych w pkt 1 i 2;
- 4) dostępności punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.

4. W systemie teleinformatycznym, o którym mowa w ust. 2, udostępnia się:

- 1) usługi elektroniczne pozwalające na:
  - a) zgłoszenie do rejestru oraz aktualizację danych, dotyczących punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania, przy użyciu formularza elektronicznego,
  - b) przesyłanie aktualnej informacji o dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania i aktualnych cenach paliw alternatywnych, przy użyciu udostępnionej usługi sieciowej;
- 2) interaktywną mapę zawierającą informacje, o których mowa w ust. 3.

5. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operator stacji gazu ziemnego są obowiązani do dokonania zgłoszenia do rejestru, przy użyciu formularza elektronicznego, o którym mowa w ust. 4 pkt 1 lit. a, danych dotyczących:

- 1) oznaczenia firmy operatora ogólnodostępnej stacji ładowania lub operatora stacji gazu ziemnego, adres jego siedziby oraz jego dane teleadresowe,
- 2) określenia rodzaju infrastruktury obsługiwanej przez operatora,
- 3) współrzędnych stacji gazu ziemnego lub ogólnodostępnej stacji ładowania, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2

– najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania lub usług tankowania gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych.

6. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania jest obowiązany do przekazywania, za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, informacji o:

- 1) dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania – natychmiast po zmianie stanu dostępności tego punktu, w czasie wynikającym ze sposobu działania usługi sieciowej;
- 2) aktualnych cenach usług ładowania – w ciągu godziny od zmiany tej ceny.

7. Operator stacji gazu ziemnego przekazuje informacje o aktualnych cenach gazu ziemnego, za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, w ciągu godziny od zmiany tej ceny.

8. Dane prezentowane na mapie, o której mowa w ust. 4 pkt 2, są aktualizowane w zakresie danych, o których mowa:

- 1) w ust. 3 pkt 3 – w ciągu godziny od zmiany ceny;
- 2) w ust. 3 pkt 4 – natychmiast po zmianie stanu dostępności, w czasie wynikającym ze sposobu działania usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b.

9. Szczegółowa specyfikacja usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, zdefiniowana językiem opisu usług sieciowych WSDL, jest udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej UDT.

10. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 2, umożliwia udostępnianie zgromadzonych w nim informacji, o których mowa w ust. 3, każdemu podmiotowi zainteresowanemu ich przetwarzaniem w celu udostępnienia na mapie.

11. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wzór zgłoszenia, o którym mowa w ust. 5, kierując się koniecznością ujednoczenia formy i sposobu przekazywania informacji zawartych w zgłoszeniu.

## Rozdział 5

### **Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych**

**Art. 43.** 1. Minister właściwy do spraw energii opracowuje Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, zwane dalej „Krajowymi ramami”.

2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:

- 1) ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze transportu;
- 2) krajowy cel w zakresie liczby punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, w podziale na punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy;
- 3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);
- 4) działania niezbędne do zapewnienia osiągnięcia krajowych celów, o których mowa w pkt 2 i 3;
- 5) działania służące wsparciu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w usługach publicznego transportu zbiorowego;
- 6) wykaz gmin i sieci transportowych, w których, przy uwzględnieniu potrzeb rynkowych, mają zostać rozmieszczone punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);
- 7) ocenę potrzeby instalowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w portach morskich poza siecią bazową TEN-T;
- 8) ocenę potrzeby instalowania w portach morskich punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu;
- 9) ocenę potrzeby instalowania w portach lotniczych urządzeń do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.

3. Minister właściwy do spraw energii może określić w Krajowych ramach cele i działania związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych w portach śródlądowych.

4. Rada Ministrów przyjmuje Krajowe ramy, w drodze uchwały, na wniosek ministra właściwego do spraw energii.

5. Krajowe ramy ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.



6. Minister właściwy do spraw energii, niezwłocznie po przyjęciu przez Radę Ministrów Krajowych ram, przekazuje je Komisji Europejskiej.

7. Krajowe ramy aktualizuje się, biorąc pod uwagę ocenę ich funkcjonowania oraz wyniki monitorowania, ocenę i sprawozdanie, o których mowa w art. 44 ust. 1. Do aktualizacji Krajowych ram przepisy ust. 2–6 stosuje się odpowiednio.

**Art. 44.** 1. Minister właściwy do spraw energii:

- 1) monitoruje poziom osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach, w szczególności na podstawie danych zawartych w rejestrze oraz wyników badań statystycznych prowadzonych zgodnie z programem badań statystycznych statystyki publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1068 oraz z 2017 r. poz. 60);
- 2) dokonuje, corocznie, oceny poziomu osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach i publikuje ją na stronie internetowej obsługującego go urzędu;
- 3) na podstawie oceny, o której mowa w pkt 2, sporządza, co 3 lata, sprawozdanie z realizacji Krajowych ram, które przedstawia do zatwierdzenia Radzie Ministrów w terminie do dnia 15 października trzeciego roku objętego sprawozdaniem;
- 4) przekazuje Komisji Europejskiej zatwierdzone przez Radę Ministrów sprawozdanie, o którym mowa w pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada trzeciego roku objętego sprawozdaniem.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, zawiera w szczególności:

- 1) omówienie poziomu realizacji celów, o których mowa w art. 43 ust. 2 pkt 2 i 3, oraz informacje o działaniach podjętych dla ich realizacji;
- 2) informacje o zastosowanych bezpośrednich instrumentach wsparcia, w szczególności o instrumentach podatkowych oraz zachętach niefinansowych do nabywania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub budowy infrastruktury tych paliw;
- 3) informacje o polityce stosowanej w zakresie zamówień publicznych w celu wspierania wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie;
- 4) ocenę konieczności instalacji punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych należących do sieci bazowej TEN-T;
- 5) informacje o procedurach i przepisach związanych z ułatwieniem obrotu paliwami alternatywnymi w transporcie;
- 6) informacje o rocznej wielkości środków publicznych przeznaczonych na:
  - a) rozwój infrastruktury paliw alternatywnych,

- b) wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami alternatywnymi,
  - c) wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i projektów pilotażowych związanych z paliwami alternatywnymi
- w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje środków transportu;
- 7) informacje o przewidywanej liczbie zarejestrowanych na terenie kraju pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi w latach 2020, 2025 oraz 2030.

## Rozdział 6

### Kary pieniężne

**Art. 45.** 1. Karze pieniężnej podlega przedsiębiorca, który:

- 1) nie przestrzega obowiązku zapewnienia dostawcom usługi ładowania dostępu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 10;
- 2) uzależnia świadczenie usługi ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub elektrycznego hybrydowego umowy w formie pisemnej lub elektronicznej;
- 3) nie zapewnia w ogólnodostępnej stacji ładowania wykorzystania energii elektrycznej w sposób wskazany w art. 8;
- 4) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 16 ust. 1 lub art. 27 ust. 1, lub eksploatuje ogólnodostępne stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego lub stacje gazu ziemnego wbrew decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa w art. 16 ust. 4 i art. 27 ust. 4;
- 5) nie przestrzega wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 lub art. 29 ust. 1;
- 6) nie przestrzega wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19 oraz art. 29 ust. 2;
- 7) nie opracowuje programu, o którym mowa w art. 20 ust. 1;
- 8) nie buduje stacji gazu ziemnego zgodnie z art. 21 ust. 1;
- 9) nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 24;
- 10) nie przestrzega obowiązków informacyjnych, o których mowa w art. 41 ust. 1–4;
- 11) nie wykonuje obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5.

2. Wysokość kary w przypadkach określonych w ust. 1:

- 1) w pkt 1 wynosi od 5000 zł do 150 000 zł;

- 2) w pkt 2 wynosi od 1000 zł do 50 000 zł;
- 3) w pkt 3 wynosi od 5000 zł do 50 000 zł;
- 4) w pkt 4–6 wynosi od 1000 zł do 100 000 zł;
- 5) w pkt 7 wynosi od 5000 zł do 500 000 zł;
- 6) w pkt 8 wynosi od 10 000 zł do 2 000 000 zł;
- 7) w pkt 9 wynosi 50 000 zł do 1 000 000 zł;
- 8) w pkt 10 wynosi od 500 zł do 2000 zł;
- 9) w pkt 11 wynosi od 500 zł do 10 000 zł.

3. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 15% przychodu ukaranego przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku podatkowym.

**Art. 46.** 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 45 ust. 1:

- 1) pkt 1–3, 7 i 8 – wymierza Prezes URE;
- 2) pkt 4, 5 i 11 – wymierza Prezes UDT;
- 3) pkt 6 – wymierza Dyrektor TDT;
- 4) pkt 9 – wymierza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskigo;
- 5) pkt 10 – wymierza wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej.

2. Prezes URE wymierza kary, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 1–3, 7 i 8, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów. Karę pieniężną uiszcza się w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się prawomocna.

3. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 10, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

4. Dyrektor urzędu morskigo wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 9, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

5. Prezes UDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4, 5 i 11, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw energii.

6. Dyrektor TDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 6, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.

**Art. 47.** Należności pieniężne z tytułu kar, o których mowa w art. 46:

- 1) ust. 2–4 – stanowią dochód budżetu państwa;

- 2) ust. 5 – stanowią przychód UDT;
- 3) ust. 6 – stanowią przychód TDT.

## Rozdział 7

### Zmiany w przepisach obowiązujących

**Art. 48.** W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, 1485, 1634 i 1707 oraz 2017 r. poz. 966, 1941 i 2361) po art. 96b dodaje się art. 96c w brzmieniu:

„Art. 96c. Kto nie przestrzega ograniczeń w dostępie do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 500 złotych.”.

**Art. 49.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 oraz z 2018 r. poz. 12) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 12a dodaje się art. 12b w brzmieniu:

„Art. 12b. 1. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe przy ogólnodostępnych stacjach ładowania dla pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...):

- 1) na drogach publicznych,
- 2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- 3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

– oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od miejsc postojowych dla pozostałych pojazdów samochodowych.

2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, wyznacza się co najmniej w liczbie odpowiadającej liczbie punktów ładowania w danej lokalizacji.

3. Pojazdy elektryczne mogą korzystać z miejsc postojowych, o których mowa w ust. 1, wyłącznie przez czas ładowania.

4. Organ, o którym mowa w ust. 1, może wyznaczyć miejsca parkingowe przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym również w miejscach, gdzie nie występują ogólnodostępne stacje ładowania, w celu promocji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.”;

- 2) w art. 13 w ust. 3 w pkt 1 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:  
„e) pojazdy elektryczne, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;
- 3) w art. 13b w ust. 6 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:  
„1a) wyznacza, w strefie płatnego parkowania, miejsca przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, o których mowa w art. 2 pkt 6 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;
- 4) w art. 39 ust. 1a otrzymuje brzmienie:  
„1a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1907) oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.”;
- 5) tytuł rozdziału 6 otrzymuje brzmienie:  
„Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe”;
- 6) po art. 50 dodaje się art. 50a w brzmieniu:  
„Art. 50a. W okresie do dnia 31 grudnia 2028 r. od opłat za przejazdy po drogach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, są zwolnione autobusy zeroemisyjne operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. ...).”.

**Art. 50.** W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205) w art. 42 w ust. 2 w pkt 33 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 34 w brzmieniu:

- „34) kontroli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie zapewnienia przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)

określonej w przepisach ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 51.** W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2032, z późn. zm.<sup>5)</sup>) w art. 23 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

- „4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a–22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość:
- a) 30 000 euro w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...),
  - b) 20 000 euro w przypadku pozostałych samochodów osobowych – przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia przekazania samochodu do używania.”.

**Art. 52.** W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2343, 2175, 2201 i 2369) w art. 16 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

- „4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a–16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość:
- a) 30 000 euro w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...),
  - b) 20 000 euro w przypadku pozostałych samochodów osobowych – przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia przekazania samochodu do używania.”.

**Art. 53.** W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 29 w ust. 1 po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) oraz punktów ładowania w rozumieniu

---

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2048 oraz z 2017 r. poz. 60, 528, 648, 859, 1089, 1428, 1448, 1530, 1971, 2056, 2175, 2201, 2203 i 2494.

art. 2 pkt 17 tej ustawy, z wyłączeniem infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 tej ustawy;”;

2) w art. 29a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Budowa przyłączy, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, oraz stacji ładowania, w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wymaga sporządzenia planu sytuacyjnego na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.”;

3) w art. 30 w ust. 1 pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) budowa, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, oraz budowa stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, z zastrzeżeniem art. 29a;”;

4) w art. 43 ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:

„1. Obiekty budowlane wymagające pozwolenia na budowę, obiekty, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1a, 2b i 19a–20b, oraz stacje ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, podlegają geodezyjnemu wyznaczeniu w terenie, a po ich wybudowaniu – geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej, obejmującej ich położenie na gruncie.

1a. Obowiązkowi geodezyjnego wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, nie podlega:

- 1) przyłączy, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, jeżeli jego połączenie z siecią znajduje się na tej samej działce co przyłączy lub na działce do niej przyległej;
- 2) stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.

**Art. 54.** W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566 oraz z 2018 r. poz. 9) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) w pkt 5 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– z wyłączeniem sprzedaży tych paliw lub energii oraz sprężania gazu w stacji gazu ziemnego i dostarczania energii elektrycznej w ogólnodostępnej stacji ładowania do zainstalowanych w niej punktów ładowania w rozumieniu ustawy z dnia .... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...);”;

- b) pkt 6a otrzymuje brzmienie:
- „6a) sprzedaż – bezpośrednią 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;”
- c) po pkt 10j dodaje się pkt 10k–10n w brzmieniu:
- „10k) magazyn energii – instalację służącą do przechowywania energii, przyłączonej do sieci, mającą zdolność do dostawy energii elektrycznej do sieci;
- 10l) stacja gazu ziemnego – stację gazu ziemnego w rozumieniu art. 2 pkt 26 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- 10m)ogólnodostępna stacja ładowania – ogólnodostępną stację ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 6 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- 10n) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”
- d) po pkt 11h dodaje się pkt 11i w brzmieniu:
- „11i) instalacja zarządzania popytem – instalację odbiorcy końcowego, której urządzenia umożliwiają zmianę profilu poboru energii elektrycznej na żądanie operatora systemu dystrybucyjnego, operatora systemu przesyłowego lub operatora systemu połączonego, na którą może składać się w szczególności magazyn energii, instalacja wytwórcza niewspółpracująca bezpośrednio z siecią lub punkt ładowania, o którym mowa w art. 2 pkt 17 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”
- e) pkt 13a otrzymuje brzmienie:
- „13a)odbiorca końcowy – odbiorcę dokonującego zakupu paliw lub energii na własny użytek; do własnego użytku nie zalicza się energii elektrycznej zakupionej w celu jej zużycia na potrzeby wytwarzania, przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej oraz paliw gazowych zakupionych w celu ich



zużycia na potrzeby przesyłania, dystrybucji, magazynowania paliw gazowych, skraplania gazu ziemnego lub regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego;”;

f) w pkt 58 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 59 w brzmieniu:

„59) magazynowanie energii – świadczenie usług przechowywania energii w magazynie energii.”;

2) w art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją paliw lub energii, magazynowaniem energii lub paliw gazowych, w tym skroplonego gazu ziemnego, skraplaniem gazu ziemnego lub regazyfikacją skroplonego gazu ziemnego jest obowiązane utrzymywać zdolność urządzeń, instalacji i sieci do realizacji zaopatrzenia w te paliwa lub energię w sposób ciągły i niezawodny, przy zachowaniu obowiązujących wymagań jakościowych.”;

3) po art. 4e<sup>1</sup> dodaje się art. 4e<sup>2</sup> w brzmieniu:

„4e<sup>2</sup>. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się magazynowaniem energii jest obowiązane zapewniać, na zasadzie równoprawnego traktowania, świadczenie usług magazynowania energii. Świadczenie usług magazynowania energii odbywa się na podstawie umowy o świadczenie tych usług.”;

4) w art. 5 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dostarczanie energii elektrycznej do punktu ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania odbywa się na podstawie:

- 1) umowy o świadczenie usług dystrybucji tej energii, zawieranej przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- 2) umowy sprzedaży tej energii zawieranej z dostawcą usług ładowania.”;

5) w art. 7:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przepis ust. 1 w zakresie przyłączenia do sieci w pierwszej kolejności stosuje się także do infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego.”;

- b) w ust. 8 w pkt 3 w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:
- „4) za przyłączenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz ogólnodostępnych stacji ładowania:
    - a) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV i nie wyższym niż 110 kV opłatę ustala się na podstawie jednej szesnastej rzeczywistych nakładów poniesionych na realizację przyłączenia,
    - b) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV opłatę ustala się w oparciu o stawki opłat zawarte w taryfie, kalkulowane na podstawie jednej szesnastej średniorocznych nakładów inwestycyjnych na budowę odcinków sieci służących do przyłączania tych podmiotów, określonych w planie rozwoju, o którym mowa w art. 16; stawki te mogą być kalkulowane w odniesieniu do wielkości mocy przyłączeniowej, jednostki długości odcinka sieci służącego do przyłączenia lub rodzaju tego odcinka;
  - 5) nie pobiera się opłat za przyłączenie do sieci instalacji zarządzania popytem, która spełnia wymagania określone w instrukcji, o której mowa w art. 9g, operatora systemu przesyłowego i operatora systemu dystrybucyjnego, do którego sieci instalacja ta jest przyłączona.”;
- 6) w art. 9c w ust. 3 pkt 9 otrzymuje brzmienie:
- „9) dostarczanie użytkownikom sieci i operatorom innych systemów elektroenergetycznych, z którymi system jest połączony, informacji o warunkach świadczenia usług dystrybucji energii elektrycznej, w tym korzyściach z tytułu udostępnienia instalacji zarządzania popytem oraz zarządzaniu siecią, niezbędnych do uzyskania dostępu do sieci dystrybucyjnej i korzystania z tej sieci;”;
- 7) w art. 9g w ust. 4 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
- „2a) wymagań technicznych dla instalacji zarządzania popytem, w tym dla magazynów energii;”;
- 8) po art. 15f dodaje się art. 15g w brzmieniu:
- „Art. 15g. Minister właściwy do spraw energii jest właściwym organem krajowym odpowiedzialnym za ułatwianie i koordynowanie procesu wydawania pozwoleń i decyzji dla projektów infrastruktury energetycznej będących przedmiotem wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu

Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylającym decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz. Urz. UE L 115 z 25.04.2013, str. 39, z późn. zm.<sup>6)</sup>), działającym w trybie współpracy, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. c tego rozporządzenia.”;

9) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:  
„5) politykę rozwoju infrastruktury i rynku paliw alternatywnych w transporcie.”;

10) w art. 45:

a) w ust. 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) pokrycie kosztów uzasadnionych działalności gospodarczej przedsiębiorstw energetycznych w zakresie budowy i przyłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania, wykorzystywanych do ładowania pojazdów transportu publicznego, i powiązanych z nimi instalacji magazynowania energii, wraz z uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność w wysokości nie mniejszej niż stopa zwrotu na poziomie 6%,”

b) po ust. 1f dodaje się ust. 1g w brzmieniu:

„1g. Koszty związane z budową stacji gazu ziemnego, o której mowa w art. 21 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w liczbie, o której mowa w art. 60 ust. 2 tej ustawy, ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w art. 64 ust. 1 tej ustawy, lub punktu ładowania wykorzystywanego do ładowania pojazdów transportu publicznego, przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się dystrybucją paliw gazowych lub energii elektrycznej uwzględnia w kosztach swojej działalności.”

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu:

„6a. Taryfy dla energii elektrycznej uwzględniają charakterystykę poboru przez infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego, o której mowa w ustawie z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz konieczność rozwoju zbiorowego transportu publicznego wykorzystującego pojazdy elektryczne.

6b. Taryfy dla energii elektrycznej i paliw gazowych powinny uwzględniać przychody z działalności niezwiązanej z działalnością, o której mowa w art. 44 ust. 1 pkt 1, związane z przychodami odpowiednio ogólnodostępnych stacji ładowania, lub

---

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 349 z 14.10.2013, str. 28 oraz Dz. Urz. UE L 19 z 27.01.2016, str. 1.

punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o których mowa odpowiednio w art. 64 ust. 1 lub w art. 60 ust. 2 ustawy z dnia ...o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

11) w art. 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw energii, po zasięgnięciu opinii Prezesa URE, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady kształtowania i kalkulacji taryf dla energii elektrycznej oraz szczegółowe zasady rozliczeń w obrocie energią elektryczną, biorąc pod uwagę: politykę energetyczną państwa, zapewnienie pokrycia uzasadnionych kosztów przedsiębiorstw energetycznych, w tym kosztów ich rozwoju, ochronę interesów odbiorców przed nieuzasadnionym poziomem cen i opłat, poprawę efektywności dostarczania i wykorzystywania energii elektrycznej, równoprawne traktowanie odbiorców, eliminowanie subsydiowania skrośnego, przejrzystość cen i stawek opłat oraz potrzebę rozwoju drogowego elektrycznego transportu publicznego.”.

**Art. 55.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 65j dodaje się oddział 6 w brzmieniu:

#### „Oddział 6

Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi

Art. 65k. Ilekroć w niniejszym oddziale jest mowa o pojeździe autonomicznym, należy przez to rozumieć pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem.

Art. 65l. 1. Prowadzenie prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych, w szczególności na potrzeby zastosowania pojazdów autonomicznych w transporcie zbiorowym i realizacji innych zadań publicznych, jest możliwe pod warunkiem spełnienia wymagań bezpieczeństwa i uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie tych prac.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje, w drodze decyzji, organ zarządzający ruchem na drodze, na której planuje się przeprowadzenie prac badawczych, na pisemny wniosek organizatora prac badawczych.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności:

- 1) imię, nazwisko lub firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedziby organizatora prac badawczych;
- 2) informację o miejscu i dacie rozpoczęcia oraz zakończenia prac badawczych;
- 3) planowany przebieg trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny;
- 4) wykaz osób odpowiedzialnych za zabezpieczenie trasy pojazdu autonomicznego;
- 5) podpis organizatora prac badawczych lub jego przedstawiciela.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się:

- 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatora prac badawczych za szkody powstałe w związku z prowadzeniem prac badawczych związanych z prowadzeniem pojazdów autonomicznych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania pozwolenia na prowadzenie prac badawczych;
- 2) dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;
- 3) kopię decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wydanej na podstawie art. 80t ust. 2.

5. Organ, o którym mowa w ust. 2, konsultuje z mieszkańcami gminy, na terenie której prowadzone będą prace badawcze, wniosek o przeprowadzenie prac badawczych, zamieszczając projekt ten na swojej stronie internetowej i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 7 dni. W toku konsultacji właściciel nieruchomości położonej wzdłuż planowanej trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny, może zgłosić sprzeciw.

6. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydaje zezwolenie po:

- 1) uzyskaniu zgody właściwego zarządcy drogi, na której planuje się przeprowadzenie prac badawczych oraz
- 2) zasięgnięciu opinii właściwego ze względu na miejsce prowadzenia prac badawczych komendanta wojewódzkiego Policji dotyczącej wpływu badań na płynność ruchu po planowanej trasie, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny.

Art. 65m. 1. Organ wydający zezwolenie odmawia jego wydania, jeżeli:

- 1) organizator prac badawczych:
  - a) nie podał we wniosku informacji określonych w art. 65l ust. 3,
  - b) nie dołączył do wniosku dokumentów wskazanych w art. 65l ust. 4,

- c) nie uzyskał zgody i opinii, o których mowa w art. 65l ust. 6;
- 2) pomimo spełnienia wymogów określonych w art. 65l ust. 3 i 4 istnieje niebezpieczeństwo, że prowadzenie prac badawczych będzie stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości;
- 3) właściciel nieruchomości położonej wzdłuż planowanej trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny, zgłosił sprzeciw.

2. Organ wydający zezwolenie może:

- 1) cofnąć zezwolenie, jeżeli:
  - a) organizator prac badawczych podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 3, nieprawdziwe informacje,
  - b) prace badawcze prowadzone są niezgodnie z informacjami podanymi we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 2,
  - c) dalsze prowadzenie prac badawczych stanowi zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości;
- 2) zawiesić zezwolenie, jeżeli dalsze prowadzenie prac badawczych może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości – do czasu ustania tego zagrożenia.

Art. 65n. 1. Organizator prac badawczych jest obowiązany:

- 1) umożliwić Policji wykonywanie czynności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia w trakcie prowadzenia prac badawczych;
- 2) zapewnić, aby w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe autonomicznym, w miejscu przeznaczonym dla kierującego, znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, która w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem, w szczególności w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- 3) przekazywać do wiadomości publicznej informacje o planowanych pracach badawczych i przebiegu trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny;
- 4) przekazać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 2, w terminie 3 miesięcy od zakończenia testów.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia, kierując się potrzebą zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania pojazdów, sposobie poruszania się po drogach, sposobie sterowania nimi i bezpieczeństwie ruchu drogowego.”;

2) w art. 71 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Pojazd elektryczny i pojazd napędzany wodorem posiadają tablice rejestracyjne wskazujące na rodzaj paliwa wykorzystywanego do jego napędu.”;

3) w art. 129b w ust. 2 w pkt 2 w lit. c kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) ograniczeniu ruchu w strefie czystego transportu, określonej w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

4) tytuł działu VI otrzymuje brzmienie:

„Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe”;

5) po art. 148 dodaje się art. 148a i art. 148b w brzmieniu:

„Art. 148a. 1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.

2. Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych po wyznaczonych pasach ruchu dla autobusów od liczby osób poruszających się tymi pojazdami.

Art. 148b. 1. Od dnia 1 lipca 2018 r. do dnia 31 grudnia 2019 r. pojazdy elektryczne i pojazdy napędzane wodorem oznacza się nalepką wskazującą na rodzaj paliwa wykorzystywany do jego napędu umieszczaną na przedniej szybie pojazdu według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1.

2. Nalepkę, o której mowa w ust. 1, wydaje wójt, burmistrz albo prezydent miasta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu.”.

**Art. 56.** W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, 1555 i 2201) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 37 w pkt 19 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 20 w brzmieniu:  
„20) wydawanie opinii, o których mowa w art. 15 ust. 1 i art. 26 ust. 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...), oraz przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 16 i art. 27 tej ustawy.”;
- 2) w art. 44 w ust. 1 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:  
„9) przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 i art. 28 ust. 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.

**Art. 57.** W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1453, 2203 i 2260) w art. 42:

- 1) w ust. 2 po pkt 5b dodaje się pkt 5c w brzmieniu:  
„5c) związanych z budową infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych, o których mowa w ustawie z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...), wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego;”;
- 2) dodaje się ust. 11 w brzmieniu:  
„11. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa na zadania, o których mowa w ust. 2 pkt 5c, uwzględniając konieczność efektywnego wykorzystania oraz rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego środków budżetowych otrzymanych w formie dotacji oraz zabezpieczenia przez te jednostki udziału własnych środków w planowanych inwestycjach.”.

**Art. 58.** W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43, 60, 937 i 2216) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 109 dodaje się art. 109a w brzmieniu:  
„Art. 109a. 1. Zwalnia się od akcyzy samochód osobowy stanowiący pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) i pojazd napędzany wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.



2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwy naczelnik urzędu skarbowego wydaje na wniosek zainteresowanego podmiotu zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy pod warunkiem, że podmiot ten przedstawi dokumentację potwierdzającą, iż pojazd, którego dotyczy zwolnienie jest pojazdem elektrycznym lub pojazdem napędzanym wodorem.”;

2) tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy epizodyczne i przejściowe”;

3) po art. 163 dodaje się art. 163a w brzmieniu:

„Art. 163a. 1. W okresie do dnia 1 stycznia 2021 r. zwalnia się od akcyzy samochodów osobowy stanowiący pojazd hybrydowy w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwy naczelnik urzędu skarbowego wydaje, na wniosek zainteresowanego podmiotu, zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy pod warunkiem, że podmiot ten przedstawi dokumentację potwierdzającą iż pojazd, którego dotyczy zwolnienie jest pojazdem hybrydowym.”.

**Art. 59.** W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 1:

a) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:

„9a) autobus zeroemisyjny – autobus zeroemisyjny w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...);”;

b) pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19) transport inny szynowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy;”;

c) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22) transport linowo-terenowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub po jednej szynie za pomocą liny napędowej;”;

2) w art. 12:

a) w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Jeżeli plan transportowy przewiduje wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym, określa także:

1) geograficzne położenie stacji gazu ziemnego;

2) geograficzne położenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia .... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej „infrastrukturą ładowania”;

3) miejsce przyłączenia do:

a) sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej – planowanej infrastruktury ładowania lub

b) sieci dystrybucyjnej gazowej – planowanej stacji gazu ziemnego, lub

c) magazynu energii, o którym mowa w art. 3 pkt 10k ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566 oraz z 2018 r. poz. 9 i ...).”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2c w brzmieniu:

„2a. Przy opracowywaniu planu transportowego gminy należy uwzględnić również wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez tę gminę.

2b. Jeżeli wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez gminę wskazują na zasadność wykorzystania w publicznym transporcie zbiorowym autobusów zeroemisyjnych, projekt planu transportowego, w zakresie wykorzystania tych autobusów, podlega konsultacjom odpowiednio z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz operatorem systemu dystrybucyjnego gazowego, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

2c. W toku konsultacji, o których mowa w ust. 2b:

- 1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego przedstawia ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako jej lokalizacje oraz możliwości dostawy energii elektrycznej do sieci z magazynu energii stanowiącego część tej infrastruktury;
- 2) operator systemu dystrybucyjnego gazowego przedstawia ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci stacji gazu ziemnego w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako lokalizacje instalacji służących do zaopatrywania pojazdów publicznego transportu zbiorowego.”.

## Rozdział 8

### Przepisy epizodyczne

**Art. 60.** 1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi:

- 1) 1000 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 000 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 600 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych;
- 2) 210 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 300 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 200 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 500 pojazdów samochodowych;
- 3) 100 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 150 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 95 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych;
- 4) 60 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.

2. Minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowanych w gminach do dnia 31 grudnia 2020 r. wynosi co najmniej:

- 1) 6 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 mln, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych;

2) 2 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.

3. W liczbie punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, o której mowa w ust. 1, i w liczbie punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o której mowa w ust. 2, uwzględnia się odpowiednio punkty ładowania i punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowane wzdłuż sieci bazowej TEN-T.

**Art. 61. 1.** Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, na podstawie informacji zgromadzonych w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych oraz informacji uzyskanych od właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej, sporządza, w terminie do dnia 15 stycznia 2020 r., raport dotyczący punktów ładowania na obszarze gminy zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.

2. Raport zawiera informację o:

- 1) liczbie i lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, z uwzględnieniem mocy punktów ładowania zainstalowanych w tych stacjach;
- 2) liczbie i lokalizacji planowanych do wybudowania do dnia 31 grudnia 2020 r. ogólnodostępnych stacji ładowania, z uwzględnieniem mocy punktów ładowania planowanych do zainstalowania w tych stacjach;
- 3) liczbie punktów ładowania brakującej do osiągnięcia minimalnej liczby punktów ładowania wskazanej w art. 60 ust. 1, na dzień 31 grudnia 2020 r., przy uwzględnieniu punktów ładowania, o których mowa w pkt 2.

**Art. 62. 1.** W przypadku gdy z raportu, o którym mowa w art. 61, wynika, że nie została osiągnięta minimalna liczba punktów ładowania wskazana w art. 60 ust. 1, wójt, burmistrz albo prezydent miasta dla gminy:

- 1) której liczba mieszkańców wynosi co najmniej 100 000 oraz
  - 2) w której zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych, oraz
  - 3) w której co najmniej 400 pojazdów samochodowych przypada na 1000 mieszkańców
- sporządza plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, zwany dalej „planem”.

2. Plan, o którym mowa w ust. 1, określa:

- 1) liczbę i lokalizację planowanych ogólnodostępnych stacji ładowania z liczbą planowanych do zainstalowania w nich punktów ładowania, z uwzględnieniem mocy każdego z tych punktów;

2) proponowany harmonogram budowy ogólnodostępnych stacji ładowania.

3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta opracowuje projekt planu w terminie do dnia 15 marca 2020 r. i konsultuje go z mieszkańcami gminy, zamieszczając go na stronie internetowej obsługującego go urzędu i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 21 dni.

4. Projekt planu wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje operatorom systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, na obszarze działania których planowane jest rozmieszczenie ogólnodostępnych stacji ładowania, w celu uzgodnienia. Termin na uzgodnienie projektu planu nie może być krótszy niż 30 dni.

5. Operatorzy uzgadniają projekt planu, biorąc pod uwagę moce przyłączeniowe istniejące oraz przewidywane w planie rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy – Prawo energetyczne.

6. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego informuje o uzgodnieniu projektu planu wójta, burmistrza albo prezydenta miasta oraz przekazuje mu opracowany program przyłączenia, o którym mowa w ust. 11.

7. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje projekt planu radzie gminy, niezwłocznie po jego uzgodnieniu przez ostatniego operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

8. Rada gminy przyjmuje plan, w drodze uchwały, w terminie 14 dni od dnia jego otrzymania.

9. Plan nie jest aktem prawa miejscowego.

10. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje przyjęty plan operatorom systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, informuje o jego przyjęciu Prezesa URE oraz publikuje ten plan na stronie internetowej obsługującego go urzędu.

11. Na podstawie projektu planu przekazanego operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, operator ten opracowuje program przyłączenia do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w projekcie planu. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta wyznacza termin na opracowanie tego programu, nie krótszy niż 30 dni, licząc od dnia przekazania temu operatorowi projektu planu.

12. Program przyłączenia, o którym mowa w ust. 11, powinien określać techniczne i ekonomiczne warunki przyłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w projekcie planu wraz z przewidywanymi terminami przyłączenia.

**Art. 63.** Zadanie dotyczące sporządzenia planu jest zadaniem zleconym z zakresu administracji rządowej.

**Art. 64.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, właściwy ze względu na lokalizację ogólnodostępnej stacji ładowania wskazanej w planie, buduje taką stację.

2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, o których mowa w ust. 1, są zaliczane do kosztów uzasadnionych działalności w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 65.** 1. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta składa wniosek do Prezesa URE o wskazanie przedsiębiorstwa energetycznego, które będzie pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, która zostanie wybudowana zgodnie z planem, wykonującego zadania w zakresie zarządzania, bezpieczeństwa funkcjonowania, eksploatacji, konserwacji i remontów takiej stacji oraz dostawcy usług ładowania na takiej stacji.

2. Prezes URE wyznacza, w drodze decyzji administracyjnej, do pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania, przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do co najmniej 40% odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie gminy, w której ma pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.

3. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który wybudował ogólnodostępną stację ładowania, w terminie roku od dnia objęcia funkcji operatora tej stacji przez przedsiębiorstwo energetyczne wyznaczone zgodnie z ust. 2, przeprowadza postępowanie w celu wyłonienia operatora ogólnodostępnej stacji ładowania prowadzącego działalność w zakresie wskazanym w ust. 1. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi stosuje się odpowiednio.

**Art. 66.** Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1.

**Art. 67.** Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w planie oraz realizacja przedsięwzięć niezbędnych do przyłączenia ich do sieci, w szczególności modernizacja,

rozbudowa albo budowa sieci, stanowią cel publiczny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

**Art. 68.** 1. Naczelný lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, obowiązany jest zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił:

- 1) 10% – od dnia 1 stycznia 2020 r.;
- 2) 20% – od dnia 1 stycznia 2023 r.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, obowiązana jest zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2020 r., wynosił 10%.

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2020 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadania publicznego podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi 10%.

4. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów wynoszący:

- 1) 5% – od dnia 1 stycznia 2021 r.;
- 2) 10% – od dnia 1 stycznia 2023 r.;
- 3) 20% – od dnia 1 stycznia 2025 r.

## Rozdział 9

### **Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe**

**Art. 69.** Tworzy się Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

**Art. 70.** 1. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych przyjęte uchwałą Rady Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. stanowią Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, o których mowa w art. 43.

2. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, o których mowa w ust. 1, ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 71.** Minister właściwy do spraw energii po raz pierwszy przekaze Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 44 ust. 1 pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada 2019 r.

**Art. 72.** Jednostka samorządu terytorialnego po raz pierwszy sporządza analizę, o której mowa w art. 37 ust. 1, w terminie do dnia 31 grudnia 2018 r.

**Art. 73.** Informację, o której mowa w art. 38, podmioty obowiązane do jej przekazania, po raz pierwszy przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Informacja obejmuje dane według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok przekazania tej informacji.

**Art. 74.** Podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy stacje ładowania, punkty ładowania wchodzące w skład infrastruktury ładowania pojazdów drogowego transportu publicznego, punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz stacje gazu ziemnego i punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie odpowiednio art. 17, art. 19 i art. 29, dostosować je do wymagań określonych w niniejszej ustawie oraz w tych przepisach wykonawczych a także złożyć, odpowiednio do UDT lub TDT, wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na ich dalszą eksploatację.

**Art. 75.** Przepisu art. 12 ust. 1 nie stosuje się do zamierzeń budowlanych, dla których przed dniem 1 stycznia 2019 r. złożono wniosek o wydanie decyzji o pozwolenie na budowę albo odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego.

**Art. 76.** Umowy zawarte przez naczelną i centralny organ administracji państwowej z podmiotem zapewniającym obsługę gospodarczą w zakresie transportu oraz zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonanie zadania publicznego, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, wygasają z dniem 31 grudnia 2019 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych na poziomie określonym odpowiednio w art. 68 ust. 1 lub 3.

**Art. 77.** Do dnia wejścia w życie art. 65l ust. 4 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55 do wniosku o zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych załącza się kopię decyzji o czasowej rejestracji pojazdu wydanej na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55.

**Art. 78.** 1. Jeżeli termin sporządzenia przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego aktualizacji planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia



1997 r. – Prawo energetyczne, przypada po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, operator ten opracowuje program, o którym mowa w art. 20 ust. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy na okres obowiązywania planu rozwoju aktualnego na dzień wejścia w życie niniejszej ustawy, i uzgadnia go z operatorem systemu przesyłowego gazowego, a następnie z Prezesem URE.

2. W programie, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego określa liczbę planowanych punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), nie mniejszą niż określona w art. 60 ust. 2.

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje po raz pierwszy plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T, o którym mowa w art. 32 ust. 1, oraz przekazuje go do konsultacji z operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróżnych, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

4. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T przygotowuje po raz pierwszy plan lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub możliwości bunkrowania za pomocą bunkierek oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, o którym mowa w art. 33 ust. 1, oraz przekazuje go do konsultacji z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 79.** Podmioty obowiązane do przekazywania informacji do rejestru po raz pierwszy przekazują informacje, o których mowa w art. 42 ust. 3, do dnia 15 stycznia 2019 r., z wyłączeniem podmiotów, o których mowa w art. 74, eksploatujących ogólnodostępne stacje ładowania lub stacje gazu ziemnego, które przekazują te informacje po raz pierwszy w terminie miesiąca od dnia przeprowadzenia badania zezwalającego na dalszą eksploatację tych stacji.

**Art. 80.** Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy zmienianej w art. 59, podmiot obowiązany do jego opracowania aktualizuje w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8, ust. 1a i ust. 2a–2c ustawy zmienianej w art. 59, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 81.** Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach realizuje obowiązek, o którym mowa w art. 12b i art. 13b ust. 6 pkt 1a ustawy zmienianej w art. 49, w brzmieniu

nadany niniejszą ustawą, od pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów określających warunki dla oznakowania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych.

**Art. 82.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 46 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 54 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 46 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 54, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż 36 miesięcy.

**Art. 83.** 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań naczelnych i centralnych organów administracji państwowej wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:

- 1) 2018 r. – 4 010 000 zł;
- 2) 2019 r. – 4 402 000 zł;
- 3) 2020 r. – 13 716 000 zł;
- 4) 2021 r. – 2 060 000 zł;
- 5) 2022 r. – 2 320 000 zł;
- 6) 2023 r. – 7 193 000 zł;
- 7) 2024 r. – 2 060 000 zł;
- 8) 2025 r. – 19 689 000 zł;
- 9) 2026 r. – 2 060 000 zł;
- 10) 2027 r. – 2 060 000 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy limitu wydatków określonego w ust. 1 stosuje się mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu realizacji obowiązku zapewnienia udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, określonego w art. 34 i art. 35 ust. 1.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, jest minister właściwy do spraw energii.

4. Naczelne i centralne organy administracji państwowej są odpowiedzialne za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2.

**Art. 84.** Przepisy:

- 1) art. 66,

2) art. 50a ustawy zmienianej w art. 49

– w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej.

**Art. 85.** 1. Przepisy art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 51, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 52, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:

- 1) od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej;
- 2) w odniesieniu do pojazdów elektrycznych w rozumieniu niniejszej ustawy oddanych do użytkowania po dniu określonym zgodnie z pkt 1.

2. Przepis art. 109a oraz 163a ustawy zmienianej w art. 58, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:

- 1) od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej;
- 2) do pojazdów elektrycznych, pojazdów hybrydowych i pojazdów napędzanych wodorem, w rozumieniu niniejszej ustawy, w stosunku do których obowiązek podatkowy w akcyzie powstał po dniu określonym zgodnie z pkt 1.

**Art. 86.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 3 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.;
- 2) art. 24, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
- 3) art. 34 i art. 35, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;
- 4) art. 36, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;
- 5) art. 39 ust. 2, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 6) art. 41 ust. 1, który wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 7) art. 42 i art. 69, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.;
- 8) art. 49 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 3 listopada 2018 r.;

- 9) art. 55:
- a) pkt 1 w zakresie dodawanego art. 65l ust. 4 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2019 r.,
  - b) pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

## UZASADNIENIE

### **I. Potrzeba i cel regulacji**

Paliwa alternatywne w transporcie należy rozumieć jako paliwa lub źródła energii, które służą przynajmniej częściowo jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do wzrostu neutralności klimatycznej transportu oraz poprawy ekologiczności sektora transportu. Są to m.in.: energia elektryczna, wodór, biopaliwa, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), gaz płynny (LPG).

Co do zasady, wymienione powyżej paliwa alternatywne wymagają specjalnej infrastruktury wykorzystywanej do tankowania/ładowania pojazdów samochodowych napędzanych tymi paliwami. Bez powstawania odpowiedniej infrastruktury konsumenci nie będą zainteresowani zmianą pojazdów samochodowych napędzanych konwencjonalnymi paliwami (np. benzyna, olej napędowy) na pojazdy wykorzystujące do napędu paliwa alternatywne. Z kolei przedsiębiorcy nie są zainteresowani prowadzeniem działalności gospodarczej związanej z paliwami alternatywnymi, gdyż brak jest klientów na tego rodzaju paliwa. W związku z tym ani rynek pojazdów, ani infrastruktura nie rozwinęła się w sposób umożliwiający większą dywersyfikację paliw na rynku i wzrost neutralności klimatycznej transportu. Dlatego też w projektowanej ustawie proponuje się instrumenty, które mają służyć wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, a tym samym zachęcić konsumentów do zakupu pojazdów napędzanych tymi paliwami.

Trzeba podkreślić, że rynek paliw alternatywnych w transporcie w Polsce, z wyjątkiem gazu płynnego LPG, jest we wstępnej fazie rozwoju. Taki etap rozwoju rynku powoduje, że nie istnieje odpowiednia infrastruktura pozwalająca tankować/ładować pojazdy samochodowe wykorzystujące te paliwa. Przepisy projektowanej ustawy obejmują swoim zakresem przede wszystkim regulacje dla dwóch rodzajów paliw alternatywnych: energii elektrycznej i gazu ziemnego (w postaci CNG bądź LNG). Paliwa te mają obecnie największy potencjał rozwojowy, natomiast rynek gazu płynnego (LPG) rozwinął się już w sposób niewymagający wsparcia.

Należy również wskazać, że projektowana ustawa transponuje do polskiego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (dalej –

dyrektywa 2014/94/UE). Dyrektywa ta nakłada na państwa członkowskie obowiązek rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Państwa powinny zapewnić rozwój punktów ładowania pojazdów elektrycznych, punktów tankowania gazu ziemnego w postaci CNG lub LNG oraz punktów bunkrowania statków LNG. Dyrektywa nakłada też na państwa członkowskie obowiązek wprowadzenia określonych w tej dyrektywie specyfikacji technicznych, ujednoczonych zasad dla ładowania pojazdów elektrycznych i zasad informowania konsumentów.

Dyrektywa 2014/94/UE nałożyła na państwa członkowskie obowiązek opracowania Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych<sup>1)</sup>. Dokument ten stanowi strategię wyznaczającą cele w zakresie rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie. Zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2014/94/UE oraz przewidywanym rozwojem rynku paliw alternatywnych w Polsce, dokument wyznacza cele dla infrastruktury służącej do ładowania pojazdów elektrycznych, tankowania gazem ziemnym pojazdów oraz bunkrowania gazem ziemnym jednostek pływających. Przed opracowaniem celów dokonano analizy barier i problemów związanych z rozwojem paliw alternatywnych w transporcie. W wyniku dokonanego przeglądu zidentyfikowano szereg barier bądź niejasności interpretacyjnych, które istotnie wpływają na brak rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych.

W Polsce istnieją regulacje prawne, które określają zasady działania konwencjonalnego rynku paliw i, w pewnym zakresie, odnoszące się do rynku paliw alternatywnych takie jak: ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie i kontrolowaniu jakości paliw, system przepisów prawa budowlanego z ustawą z dnia 7 lipca 1997 r. – Prawo budowlane (przepisy techniczno-budowlane) oraz ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym. Jednak, w ocenie Ministra Energii, nie są one wystarczające dla rozwoju rynku paliw alternatywnych ani do osiągnięcia celów dyrektywy 2014/94/UE.

Celem projektowanej regulacji jest również określenie warunków rozwoju i zasad rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie, zasad świadczenia usług w zakresie ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania pojazdów napędzanych gazem ziemnym, określenia obowiązków informacyjnych w zakresie paliw alternatywnych, stworzenia zasad funkcjonowania stref czystego transportu. Co więcej,

---

<sup>1)</sup> Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2017 r.

projektowana ustawa określi zasady opracowywania i realizacji Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (dalej zwanych: Krajowymi ramami) oraz tworzy system zachęt pozwalających osiągnąć cele dyrektywy 2014/94/UE.

Należy podkreślić, że implementacja dyrektywy 2014/94/UE ma dwa filary. Pierwszym są Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, drugim – przedmiotowy projekt ustawy. Ponadto projektowana regulacja winna przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa paliwowego Polski.

## **II. Obowiązujący stan prawny**

### **1. Prawo krajowe**

Obowiązujące przepisy regulują funkcjonowanie stacji paliw płynnych, określają zasady usytuowania, użytkowania i budowy tych obiektów, natomiast brak jest przepisów obejmujących wyłącznie infrastrukturę paliw alternatywnych wykorzystywanych w transporcie, które stanowiłyby ramy prawne dla bezpiecznego korzystania z tego rodzaju paliw.

#### **1.1. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne**

Obecnie brak jest przepisów dotyczących infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych bądź rynku energii elektrycznej, wykorzystywanej do ładowania pojazdów w transporcie. Należy też zwrócić uwagę na fakt, że usługa ładowania pojazdów elektrycznych nie stanowi sprzedaży energii elektrycznej, ale jest nowym rodzajem działalności gospodarczej, która swoim zakresem i charakterem wykracza poza sprzedaż energii elektrycznej (obejmuje także udostępnienie infrastruktury do ładowania i niezbędnego do tego celu stanowiska postojowego oraz pozwala konsumentowi na wybór dostawcy tej usługi).

W obecnym stanie prawnym zasady obrotu energią elektryczną reguluje ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Działalność gospodarcza polegająca na nabywaniu energii elektrycznej i odsprzedawaniu jej do swoich odbiorców, co do zasady, wymaga uzyskania koncesji na obrót energią elektryczną. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony obrót energią elektryczną za pomocą instalacji o napięciu poniżej 1 kV będącej własnością odbiorcy. Co więcej, jeśli dana działalność nie spełnia przesłanek do uznania jej za działalność gospodarczą (czyli nie jest nastawiona na osiągnięcie „korzyści majątkowych”), nie wymaga uzyskania koncesji.

Bez wprowadzenia zmian do obecnego brzmienia przepisów, sprzedaż energii elektrycznej użytkownikom pojazdów elektrycznych na potrzeby ładowania tych pojazdów powinna być realizowana zgodnie z zasadami ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, czyli na podstawie umowy sprzedaży energii elektrycznej zawartej z przedsiębiorstwem posiadającym koncesję na obrót energią elektryczną oraz na podstawie umowy dystrybucji.

Pozostałe przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne określające zasady i warunki zaopatrzenia i użytkowania energii elektrycznej również znajdują zastosowanie do infrastruktury ładowania pojazdów.

Podobnie jak w przypadku energii elektrycznej, obrót gazem ziemnym podlega również reżimowi ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Co do zasady, dla obrotu gazem ziemnym wymagana jest koncesja, zaś zwolnienie z tego obowiązku przysługuje, jeżeli roczna wartość obrotu paliwami gazowymi nie przekracza równowartości 100 000 euro.

W 2016 r. zostały dokonane zmiany w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, które zniosły obowiązek przedkładania przez przedsiębiorstwa energetyczne do zatwierdzenia oraz stosowania taryf, m.in. w zakresie obrotu skroplonym gazem ziemnym (LNG) i sprężonym gazem ziemnym (CNG). Rozwiązanie to usankcjonowało faktyczną sytuację, czyli zwolnienia przedsiębiorstw energetycznych z obowiązku przedkładania taryf do zatwierdzenia w drodze indywidualnych decyzji administracyjnych Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, zwanego dalej „URE”, wydawanych w ślad za komunikatami dotyczącymi możliwości składania przez takie przedsiębiorstwa energetyczne wniosków o zwolnienie z obowiązku przedkładania taryf w zakresie obrotu gazem ziemnym:

- w postaci CNG (od marca 2008 r.),
- w postaci skroplonej LNG (od czerwca 2013 r.).

Jak wynika z powyższego, funkcjonujące rozwiązania w zakresie obrotu energią elektryczną i gazem ziemnym są skierowane raczej do tradycyjnego wykorzystania tych paliw i nie są dostosowane do specyfiki rynku paliw alternatywnych w transporcie.

## **1.2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane i przepisy techniczne**



W zakresie zasad budowy i usytuowania punktów ładowania ogólne zasady w tym zakresie określa ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, która normuje m.in. zasady budowy i projektowania wszystkich obiektów budowlanych. Punkty ładowania, co do zasady, można zaliczyć do obiektów małej architektury, których budowa nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę. Z uwagi na fakt, że definicje budowli oraz obiektu małej architektury zawarte w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane mają bardzo szeroki zakres, lokalne organy administracji architektoniczno-budowlanej stosują różne interpretacje tych definicji. W efekcie zdarza się, że punkty ładowania są traktowane jako budowle, których budowa wymaga pozwolenia na budowę. Problem z interpretacją i stosowaniem przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane dotyczy również przyłączy elektroenergetycznych, niektóre organy administracji uznają bowiem, że do ich instalacji jest potrzebne pozwolenie na budowę, zaś samo zgłoszenie robót jest niewystarczające.

Obecnie brak jest regulacji prawnych, które wprost określałyby warunki techniczne i zasady usytuowania infrastruktury do tankowania gazu ziemnego (przepisów techniczno-budowlanych). Dotychczas inwestorzy, projektując i budując stacje tankowania CNG lub LNG, korzystali z obowiązujących przepisów prawa dotyczących m.in. warunków technicznych dla baz i stacji paliw płynnych, warunków technicznych dla sieci gazowych czy istniejących przepisów przeciwpożarowych oraz nieobowiązkowych standardów technicznych przygotowanych przez Izbę Gospodarczą Gazownictwa. Obiekty budowlane, które potencjalnie mogą mieć negatywny wpływ na środowisko naturalne, bezpieczeństwo mienia i ludzi, powinny być budowane z najwyższą starannością. Konieczność stosowania przepisów prawa zawartych w szerokim katalogu aktów normatywnych określających warunki techniczne dla infrastruktury do tankowania gazu ziemnego stanowi utrudnienie dla inwestorów.

Mimo że obrót gazem ziemnym jest bardzo szczegółowo uregulowany w polskich przepisach prawnych, brak jest przepisów regulujących obrót gazem LNG na terenie portów, w tym przeładunku. Obecnie przypadki bunkrowania muszą być każdorazowo indywidualnie uzgadniane z urzędami morskimi, zarządami portów i operatorem przeładunkowym na nabrzeżu na podstawie zasad przeładunku ładunków niebezpiecznych.

Zbiorniki CNG oraz LNG montowane w pojazdach samochodowych, stanowią urządzenia techniczne zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych polegających dozorowi technicznemu, tak więc objęte są dozorem technicznym. Mogą być używane tylko na podstawie decyzji zezwalającej na eksploatację, wydanej przez Transportowy Dozór Techniczny (jako właściwej jednostki dozoru technicznego). Dla każdego z tych rodzajów zbiorników obowiązują odmienne zasady wydania decyzji zezwalającej na ich eksploatację.

### **1.3. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych**

Zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE, biopaliwa są wliczane do katalogu paliw alternatywnych. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych określa, m.in. zasady wykonywania działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania biokomponentów, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego biokomponentów oraz wytwarzania przez rolników biopaliw ciekłych na własny użytek. W związku z tym, w projektowanej ustawie nie zostały ujęte kwestie dotyczące biopaliw i biokomponentów będących przedmiotem regulacji ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, która stanowi kompleksową regulację dla tych paliw alternatywnych.

### **1.4. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw**

Ustawa określa zasady działania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw. Na podstawie przepisów ustawy wydawane są akty wykonawcze określające wymagania jakościowe dla następujących paliw alternatywnych: sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), biopaliw ciekłych oraz innych paliw odnawialnych. W obecnym stanie prawnym należy opracować wymagania jakościowe, metody badania jakości i sposobu poboru próbek dla LNG; odpowiednie upoważnienie ustawowe znajdują się w przedmiotowej ustawie.

## **2. Prawo europejskie**

Dyrektywa 2014/94/UE ma na celu wsparcie zastosowania paliw alternatywnych w transporcie. W odniesieniu do infrastruktury dla poszczególnych rodzajów paliw alternatywnych przepisy dyrektywy nakładają na państwa członkowskie następujące obowiązki:

## 1. Dostarczanie energii elektrycznej na potrzeby transportu:

- utworzenie do dnia 31 grudnia 2020 r. odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów ładowania energią elektryczną, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów elektrycznych przynajmniej na obszarach aglomeracji miejskich (podmiejskich) i innych obszarach gęsto zaludnionych oraz, w odpowiednich przypadkach, w sieciach określonych przez państwa członkowskie, przy czym liczba punktów powinna zapewnić możliwość poruszania się pojazdów w obrębie aglomeracji bądź zaprojektowanych sieci,
- punkty ładowania o normalnej albo dużej mocy, oddane do użytku bądź odnawiane po 18 listopada 2017 r., powinny być zgodne z określonymi w dyrektywie normami technicznymi,
- punkty zasilania energią elektryczną z lądu obiektów transportu morskiego i śródlądowego powinny zostać priorytetowo zainstalowane w portach sieci bazowej TEN-T i w innych portach do dnia 31 grudnia 2025 r., chyba że nie będzie zapotrzebowania na tego rodzaju usługi, a koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska,
- instalacje zasilania energią elektryczną z lądu dla transportu morskiego, oddane do użytku bądź odnawiane po 18 listopada 2017 r., powinny być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w dyrektywie,
- operatorzy publicznie dostępnych punktów ładowania powinni mieć swobodę kupowania energii elektrycznej od dowolnego dostawcy w Unii Europejskiej,
- publicznie dostępne punkty ładowania pojazdów elektrycznych powinny umożliwiać użytkownikom doraźne ładowanie bez zawierania umowy z danym dostawcą energii elektrycznej lub operatorem,
- ceny stosowane przez operatorów publicznie dostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne,
- operatorzy systemów dystrybucyjnych są zobowiązani do współpracy na niedyskryminacyjnych warunkach z każdą osobą, która zakłada lub prowadzi publicznie dostępne punkty ładowania,
- państwa członkowskie zapewniają, aby ramy prawne umożliwiły zawieranie umów na dostawę energii elektrycznej w punkcie ładowania z dowolnym dostawcą, innym

niż podmiot dostarczający energię elektryczną dla gospodarstwa domowego lub obiektu, w którym znajduje się taki punkt.

2. Dostarczanie wodoru na potrzeby transportu drogowego:

- decyzja dotycząca rozwijania punktów tankowania wodoru została pozostawiona państwu członkowskim, jeżeli jednak państwo członkowskie zdecyduje się na rozwój publicznie dostępnych punktów tankowania wodoru, to do dnia 31 grudnia 2025 r. powinno zapewnić rozmieszczenie odpowiedniej liczby takich punktów.

3. Dostarczanie gazu ziemnego na potrzeby transportu:

a) porty morskie i śródlądowe:

- utworzenie, do dnia 31 grudnia 2025 r., w portach morskich odpowiedniej liczby punktów tankowania LNG umożliwiających poruszanie się jednostek żeglugi śródlądowej lub statków morskich napędzanych LNG po całej sieci bazowej TEN-T,
- utworzenie, do dnia 31 grudnia 2030 r., w portach śródlądowych odpowiedniej liczby punktów tankowania LNG umożliwiających poruszanie się jednostek żeglugi śródlądowej lub statków morskich napędzanych LNG po całej sieci bazowej TEN-T,
- w razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej,
- w krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie i śródlądowe, które będą oferowały dostęp do punktów tankowania LNG, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych,

b) transport drogowy:

- utworzenie, do dnia 31 grudnia 2025 r., odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów tankowania LNG, przynajmniej w istniejącej sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów ciężarowych napędzanych LNG w granicach obszaru całej UE, gdziekolwiek istnieje zapotrzebowanie, chyba że koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska,

- utworzenie, do dnia 31 grudnia 2020 r., odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów tankowania CNG, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów silnikowych napędzanych CNG w granicach aglomeracji miejskich (podmiejskich) i na innych gęsto zaludnionych obszarach oraz, w odpowiednich przypadkach, w sieciach określonych przez państwa członkowskie,
  - utworzenie, do dnia 31 grudnia 2025 r., odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów tankowania CNG, przynajmniej w istniejącej sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów silnikowych napędzanych CNG w całej UE,
- c) państwa członkowskie mają obowiązek zapewnienia na swoim terytorium dostępności odpowiedniego systemu dystrybucji LNG, w tym obiektów załadunkowych dla cystern transportujących LNG, w celu dostaw dla punktów tankowania LNG w portach morskich i śródlądowych oraz w sieci bazowej TEN-T.

Dyrektywa 2014/94/UE wprowadza również obowiązek zapewnienia odpowiednich informacji dla użytkowników pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi:

- w zakresie udostępnienia właściwych, spójnych i jasnych informacji dotyczących pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania,
- ww. informacje muszą być umieszczane w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, w punktach tankowania paliwa i punktach ładowania, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi na ich terytorium; wymóg ma zastosowanie do wszystkich pojazdów silnikowych i ich instrukcji obsługi, w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostały wprowadzone na rynek po 18 listopada 2016 r.,
- dostarczenie informacji oparte jest na przepisach dotyczących etykietowania w odniesieniu do zgodności paliw z normami europejskich organizacji normalizacyjnych określających specyfikacje techniczne paliw.

Forma graficzna informacji ma zapewniać widoczność informacji, a same informacje powinny być umieszczone na odpowiednich dystrybutorach i ich pistoletach we

wszystkich punktach tankowania paliwa od dnia, w którym paliwa zostaną wprowadzone na rynek, oraz na wszystkich korkach wlewu paliwa pojazdów silnikowych. Co więcej, w odpowiednich przypadkach, w szczególności w przypadku gazu ziemnego i wodoru, przy cenach podawanych na stacji paliw do celów informacyjnych podaje się porównanie odnośnie do cen jednostkowych, przedstawianie tych informacji nie może wprowadzać użytkowników w błąd ani być mylące. Państwa członkowskie powinny zapewnić również dostęp do danych dotyczących położenia geograficznego publicznie dostępnych punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych. W odniesieniu do punktów ładowania dane mogą obejmować informację o ich dyspozycyjności, rzeczywistym czasie ładowania itp.

Przeprowadzone analizy obecnego stanu prawnego wskazują, że dla osiągnięcia celu, jakim jest wzrost wykorzystania energii elektrycznej oraz innych paliw alternatywnych w transporcie, w szczególności gazu ziemnego, niezbędne jest przygotowanie nowej regulacji prawnej oraz zmiany istniejących ustaw. Pozwoli to stworzyć warunki rozwoju odpowiedniej liczby infrastruktury dla ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania gazu ziemnego, a także umożliwić rozwój tego sektora rynku transportowego. Projektowana ustawa nie jest jedynym działaniem zmierzającym do rozwoju paliw alternatywnych w transporcie. Służą temu również dokumenty strategiczne i programowe takie jak: *Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych* oraz *Plan rozwoju elektromobilności w Polsce*.

### **III. Opis proponowanych zmian – przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Projektowana ustawa ma na celu określenie zasad rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania kluczowych paliw alternatywnych w transporcie, w tym infrastruktury użytkowanej w publicznym transporcie zbiorowym, obowiązki podmiotów publicznych związane z rozwojem rynku elektromobilności, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych, warunki funkcjonowania stref niskoemisyjnego transportu oraz zasady tworzenia i treść Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Jak zostało wskazane, obecnie brak jest przepisów prawa jednoznacznie adresowanych do rynku paliw alternatywnych w transporcie. Projektowany akt będzie więc pierwszą regulacją, która w sposób całościowy określi zasady funkcjonowania tego rynku.

Ustawa definiuje i w części wprowadza do polskiego porządku prawnego, podstawowe pojęcia niezbędne dla rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych. Jedną ze zidentyfikowanych barier dla rozwoju rynku paliw alternatywnych jest bowiem brak normatywnych definicji. W związku z tym, projektowana ustawa wprowadza nowe pojęcia, m.in. ładowanie pojazdów elektrycznych, paliwa alternatywne, punkt ładowania, stacja ładowania, stacja gazu ziemnego, operator ogólnodostępnej stacji ładowania, operator stacji gazu ziemnego. Zaproponowane w projekcie definicje są zgodne z treścią dyrektywy 2014/94/UE, co w efekcie pozwoli również ocenić osiągnięcie celów tej dyrektywy i Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Wypełniając obowiązki wynikające z dyrektywy 2014/94/UE projekt ustawy określa obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych, zasady przygotowania i realizacji Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Projekt określa również warunki funkcjonowania stref czystego transportu. Przepisy ustawy dotyczą przede wszystkim energii elektrycznej i gazu ziemnego wykorzystywanych w transporcie, gdyż rozwój tych paliw alternatywnych w transporcie jest najbardziej pożądanym przez projektodawcę kierunkiem.

Jedną z najistotniejszych części proponowanych zmian jest określenie ścieżki rozwoju i budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego. Projekt określa również zasady funkcjonowania ww. infrastruktury oraz wskazuje podmioty odpowiedzialne za budowę i zarządzanie stacjami ładowania i stacjami gazu ziemnego. Powinno to umożliwić powstawanie sieci bazowej infrastruktury tych paliw, a tym samym przyczynić się do realizacji założonych przez projektodawcę celów ustawy oraz celów Krajowych ram.

Projektodawca zastosował oddzielne podejście dla rozwoju infrastruktury przeznaczonej do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Stanowisko takie wynika z:

- 1) różnych właściwości obu paliw alternatywnych, co wpływa na odmienne zasady funkcjonowania infrastruktury;
- 2) różnic w planowanej do rozmieszczenia liczbie infrastruktury;
- 3) różnych kosztów budowy stacji ładowania i stacji gazu ziemnego;

- 4) różnej struktury rynku energii elektrycznej i gazu ziemnego, a co z tym związane, inną liczbą podmiotów zainteresowaną w inwestowanie w działalność gospodarczą związaną z budową infrastruktury i sprzedażą paliw alternatywnych.

W opinii projektodawcy powyższe powody uzasadniają odmienne podejście do tych dwóch rodzajów paliw. Należy podkreślić, że jednym z efektów projektowanej ustawy ma być rozwój ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji gazu ziemnego. Należy więc zastosować instrumenty odpowiednie dla danego rodzaju paliwa. Podejście uniwersalne nie pozwoli, zdaniem projektodawcy, osiągnąć zamierzonych efektów. Instrumenty wsparcia są dostosowane do specyfiki rynku każdego z paliw i etapu jego rozwoju.

Przedłożony projekt zakłada odrębne ścieżki tworzenia infrastruktury dla energii elektrycznej i gazu ziemnego.

W założeniu projektu infrastruktura do ładowania pojazdów elektrycznych w pierwszym okresie (2019 i 2020) ma być rozwijana w oparciu o zasady rynkowe, z tym że zainteresowane podmioty będą mogły ubiegać się o wsparcie finansowe z projektowanego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Gminy, które spełniają warunki określone w ustawie, będą zobligowane do monitorowania procesu powstawania infrastruktury. Jeżeli wyniki monitorowania zakończonego na przełomie 2019/2020 wykażą, że liczba ogólnodostępnych stacji ładowania w danej gminie nie odpowiada minimalnej liczbie określonej w przepisach projektowanej ustawy dla gminy danej wielkości, władze takiej gminy będą zobowiązane do przygotowania planu rozwoju infrastruktury. Za budowę punktów ładowania w tym przypadku będzie odpowiadał operator sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej.

Ułożenie w proponowany sposób procesu rozwoju ogólnodostępnych stacji ładowania pozwoli, bez nakazu administracyjnego, prywatnym bądź publicznym podmiotom na rozmieszczenie stacji ładowania w lokalizacjach odpowiednich dla ich planów inwestycyjnych. Co więcej, jak wskazano powyżej, dla tego typu inwestycji przewidziane jest wsparcie finansowe z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT) (projekt ustawy ustanawiającej ten fundusz jest obecnie przedmiotem prac legislacyjnych – *projekt ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw*). W opinii projektodawcy, lata 2018 i 2019 mogą zostać efektywnie wykorzystane do budowy stacji ładowania na zasadach rynkowych (z dofinansowaniem z FNT). Natomiast, z uwagi na fakt, że Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury



paliw alternatywnych określiły pewną liczbę punktów ładowania, które powinny zostać rozmieszczone we wskazanych 32 aglomeracjach, a obowiązek ten wiąże się z implementacją przepisów dyrektywy 2014/94/UE, został stworzony mechanizm, który ma zapewnić osiągnięcie wskazanych celów.

W przypadku gazu ziemnego planuje się stworzenie „sieci bazowej” infrastruktury stacji gazu ziemnego. Sieć ta będzie ograniczać się do gmin spełniających warunki wskazane w ustawie. Zastosowane przez projektodawcę podejście ma charakter nakazowo-administracyjny, z uwagi na charakter rynku gazu ziemnego wykorzystywanego w transporcie. Niewielka liczba pojazdów napędzanych tym paliwem powoduje nikłe zainteresowanie inwestorów budową odpowiedniej infrastruktury. Natomiast przepisy dyrektywy 2014/94/UE jednoznacznie określiły, że dla rozwoju rynku paliw alternatywnych niezbędne jest rozmieszczenie infrastruktury.

Wykorzystanie gazu ziemnego w transporcie jest najbardziej opłacalne ekonomicznie w średnio i długodystansowym transporcie towarów oraz w przypadku transportu zbiorowego pasażerskiego. W związku z tym liczba podmiotów wykorzystujących te pojazdy jest ograniczona. Stworzenie takiej sieci jest pierwszym i najważniejszym krokiem w rozwoju rynku sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG) w Polsce. W opinii projektodawcy zaproponowane rozwiązania zapewnią rozwój odpowiedniej infrastruktury, co w dłuższej perspektywie przyczyni się do zainteresowania podmiotów gospodarczych użytkowaniem pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Z uwagi jednak na wymienioną specyfikę rynku, w pierwszym etapie niezbędne jest zastosowanie zaproponowanego podejścia.

Projekt ustawy nakłada nowe obowiązki na operatorów systemów dystrybucyjnych zarówno gazowych, jak i elektroenergetycznych, są one jednak rozłożone w czasie w różny sposób.

Operator systemu dystrybucyjnego gazowego (dalej: OSDg) będzie podmiotem zobowiązanym do sporządzenia programu budowy punktów stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do przyłączenia tych stacji. OSDg będzie również zobowiązany do wybudowania infrastruktury, która zostanie wskazana w programie budowy.

Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego buduje stacje ładowania w lokalizacjach wskazanych w planach gmin, jeżeli do roku 2020 nie zostanie osiągnięta minimalna liczba punktów ładowania wskazana w projekcie ustawy.

W opinii projektodawcy nowe zadania operatorów systemów dystrybucyjnych uzupełniają dotychczas realizowane przez nich działania. Działania te będą służyć dla dobra wspólnego, gdyż rozwój rynku paliw alternatywnych wpłynie korzystnie na poprawę stanu środowiska naturalnego.

Z uwagi na fakt, że rynek elektromobilności jest nowym rynkiem, należy uregulować zasady jego funkcjonowania. Dlatego też zostały wskazane rozwiązania mające na celu określić role, przywileje i obowiązki poszczególnych podmiotów na tym rynku.

Projektowana ustawa przewiduje również możliwość wprowadzenia przez rady gmin stref czystego transportu, po których mogłyby się poruszać tylko pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi. Wprowadzenie stref nie będzie obligatoryjne, a może ułatwić samorządom walkę z zanieczyszczeniem powietrza w miastach.

Projekt określa również zasady dotyczące sposobu informowania konsumentów o paliwach alternatywnych, sposób oznakowania dystrybutorów i pojazdów oraz zasady tworzenia i funkcjonowania Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Jest to wymóg przepisów dyrektywy 2014/94/UE.

## **Szczegółowy opis proponowanych zmian**

### **Rozdział 1**

#### **Art. 2 definicje**

Artykuł określa aparat pojęciowy ustawy. Definiowane pojęcia, co do zasady, nie pojawiają się w innych aktach prawnych, a ich określenie na poziomie ustawy pozwoli na dokładne wyznaczenie ram przedmiotowych projektowanego aktu. Najważniejsze pojęcia zdefiniowane w art. 2 zostały przedstawione poniżej.

**1. Autobus zeroemisyjny** – definicja odwołuje się do systemu zarządzania emisjami gazów cieplarnianych wskazując, że silnik autobusu zeroemisyjnego nie powinien emitować substancji objętych tym systemem. Wykaz gazów cieplarnianych i innych substancji wprowadzanych do powietrza ujęty jest w załączniku do ustawy z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji. Autobusy zeroemisyjne to przede wszystkim pojazdy samochodowe wykorzystujące do

napędu wyłącznie silnik elektryczny. Są to zarówno pojazdy, których akumulatory są ładowane z sieci przy użyciu odpowiednich ładowarek, jak i autobusy wykorzystujące ogniwa wodorowe. Jednak omawiana definicja nie jest definicją zamkniętą i inne rodzaje paliw mogą być również wykorzystywane do napędu tych autobusów, o ile nie powodują emisji szkodliwych substancji. Definicja uwzględnia również trolejbus. Natomiast projektodawca wyłączył z zakresu definicji autobusy hybrydowe, spalinowo-elektryczne, które emitują szkodliwe substancje do atmosfery.

**2. Punkt ładowania** – jest to kluczowa definicja w projektowanym akcie. Projektodawca proponuje uznać, że jest to urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego, autobusu zeroemisyjnego. W wymiarze praktycznym punkt ładowania będzie złączem (gniazdem elektrycznym).

Za punkt ładowania projektodawca proponuje również uznać miejsca oferujące możliwość wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów. Wynika to z faktu, iż przy obecnym rozwoju technologii stosuje się różne rozwiązania dotyczące ładowania akumulatorów, zaś jednym z nich jest ładowanie akumulatorów poza pojazdem elektrycznym.

W efekcie ustawa wprowadza dwa rodzaje punktów ładowania, jeden to urządzenie do ładowania, a drugie to miejsce wymiany akumulatorów. Takie rozwiązanie jest zgodne z przepisami dyrektywy 2014/94/UE, a co więcej pozwoli zachować neutralność technologiczną proponowanych rozwiązań. Na obecnym etapie rozwoju technologii trudno jednoznacznie stwierdzić, które z rozwiązań stanie się stosowanym i powszechnym standardem. W związku z tym projektodawca proponuje pozostawienie możliwości stosowania obu rozwiązań w zakresie ładowania pojazdów.

**3. Stacja ładowania i ogólnodostępna stacja ładowania** – są to dwie definicje związane ze sobą. Przez stację ładowania projektodawca rozumie urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym lub wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy. Stacja ładowania musi być wyposażona w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania. Częścią stacji ładowania jest stanowisko postojowe oraz instalacja prowadząca od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego. Zgodnie z tą definicją projektodawca określa dwa rodzaje stacji ładowania – urządzenie

stanowiące element obiektu budowlanego (np. zainstalowane na ścianie budynku) bądź wolnostojącą ładowarkę (słupek). Wprowadzenie pojęcia instalacji prowadzącej od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego ma na celu usunięcie wszelkich wątpliwości interpretacyjnych, czy taka instalacja będąca własnością operatora stacji ładowania, która biegnie od granicy jego nieruchomości do miejsca przyłączenia przyłącza energetycznego, miałyby podlegać obowiązkowi uzyskania pozwolenia na budowę, czy też miałyby być zwolniona z tego obowiązku. Z tego względu niezbędne było odpowiednie sformułowanie na poziomie ustawy definicji stacji ładowania, tak aby wykluczyć powstawanie wątpliwości, czy jakakolwiek instalacja związana ze stacją ładowania obciążona byłaby obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę.

Natomiast ogólnodostępna stacja ładowania to stacja ładowania dostępna na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego oraz pojazdu silnikowego, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

W przypadku ogólnodostępnych stacji ładowania nie można stosować reguł dyskryminujących daną kategorię odbiorców, z wyjątkiem warunków dotyczących uwierzytelniania, użytkowania i płatności. Przepisy dyrektywy 2014/94/UE nakazują państwom członkowskim rozmieścić publicznie dostępne punkty ładowania, czyli takie, które umożliwiają użytkownikom w całej Unii niedyskryminacyjny dostęp. W związku z tym zaproponowano wprowadzenie definicji ogólnodostępnej stacji ładowania.

**4. Infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego** – obejmuje punkty ładowania, które będą wykorzystywane przez autobusy (pojazdy samochodowe) wykorzystywane do powszechnie dostępnego i regularnego przewóz osób.

**5. Ładowanie pojazdu – zdefiniowanie** tego pojęcia ma na celu jednoznacznie wskazać, że ładowanie nie stanowi sprzedaży energii elektrycznej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, a więc jest wyłączone spod rygorów ustanowionych w tej ustawie. Warto podkreślić, że określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne zasady obrotu energią elektryczną wynikają z dotychczasowej specyfiki rynku elektroenergetycznego. W przypadku ładowania pojazdu elektrycznego nie ma potrzeby stosowania tych zasad, gdyż użytkownik pojazdu będzie ładował pojazd poza miejscem zamieszkania w ogólnodostępnych punktach ładowania. Użytkownicy pojazdu elektrycznego nie będą dokonywali zakupu tylko i

wyłącznie energii elektrycznej, ale będą płacili za możliwość szybkiego naładowania pojazdu elektrycznego bądź możliwość naładowania go w lokalizacjach znajdujących się poza ich miejscem zamieszkania. W związku z tym użytkownicy pojazdów elektrycznych powinni mieć możliwość ładowania pojazdu bez obowiązku zawierania umowy o charakterze ciągłym. To wszystko powoduje, że niecelowe jest stosowanie w tym wypadku zasad sprzedaży energii elektrycznej.

**6. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania** – projektodawca proponuje, przez wprowadzenie pojęcia operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, określenie podmiotu odpowiedzialnego za wybudowanie i funkcjonowanie stacji. Podmiot ten będzie, w szczególności, odpowiedzialny za eksploatację, konserwację i remonty stacji ładowania.

**7. Stacja gazu ziemnego** – definicja stacji gazu ziemnego wskazuje, że jest to zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów w sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), przyłączony do sieci dystrybucyjnej gazowej lub terminalu przeznaczonego do sprowadzania, wyładunku i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji.

**8. Operator stacji gazu ziemnego** – podmiot świadczący usługę tankowania gazu ziemnego w postaci sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG).

**9. Punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)** – definicja obejmuje zespół urządzeń, wraz ewentualnie z częściami budowlanymi, służący do zaopatrywania jednostek pływających w gaz ziemny w postaci LNG. Definicja obejmuje różne rozwiązania stosowane przy bunkrowaniu tych jednostek, czyli zarówno rozwiązania stacjonarne (np. bunkrowanie z nabrzeżnej instalacji), jak i rozwiązania ruchome (np. bunkrowanie ze specjalnego statku – bunkierki).

**10. Definicja pojazdów** – projekt ustawy wprowadza cztery definicje pojazdów zero- i niskoemisyjnych; są to:

- a) pojazd elektryczny, czyli pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną, która jest ładowana z zewnętrznego źródła zasilania,

- b) pojazd hybrydowy, czyli pojazd o napędzie spalinowo-elektrycznym; energia elektryczna w takim pojeździe jest ładowana z zewnętrznego źródła zasilania,
- c) pojazd napędzany wodorem, czyli pojazd wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych,
- d) pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG).

Powyższe definicje są m.in. wykorzystywane do różnicowania wsparcia w zakresie pojazdów niskoemisyjnych. Najszerze wsparcie jest przewidziane dla pojazdów elektrycznych, co jest zgodne z przyjętą polityką rządu w tym zakresie, który w dwóch strategicznych dokumentach wskazał, że rozwój transportu elektrycznego jest najbardziej pożądanym kierunkiem (dokumenty strategiczne to: Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz Plan rozwoju elektromobilności). Pojazdy hybrydowe, w ocenie projektodawcy, zostaną za kilka lat wyparte przez pojazdy elektryczne, tak więc przewidziane dla nich wsparcie jest przewidziane na czas określony (do roku 2020).

### **Art. 3**

Projektowany artykuł określa obowiązki operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, do których należy w szczególności:

- 1) zapewnienie, aby na danej stacji działalność prowadził co najmniej jeden dostawca usługi ładowania;
- 2) zapewnienie przeprowadzenia przez Urząd Dozoru Technicznego, badań ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 3) zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 4) zagwarantowanie, aby stacja ładowania spełniała wymagania techniczne określone w przepisach;
- 5) zawarcie umowy o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej;
- 6) obowiązek przekazywania danych dotyczących ilości zużytej energii elektrycznej do operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, dostawcy usług ładowania i sprzedawcy energii elektrycznej, który zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej z dostawcą usług ładowania prowadzącym działalność na tej stacji, dane

- dotyczące ilości zużytej energii elektrycznej odrębnie na świadczenia usług ładowania oraz na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
- 7) zapewnienie energii elektrycznej niezbędnej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
  - 8) rozliczenie strat energii elektrycznej wynikających z funkcjonowania stacji ładowania, co może oznaczać zarówno podzielenie kosztów strat sieciowych przez operatora na dostawców, bądź ich pokrycie w całości przez tego operatora w zależności od przyjętego modelu biznesowego;
  - 9) udostępnienie informacji dotyczącej zasad korzystania z ogólnodostępnych stacji ładowania;
  - 10) zapewnienie dostawcom usług ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostępu do ogólnodostępnej stacji ładowania.

Nałożone na operatora ogólnodostępnej stacji ładowania obowiązki mają zapewnić efektywne funkcjonowanie tych stacji oraz sprawne dokonywanie rozliczeń między różnymi podmiotami działającymi na rynku elektromobilności. Rolą operatora ogólnodostępnej stacji ładowania będzie nie tylko dbałość o techniczną stronę funkcjonowania stacji ładowania, będzie on również odpowiedzialny za realizację zadań związanych z rozliczeniem energii elektrycznej wykorzystanej na potrzeby ładowania pojazdów. Biorąc pod uwagę przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne oraz obecne możliwości techniczne, takie zadania operatora wydają się być właściwe.

Co więcej projektowany artykuł określa obowiązki operatora w zakresie wyposażania ogólnodostępnych stacji ładowania. Operator powinien wyposażyć:

- 1) ogólnodostępną stację ładowania – w oprogramowanie pozwalające na podłączenie i ładowanie pojazdu elektrycznego;
- 2) oprogramowanie umożliwiające przekazywanie danych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych o dostępności punktu ładowania i cenie za usługę ładowania;
- 3) punkt ładowania zainstalowany na ogólnodostępnej stacji ładowania – w układ pomiarowo-rozliczeniowy umożliwiający minutowy pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych tego układu do układu pomiarowo-rozliczeniowego stacji ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego.

Operator ogólnodostępnej stacji ładowania będzie podmiotem odpowiedzialnym za zabezpieczenie właściwego odczytywania i udostępniania danych w zakresie wykorzystania energii elektrycznej do ładowania pojazdów.

Co więcej, jednym z istotnych elementów rozwoju infrastruktury ładowania jest techniczna unifikacja gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych, tak aby każdy użytkownik pojazdu elektrycznego mógł skorzystać z wybranego przez siebie punktu ładowania.

Wprowadzenie jednolitych wymogów technicznych dla punktów ładowania jest niezbędne dla właściwej implementacji przepisów dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewni bezpieczeństwo użytkowników pojazdów elektrycznych.

Wskazane wymagania techniczne zostaną określone na poziomie rozporządzenia tylko dla ogólnodostępnych punktów ładowania, gdyż to te punkty mają być podstawą dla rozwoju sieci bazowej oraz będą powszechnie używane przez użytkowników.

Projektowany przepis nakłada również na operatora ogólnodostępnej stacji ładowania obowiązek uzgadniania z organem zarządzającym ruchem na drogach liczbę możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania. Jest to związane z obowiązkiem wyznaczania przez organ zarządzający ruchem na drogach miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania. Obowiązek ten ma na celu zapewnienie właściwej lokalizacji stacji ładowania. Dzięki zaproponowanemu rozwiązaniu organ zarządzający ruchem na drogach będzie miał w każdym przypadku, z odpowiednim wyprzedzeniem, informacje o planach wybudowania ogólnodostępnej informacji, co umożliwi mu przygotowanie się do wyznaczenia miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych. Jednocześnie wyeliminowane zostanie ryzyko budowy stacji ładowania w miejscach pozbawionych możliwości wyznaczenia miejsc postojowych.

Przedmiotowy przepis, w ust. 2, reguluje również zadania dostawcy usługi ładowania.

Dostawca usługi ładowania:

- 1) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej ze sprzedawcą energii elektrycznej, o której mowa w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
- 2) świadczy usługę ładowania obejmującą ładowanie oraz zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania,



- 3) udostępnia, na swojej stronie internetowej, informacje o cenie usługi ładowania i warunkach jej świadczenia.

Zgodnie z przedstawionymi obowiązkami dostawcy usług ładowania będzie on odbiorcą końcowym w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, gdyż nie będzie sprzedawał energii elektrycznej, ale oferował usługę ładowania. W związku z tym będzie on podmiotem, który będzie miał obowiązek odprowadzenia podatku od towaru i usług (VAT).

#### **Art. 4**

Projektowany przepis stanowi, że dostawca usługi ładowania korzysta z ogólnodostępnej stacji ładowania na podstawie umowy zawartej z operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania. Projekt nie wskazuje formy umowy, gdyż należy przyjąć, że umowa będzie zawierana przez podmioty profesjonalne, które będą w stanie odpowiednio zabezpieczyć swoje interesy.

#### **Art. 5**

Przepisy projektu regulują również kwestię odpowiedzialności operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, w przypadku gdy nie będzie on realizował nałożonych projektowaną ustawą obowiązków.

Operator ogólnodostępnej stacji ładowania ponosi odpowiedzialność, w przypadku gdy:

- 1) ogólnodostępna stacja ładowania nie będzie spełniała wymagań technicznych;
- 2) nie udostępnia w ogólnodostępnej stacji ładowania informacji dotyczących zasad korzystania z tej stacji;
- 3) nie zapewni bezpiecznej eksploatacji ogólnodostępnej stacji ładowania.

Doprecyzowano, że w ww. przypadkach operator będzie ponosić odpowiedzialność na zasadach określonych w art. 435 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r.– Kodeks cywilny (Dz. U. z 2017 r. poz. 459, 933 i 1132).

#### **Art. 6**

Projektowana treść art. 6 jednoznacznie rozstrzyga, że operator ogólnodostępnej stacji ładowania może pełnić jednocześnie funkcję dostawcy usług ładowania.

#### **Art. 7**

Projektowany artykuł ma na celu zapewnienie, że użytkownik pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego nie będzie musiał zawierać pisemnej umowy z dostawcą usługi ładowania, jeżeli będzie chciał naładować pojazd elektrycznych w ogólnodostępnej stacji ładowania. Przepis ten stanowi implementację art. 4 ust. 9 dyrektywy 2014/94/UE nakładającego na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, że wszystkie publicznie dostępne punkty ładowania umożliwiają użytkownikom pojazdów elektrycznych ładowanie doraźne, bez obowiązku zawierania umowy z danym dostawcą energii elektrycznej bądź operatorem.

#### **Art. 8**

Projektowana ustawa wyłącza działalność gospodarczą polegającą na oferowaniu usługi ładowania pojazdu z obowiązku posiadania koncesji na sprzedaż energii elektrycznej, traktując ją jako nowy rodzaj działalności gospodarczej. W związku z tym konieczne jest zapewnienie, aby energia elektryczna, która zostanie dostarczona do ogólnodostępnej stacji ładowania, była wykorzystywana wyłącznie zgodnie z jej ustawowym przeznaczeniem, tzn. wyłącznie w celu ładowania – w punkcie ładowania oraz na potrzeby zapewnienia funkcjonowania ogólnodostępnej stacji ładowania. Projektowany przepis jasno i precyzyjnie to określa. Pozwoli to uniknąć sytuacji sprzedaży energii elektrycznej bez wymaganej prawem koncesji.

#### **Art. 9**

Projektowany przepis nakłada na dostawcę usługi ładowania obowiązek wskazania operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania swojego sprzedawcy energii elektrycznej. Rozwiązanie takie jest uzasadnione tym, że to operator stacji ładowania będzie gromadził i udostępniał dane związane z wykorzystaniem energii elektrycznej przez poszczególnych dostawców usług ładowania. Umowę ze sprzedawcą energii elektrycznej będzie zawierał dostawca usługi ładowania, jednak nie będzie posiadał on umowy o świadczenie usług dystrybucji. W związku z tym to operator stacji będzie zobowiązany do przekazania informacji o sprzedawcy oraz o jego ewentualnej zmianie do operatora sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej.

#### **Art. 10**

W związku z rozwojem technologii oraz powstającymi systemami inteligentnego opomiarowania pojawia się możliwość ładowania pojazdu w różnych lokalizacjach (ogólnodostępne punkty ładowania, punkty ładowania zainstalowane w miejscach pracy

etc.). Projektowany artykuł odnosi się do sytuacji, w której w pojeździe elektrycznym lub pojeździe hybrydowym zostanie zainstalowany układ pomiarowo-rozliczeniowy będący w stanie ewidencjonować ilość energii elektrycznej pobranej przez użytkownika tego pojazdu. W treści artykułu rozróżnione są dwa przypadki: pierwszy, gdy pojazd pobiera energię elektryczną w punkcie ładowania zainstalowanym w ogólnodostępnej stacji ładowania, oraz drugi, gdy użytkownik pojazdu elektrycznego ładuje akumulatory pojazdu za pomocą urządzeń zainstalowanych w gospodarstwach domowych. Efekt dla obu tych przypadków ma być taki sam, czyli zakup energii elektrycznej powinien być ujmowany w rachunku za energię elektryczną użytkownika pojazdu elektrycznego.

Proponowane rozwiązanie jest wyjątkiem od zasad oferowania usług ładowania określonych w pozostałych przepisach ustawy i odnosi się tylko do sytuacji, w której w pojeździe jest zainstalowany układ pomiarowo-rozliczeniowy.

#### **Art. 11**

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, inwestycjami celu publicznego są działania o istotnym znaczeniu lokalnym bądź ponadlokalnym stanowiące realizację określonych celów publicznych. W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami wskazany jest katalog takich działań (celów publicznych), który może zostać poszerzony o cele publiczne wskazane w odrębnych ustawach. Z uwagi na pozytywny wpływ publicznego transportu elektrycznego na poprawę jakości życia w miastach istotne jest, aby inwestycje dotyczące ładowania drogowego transportu publicznego były traktowane jako cel publiczny. W znaczący sposób może to ułatwić proces powstawania infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych.

#### **Art. 12**

Projektowany przepis nakłada obowiązek projektowania i budowy budynków użyteczności publicznej oraz mieszkalnych wielorodzinnych wraz ze związanymi z nimi wewnętrznymi i zewnętrznymi stanowiskami postojowymi, usytuowanych na obszarach wskazanych w ustawie, w sposób zapewniający moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy przynajmniej 3,7 kW. Wprowadzony obowiązek dotyczyłby tylko nowo budowanych budynków. Nałożenie takiego obowiązku pozwoli na instalację, w razie potrzeby, punktów ładowania bez konieczności kosztownej przebudowy instalacji w budynkach. Należy podkreślić, że

podmioty projektujące i budujące nowe budynki będą zobligowane do zapewnienia tylko odpowiedniej mocy przyłączeniowej, natomiast instalacja, zakup punktów ładowania (urządzeń do ładowania) pozostawiona została do decyzji zainteresowanym podmiotom i będzie leżała w gestii przede wszystkim użytkowników pojazdów bądź innych podmiotów zainteresowanych korzystaniem z takich punktów. Co więcej, obowiązek taki pozwoli wykorzystać tzw. dolinę nocną, czyli dobowe wahania w poborze energii elektrycznej, dla ładowania pojazdów elektrycznych, co w efekcie ustabilizuje pracę sieci elektroenergetycznej.

Szczegółowe zasady określania mocy przyłączeniowej zostaną określone na poziomie rozporządzenia wydanego przez Ministra Energii.

### **Art. 13**

Projektowany przepis stanowi podstawę do zapewnienia bezpiecznego użytkowania stacji ładowania pojazdów oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną. Treść przepisu jednoznacznie wskazuje, jakie wymagania techniczne i eksploatacyjne powinna spełniać taka infrastruktura.

### **Art. 14**

Projektowany artykuł określa, że eksploatację stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu prowadzi się zgodnie z ich przeznaczeniem i tylko wtedy, gdy pozwala na to stan techniczny. Co więcej infrastruktura ta powinna posiadać dokumenty określające ich właściwości konstrukcyjne, techniczne i eksploatacyjne.

Przepis ten ma zapewnić, że podmioty operujące infrastrukturą zagwarantują właściwe jej funkcjonowanie, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury.

### **Art. 15**

Projektowany przepis daje podmiotowi zainteresowanemu budową (rozmieszczeniem) stacji ładowania możliwość zwrócenia się do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach rozporządzenia wydanego na podstawie przepisów projektowanej ustawy. Zdaniem projektodawcy pozwoli to inwestorom na

upewnienie się, czy projektowana przez nich infrastruktura spełnia wymagania techniczne. W efekcie pozwoli to uniknąć sytuacji, w której inwestor poniesie określone nakłady, a następnie nie będzie w stanie uzyskać zezwolenia na eksploatację.

#### **Art. 16**

Projektowany przepis określa, że stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego podlegają dozorowi technicznemu w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji. Zgodnie z podziałem kompetencji określonym w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym określono, że badanie tej infrastruktury należy do właściwości Urzędu Dozoru Technicznego.

Projektowany ust. 2 określa, kiedy ww. infrastruktura podlega badaniom technicznym, czyli:

- 1) przed oddaniem do eksploatacji stacji ładowania lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego;
- 2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji lub infrastruktury, w tym polegającej na zwiększeniu liczby punktów ładowania, lub zmiany miejsca zainstalowania punktu ładowania w tej stacji lub infrastrukturze.

Przyjęcie takiej częstotliwości badań infrastruktury najlepiej odpowiada potrzebom zapewnienia ich bezpiecznej eksploatacji oraz stanowi rozwiązanie stosowane w przypadku badań technicznych innych urządzeń podlegających pod dozór techniczny. Jednocześnie projekt jednoznacznie określa, że badanie odbywa się na wniosek odpowiedniego podmiotu.

#### **Art. 17**

Projektowany artykuł, w ust. 1, ustanawia upoważnienie do wydania przez ministra właściwego do spraw energii rozporządzenia określającego:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania w zakresie ładowania,
- 2) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego transportu publicznego,

- 3) wymagania techniczne, jakie muszą spełniać ogólnodostępne stacje ładowania oraz punkty ładowania stanowiące element infrastruktury drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych,
- 4) tryb i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego transportu publicznego,
- 5) wysokość opłaty za przeprowadzenie badań przez Urząd Dozoru Technicznego.

Dodatkowo, w ust. 2, przepis ustanawia fakultatywne upoważnienie do wydania przez ministra właściwego do spraw energii rozporządzenia, które określałoby:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów ładowania w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów elektrycznych lub pojazdów hybrydowych,
- 2) sposób i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań punktów ładowania w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów elektrycznych lub pojazdów hybrydowych;
- 3) wysokość opłat,
- 4) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań.

Fakultatywność w zakresie określenia wymogów technicznych dla punktów wymiany baterii wynika z faktu, że obecnie ten rodzaj ładowania pojazdów nie jest w zasadzie wykorzystywany. Co więcej, brak jest międzynarodowych norm w tym zakresie. Natomiast biorąc pod uwagę, że rynek elektromobilności ciągle się rozwija, nie jest wykluczone, że w przyszłości takie usługi będą coraz szerzej stosowane, konieczne jest wprowadzenie do ustawy możliwości określenia warunków technicznych dla takiej działalności.

#### **Art. 18 i art. 19**

Projektowane przepisy, analogicznie jak w przypadku stacji ładowania, określają zasady dozoru technicznego w odniesieniu do punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz upoważnienie do wydania rozporządzenia określającego:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne, jakie muszą spełniać punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów,
- 2) rodzaje badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
- 3) wysokość opłat.

Należy stwierdzić również, że właściwą jednostką dozoru technicznego w zakresie przeprowadzania badań będzie Transportowy Dozór Techniczny.

#### **Art. 20**

Przepis nakłada na OSDg obowiązek przygotowania programu dotyczącego budowy stacji gazu ziemnego. Obowiązek ten będzie dotyczył tylko i wyłącznie tych OSDg, którzy sporządzają i uzgadniają z Prezesem URE plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

Program ten ma obejmować wyłącznie gminy, w których liczba mieszkańców wynosi co najmniej 100 tys. i w której zostało zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych, zaś 400 pojazdów samochodowych przypada na 1000 mieszkańców tej gminy. Program powinien obejmować w szczególności informacje o:

- 1) liczbie planowanych stacji gazu ziemnego, przy czym powinna być ona nie mniejsza niż liczba wskazana w projektowanych przepisach epizodycznych;
- 2) parametrach technicznych oraz lokalizacji stacji tankowania gazu ziemnego planowanych do przyłączenia do sieci;
- 3) informację o dostępnych zdolnościach technicznych sieci gazowych, do których mają zostać przyłączone stacje gazu ziemnego;
- 4) informację o dostępnej w punkcie wyjścia mocy przyłączeniowej.

Powyższy obowiązek został nałożony na OSDg z uwagi na to, że podmiot ten posiada najlepsze kompetencje i wiedzę pozwalające opracować przedmiotowy program. Program ten będzie częścią planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię, co pozwoli skorelować rozwój sieci gazowej z rozbudową sieci stacji gazu ziemnego.

## **Art. 21**

OSDg będzie zobowiązany do rozmieszczenia stacji tankowania gazu ziemnego w liczbie wskazanej w projektowanych przepisach, w art. 60 ust. 2. Będzie również zobowiązany do prowadzenia napraw oraz ewentualnych modernizacji tych stacji.

Koszty ponoszone przez OSDg, związane z wymienionymi obowiązkami, będą zaliczane do kosztów uzasadnionych działalności w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Wyłączone z tego będą tylko koszty tych napraw, które będą wynikać z nieodpowiedniej eksploatacji stacji gazu ziemnego przez operatora tej stacji.

Wprowadzenie omawianego rozwiązania jest motywowane następującymi przesłankami:

- 1) OSDg posiada najlepsze informacje w zakresie możliwości sieci dystrybucyjnych;
- 2) OSDg posiada możliwości i wiedzę dla wybudowania ogólnodostępnych stacji gazu ziemnego;
- 3) rozszerzenie działalności operatora systemu o budowę stacji gazu ziemnego pozwoli tym przedsiębiorstwom rozwinąć nowe modele biznesowe;
- 4) rozwój rynku gazu ziemnego w transporcie może pomóc ograniczyć zanieczyszczenie powietrza na terenie aglomeracji i obszarów gęsto zaludnionych.

Należy również zauważyć, że budowa stacji CNG łączy ze sobą proces rozwoju sieci gazowej, przyłączenia (przyłącze wraz z kurkiem głównym i układem pomiarowym) i proces budowy samej instalacji stacji. Głównymi elementami stacji są: sprężarki (przeważnie dwie, chociażby ze względów bezpieczeństwa), w zależności od potrzeby – zbiorniki do magazynowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), oraz dystrybutor lub kilka dystrybutorów. Jednocześnie należy uznać, że stacja gazu ziemnego służy transportowi gazu ziemnego do odbiorcy. Tak więc można uznać, że stacja taka stanowi część systemu dystrybucyjnego gazowego.

Zgodnie z przyjętym w projekcie modelem nastąpi wyraźny podział ról między OSDg a operatora stacji gazu ziemnego. Na OSDg będzie ciążyć wyłącznie odpowiedzialność za budowę stacji gazu ziemnego, natomiast już wybudowana stacja zostanie oddana do eksploatacji operatorowi stacji. Jednocześnie gaz ziemny dostarczany do takiej stacji będzie dostarczany na podstawie umowy o świadczenie usług dystrybucji. W związku z powyższym OSDg będzie osiągał przychody za świadczone usługi dystrybucji na rzecz operatora stacji ładowania (co daje podstawę do zaliczenia infrastruktury do działalności



dystrybucyjnej), jak i przychody z tytułu umowy najmu. Dodatkowo projekt przewiduje, że OSDg koszty budowy stacji gazu ziemnego będzie doliczał do kosztów uzasadnionych prowadzonej działalności i jednocześnie w taryfach uwzględni przychody z tytułu umowy najmu.

Rozwiązanie to wykluczy powstawanie ewentualnych wątpliwości, czy OSDg wykracza w prowadzonej przez siebie działalności poza dozwoloną wobec niego wyłącznie działalność dystrybucyjną, wynikającą z ogólnych reguł niezależności operatorów systemów określonych w dyrektywie 2009/73/WE *dotyczącej wspólnych zasad rynku wewnętrznego gazu ziemnego i uchylającej dyrektywę 2003/55/WE*. Co ważne, problem powstawania wątpliwości o podobnym charakterze zauważyła Komisja Europejska. W procedowanej obecnie rewizji dyrektywy z dnia 13 lipca 2009 r. *dotyczącej wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej i uchylającej dyrektywę 2003/54/WE*, która ustanawia lustrzane wymogi w odniesieniu do operatorów systemów elektroenergetycznych, zaproponowała rozwiązanie analogiczne jak projektodawca w przedłożonym projekcie ustawy, tj. operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych będą uprawnieni do budowy stacji ładowania, ale już nie do operowania i zarządzania tymi stacjami. Przewiduje się więc, że wdrożenie proponowanego w ustawie rozwiązania umożliwi zapewnienie zgodności przepisów prawa polskiego z prawem UE.

## **Art. 22**

Projektowany przepis określa procedurę wyboru operatora stacji gazu ziemnego. Zgodnie z obowiązującym prawem, OSDg nie może prowadzić obrotu ani sprzedaży paliw. W związku z tym, obsługę stacji gazu ziemnego OSDg powinien zlecić innemu podmiotowi. W przypadku projektowanej ustawy będzie to operator stacji gazu ziemnego.

OSDg będzie wyłaniał operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu i zawierał z nim umowę na wykonywanie usług. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920) OSDg będzie stosował odpowiednio. Przepisy ww. ustawy będą stosowane przez podmioty, które są zobligowane do przestrzegania reguł dotyczących zamówień publicznych.

Umowa pomiędzy OSDg a operatorem stacji będzie dotyczyć świadczenia usług i pobierania korzyści z tych usług, przy czym to operator stacji będzie ponosił ryzyko

ekonomiczne związane ze świadczeniem usług, w związku z tym zastosowanie przepisów ustawy z dnia 21 października 2016 r. wydaje się jak najbardziej właściwe.

Projektowany przepis reguluje również sytuację, w której nie uda się wyłonić operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu. W takiej sytuacji operatorem stacji gazu ziemnego zostanie przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b<sup>1</sup> ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

Powyższe zapewni funkcjonowanie stacji gazu ziemnego w sytuacji, w której brak będzie podmiotów zainteresowanych byciem operatorem stacji gazu ziemnego na zasadach rynkowych. W opinii projektodawcy powyższa procedura zagwarantuje rozwój punktów do tankowania gazu ziemnego.

#### **Art. 23**

Projektowany artykuł określa zadania operatora stacji gazu ziemnego, który:

- 1) odpowiada za stan techniczny i bezpieczną eksploatację stacji gazu ziemnego;
- 2) zapewnia przeprowadzenie badań stacji gazu ziemnego wykonywanych przez Urząd Dozoru Technicznego;
- 3) prowadzi stację gazu ziemnego zgodnie z umową, o której mowa w art. 22;
- 4) pokrywa koszty napraw wynikających z eksploatacji stacji gazu ziemnego niezgodnej z warunkami umowy, o której mowa w art. 22;
- 5) świadczy usługę tankowania sprężonym gazem ziemnym (CNG).

Jednoznaczne wskazanie obowiązków operatora stacji gazu ziemnego pozwoli na uniknięcie sporów i niejasności w zakresie określenia, jaki podmiot ponosi odpowiedzialność za które działania związane z funkcjonowaniem stacji gazu ziemnego.

#### **Art. 24**

Dyrektywa 2014/94/UE nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia możliwości bunkrowania statków gazem ziemnym LNG w portach należących do sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T od dnia 31 grudnia 2025 r. Międzynarodowy charakter transportu morskiego powoduje, że instrumenty dla wsparcia rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w tym transporcie, jakimi dysponuje

państwo są dość ograniczone. Brak jest możliwości zastosowania instrumentów wsparcia dla armatorów, którzy zdecydują się wykorzystywać statki napędzane gazem ziemnym w postaci LNG lub instrumenty te mają dość ograniczony charakter. W związku z tym projektodawca zdecydował się na nałożenie obowiązku zapewnienia dostępu do punktów bunkrowania LNG przez zarządy portów. Nie ma znaczenia, jaki sposób bunkrowania zostanie wybrany – czy będą to statki bunkierki, bunkrowanie z cystern samochodowych, czy bunkrowanie za pomocą instalacji stacjonarnej. Ważne jest, aby istniała możliwość bunkrowania statku gazem ziemnym w postaci LNG. Należy zauważyć, że już obecnie w portach sieci TEN-T w Polsce, w Gdańsku i Gdyni, jest dostępna możliwość bunkrowania LNG. Przepisy projektu ustawy nakładające na podmioty zarządzające portem obowiązek zapewnienia dostępności punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) odnoszą się zarówno do portów morskich, jak i portów śródlądowych należących do sieci TEN-T.

#### **Art. 25**

Projektowany artykuł ma na celu zapewnienie bezpiecznego korzystania ze stacji gazu ziemnego. Stacja taka powinna spełniać wymagania pozwalające zapewnić bezpieczeństwo dla użytkowników oraz prawidłowe funkcjonowanie sieci gazowej. Urządzenia znajdujące się na stacji powinny m.in. znajdować się w odpowiednim stanie technicznym oraz zapewnić bezpieczeństwo pożarowe. Wpisanie powyższych wymagań jest uzasadnione właściwościami gazu ziemnego jako paliwa oraz tym, że podobne wymagania zostały sformułowane wobec infrastruktury innych paliw (paliw konwencjonalnych).

#### **Art. 26**

Projektowany artykuł daje możliwość podmiotowi zainteresowanemu budową (rozmieszczeniem) stacji gazu ziemnego na zwrócenie się do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach rozporządzenia wydanego na podstawie przepisów projektowanej ustawy. Zdaniem projektodawcy pozwoli to inwestorom na upewnienie się, czy projektowana przez nich infrastruktura spełnia wymagania techniczne. W efekcie pozwoli to uniknąć sytuacji, w której inwestor poniósł określone nakłady, a nie będzie w stanie uzyskać zezwolenia na eksploatację.

#### **Art. 27 i art. 28**

Projektowane artykuły stanowią, że stacje gazu ziemnego oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) podlegają dozorowi technicznemu w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji.

Infrastruktura została przyporządkowana poszczególnym jednostkom dozoru technicznego zgodnie z podziałem ich kompetencji określonym w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r.o dozorce technicznym.

#### **Art. 29**

Projektowany artykuł zawiera delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego wymagania, jakim powinny odpowiadać stacje gazu ziemnego, a także wymagania dotyczące ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, tryb i terminy badań oraz wysokość opłat za badania.

Wymagania określone w rozporządzeniu nie będą dotyczyły technicznych warunków budowlanych, ale mają na celu ujednoczenie infrastruktury tankowania gazem ziemnym. Wprowadzenie takiego upoważnienia ustawowego jest istotne ze względu na wymagania dyrektywy 2014/94/UE i możliwość wydania przez Komisję Europejską aktu wykonawczego określającego ujednoczone wymagania techniczne dla punktów tankowania.

W ustępie drugim projektowanego artykułu zawarto upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw energii, który w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi wymagania, jakie powinny spełniać punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

#### **Art. 30**

Treść projektowanego artykułu określa podstawę i ogólne wytyczne służące do określenia wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych infrastruktury paliw alternatywny i wydawanych przez Prezesa UDT opinii związanych z jej rozmieszczeniem.

#### **Art. 31**

Projektowany przepis określa procedurę administracyjną wydawania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, w tym tryb odwoławczy.

### **Art. 32**

Jak wskazuje treść przepisów dyrektywy 2014/94/UE, punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG) muszą zostać rozmieszczone wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Należy wskazać, że niezależnie od dyrektywy 2014/94/UE, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zwane dalej „rozporządzeniem nr 1315/2013”, ustanawia warunki, jakie musi spełniać infrastruktura drogowa sieci bazowej. W art. 39 w ust. 2 pkt c rozporządzenia nr 1315/2013 określono, że wzdłuż drogowej sieci bazowej powinna być dostępna infrastruktura alternatywnych paliw ekologicznych.

Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, który realizuje swoje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Organ ten jest zatem właściwy, aby wskazać miejsca lokalizacji punktów ładowania pojazdów, punktów tankowania CNG i punktów tankowania LNG.

Z uwagi na fakt, że rozwój infrastruktury do ładowania pojazdów, a w niektórych przypadkach rozwój infrastruktury do tankowania CNG, uzależniony jest od dostępności bądź parametrów technicznych sieci dystrybucyjnych elektroenergetycznych lub gazowych, plan usytuowania punktów ładowania pojazdów, punktów tankowania CNG i punktów tankowania LNG powinien być konsultowany z odpowiednimi operatorami systemu dystrybucyjnego. Podejście takie pozwoli zapewnić, że wskazane w propozycji lokalizacje będą możliwe do rozmieszczenia z punktu widzenia parametrów technicznych sieci dystrybucyjnych. Dodatkowo, plan ten GDDKiA będzie konsultować z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróżnych. Rozwiązanie takie łączy informacje posiadane przez zarządcę drogi oraz informacje posiadane przez podmioty zarządzające siecią dystrybucyjną. Publikacja planu przygotowanego przez GDDKiA na stronie internetowej urzędu pozwoli zapoznać się z jego wynikami podmiotom zainteresowanym budową i rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych, co pozwoli im na zaplanowanie ich działań inwestycyjnych w zakresie budowy ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji gazu ziemnego zależnie od uwarunkowań rynkowych.

### **Art. 33**

Projektowany przepis, analogicznie do art. 32, ma ułatwić podmiotom zainteresowanym inwestowaniem w infrastrukturę paliw alternatywnych w portach decyzję o przeprowadzeniu inwestycji.

Projektowany przepis nakłada na podmioty zarządzające portami sieci TEN-T obowiązek przygotowania planu lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu. Plan ten powinien być skonsultowany z odpowiednimi operatorami systemów dystrybucyjnych. Zdaniem projektodawcy przygotowanie takiego planu może przyspieszyć proces powstawania infrastruktury paliw alternatywnych w portach.

#### **Art. 34**

W związku z planami rozwoju elektromobilności w Polsce szczególną rolę do odegrania ma w tym procesie administracja publiczna. Naczelne i centralne organy administracji państwowej posiadają flotę pojazdów służbowych, która jest regularnie wymieniana. Nałożenie obowiązku przewidywanego w tym przepisie pozwoli zapewnić, aby część nowych pojazdów stanowiły przyjazne dla środowiska pojazdy elektryczne. Przewidziana ścieżka dościa do 50% udziału, rozłożona została na 8 lat (do roku 2025), co pozwoli zapewnić stopniową wymianę floty.

Należy uznać, że naczelne organy administracji państwowej to wyłącznie te, które są zwierzchnie wobec pozostałych organów i innych podmiotów organizacyjnych w strukturze administracji rządowej. Są to Rada Ministrów, Prezes Rady Ministrów oraz ministrowie. Z kolei centralne organy administracji państwowej tworzone są na podstawie ustaw (bądź innych aktów prawnych) w ramach oznaczonego działu administracji. Urzędy centralne są samodzielnymi organami administracji rządowej.

W związku z tym obowiązkowi określone w projektowanym przepisie nie podlegają organy terenowe administracji państwowej np. komendanci oddziałów Straży Granicznej czy jednostki organizacyjne nie będące organami centralnymi np. Służba Więzienna.

Jednocześnie, obowiązek ten podkreśli wzorcową rolę naczelnych i centralnych organów administracji publicznej dla rozwoju elektromobilności. Ograniczenie obowiązku tylko do pojazdów elektrycznych ma na celu promowanie innowacyjnej, przyjaznej środowisku technologii oraz służy poprawie bezpieczeństwa paliwowego i ochronie zdrowia publicznego.

### **Art. 35**

Projektowany przepis nakłada obowiązek posiadania określonej liczby pojazdów elektrycznych przez jednostki samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tysięcy. Proponowana liczba pojazdów elektrycznych wynosi 30% liczby użytkowanych pojazdów. Jest ona mniejsza niż w przypadku organów centralnej administracji publicznej, gdyż bierze pod uwagę możliwości finansowe jednostek samorządu terytorialnego. Przewidziana ścieżka dojścia do 30% udziału, została rozłożona na 8 lat (zgodnie z treścią przepisów epizodycznych jednostki samorządu terytorialnego wymaganą liczbę powinny osiągnąć do roku 2025). Pozwoli to zapewnić stopniową wymianę floty i nie oznacza nałożenia na jednostki samorządu terytorialnego nowych obowiązków, gdyż flota samochodowa i tak ulegnie wymianie w tym okresie.

W ust. 2 projektowany przepis nakłada na jednostki samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tysięcy, obowiązek zapewnienia, aby odpowiednia liczba pojazdów napędzanych gazem ziemnym bądź energią elektryczną była wykorzystywana do realizacji zadań publicznych. Przez zadanie publiczne rozumie się działania realizowane na podstawie ustaw, szczególnie ustaw dotyczących jednostek samorządu terytorialnego, służące zaspokojeniu zbiorowych potrzeb społeczności.

Celem przepisu jest spowodowanie, aby podmioty realizujące zadania publiczne np. wywóz śmieci, wykorzystywały do tego celu pojazdy niskoemisyjne, wykorzystujące jako paliwo gaz ziemny bądź energię elektryczną do roku 2025.

### **Art. 36 i art. 37**

Projektowane przepisy dotyczą sposobu realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego szczególnego rodzaju zadania publicznego, jakim jest publiczny transport zbiorowy. Wydzielenie tego zadania z katalogu zadań publicznych spowodowane jest istotnym wpływem komunikacji zbiorowej na środowisko naturalne oraz na rynek transportowy w Polsce. Niskoemisyjny publiczny transport zbiorowy jest wykorzystywany na świecie w coraz większej liczbie miast i aglomeracji i ma znaczący wpływ na obniżenie zanieczyszczenia powietrza w tych miastach.

Biorąc pod uwagę możliwości ekonomiczne jednostek samorządu terytorialnego i konieczność zapewnienia cen za przejazd komunikacją publiczną przystępnych dla

mieszkańców, obowiązek wykorzystania pojazdów elektrycznych nie będzie obowiązkiem bezwzględnym. Jednostki samorządu terytorialnego będą zobowiązane przeprowadzić co trzy lata analizę kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych. Jeśli treść analizy wskaże brak korzyści społeczno-ekonomicznych wykorzystania autobusów elektrycznych, wtedy gmina nie będzie musiała dokonać zakupu takich pojazdów. Analiza powinna również oszacować również efekty środowiskowe związane z emisją szkodliwych substancji, czyli wskazać jaki wpływ może mieć wykorzystanie bądź jego brak autobusów zeroemisyjnych dla środowiska naturalnego oraz zdrowia ludzi. Kosztem związanym z emisją szkodliwych substancji mogą być m.in. nakłady na służbę zdrowia związane z leczeniem chorób, koszty degradacji środowiska naturalnego, koszty rekultywacji przestrzeni miejskiej, etc. Z uwagi na zróżnicowanie jednostek samorządu terytorialnego, nie określono na poziomie ustawy katalogu przesłanek dla braku korzyści wykorzystania autobusów elektrycznych. Negatywny wynik analizy nie zwalnia jednak gminy z obowiązku przeprowadzenia kolejnej analizy po upływie trzech lat.

Zapewniono również udział obywateli w konsultowaniu dokumentu przez odwołanie się do ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Projektowany przepis umożliwi jednostkom samorządu terytorialnego kształtowanie polityki ochrony środowiska na poziomie lokalnym.

#### **Art. 38**

Projektowany artykuł nakłada obowiązek przekazywania ministrowi właściwemu do spraw energii informacji przez naczelne i centralne organy centralnej administracji państwowej oraz jednostki samorządu terytorialnego informacji dotyczących udziału procentowego pojazdów elektrycznych bądź napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów. Realizacja tego obowiązku pozwoli ministrowi właściwemu do spraw energii monitorować i ocenić wypełnienie obowiązków zawartych w ustawie, jak i poziom osiągnięcia celów zawartych w Krajowych ramach.

#### **Art. 39**

Projektowany przepis jest narzędziem, dzięki któremu rady gminy będą mogły wprowadzić strefy czystego transportu. Ustanowienie stref czystego transportu wpłynie na spadek emisji szkodliwych związków szczególnie w centrach miast. Wprowadzenie



strefy nie będzie obowiązkowe i organy gminy same będą mogły zdecydować, czy taka strefa jest niezbędna. W strefie czystego transportu, co do zasady, będą mogły poruszać się tylko pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane wodorem i pojazdy napędzane gazem ziemnym. Projektowany przepis umożliwi gminom kształtowanej lokalnej polityki ochrony powietrza w większym stopniu.

W projektowanym artykule, w ust. 3, wprowadzono zwolnienia dla określonej kategorii pojazdów. Katalog pojazdów zwolnionych jest zamknięty i został ściśle określony. Wprowadzenie zwolnień dla pojazdów służb bezpieczeństwa oraz służb ratowniczych ma zapewnić, że służby te będą w stanie wykonywać swoje zadania również w strefach czystego transportu, tym bardziej, że nie zawsze istnieje możliwość zakupienia specjalistycznych pojazdów, napędzanych paliwami alternatywnymi wykorzystywanych przez te służby.

W przypadku zwolnienia dla zarządu dróg komunikacji miejskiej oraz autobusów szkolnych, to mimo że w projektowanych przepisach określono, że zarządy dróg oraz zakłady komunikacji miejskiej będą zobowiązane posiadać pojazdy elektryczne bądź pojazdy niskoemisyjne, przy obecnym rozwoju technologii nie zawsze będzie możliwe i celowe wykorzystywanie przez te podmioty takich pojazdów. W związku z tym zostało zastosowane zwolnienie względem pojazdów tych podmiotów.

Również mieszkańcy strefy czystego transportu będą mogli poruszać się po niej posiadającymi pojazdami, bez względu na rodzaj napędu i stosowanego paliwa. Wyznaczenie strefy nie może zobowiązywać mieszkańców stref czystego transportu do wymiany pojazdów. Byłaby to zbyt daleka ingerencja w prawo własności.

Należy również zauważyć, że do strefy czystego transportu będą mogły wjechać inne pojazdy niż napędzane paliwami alternatywnymi, jednak wyłącznie po uiszczeniu opłaty za wjazd. Wysokość i sposób pobierania opłat zostanie ustalona przez radę gminy. Opłata będzie stanowić dochód gminy.

#### **Art. 40**

Projektowany artykuł określa sposób tworzenia stref czystego transportu.

#### **Art. 41**

Projektowany przepis stanowi transpozycję przepisów dyrektywy 2014/94/UE i nakłada obowiązek umieszczenia informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego. Obowiązek ten został nałożony na:

- 1) producentów pojazdów samochodowych – w instrukcji obsługi pojazdów, na korkach wlewu paliwa lub gniazdach ładowania pojazdu elektrycznego, lub w pobliżu tych korków lub gniazd,
- 2) na właścicieli placówek handlowych prowadzących sprzedaż pojazdów silnikowych,
- 3) na operatorów infrastruktury.

Powyższy obowiązek ma na celu zabezpieczenie interesów konsumentów i zapewnienie, że otrzymają właściwą informację w zakresie paliwa, którego mogą używać do napędu użytkowanych przez siebie pojazdów.

Dyrektywa 2014/94/UE nakłada również na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia możliwości porównywania cen różnych paliw. Nałożony na podmioty prowadzące stację paliw płynnych obowiązek przedstawiania konsumentom cen jednostkowych oferowanych paliw dostarczy użytkownikom pojazdów samochodowych właściwą informację dotyczącą efektywności paliw oraz służy promocji paliw alternatywnych.

Metodyka porównywania cen oraz szczegółowy sposób formułowania i podawania informacji zostanie określony na poziomie rozporządzenia wydanego przez ministra właściwego do spraw energii z uwagi na techniczny i szczegółowy charakter tych przepisów.

#### **Art. 42**

Projektowany przepis tworzy rejestr publiczny pod nazwą Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Uzasadnieniem dla tworzenia rejestru jest potrzeba stworzenia platformy informacyjnej, przy wykorzystaniu której użytkownicy pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi będą w stanie uzyskać informację na temat:

- 1) geograficznego położenia punktów tankowania CNG lub LNG oraz punktów ładowania zlokalizowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, czyli informację o miejscu lokalizacji tych stacji;
- 2) cenach paliwa alternatywnego;

3) aktualnej dostępności punktu ładowania zlokalizowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania, czyli możliwości naładowania pojazdu.

Jedną ze zidentyfikowanych barier, szczególnie dla rozwoju wykorzystania pojazdów elektrycznych, jest obawa użytkowników, że z uwagi na słabo rozwiniętą infrastrukturę służącą ładowaniu pojazdów oraz ograniczony zasięg pojazdów, nie będą w stanie uzupełnić paliwa w swoich pojazdach. Zaprojektowany system da użytkownikom pewność, że będą w stanie zatankować bądź naładować pojazd, pozwoli im dowiedzieć się, gdzie ewentualnie znajduje się następny punkt tankowania/ładowania paliwa. Stworzenie takiego systemu będzie istotnym wsparciem dla rozwoju rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

Rejestr ma mieć charakter systemu teleinformatycznego pozwalającego użytkownikom pojazdów uzyskać niezbędne informacje za pomocą telefonu, komputera bądź innego środka komunikacji elektronicznej. Pozwoli to uzyskiwać użytkownikom informacje w czasie rzeczywistym i na bieżąco śledzić informacje o cenie i dostępności punktów ładowania i tankowania.

Projektodawca planuje, że rejestr zostanie stworzony i prowadzony przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego. Urząd Dozoru Technicznego będzie instytucją kontrolującą infrastrukturę paliw alternatywnych. Szczegółowa specyfikacja usługi elektronicznej pozwalającej na zgłoszenie informacji o dostępności punktu ładowania będzie zdefiniowana językiem opisu usług sieciowych WSDL i udostępniana na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Dozoru Technicznego. Zdaniem projektodawcy przekazywanie informacji w zaproponowany sposób pozwoli sprawie i szybko przekazywać przedmiotowe informacje.

Minister właściwy do spraw energii określi za pomocą rozporządzenia wzór zgłoszenia do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

#### **Art. 43**

Projektowany artykuł tworzy podstawę prawną wydania Krajowych ram, określa zakres przedmiotowy oraz procedurę przyjęcia tego dokumentu przez Radę Ministrów. Zawartość Krajowych ram jest określona zgodnie z wymaganiami art. 3 ust. 1 dyrektywy 2014/94/UE. Katalog informacji, które powinny zostać zawarte w Krajowych ramach nie jest określony sztywno, gdyż, w zależności od potrzeb rynku paliw alternatywnych, może on zostać rozszerzony o inne elementy, zarówno w zakresie określania nowych celów,

jak i wyboru ujętych w dokumencie paliw alternatywnych. Jest to zgodne z przepisami dyrektywy 2014/94/UE.

Dyrektywa 2014/94/UE nie wskazuje państwom członkowskim formy przyjęcia dokumentu. W projekcie ustawy proponuje się, aby Krajowe ramy zostały przyjęte uchwałą Rady Ministrów. Ta forma wydaje się najwłaściwsza z uwagi na charakter tego dokumentu, który jest dokumentem o charakterze strategicznym i określa cele w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz środki zmierzające do osiągnięcia wyznaczonych celów.

Obecnie obowiązujące Krajowe ramy zostały przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2017 r., a projektowane przepisy mają służyć przede wszystkim aktualizacji dokumentu i sprawozdawczości z jego wykonania.

#### **Art. 44**

Dyrektywa 2014/94/UE nakłada na państwa członkowskie obowiązek przedkładania Komisji Europejskiej sprawozdań z wykonywania Krajowych ram. Pierwsze sprawozdanie państwa członkowskie mają przedstawić do dnia 18 listopada 2019 r., a następne co trzy lata. Informacje, które mają zostać ujęte w sprawozdaniu, są określone w załączniku I dyrektywy 2014/94/UE.

Omawiany artykuł zobowiązuje ministra właściwego do spraw energii do monitorowania poziomu osiąganych celów i dokonywania co roku oceny poziomu ich osiągnięcia. Procedura taka pozwoli ministrowi właściwemu do spraw energii wprowadzać działania korygujące w przypadku stwierdzenia możliwego braku osiągnięcia wyznaczonych celów. Zbieranie odpowiednich danych jest istotne również z punktu widzenia analizy rozwoju rynku paliw alternatywnych oraz infrastruktury tych paliw.

Projektowany artykuł określa również terminy przekazania sprawozdania pod obrady Rady Ministrów, a następnie do Komisji Europejskiej. Planuje się, aby Krajowe ramy były przyjmowane uchwałą Rady Ministrów, tak więc sprawozdanie z realizacji Krajowych ram również powinno być przedmiotem obrad Rady Ministrów. Krajowe ramy mają charakter międzysektorowy i ważne jest, aby ministrowie odpowiedzialni za poszczególne działy administracji rządowej mieli wiedzę dotyczącą realizacji tej strategii.

#### **Art. 45**

Określa katalog deliktów związanych z obowiązkami określonymi w ustawie, podlegających karze pieniężnej. Karze pieniężnej będą podlegać podmioty, które nie przestrzegają przepisów ustawy, m.in. o umożliwieniu dostępu do punktu ładowania każdemu dostawcy usług ładowania pojazdów, opracowaniu programu budowy punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), przekazywaniu władzom gminy programu budowy ogólnodostępnych punktów ładowania.

Wysokość kar została zróżnicowana w zależności od rodzaju przewinienia. Wysokość kary pieniężnej nie może przekroczyć 15% przychodu ukaranego przedsiębiorcy. Ustanowienie kar w formie przedziałów pozwoli na bardziej efektywne ich stosowanie. Poszczególne kary zostały oszacowane proporcjonalnie do wagi naruszonego dobra.

Dla poszczególnych naruszeń przepisów ustawy określono następujące kary:

1. Nieprzestrzeganie obowiązku zapewnienia dostawcom usług ładowania dostępu na zasadach równoprawnego traktowania dostępu do stacji ładowania (art. 3 pkt 10) – wysokość kary została oszacowana od 5000 zł do 150000 zł. Zdaniem projektodawcy zasada równoprawnego dostępu jest istotną zasadą dla rozwoju rynku elektromobilności, pozwoli ona na większą konkurencję na tym rynku, co w efekcie będzie miało istotne korzyści dla konsumentów. Jednocześnie, biorąc pod uwagę, że rynek stacji ładowania może dążyć w kierunku monopolu naturalnego, firma, która pierwsza wybuduje stacje ładowania na danym obszarze może być przez długi czas jedynym podmiotem będącym operatorem stacji, gdyż ze względów ekonomicznych oraz możliwości sieci nikomu innemu nie będzie opłacało się budować nowych stacji. W związku z tym, istnieje potrzeba zapewnienia równoprawnego dostępu dla wszystkich dostawców usług, gdyż nieprzestrzeganie wskazanej zasady może doprowadzić do przewagi konkurencyjnej jednej firmy względem innych i nie będzie ona wynikiem przyjętego modelu biznesowego. Z uwagi jednak na fakt, że w różnych okolicznościach problem ten może mieć różną wagę, zdecydowano się na ustalenie szerokiego przedziału wysokości kar. Zdaniem projektodawcy określone ramy, pozwalające organowi nałożyć na przedsiębiorcę sankcję określonej wysokości z uwzględnieniem zasad określania tej wysokości, określonych w Kodeksie postępowania administracyjnego, pozostają w zgodzie z zasadą proporcjonalności sankcji.

2. Uzależnienie świadczenie usługi ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub hybrydowego umowy w formie pisemnej lub elektronicznej – kara w wysokości od 1000 zł do 50000 zł. Jedną z fundamentalnych zasad ustawy jest zapewnienie użytkownikom pojazdów elektrycznych możliwości ładowania bez obowiązku zawierania umowy w formie pisemnej bądź elektronicznej. Zdaniem projektodawcy pozwoli to na rozwinięcie rynku usług ładowania oraz jest również wymogiem dyrektywy 2014/94/UE. W związku z istotnością możliwości ładowania bez umowy, zaprojektowano odpowiednią wysokość kary, która z jednej strony ma charakter prewencyjny i odstrasżający, ale z drugiej nie jest przesadnie wysoka. Jednocześnie szeroki przedział kar pozwoli dobrać jej wysokość stosownie do okoliczności, co pozwoli uczynić daną karę proporcjonalną do sposobu niespełnienia obowiązku w konkretnym przypadku.
3. Wykorzystanie w ogólnodostępnej stacji ładowania energii elektrycznej w sposób inny niż w celu ładowania lub zapewnienia funkcjonowania tej stacji – kara wynosi od 5000 zł do 50000 zł. Przy szacowaniu wysokości kary wzięto pod uwagę, że działalność w zakresie obrotu energią elektryczną jest koncesjonowana. Częścią usługi ładowania jest energia elektryczna, tak więc, w celu uniknięcia obrotu energią elektryczną bez koncesji, nakładana kara powinna mieć charakter odstrasżający i zapewnić, aby operator ogólnodostępnej stacji ładowania w taki sposób zabezpieczył punkt ładowania, aby nie było możliwości wykorzystania energii elektrycznej w sposób inny niż określony w przepisach.
- 4–6. Punkty te określają kary za brak przeprowadzanie badań przez odpowiednie jednostki dozoru technicznego oraz za brak spełniania określonych w przepisach wymogów technicznych. Kary wynoszą 1000 zł do 100000 zł. Istotne jest aby infrastruktura paliw alternatywnych spełniała wymagania techniczne oraz działa w sposób bezpieczny. Jest to przede wszystkim istotne dla bezpieczeństwa użytkowników tej infrastruktury oraz dla bezpieczeństwa infrastruktury powiązanej z nią np. sieci elektroenergetycznych. Jednocześnie z uwagi na fakt, że kary dotyczą różnego rodzaju infrastruktury zostały one odpowiednio szeroko zapisane, dając możliwość dopasowania kary do rodzaju przewinienia.
7. Brak opracowania programu budowy stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do

- przyłączenia tych stacji – wysokość kary od 5000 zł do 500 000 zł. Projektowany program jest podstawą do rozwoju sieci stacji tankowania gazu ziemnego. Brak jego przygotowania przez OSDg może istotnie wpłynąć na rozwój tego rynku w Polsce. W efekcie nie zostaną osiągnięte zakładane cele rozwoju stacji gazu ziemnego. W związku z tym tak oszacowana wielkość kary za brak przygotowania programu. Kara powinna mieć m.in. charakter prewencyjny i odstrasżający, a biorąc pod uwagę skalę działania OSDg wydaje się, że określony przedział kar pozwoli zapewnić przygotowanie programu i nie będzie miał dotkliwego charakteru dla OSDg.
8. Jednym z kluczowych celów projektu jest powstanie bazowej infrastruktury stacji tankowania gazu ziemnego. Infrastrukturę tę ma rozmieścić OSDg. Projektowane przepisy ułatwiają jej wybudowanie. Z kolei jej brak spowoduje brak rozwoju transportu opartego o gaz ziemny oraz brak osiągnięcia celów wyznaczonych w zakresie stacji gazu ziemnego. Biorąc pod uwagę skalę działalności OSDg oraz koszt wybudowania infrastruktury, przedstawiony w projekcie przedział kar wydaje się właściwy i proporcjonalny w stosunku do braku wypełnienia obowiązku. Taka wysokość kary, zdaniem projektodawcy, pozwoli zapewnić powstanie wymaganej liczby stacji tankowania gazu ziemnego.
  9. Brak zapewnienia dostępności punktów bunkrowania LNG – kara od 50000 zł do 1000000 zł. W zakresie rozwoju transportu morskiego jednym z kluczowych celów jest rozmieszczenie do roku 2025 infrastruktury do bunkrowania w portach sieci bazowej TEN-T. Jest to również wymóg dyrektywy 2014/94/UE. Wysokość kary powinna więc mobilizować podmioty, co do których został nałożony obowiązek do budowy tych punktów. Biorąc jednak pod uwagę, że różne mogą być przyczyny braku realizacji obowiązku projektodawca stworzył szerokie przedział kar pozwalający na odpowiednie dopasowanie jej wysokości. Jednocześnie, biorąc pod uwagę koszty budowy infrastruktury należy stwierdzić, że kary nie mają przesadnie wysokiego charakteru ale pozwolą zapewnić jej rozmieszczenie.
  10. Brak realizacji obowiązków informacyjnych – wysokość kary od 500 zł do 2000 zł. Obowiązek informacyjny jest na pewno istotną kwestią dla konsumentów. Trzeba jednak też podkreślić, że w przypadku braku realizacji tego obowiązku operator stacji ładowania ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą. Co więcej wydaje się, że w interesie operatorów jest jak najlepsze informowanie konsumentów o paliwach

- alternatywnych. W związku z tym, została zaproponowana wysokość kar, która zdaniem projektodawcy jest odpowiednia w stosunku do braku realizacji obowiązku.
11. Brak przekazywania informacji do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych – kara od 500 zł do 10000 zł. Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych ma być rejestrem, który w sposób całościowy ma informować konsumentów o infrastrukturze paliw alternatywnych. Wydaje się, że podmioty prowadzące działalność w tym zakresie będą zainteresowane znalezieniem się w tej ewidencji. Co więcej, ewidencja nie tylko będzie miała charakter pomocy dla konsumentów, ale również będzie mogła być wykorzystywana dla statystyki publicznej. W związku z tym wysokość nałożonej kary powinna być odpowiednia dla zapewnienia funkcjonowania przedmiotowej Ewidencji. Należy przy tym podkreślić, że sankcjonowane jest wyłącznie nieprzekazywanie do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych podstawowych danych, określających podmiot prowadzący działalność oraz miejsce i rodzaj jej prowadzenia, nie jest to zatem obowiązek nadmiernie uciążliwy dla samego przedsiębiorcy, zaś, jak wskazano wyżej, jego wypełnienie (skutkujące stworzeniem kompletnej bazy danych o istniejących ogólnodostępnych stacjach ładowania) w istotny sposób ułatwi korzystanie z pojazdów elektrycznych, co stanowi zachętę do inwestowania w ten środek transportu.

Należy również pamiętać, że rynek paliw alternatywnych jest rynkiem nowym i wysokość ewentualnych kar za nieprzestrzeganie przepisów nie może odstraszać podmiotów od podjęcia działalności z nim związanej.

#### **Art. 46 i art. 47**

Projektowane przepisy wskazują podmioty, które są właściwe do wymierzania kar pieniężnych. Podmioty te zostały dobrane zgodnie z obecnie realizowanymi zadaniami i kompetencjami. Co więcej, przepisy określają zasady nakładania kar.

#### **Art. 48**

Projektowany artykuł dokonuje zmiany w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń określając wysokość kary w przypadku braku przestrzegania ograniczeń związanych ze strefą czystego transportu.

#### **Art. 49**



Projektowany artykuł zmienia przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

W pkt 1 zmiana na celu wyznaczenie przez organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach miejsc przeznaczonych na postój pojazdów elektrycznych. Miejsca te powinny być wyznaczone na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. Liczba miejsc powinna odpowiadać przynajmniej liczbie i lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania w danej lokalizacji. Pojazdy elektryczne mogą korzystać z miejsc postojowych wyłącznie na czas ładowania. Przy czym wyznaczanie tych miejsc poprzedza obowiązek uzgodnienia przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania z organem zarządzającym ruchem na drogach liczby możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania w danym miejscu. Należy podkreślić, że organ zarządzający ruchem na drogach, wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych, jest zobowiązany do wyznaczania ich zgodnie z przepisami ruchu drogowego dotyczącymi bezpieczeństwa i organizacji ruchu, zwłaszcza w zakresie zasad zatrzymywania i postoju pojazdów na drogach. Oznacza to, że organ zarządzający ruchem nie będzie mógł wyznaczyć miejsca postojowego dla pojazdów elektrycznych sprzecznie z przepisami o ruchu drogowym.

Jakkolwiek organ właściwy do zarządzania ruchem ma również prawo, w celu promocji elektromobilności lub paliw alternatywnych, wyznaczyć miejsca parkingowe w miejscach, gdzie ogólnodostępne stacje ładowania nie występują. Wprowadzane przepisy mają zachęcić do zakupu i użytkowania pojazdów elektrycznych, gdyż dają pewność użytkownikom, iż będą istnieć wyznaczone, specjalne miejsca dla parkowania tych pojazdów.

W pkt 2 projektowanego artykułu wprowadza się zmianę, która zwalnia z opłat za postój na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania pojazdy elektryczne. Propozycja ta jest instrumentem wsparcia dla rozwoju rynku pojazdów. W ocenie projektodawcy, przepis ten może zachęcić do wykorzystywania pojazdów elektrycznych szczególnie osoby, które obecnie wjeżdżają samochodami o napędzie konwencjonalnym do stref płatnego parkowania.

Pkt 3 odnosi się do wyznaczenia w strefie płatnego parkowania miejsc przeznaczonych na postój pojazdów elektrycznych. Przy czym, miejsca te powinny być zlokalizowane

przy ogólnodostępnych punktach ładowania. Projektowany przepis jest kolejnym elementem wsparcia rozwoju elektromobilności.

Projektowana treść pkt 4 ma ułatwić umieszczenie punktów ładowania energią elektryczną pojazdów komunikacji miejskiej, co jest bardzo istotną zachętą do wykorzystywania przez miasta pojazdów elektrycznych w transporcie publicznym.

W pkt 6 wprowadza się zwolnienie z opłat za przejazdy po drogach krajowych autobusów zeroemisyjnych operatora publicznego transportu zbiorowego. Dotyczy to jednak tylko tych pojazdów, które realizują przewozy o charakterze użyteczności publicznej, czyli powszechnie dostępne usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. W opinii projektodawcy przedmiotowy przepis będzie wyraźną i istotną zachętą do wykorzystania autobusów zeroemisyjnych (przy obecnym rozwoju technologii będą to przede wszystkim autobusy elektryczne bądź autobusy napędzane wodorem). Zwolnienie to będzie czasowe – będzie obowiązywało od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej ze wspólnym rynkiem do końca 2028 r.

Minister właściwy do spraw energii będzie podmiotem odpowiedzialnym za przygotowanie programu pomocowego obejmujące nowe zwolnienie z opłat.

Jednocześnie projektodawca zwraca uwagę, że zwolnienie zmniejszy wpływy to Krajowego Funduszu Drogowego. Jednak biorąc pod uwagę obecną liczbę autobusów zeroemisyjnych zwolnienie to będzie miało charakter utraconych ewentualnych korzyści niż utraconych już wpływających środków do KFD. Jednocześnie w perspektywie długoterminowej rozwój transportu opartego na autobusach zeroemisyjnych przyniesie korzyści zarówno dla środowiska naturalnego, dla gospodarki oraz dla sektora transportu.

#### **Art. 50**

Projektowany artykuł wprowadza zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, które rozszerzają kompetencje organów administracji morskiej o kontrolę podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie zapewnienia przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

#### **Art. 51 i art. 52**

Oba artykuły dotyczą zwiększenia kwoty odpisu amortyzacyjnego; jeden jest skierowany do osób fizycznych, drugi do osób prawnych.

Obecnie odpisy z tytułu zużycia samochodu osobowego od wartości samochodu przewyższającej równowartość 20 000 euro przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia przekazania samochodu do używania nie są uznawane za koszt uzyskania przychodów. Proponuje się zatem podwyższenie kwoty amortyzacji dla pojazdów elektrycznych.

Jednocześnie, zgodnie z treścią przepisów przejściowych, wyższa kwota amortyzacji stosowana będzie w odniesieniu do pojazdów oddanych do użytkowania po dniu pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej. Przez określenie „pojazdy oddane do użytkowania” projektodawca rozumie nowe pojazdy, oddane do użytkowania po raz pierwszy oraz pojazdy używane, dla których kolejny użytkownik rozpoczął okres amortyzacji. Wyższej kwoty odpisu amortyzacyjnego nie będą mogli stosować posiadacze pojazdów, którzy zakupili pojazd elektryczny i rozpoczęli amortyzację tego środka przed dniem rozpoczęcia stosowania przepisów.

### **Art. 53**

Zmiany wprowadzone w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane mają na celu jednoznaczne określenie, że budowa stacji ładowania nie wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Na podstawie obowiązującego stanu prawnego nie było możliwe jednoznaczne określenie, czy punkt ładowania jest obiektem budowlanym, a jeśli tak, to czy jego budowa wymaga uzyskania pozwolenia na budowę. W związku z tym, organy administracji budowlanej działały w sposób niespójny i brak było jednej ścieżki postępowania.

Dlatego też, w art. 2 pkt 27 projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadzono definicję stacji ładowania, a następnie wprowadzono odpowiednie zmiany w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, które mają ułatwić i przyspieszyć procedurę budowy stacji ładowania. Zgodnie z zaproponowanymi zmianami, budowa stacji ładowania będzie wymagała zgłoszenia budowy albo sporządzenia planu sytuacyjnego na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub

mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (wówczas nie jest wymagane zgłoszenie budowy). Stacja ładowania będzie podlegała, po jej wybudowaniu, obowiązkowi geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej, obejmującej jej położenie na gruncie.

#### **Art. 54**

Projektowany artykuł wprowadza zmiany do ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

Projektodawca proponuje wprowadzenie zmiany w art. 3 pkt 5, czyli rozszerzenie wyłączenia z definicji dystrybucji sprężania gazu w stacji gazu ziemnego i dostarczania energii elektrycznej w punkcie ładowania. Jednocześnie wprowadza się zmiany w art. 3 pkt 6a (definicja sprzedaży), które wyłączają ze sprzedaży tankowanie sprężonego gazu ziemnego oraz ładowanie pojazdu. Obie zmiany mają jednoznacznie wskazywać, że tankowanie sprężonego gazu ziemnego i ładowanie pojazdów elektrycznych nie jest sprzedażą ani dystrybucją.

Proponuje się wprowadzenie następujących definicji:

- 1) magazyn energii, czyli instalację służącą do przechowywania energii, przyłączoną do sieci, stacji gazu ziemnego – wprowadzenie tej definicji ma na celu tworzenie się rynku magazynowania energii, magazyny te mogą zostać wykorzystane do bilansowania systemów elektroenergetycznych;
- 2) ogólnodostępnej stacji ładowania oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego – definicje te zawierają odwołania do projektowanej ustawy i służą wprowadzeniu instrumentów wsparcia w zakresie rozwoju infrastruktury do ładowania i tankowania gazu ziemnego.

Proponuje się wprowadzenie definicji instalacji zarządzania popytem. Wprowadzenie takiego pojęcia ma spowodować możliwość wykorzystania instalacji zarządzania popytem (w szczególności magazynów energii elektrycznej bądź punktów ładowania) do bilansowania systemów elektroenergetycznych. Instalacje zarządzania popytem mają umożliwić nie tylko odbiór energii elektrycznej z sieci, ale również możliwość oddawania energii elektrycznej do sieci. Ustawa przewiduje możliwość przyznania korzyści przyłączanym do sieci instalacjom zarządzania popytem, w tym inteligentnym punktom ładowania.

Projektowane zmiany w pkt 4 (zmiany w art. 5 ustawy – Prawo energetycznego) mają na celu określenie, że dostawca usługi ładowania będzie mógł zawrzeć ze sprzedawcą energii wyłącznie umowę sprzedaży energii elektrycznej i nie będzie zobligowany do zawarcia umowy dystrybucji. W obecnym stanie prawnym nie jest to możliwe, gdyż mogłoby spowodować, że taki podmiot nie mógłby prowadzić działalności gospodarczej. Dlatego też projektodawca proponuje wprowadzić zaproponowane przepisy. Jednocześnie zmiana w sposób jednoznaczny wskazuje, że operatora ogólnodostępnej stacji ładowania będzie zawierał umowę o świadczenie usług dystrybucji.

Projektowane zmiany w pkt 5 mają na celu ułatwienie wykorzystania energii elektrycznej w transporcie publicznym. Przede wszystkim, punkty ładowania dla pojazdów transportu publicznego powinny być w pierwszej kolejności przyłączane do sieci. Drugim przywilejem jest niższa stawka opłaty za przyłączenie punktu ładowania wykorzystywanego do ładowania pojazdów drogowego transportu publicznego oraz ogólnodostępnych punktów ładowania.

Oba przepisy mają ułatwić powstawanie punktów ładowania oraz obniżyć koszty ich rozmieszczenia. W efekcie, ma to zachęcić podmioty odpowiedzialne za organizację transportu publicznego w miastach do inwestowania w autobusy elektryczne i powiązaną z nimi infrastrukturę.

Dzięki dodaniu art. 15g minister właściwy do spraw energii zostanie wskazany jako krajowy organ odpowiedzialny za ułatwianie i koordynowanie procesu wydawania pozwoleń i decyzji dla projektów infrastruktury energetycznej będących przedmiotem wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej zgodnie z rozporządzeniem 347/2013. Wcześniej rolę tę pełnił minister właściwy do spraw gospodarki, jako przewodniczący działającego przy Radzie Ministrów Zespołu do spraw zapewnienia wsparcia procesu wydawania pozwoleń i decyzji dla projektów infrastruktury energetycznej będących przedmiotem wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej. Dodatkowo przepis przewiduje, że pełniąc rolę organu właściwego, minister właściwy do spraw energii będzie działał w trybie współpracy, czyli odmiennie niż do tej pory minister właściwy do spraw gospodarki, który działał w trybie skoordynowanym.

Proponowane zmiany dotyczące wskazania właściwego organu wynikają z potrzeby dostosowania regulacji do zmian wynikających z ustawy z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz innych niektórych ustaw,

tj. wydzielenia działu „energia”. Natomiast zmiana trybu, w jakim działa organ właściwy, umożliwi skuteczniejsze i bardziej efektywne jego funkcjonowanie przy jednoczesnym zmniejszeniu obciążeń dla administracji publicznej.

Tryb współpracy zapewnia optymalne wykorzystanie wiedzy i umiejętności nabytych przez wszystkie zaangażowane w proces wydawania pozwoleń i decyzji organów, co oznacza zachowanie odpowiedniej jakości wydawanych decyzji oraz dynamiki całego procesu przy zachowaniu zgodności z przepisami rozporządzenia PE i Rady nr 347/2013.

Projektowane zmiany w art. 45 w zakresie taryf dla energii elektrycznej mają uwzględnić charakterystykę punktów ładowania dla autobusów elektrycznych. Punkty ładowania transportu publicznego charakteryzują się dużą mocą, która jest sporadycznie wykorzystywana (na czas ładowania autobusów), natomiast stałe opłaty związane z zapewnieniem takiej mocy są bardzo wysokie. W celu wsparcia rozwoju tej infrastruktury projektodawca proponuje uwzględnić wymienioną wyżej charakterystykę, co pozwoli na rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego.

#### **Art. 55**

Projektowany artykuł wprowadza zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które mają pozwolić m.in. na prowadzenie badań i testów związanych z pojazdami samosterującymi.

Projektowany przepis ma umożliwić poruszanie się pojazdów elektrycznych po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach drogowych dla autobusów.

Wprowadza się nowy oddział do ustawy – Prawo o ruchu drogowym pt. „Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi”. Oddział ten określa warunki i zasady prowadzenia prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych. Prowadzenie prac badawczych będzie wymagało zezwolenia organu zarządzającego ruchem na drogach. W związku z innowacyjnością tej technologii organ zarządzający ruchem powinien mieć kontrolę nad tym kto i gdzie prowadzi prace badawcze. Pozwoli to zabezpieczyć innych użytkowników drogi.

Projektowany przepis określa również, co powinien zawierać wniosek o zezwolenie oraz jakie załączniki należy dołączyć do wniosku. Organizatorzy prac badawczych muszą posiadać: dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Pozwoli to w sposób jednoznaczny rozstrzygnąć kwestię

odpowiedzialności za ewentualne szkody czy wypadki oraz pozwoli mieć pewność, że testowany pojazd jest sprawny technicznie i nie zagraża bezpieczeństwu innych użytkowników dróg.

Organ wydający pozwolenie będzie miał obowiązek zasięgnąć opinii mieszkańców gminy, właściwego, ze względu na miejsce prowadzenia badań, komendanta wojewódzkiego Policji. Projektowany przepis nie wprowadza obowiązku uzyskania opinii pozytywnej. Brak jest wskazania czy opinia komendanta powinna być pozytywna. To organowi wydającemu zezwolenie została pozostawiona swoboda w podjęciu decyzji, czy wyrazi zgodę na prowadzenie badań, przy opinii negatywnej. Natomiast niewątpliwie dla posiadania wszystkich niezbędnych informacji istotne jest, aby Policja zajęła stanowisko w sprawie. Przepisy wprowadzają również obowiązek uzgodnienia przebiegu trasy pojazdu autonomicznego. Organ zarządzający ruchem na drogach powinien mieć pełną wiedzę o tym, gdzie badany pojazd będzie się poruszał. W pojeździe autonomicznym będzie musiała znajdować się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, która w razie niepowodzenia prac badawczych będzie w stanie zatrzymać pojazd bądź nim pokierować. Trasa pojazdu samosterującego powinna być oznaczona, a informację o jej przebiegu powinny zostać podane do wiadomości publicznej. Jak określają projektowane przepisy, pozostali użytkownicy dróg powinni w sposób jednoznaczny, czyli niebudzący wątpliwości, być poinformowani o prowadzonych pracach badawczych i przebiegu trasy samochodu samosterującego.

Pkt 2 projektowanego artykułu określa, że pojazdy elektryczne oraz pojazdy napędzane wodorem będą posiadać tablice rejestracyjne wskazujące na rodzaj wykorzystywanego paliwa. W okresie przejściowym, tj. do czasu wydania wzorów nowych tablic, pojazdy te będą korzystać z nalepek na przedniej szybie.

Pkt 3 projektowanego art. 53 dotyczy rozszerzenia uprawnień straży gminnej w zakresie kontroli pojazdów i możliwości sprawdzania przez nią czy pojazd jest uprawniony do poruszania się w strefie zeroemisyjnej.

W związku z wprowadzeniem przepisów dotyczących kontroli w strefach zeroemisyjnego transportu przez straż gminną konieczna będzie nowelizacja rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, która umożliwi straży gminnej nakładanie

mandatów na kierowców, których pojazdy nie będą uprawnione do poruszania się w strefie zeroemisyjnego transportu.

Zmiana proponowana w pkt 5 zezwala na poruszanie się pojazdów elektrycznych po pasach drogowych dla autobusów. Ten rodzaj wsparcia jest stosowany w wielu innych krajach i przynosi pozytywne efekty. Instrument ten będzie stosowany czasowo, do roku 2026. Co więcej, zarządca drogi będzie mógł uzależnić możliwość poruszania się pojazdów elektrycznych po buspasach od liczby osób jadących tym pojazdem. Rozwiązanie to wzorowane jest na innych państwach członkowskich UE.

#### **Art. 56**

Projektowany przepis wprowadza zmiany w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, które umożliwią Prezesowi Urzędu Dozoru Technicznego oraz Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego kontrolę spełniania warunków technicznych i warunków użytkowania infrastruktury paliw alternatywnych.

#### **Art. 57**

Zapewnienie zbiorowego transportu publicznego jest jednym z obowiązków własnych gmin, co więcej projektowana ustawa nakłada nowe obowiązki na gminy. W związku z tym, została zaproponowana zmiana w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego pozwalająca na przeznaczenie dotacji dla jednostek samorządu terytorialnego na budowę infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych.

#### **Art. 58**

Projektowane przepisy wprowadzają zmiany do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, ustanawiające zwolnienie od akcyzy pojazdów elektrycznych. Zdaniem projektodawcy, zmiana korzystnie wpłynie na wzrost użytkowania pojazdów elektrycznych, a tym samym pozwoli osiągnąć zakładane cele w zakresie rozwoju rynku pojazdów elektrycznych i odpowiedniej infrastruktury.

Dla pojazdów hybrydowych zostało zastosowane zwolnienie czasowe.

#### **Art. 59**



Projektowany artykuł wprowadza zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym umożliwiające wykorzystywanie w transporcie zbiorowym środków transportu poruszających się po jednej szynie bądź poduszkach powietrznych lub magnetycznych.

Wykorzystanie innowacyjności i nowoczesnych technologii w tego rodzaju transporcie zapewni powstanie publicznego transportu o znacznie wyższym komforcie, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów jego eksploatacji. Tego rodzaju transport podniesie jakość i usprawni obsługę pasażerów, jak również przyczyni się do zmniejszenia nadmiernej emisji spalin, co przekłada się bezpośrednio na komfort życia mieszkańców. Należy także mieć na względzie, że zastosowanie najnowocześniejszych rozwiązań transportowych w zbiorowym przewozie osób, przeciwdziałać będzie zjawisku nadmiernego zakorkowania miast oraz przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystających z publicznych środków transportu.

Pkt 2 projektowanego artykułu wprowadza zmiany w art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które powodują, że w planach transportowych powinny zostać określone linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych bądź pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania. Ujęcie tych informacji w planie transportowym jest spójne z obowiązkami nałożonymi na gminy związanymi z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych. Projektowane zmiany mają przede wszystkim na celu nałożenie na gminy obowiązku rozważenia i uwzględnienia w swoich planach rozwój zeroemisyjnego drogowego transportu publicznego. Obowiązujące przepisy ograniczają się bowiem wyłącznie do uwzględnienia transportu niskoemisyjnego.

Art. 12 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa treść planu transportowego. Projektowane zmiany w tym zakresie uzupełniają treść planów transportowych, uwzględniających rozwój zeroemisyjnego drogowego transportu publicznego.

Art. 12 ust. 2a wskazuje, że przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić wyniki analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych.

Projektowany przepis dodatkowo wprowadza wymóg uwzględnienia wyniku konsultacji z właściwym operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego lub

gazowego. Obowiązek opiniowania przez operatorów sieci dystrybucyjnych planów gmin w zakresie budowy przyłączy dla infrastruktury ładowania dla transportu miejskiego na etapie opracowywania planów transportowych wprowadza projektowany art. 12 ust. 2c ustawy o transporcie publicznym. Projektowana zmiana ma skutkować:

- 1) skróceniem procedury przyłączania, która dziś trwa nawet do 2 lat, oraz
- 2) uwzględnieniem tych zadań w planach inwestycyjnych operatorów sieci dystrybucyjnych, np. związanych z zapewnieniem wystarczających mocy. W aktualnym stanie prawnym operatorzy, rozpatrując wnioski o przyłączenie, nie mają obowiązku wstępnej oceny planu, czyli oceny planu przed złożonym wnioskiem.

#### **Art. 60**

Jednym z najważniejszych celów ustawy jest rozwój sieci bazowej ogólnodostępnych punktów ładowania. W opinii projektodawcy w pierwszej fazie rozwoju rynku rozwój infrastruktury powinien mieć przede wszystkim miejsce na terenie aglomeracji i obszarów gęsto zaludnionych. Ustawa dzieli te obszary na kategorie i w ten sposób przypisuje im minimalną liczbę punktów ładowania do obligatoryjnego wybudowania w określonym horyzoncie czasowym. Liczba punktów ładowania została określona przez analizy przeprowadzone na potrzeby opracowania Krajowych ram.

#### **Art. 61 i art. 62**

Projektowane przepisy są uzasadnione obligatoryjnością stworzenia na terenie Polski stacji (punktów) ładowania energią elektryczną pojazdów. Należy zauważyć, że celem dyrektywy 2014/94/UE jest rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, w tym punktów ładowania pojazdów. Państwo członkowskie ma zapewnić dostępnymi sobie instrumentami rozwój tej infrastruktury. Natomiast nie ulega wątpliwości, że obowiązkiem państwa członkowskiego jest podjęcie działań, które mają spowodować powstanie infrastruktury, niezależnie czy uda się rozwinąć rynek pojazdów napędzanych energią elektryczną bądź innymi paliwami alternatywnymi.

W związku z powyższym, w przepisach projektowanej ustawy zawarto regulacje, które mają określić model rynku usługi ładowania pojazdów elektrycznych, natomiast sam rozwój infrastruktury pozostawiono siłom rynkowym. Pewnym wsparciem dla rozwoju

stacji i punktów ładowania mają być środki finansowe z FNT. Przepisy w tym zakresie są obecnie przedmiotem prac Rady Ministrów.

Jednak, w związku z obowiązkami związanymi z dyrektywą 2014/94/UE i realizacją celów wyznaczonych w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, zasadne jest wprowadzenie mechanizmu, niejako awaryjnego, który zostanie wdrożony wyłącznie w przypadku, w którym podmioty prywatne wybudują stacje ładowania w niewystarczającej liczbie. Mechanizm pozwoli w sposób nakazowo-administracyjny osiągnąć planowane wielkości.

Dlatego też wójt, burmistrz albo prezydent miasta, na podstawie informacji zgromadzonych w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych oraz informacji pozostających w posiadaniu właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej, sporządza raport dotyczący ogólnodostępnych punktów ładowania na obszarze gminy. Obowiązek ten będzie dotyczył tych gmin, które spełniają określone w ustawie warunki.

Raport ten pozwoli określić wskazanym gminom czy minimalne wyznaczone w ustawie cele dotyczące punktów ładowania zostały osiągnięte. Jeśli tak będzie, gmina nie będzie musiała podejmować żadnych działań. Natomiast w innym przypadku będzie ona zobligowana do przygotowania planu budowy ogólnodostępnych punktów ładowania. Plan ten powinien uwzględniać:

- 1) liczbę i lokalizację planowanych ogólnodostępnych stacji ładowania o normalnej mocy wraz z liczbą zainstalowanych punktów ładowania, z uwzględnieniem mocy każdego z tych punktów;
- 2) proponowany harmonogram realizacji budowy ogólnodostępnych stacji ładowania.

Projekt planu powinien być skonsultowany z mieszkańcami gminy, co pozwoli uwzględnić istniejące potrzeby społeczne w tym zakresie.

Projekt planu powinien być uzgodniony z odpowiednimi operatorami systemów dystrybucyjnych, co pozwoli na określenie czasu i możliwości przyłączenia ogólnodostępnych punktów ładowania do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego. Operatorzy systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego będą zobligowani do stworzenia programu przyłączenia, który określi techniczne i ekonomiczne warunki przyłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania.

Po przeprowadzeniu stosownych konsultacji rada gminy zatwierdza plan, który nie jest aktem prawa miejscowego.

Wskazana procedura ma na celu zapewnienie, że ogólnodostępne stacje ładowania zostaną rozmieszczone w odpowiedniej liczbie i w miejscach odpowiadających potrzebom mieszkańców. Jednocześnie, uzgodnienia z operatorami systemów dystrybucyjnych mają spowodować sprawne przyłączenie wskazanych punktów do sieci.

### **Art. 63**

Projektowany przepis określa, że zadanie sporządzenia planu będzie zleconym zadaniem gminy z zakresu administracji rządowej.

### **Art. 64**

Projektowany przepis nakłada na operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego obowiązek budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w lokalizacjach wskazanych w planie. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego będzie zobowiązany wybudować ogólnodostępne stacje ładowania w brakującej liczbie w stosunku do obowiązków nałożony na gminę ustawą.

Koszty ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego będą kosztami uzasadnionymi działalności w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

Wprowadzenie takiego rozwiązania jest motywowane następującymi przesłankami:

- 1) ogólnodostępne punkty ładowania będą mogły być wykorzystywane do oddawania energii elektrycznej z baterii pojazdów do sieci dystrybucyjnej (ang. *vehicle to grid*), co pomoże ustabilizować pracę tych sieci;
- 2) rozszerzenie działalności operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego o budowę i zarządzanie ogólnodostępnymi stacjami ładowania pozwoli tym przedsiębiorstwom rozwinąć nowe modele biznesowe;
- 3) rozwój ogólnodostępnych stacji ładowania powinien spowodować rozwój rynku pojazdów elektrycznych, co jest korzystne z punktu widzenia poprawy jakości powietrza w miastach i zmniejszenie poziomu hałasu Dlatego też, w przypadku

zawodności mechanizmów rynkowych infrastrukturę powinien wybudować operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

#### **Art. 65**

Wójt, burmistrz albo prezydent miasta będzie informował o przyjęciu planu Prezesa URE i składał wniosek o wyznaczenie operatora stacji ładowania, które będą wybudowane przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w trybie art. 57. Prezes URE do bycia operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania będzie wyznaczał przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do co najmniej 40% odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie danej gminy. Wniosek będzie składany przed rozpoczęciem budowy stacji ładowania przez OSD.

Informację na temat obrotu energią elektryczną Prezes URE będzie posiadał od operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który zgodnie z art. 40 ust. 2 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii, przekazuje informacje dotyczące sprzedawców energii elektrycznej o największym wolumenie jej sprzedaży w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 sierpnia danego roku odbiorcom końcowym przyłączonym do sieci dystrybucyjnej danego operatora na obszarze działania tego operatora.

Wyznaczanie operatora ogólnodostępnej stacji ładowania z urzędu jest podyktowane tym, iż operatorzy systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie będą mogli oferować usługi ładowania pojazdów elektrycznych i, w związku z tym, jest potrzebny podmiot, który będzie operatorem stacji ładowania. Jednocześnie wyznaczony operator ogólnodostępnej stacji ładowania zobowiązany jest do realizacji wszelkich obowiązków operatora ogólnodostępnej stacji ładowania określonych ustawą, w tym generalnego obowiązku zapewnienia dostępu do takiej stacji ładowania każdemu podmiotowi, który planuje świadczyć usługi ładowania. Nie istnieje więc ryzyko, że w takiej stacji ładowania jedynie operator z urzędu będzie mógł oferować ładowanie pojazdu, co mogłoby prowadzić do monopolizacji rynku.

Projektodawca proponuje, aby po roku operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego przeprowadzał procedurę przetargową pozwalającą wyłonić operatora ogólnodostępnej stacji ładowania na zasadach rynkowych.

#### **Art. 66**

Projektowany przepis dotyczy ustanowienia nieodpłatnie służebności przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1. Wskazane w przepisie podmioty: Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna muszą ustanowić nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który pełni funkcję operatora infrastruktury, w przypadku, w którym operator ten nie został wyłoniony w konkursie. Jest to kolejny przywilej dla tego operatora, który z mocy ustawy staje się operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania. Proponowany przepis ma również ułatwić powstawanie punktów ładowania.

#### **Art. 67**

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym inwestycjami celu publicznego są działania o istotnym znaczeniu lokalnym bądź ponadlokalnym stanowiące realizację określonych celów publicznych. W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami wskazany jest katalog takich działań (celów publicznych), który może zostać poszerzony o cele publiczne wskazane w odrębnych ustawach. W związku z tym przedmiotowy przepis poszerza wskazany katalog.

#### **Art. 68**

Projektowany przepis określa harmonogram wyznaczonych w ustawie celów dotyczących udziału we flocie pojazdów elektrycznych dla naczelnych i centralnych organów administracji państwowej oraz jednostek samorządu terytorialnego.

#### **Art. 69**

Projektowany przepis tworzy Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

#### **Art. 70**

Projektowany artykuł stanowi, że Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych przyjęte uchwałą Rady Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. stanowią Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, o których mowa w ustawie.

#### **Art. 71**

Projektowany przepis określa termin przekazania do Komisji Europejskiej sprawozdania z realizacji Krajowych ram. Wskazany termin jest zgodny z przepisami dyrektywy 2014/94/UE.

#### **Art. 72**

Projektowany przepis wskazuje termin sporządzania pierwszej analizy przez jednostkę samorządu terytorialnego kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych.

#### **Art. 73**

Przepis określający, w jakim terminie należy zrealizować po raz pierwszy obowiązek informacyjny z art. 38 projektowanej ustawy.

#### **Art. 74**

Przepis przejściowy określający termin w jakim eksploatujący obecnie infrastrukturę paliw alternatywnych mają dostosować tę infrastrukturę oraz wystąpić o decyzję zezwalającą na ich dalszą eksploatację do Urzędu Dozoru Technicznego.

#### **Art. 76**

Projektowany artykuł wskazuje, kiedy umowy zawarte przez naczelną i centralny organ administracji państwowej z podmiotem zapewniającym obsługę gospodarczą w zakresie transportu oraz zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonanie zadania publicznego wygasają. Jednym z celów ustawy jest zapewnienie odpowiedniej liczby wykorzystywanych pojazdów zeroemisyjnych, w związku z tym proponuje się wygaszenie umów, jeśli podmioty wymienione w przepisie nie są w stanie zapewnić wykorzystania autobusów zeroemisyjnych. Zdaniem projektodawcy wygaszenie tych umów może spowodować roszczenia odszkodowawcze w stosunku do naczelną i centralnych organów administracji państwowej oraz jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast można również założyć, że podmioty realizujące usługi transportowe bądź usługi publicznej dokonają odpowiednich inwestycji w zakresie wymiany floty pojazdów, co pozwoli zrealizować zakładane w ustawie cele. Co więcej

podmioty te będą mogły skorzystać ze środków finansowych projektowanego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

#### **Art. 81**

Projektowany artykuł wskazuje, od kiedy organ zarządzający ruchem na drogach jest obowiązany do oznaczania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych.

#### **Art. 83**

Zgodnie z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych w przyjmowanych przez Radę Ministrów projektach ustaw, których skutkiem finansowym może być zmiana poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów, określa się w treści projektu maksymalny limit tych wydatków wyrażony kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania ustawy, oddzielnie dla każdego roku, poczynając od pierwszego roku planowanego wejścia w życie ustawy, w podziale na:

- 1) budżet państwa;
- 2) jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne;
- 3) pozostałe jednostki sektora finansów publicznych.

#### **Art. 86**

Określa termin wejścia ustawy w życie.

#### **Wpływ projektowanej ustawy na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców**

Projektowane przepisy będą mieć wpływ głównie na działalność małych i średnich przedsiębiorstw realizujących usługi publiczne i usługi publicznego transportu zbiorowego, gdyż projektowane przepisy nakładają na organ centralnej administracji publicznej i jednostki samorządu terytorialnego obowiązek zlecenia tych zadań podmiotom, we flotach pojazdów, w których znajduje się odpowiednia liczba pojazdów napędzanych gazem ziemnym bądź energią elektryczną. Realizacja tego obowiązku została jednak rozłożona do 2025 r. w przypadku wykonywania usług publicznych oraz



do 2028 r. w przypadku usług publicznego transportu zbiorowego. Wydaje się, że wpływ tego obowiązku na działalność przedsiębiorstw będzie neutralny, gdyż jego rozłożenie w czasie pozwoli w sposób naturalny wymienić flotę pojazdów, a wyższe obecnie koszty zakupu zostaną zneutralizowane przez niższe koszty użytkowania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. Należy również zauważyć, że przewiduje się spadek cen pojazdów napędzanych energią elektryczną.

Projektowana ustawa może również przyczynić się do wzrostu innowacyjności przedsiębiorstw, do rozwój rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się rozwoju przedsiębiorstw związanych z przemysłem samochodowym i produkcją akumulatorów.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych, o których mowa w § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1808, z późn. zm.), którą przygotowuje i przeprowadzi minister właściwy do spraw energii.

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz na stronie podmiotowej Ministerstwa Energii, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) oraz art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz został poddany uzgodnieniom międzyresortowym, konsultacjom i opiniowaniu.

W trakcie konsultacji publicznych brak było zgłoszeń od podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową.

W trybie ustawy z dnia z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa zgłosiły się następujące podmioty: Energa S.A., KGHM Polska Miedź S.A., PKN Orlen S.A.

Został opracowany raport z konsultacji społecznych zawierający informację na temat podmiotów zgłaszających oraz dotyczący zgłoszonych uwag.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Energii</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Michał Kurtyka Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Energii</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Departament Ropy i Gazu Elżbieta Piskorz, tel. (22) 695 84 62, elzbieta.piskorz@me.gov.pl Szymon Byliński, tel. (22) 695 82 88, szymon.bylinski@me.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 14.11.2017</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> UC89</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana ustawa ureguluje funkcjonowanie rynku paliw alternatywnych w transporcie, szczególnie w odniesieniu do energii elektrycznej i gazu ziemnego.

Rozwiązywane problemy:

1) brak infrastruktury paliw alternatywnych w Polsce, do której budowy Polska jest zobligowana na mocy dyrektywy 2014/94/UE.

Sposób rozwiązania i koszty: stworzenie systemu regulacyjnego pozwalającego na budowę publicznej infrastruktury ładowania pojazdów o napędzie elektrycznym (400 tzw. szybkich ładowarek o mocy ok. 50 kW – ok. 58,5 mln zł, 6 000 tzw. wolnych ładowarek – w 80% zrealizowane przez OSD – ok. 244,8 mln zł) o łącznym szacowanym koszcie 303 mln zł, a także tankowania pojazdów CNG i LNG (104 stacje CNG – 156 mln zł i 14 stacji LNG – 33 mln zł) o łącznym koszcie budowy stacji tankowania na poziomie 189 mln zł;

2) zanieczyszczenie powietrza na skutek emisji z sektora transportu mające wpływ na zdrowie mieszkańców i środowisko naturalne.

Sposób rozwiązania i koszty: jednym z warunków koniecznych do upowszechnienia pojazdów nisko- i zeroemisyjnych jest powstanie infrastruktury, które zostało omówione w pkt 1. Inne wprowadzone rozwiązania to możliwość poruszania się pojazdów o napędzie elektrycznym po buspasach (co nie generuje dodatkowych kosztów), wprowadzenie wyższej stawki odpisów amortyzacyjnych dla pojazdów o napędzie elektrycznym – z 20 tys. euro na 30 tys. euro, co generuje koszt dla budżetu państwa na poziomie 6,4 mld zł oraz dla budżetów JST na poziomie 1,9 mld zł, zwolnienie z podatku akcyzowego w przypadku pojazdów elektrycznych (koszt dla budżetu państwa na poziomie 3,7 mld zł), wprowadzenie stref niskoemisyjnych, co może wygenerować koszt po stronie JST na poziomie 1,4 mln zł z tytułu wprowadzenia tablic informujących o wjeździe do strefy niskoemisyjnej, wprowadzenie obligatoryjnego udziału pojazdów o napędzie elektrycznym we flocie części organów administracji centralnej (10% w roku 2020, 20% w 2023 r., 50% w 2025 r.), co wygeneruje koszty dla budżetu państwa na poziomie blisko 14 mln zł, wprowadzenie obligatoryjnego udziału pojazdów o napędzie elektrycznym we flocie wybranych JST (10% w 2020 r., 30% w 2025 r.), co wygeneruje koszty dla JST na poziomie blisko 13 mln zł, wprowadzenie obligatoryjnego udziału autobusów używanych w transporcie zbiorowym w wybranych aglomeracjach (5% w 2021 r., 10% w 2023 r., 20% w 2025 r., 30% w 2028 r.), co do roku 2027 wygeneruje koszty dla JST na poziomie 1,49 mld zł;

3) brak systemu informatycznego ewidencji infrastruktury paliw alternatywnych.

Sposób rozwiązania i koszty: utworzenie powyższego systemu ułatwiającego użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów – koszt stworzenia i funkcjonowania systemu szacowany jest na 3,8 mln zł i zostanie poniesiony przez budżet państwa.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Oczekiwany efekt jest rozwój rynku i infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie, szczególnie w odniesieniu do transportu opartego o energię elektryczną i gaz ziemny. Projektowany akt prawny pozwoli określić: zasady sprzedaży usługi ładowania pojazdów elektrycznych, zasady działania podmiotów na rynku paliw alternatywnych, regulacje w zakresie informowania konsumentów oraz przepisy techniczne dla tej infrastruktury. Projektowana ustawa pozwoli również wprowadzić w życie instrumenty wsparcia rozwoju transportu elektrycznego oraz gazu ziemnego (CNG i LNG) wykorzystywanych w transporcie. Instrumenty te obejmują zmiany w istniejących aktach prawnych regulujących obrót energią elektryczną i gazem ziemnym (ustawa – Prawo energetyczne), ustawy podatkowe (m.in. ustawa o podatku akcyzowym, ustawa o podatku dochodowym od osób fizycznych), ustawa – Prawo o ruchu drogowym, przepisy techniczno-budowlane i o dozorze technicznym.

Istnieją regulacje prawne regulujące zasady działania konwencjonalnego rynku paliw i w pewnym zakresie odnoszące się do rynku paliw alternatywnych takie jak: ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, z późn. zm.), ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowaniu jakości paliw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1928, z późn. zm.), ustawa z dnia 7 lipca 1997 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r.

poz. 12) – regulująca przepisy techniczno-budowlane oraz ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, 1555 i 2201). Jednak przeprowadzone analizy wskazują, iż przepisy te nie przystają do specyfiki rynku paliw alternatywnych, w szczególności w obszarze wykorzystania energii elektrycznej w transporcie drogowym.

Dokumentem, który wspólnie z projektowaną ustawą implementuje dyrektywę 2014/94/UE, są Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Dokument ten określa cele w zakresie rozwoju rynku paliw alternatywnych i instrumenty osiągnięcia tych celów. Krajowe ramy polityki nie mają jednak charakteru dokumentu rządowego i są niewystarczającym instrumentem zapewniającym osiągnięcie celów dyrektywy 2014/94/UE. Projektowana regulacja będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1808, z późn. zm.), którą przygotowuje i przeprowadzi minister właściwy do spraw energii.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Rozwiązania stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej są różne. Niektóre państwa członkowskie (Czechy, Szwecja, najprawdopodobniej Wielka Brytania) przygotowały nowe rozwiązania legislacyjne (nowe ustawy), inne państwa członkowskie (Chorwacja, Austria) wprowadzają tylko i wyłącznie zmiany w istniejących aktach prawnych.

Kraje, które podobnie jak Polska, promują elektromobilność stosują zachęty dla posiadaczy samochodów elektrycznych. Wśród zachęt tych można przede wszystkim wymienić korzyści finansowe związane z zakupem oraz użytkowaniem pojazdu, a także różnego rodzaju przywileje dla użytkowników. Każde państwo członkowskie indywidualnie, we własnym zakresie ustanawia bodźce do rozwoju rynku samochodów elektrycznych. Przykładowo w Austrii rząd oferuje zachęty finansowe przede wszystkim poprzez dofinansowanie do zakupu samochodu elektrycznego oraz zwolnienie kupującego z podatku akcyzowego. Dodatkowo państwo oferuje zwolnienie z opłat za parkowanie, wjazd na autostrady, a także daje użytkownikom takich pojazdów możliwość bezpłatnego wjazdu w strefy niskoemisyjnego transportu. Z kolei w Danii czynnikiem motywującym do kupna samochodu elektrycznego jest w szczególności zwolnienie z podatku akcyzowego. Dodatkową zachętą rządu w tym kraju jest brak konieczności uiszczania opłat za parkowanie oraz wjazd na autostrady, a także możliwość wjazdu do strefy niskoemisyjnego transportu. We Francji kupujący samochód elektryczny może liczyć na pozyskanie dopłaty oraz zwolnienie z podatku akcyzowego. Użytkownicy aut elektrycznych nie ponoszą również opłat za wjazd na autostrady oraz postój w strefach płatnego parkowania. Kolejną zachętą francuskiego rządu jest możliwość wjazdu do stref niskoemisyjnego transportu. W Norwegii nabywca samochodu elektrycznego jest zwolniony z akcyzy oraz z podatku VAT związanego z transakcją kupna. Dodatkową zachętą jest bezpłatne korzystanie ze stref płatnego parkowania oraz autostrad, a także możliwość wjazdu na buspasy. Rozwiązanie związane z korzystaniem z buspasów zostało zmodyfikowane, o konieczność przewozu minimum jednego pasażera, w momencie, gdy rynek był na tyle nasycony pojazdami elektrycznymi, że wprowadzało to korki na tych pasach. Przewidziano także wjazd takich pojazdów do stref niskoemisyjnego transportu. Również rząd Szwecji oferuje dofinansowanie do zakupu samochodu elektrycznego oraz zwolnienie z opłat za parkowanie i autostrady. Wielka Brytania proponuje zachęty w postaci np. dofinansowania do zakupu samochodu elektrycznego oraz zwolnienia z podatku akcyzowego, wyliczanego na podstawie emisji CO<sub>2</sub>. Użytkownik samochodu elektrycznego ma także możliwość korzystania z buspasów oraz wjazdu w strefy niskoemisyjnego transportu.

W ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych starano się uwzględnić najlepsze praktyki z krajów, które również promują ten obszar.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania usługi ładowania pojazdów elektrycznych	306 punktów ładowania pojazdów elektrycznych	Europejskie Obserwatorium Paliw Alternatywnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie zasad oferowania usługi ładowania pojazdów</li> <li>• Wzrost liczby podmiotów oferujących usługi ładowania</li> <li>• Wzrost liczby punktów ładowania</li> <li>• Wzrost obrotów działających już firm, na skutek impulsu do zwiększania liczby pojazdów elektrycznych</li> </ul>
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania gazu ziemnego do celów pędnych, w formie CNG i LNG	26	Strona internetowa <a href="http://www.eng.auto.pl">www.eng.auto.pl</a> Informacje od portów morskich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost liczby stacji tankowania LNG i CNG</li> <li>• Wzrost obrotów działających już firm, na skutek impulsu do zwiększania liczby pojazdów napędzanych paliwami gazowymi</li> <li>• Uregulowanie rynku i stworzenie warunków instytucjonalnych do</li> </ul>

			funkcjonowania infrastruktury tankowania CNG i LNG
Producenci i sprzedawcy pojazdów oraz podzespołów	Wszystkie podmioty działające na rynku		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost liczby pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym</li> <li>• Wzrost obrotu producentów i sprzedawców nowych pojazdów oraz podzespołów</li> </ul>
Podmioty gospodarcze odpowiedzialne za wytwarzanie, przesył i obrót	Trudne jednoznacznie do oszacowania, może mieć wpływ na każde przedsiębiorstwo posiadające koncesję w wymienionym zakresie		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Możliwość inwestycji w innowacyjne rozwiązania</li> <li>• Wzrost obrotów, w związku z większym zużyciem energii</li> <li>• Koszty budowy nowych oraz modernizacji istniejących sieci przesyłowych i dystrybucyjnych</li> </ul>
Użytkownicy pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi	Ok. 4 tys. pojazdów		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie możliwości zakupu pojazdu elektrycznego bez akcyzy oraz dokonania wyższego odpisu z tytułu jego zużycia w przypadku przedsiębiorców</li> <li>• Możliwość korzystania z bus-pasów</li> <li>• Zwolnienie z opłat za parkowanie w strefach płatnego parkowania</li> <li>• Możliwość bezpłatnego parkowania na miejscach postojowych przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych</li> <li>• Możliwość poruszania się w strefach niskoemisyjnych, w miastach, w których takie strefy powstaną</li> <li>• Niższe koszty eksploatacyjne pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi</li> </ul>
Porty morskie sieci TEN-T	4	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Możliwość oferowania nowych usług związanych z bunkrowaniem statków LNG</li> <li>• Koszty związane z budową infrastruktury do bunkrowania statków</li> </ul>
Służby dozoru technicznego	2		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost obowiązków kontrolnych</li> <li>• Wzrost potencjalnych wpływów z tytułu kontroli technicznej infrastruktury paliw alternatywnych</li> </ul>
Administracja publiczna	97	Biuletyn Informacji Publicznej oraz Departament Ekonomii Społecznej i Pożytku Publicznego – informacje zaktualizowane o bieżącą wiedzę nt. jednostek wymienionych w danych źródłowych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wydatki związane z obowiązkiem zakupu pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi</li> <li>• Redukcja kosztów eksploatacji na skutek zastąpienia części floty</li> </ul>

			pojazdami napędzanymi paliwami alternatywnymi
Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych	175	Baza Urzędu Regulacji Energetyki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ewentualny obowiązek budowy punktów ładowania przez OSD na terenach, gdzie nie liczba punktów ładowania do 2020 roku będzie niższa niż zakładana w Krajowym Ramach Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych</li> <li>• Koszt związany z obniżeniem opłaty przyłączeniowej dla punktów ładowania</li> <li>• Obowiązek przyłączenia punktów ładowania do sieci</li> <li>• Pierwszeństwo przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania transportu zbiorowego (po instalacjach OZE)</li> </ul>
Operatorzy systemów dystrybucyjnych gazowych	53	Baza Urzędu Regulacji Energetyki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obowiązek budowy punktów tankowania CNG i LNG w przypadku OSD na terenach, gdzie liczba punktów ładowania do 2025 roku będzie niższa niż zakładana w Krajowym Ramach Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych</li> </ul>
Podmioty prowadzące działalność gospodarczą	2 000 000	Główny Urząd Statystyczny, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie możliwości zakupu pojazdu elektrycznego bez akcyzy oraz dokonania wyższego odpisu z tytułu jego zużycia w przypadku przedsiębiorców</li> <li>• Możliwość korzystania z bus-pasów</li> <li>• Zwolnienie z opłat za parkowanie w strefach płatnego parkowania</li> <li>• Możliwość bezpłatnego parkowania na miejscach postojowych przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych</li> <li>• Możliwość poruszania się w strefach niskoemisyjnych, w miastach, w których takie strefy powstaną</li> <li>• Niższe koszty eksploatacyjne pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi</li> </ul>

Jednostki samorządu terytorialnego – powyżej 50 tys. mieszkańców	86	Główny Urząd Statystyczny	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wydatki związane z obowiązkiem zakupu pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi</li> <li>• Redukcja kosztów eksploatacji na skutek zastąpienia części floty pojazdami napędzanymi paliwami alternatywnymi</li> <li>• Ewentualna organizacja przetargów na budowę punktów ładowania oraz punktów tankowania CNG na terenach, gdzie nie liczba punktów będzie niższa niż zakładana w Krajowym Ramach Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych</li> <li>• Nieodpłatne udostępnienie stanowisk postojowych w strefach płatnego parkowania dla pojazdów elektrycznych</li> <li>• Wyznaczenie miejsc postojowych przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych</li> <li>• Korzyści z wprowadzenia stref niskoemisyjnych, w przypadku miast, które zdecydują się na stworzenia takich strefy</li> <li>• Otwarcie prawnej możliwości pozyskania dotacji na budowę infrastruktury ładowania dla transportu publicznego</li> </ul>
--	----	---------------------------	---

## 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został dotychczas poddany konsultacjom społecznym i uzgodnieniom międzyresortowym w trybie przewidzianym w uchwale Rady Ministrów – Regulamin pracy Rady Ministrów. Interesariusze mogli zgłaszać uwagi do dnia 30 maja 2017 r. Z tej możliwości skorzystało ponad 100 podmiotów. Treść uwag dotyczyła przede wszystkim zasad planowania rozwoju i budowy infrastruktury do ładowania, wzmocnienia instrumentów wsparcia dla rozwoju rynku pojazdów elektrycznych, wprowadzenia działań wspierających inne paliwa alternatywne w transporcie, w szczególności wodoru. Zgłoszone uwagi zostały szczegółowo przeanalizowane i część z nich została uwzględniona w projekcie ustawy.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

Podane w tabelach kwoty szacowanych dochodów i wydatków zostały zaokrąglone do mln zł, dlatego też łączne wartości mogą nieznacznie odbiegać od liczby będącej wynikiem sumowania zaokrągleń w poszczególnych komórkach.

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie
<b>Dochody ogółem</b>	<b>-46,17</b>	<b>-142,96</b>	<b>-327,97</b>	<b>-764,27</b>	<b>-1 417,67</b>	<b>-1 839,46</b>	<b>-2 661,52</b>	<b>-2 897,53</b>	<b>-3 330,60</b>	<b>-3 630,69</b>	<b>-17 058,85</b>
budżet państwa	-43,78	-129,41	-299,13	-697,14	-1 280,23	-1 639,94	-2 381,01	-2 561,01	-2 931,82	-3 202,69	-15 166,14
JST	-3,12	-14,21	-31,26	-70,89	-138,11	-200,19	-284,27	-337,19	-399,46	-431,76	-1 910,46
ZUS	0,53	0,49	1,33	2,76	0,49	0,49	2,76	0,49	0,49	2,76	12,58
NFZ	0,15	0,14	0,98	0,78	0,14	0,14	0,78	0,14	0,14	0,78	4,17
Fundusz Pracy	0,04	0,04	0,10	0,21	0,04	0,04	0,21	0,04	0,04	0,21	0,97
FGŚP	0,002	0,002	0,004	0,009	0,002	0,002	0,009	0,002	0,002	0,009	0,04

<b>Wydatki ogółem</b>	<b>56,97</b>	<b>58,79</b>	<b>77,19</b>	<b>282,34</b>	<b>28,16</b>	<b>382,05</b>	<b>16,13</b>	<b>758,43</b>	<b>-48,21</b>	<b>-43,12</b>	<b>1 568,73</b>
budżet państwa	4,01	4,40	13,72	0,40	2,32	7,19	0,40	19,69	-6,22	-6,22	39,69
JST	52,96	54,39	63,48	281,94	25,84	374,85	15,74	738,74	-41,99	-36,90	1 529,04
ZUS											
NFZ											
Fundusz Pracy											
FGŚP											
<b>Saldo ogółem</b>	<b>-103,14</b>	<b>-201,75</b>	<b>-405,16</b>	<b>-1 046,62</b>	<b>-1 445,83</b>	<b>-2 221,51</b>	<b>-2 677,66</b>	<b>-3 655,96</b>	<b>-3 282,39</b>	<b>-3 587,57</b>	<b>-18 627,58</b>
budżet państwa	-47,78	-133,81	-312,84	-697,54	-1 282,55	-1 647,13	-2 381,41	-2 580,69	-2 925,60	-3 196,47	-15 205,83
JST	-56,08	-68,60	-94,74	-352,83	-163,95	-575,04	-300,00	-1 075,93	-357,46	-394,86	-3 439,51
ZUS	0,53	0,49	1,33	2,76	0,49	0,49	2,76	0,49	0,49	2,76	12,58
NFZ	0,15	0,14	0,98	0,78	0,14	0,14	0,78	0,14	0,14	0,78	4,17
Fundusz Pracy	0,04	0,04	0,10	0,21	0,04	0,04	0,21	0,04	0,04	0,21	0,97
FGŚP	0,002	0,002	0,004	0,009	0,002	0,002	0,009	0,002	0,002	0,009	0,040

**Źródła finansowania**

Finansowanie projektu planowane jest z budżetu państwa oraz budżetu JST. Jednocześnie planowane jest również uruchomienie programów, które będą stanowić m.in. źródło finansowania dla wskazanych w powyższej tabeli wydatków. Obecnie prowadzone są prace nad uruchomieniem Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, którego środki finansowe będą pochodzić głównie z podatku akcyzowego. Środki FNT mają zostać przeznaczone na cele, których realizacja jest konieczna dla wypełnienia zapisów niniejszej ustawy, m.in.: wsparcie budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub budowy / rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów napędzanych energią elektryczną; wsparcie transportu publicznego działającego w aglomeracjach miejskich, obszarach gęsto zaludnionych, w uzdrowiskach, na obszarach chroniących środowisko naturalne, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG), wodór lub energię elektryczną; wsparcie zakupu nowych pojazdów i statków zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG), wodorem lub napędzanych energią elektryczną; wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej w transporcie.

W związku z tym, że nie została jeszcze podjęta decyzja o uruchomieniu FNT, nie jest możliwe podanie planowanego budżetu.

**Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń**

Wydatki jednostek samorządu terytorialnego w zakresie wymiany taboru w miastach mogą zostać zbilansowane za pomocą projektowanego w ustawie o biokomponentach i biopaliwach ciekłych Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, funduszy, których dysponentem jest Ministerstwo Rozwoju oraz programów przygotowywanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Należy również podkreślić znaczenie korzyści zdrowotnych i środowiskowych, spowodowane m.in. poprawą jakości powietrza i obniżeniem poziomu hałasu. Jednakże, w związku z tym, że nie została jeszcze podjęta decyzja o ich uruchomieniu, nie jest możliwe podanie planowych budżetów.

Ocenę Skutków Regulacji wykonano w oparciu o następujące założenia: stały kurs euro względem złotego w analizowanym okresie (4,2 zł); średni przebieg pojazdu na poziomie 15 tys. km rocznie, średnie zużycie energii elektrycznej pojazdu o napędzie elektrycznym na poziomie 3000 kWh rocznie (20 kWh na 100 km), średnie zużycie paliwa pojazdu o napędzie spalinowym (ON i benzyna) na poziomie 1050 litrów rocznie (7 litrów na 100 km); średnia cena paliwa wyliczona jako średnia arytmetyczna dla cen paliw z lat 2009-2016 przeliczona następnie jako średnia ważona z uwzględnieniem relacji konsumpcji ON i benzyny; średnia cena energii elektrycznej używanej do napędu pojazdów elektrycznych na podstawie aktualnych cen dla poszczególnych typów odbiorców oferowanych przez 4 największych sprzedawców w relacji 80% ładowania w godzinach nocnych, 20% ładowania w godzinach dziennych; relacja nowych pojazdów kupowanych przez firmy względem kupowanych przez klientów indywidualnych jako średnia arytmetyczna dla lat 2015-2016; koszt wybudowania stacji CNG (1,5 mln zł) i LNG (2,4 mln zł) to uśredniony koszt oszacowany na podstawie kosztu wybudowania i przyłączenia aktualnie działających stacji z podziałem na autobusowe i przeznaczone dla aut osobowych; koszt stworzenia i prowadzenia



Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych (ok. 3,8 mln zł) został oszacowany przez eksperta ME posiadającego wieloletnie doświadczenie w projektach informatycznych i budowaniu systemów; koszt wprowadzenia oznakowania został wyliczony na podstawie ogólnodostępnych danych w tym zakresie; koszt budowy i przyłączenia publicznych ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych został wyliczony na podstawie uśrednionych danych rynkowych z podziałem na tzw. szybkie punkty ładowania (~50 kW, ok. 183 tys. zł), i wolne punkty ładowania (ok. 50 tys. zł) z bardzo konserwatywnym założeniem o niewielkim udziale rynku w budowie stacji (80% stacji ładowania wybudowana przez OSD) oraz założeniem, że całość infrastruktury będzie wymagała przyłącza; założono stałą przez cały okres analizy liczbę pojazdów w administracji centralnej i JST objętych obowiązkami przewidzianymi w ustawie; przyjęto wzrost liczby autobusów o 0,5% rocznie w całym analizowanym okresie – dane z ostatnich lat i prognozy rynkowe wskazują, że liczba autobusów miejskich, z uwagi na rozwój transportu publicznego, będzie w Polsce rosła.

Do obliczeń przyjęto, jako założenie aprioryczne, wzrost liczby pojazdów elektrycznych oraz punktów ładowania i tankowania pojazdów określony w *Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych* (1 mln pojazdów elektrycznych w 2025 r. i blisko 6,5 tys. punktów ładowania w 2020 r.). Ścieżki dojścia do tych wartości również bazują na wspomnianym dokumencie. W związku z tym, że *Krajowe ramy* określają szacowany wzrost samochodów elektrycznych do roku 2025, czyli na okres 8 lat od planowanego dnia wejścia w życie ustawy, dla roku 2026 i 2027 przyjęto, że liczba ta będzie analogiczna do roku 2025. Ponadto, z uwagi na mniejszą funkcjonalność (krótszy zasięg i dłuższy czas ładowania względem tankowania) założono, że pojazdy napędzane energią elektryczną zastąpią pojazdy o napędzie spalinowym nie w stosunku 1 do 1, ale w stosunku 1 do 0,5 (współczynnik zastępowalności na poziomie 0,5). Biorąc pod uwagę specyfikę działalności administracji publicznej i JST uznano, że w tym przypadku pojazdy elektryczne w pełni zastąpią wykorzystywane obecnie pojazdy spalinowe (współczynnik 1). Ze względu na dojrzałość technologiczną napędu spalinowego uwzględniono stałe uśrednione koszty zakupu (ok. 68 tys. zł) i użytkowania (ok. 11 tys. zł / rok) pojazdów spalinowych, natomiast w przypadku pojazdów elektrycznych założono spadek kosztu zakupu (2,5% od przyjętej ceny na poziomie 126 tys. zł) na skutek rozwoju technologicznego napędu elektrycznego. Na podstawie danych rynkowych przyjęto, że średnia wartość auta spalinowego po 10 latach jego eksploatacji wynosi 20% jego wartości początkowej. Założono, że uśrednione koszty eksploatacji pojazdów elektrycznych będą stałe w analizowanym okresie (ok. 6 tys. zł / rok). Przyjęto także, że użytkownik pojazdu (klient indywidualny, przedsiębiorca, JST, organ administracji centralnej) jest racjonalny w długiej perspektywie czasowej, tzn. dąży do minimalizacji kosztów, w całym cyklu użytkowania pojazdu (łącznie z optymalizacją podatkową). Na podstawie aktualnej ceny auta elektrycznego obliczono, że maksymalna wartość odpisu amortyzacyjnego dla auta o napędzie elektrycznym wyniesie w okresie 5 lat ok. 26 tys. zł (22,89% tej kwoty będzie kosztem dla budżetu JST, natomiast 77,11% będzie kosztem dla budżetu państwa).

Analogicznie, ze względu na dojrzałość technologiczną napędu spalinowego, na podstawie danych rynkowych przyjęto stałe uśrednione koszty zakupu autobusu o napędzie spalinowym (ok. 850 tys. zł) i stałe koszty użytkowania (ok. 116 tys. zł/rok) ze średnią wartością autobusu spalinowego po 10 latach jego eksploatacji na poziomie 5% jego wartości początkowej. Dla autobusów o napędzie elektrycznym przyjęto na podstawie danych rynkowych koszty zakupu na poziomie 1,9 mln zł, ze stałym kosztem użytkowania (ok. 81 tys. zł/rok) oraz stałym kosztem zakupu infrastruktury (ok. 300 tys. zł). Dwa ostatnie założenia należy uznać za konserwatywne, przez co spadek TCO autobusu elektrycznego został założony na stosunkowo niskim poziomie 2,5% rocznie przez cały okres analizy.

W analizie uwzględniono zmniejszenie wpływów do budżetu państwa wynikające ze zwolnienia z akcyzy samochodów elektrycznych (ok. 3,7 mld zł). Przyjęto, że analizowane pojazdy, to przede wszystkim auta elektryczne, dlatego też rozdzielenie pojazdu elektrycznego na hybrydowy, elektryczny oraz wodorowy i co się z tym wiąże, zróżnicowanie w zakresie instrumentów wsparcia – pojazdy hybrydowe zwolnione są z podatku akcyzowego do końca roku 2020, nie wpłynę na wyniki analizy.

Niższy poziomu konsumpcji paliw płynnych przy jednoczesnym wzroście zużycia energii elektrycznej, skutkować będzie zmniejszeniem wpływu do budżetu państwa z tytułu podatków paliwowych. Różnica między spadkiem wpływów z tytułu mniejszej konsumpcji paliw płynnych a zwiększonych wpływów z uwagi na wzrost konsumpcji energii elektrycznej oszacowana została na ok. 5 mld zł. Do wyliczenia tej wartości przyjęto wspomniane już wcześniej założenia dotyczące konsumpcji paliw płynnych i energii elektrycznej przy zakładanej liczbie pojazdów, współczynniku zastępowalności, określonych rocznych przebiegach, a także na podstawie

struktury obciążeń podatkowych w przypadku paliw płynnych i energii elektrycznej – dane POPIHN-u wskazują, że procent podatków paliwowych, tj. akcyza, opłata paliwowa, tworzenie zapasów obowiązkowych, w cenie brutto paliwa wynosi ok. 35% (średnia arytmetyczna dla benzyny i ON), natomiast akcyza na energię elektryczną wynosi ok. 3% ceny brutto.

Ustawa nakłada na administrację centralną konieczność wymiany 50% floty na elektryczną do 2025 r. Oszacowano, że w związku z tym liczba pojazdów elektrycznych w administracji publicznej będzie nie mniejsza niż 2,4 tys. sztuk. Niższe koszty eksploatacji nie pokryją kosztu wymiany floty w analizowanym okresie, dlatego też obowiązek ten będzie stanowić wydatek dla budżetu państwa (ok. 14 mln zł).

Ustawa wprowadza wyższą kwotę odpisów z tytułu zużycia samochodu elektrycznego w stosunku do spalinowego, co będzie stanowić koszt dla budżetu państwa (ok. 6,4 mld zł) oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego (ok. 1,9 mld zł).

W związku z ustawowym obowiązkiem prowadzenia ewidencji infrastruktury paliw alternatywnych dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów oraz identyfikacji pojazdów elektrycznych w wydatkach budżetu państwa uwzględniono koszty opracowania i obsługi systemu informatycznego (ok. 4 mln zł).

Ponadto ustawa nakłada na powiaty i gminy, w których liczba mieszkańców przekracza 50 tys. osób, obowiązek wymiany 30% floty na elektryczną do 2025 r. Oszacowano, że w związku z tym liczba pojazdów elektrycznych w JST będzie nie mniejsza niż 1,5 tys. sztuk. Niższe koszty eksploatacji nie pokryją kosztu wymiany floty w analizowanym okresie, dlatego też obowiązek ten będzie stanowić koszt dla JST (ok. 13 mln zł). Wspomniane powiaty i gminy, jednocześnie będą mogły świadczyć lub zlecać świadczenie usług komunikacji miejskiej podmiotom, których udział autobusów elektrycznych we flocie użytkowanej od roku 2028 będzie wynosić co najmniej 30%. Oszacowano, że w związku z tym liczba autobusów elektrycznych będzie nie mniejsza niż 3 tys. sztuk (wobec wspomnianego już wzrostu liczby autobusów o 0,5% rocznie). Niższe koszty eksploatacji nie pokryją kosztu wymiany floty w analizowanym okresie, dlatego też obowiązek ten będzie stanowić koszt dla JST (ok. 1,5 mld zł).

Przyjęto założenie, że koszty z tytułu rozwiązywania umów przez naczelne i centralne organy administracji państwowej w zakresie transportu oraz JST w zakresie wymiany floty przedsiębiorstw wykonujących zadania publiczne będą miały charakter neutralny i zostaną pokryte w ramach kwot przeznaczonych na wymianę floty pojazdów.

Ustawa wprowadza przywilej nieodpłatnego parkowania pojazdów elektrycznych w strefach płatnego parkowania oraz konieczność wyznaczenia przez JST miejsc do parkowania przeznaczonych dla tych samochodów. Ponadto, w celu zapobiegania negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu ustawa daje JST możliwość ustanowienia stref niskoemisyjnego transportu. Za wjazd do takiej strefy użytkownicy pojazdów spalinowych będą ponosić opłatę. Opłata ta będzie stanowić dochód gminy. W związku z tym przyjęto założenie, że korzyści ze stref niskoemisyjnego transportu pokryją koszty ich wprowadzenia, koszt wyznaczenia miejsc parkingowych przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych oraz utratę przychodów ze zwolnienia samochodów elektrycznych z opłaty za parkowanie. Jednocześnie jako wydatek JST potraktowano konieczność oznakowania stref niskoemisyjnego transportu oraz miejsc parkingowych przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych (ok. 1,4 mln zł).

Zlecenie 32 aglomeracjom przygotowania planów budowy ogólnodostępnych punktów ładowania będzie wydatkiem budżetu państwa, który został oszacowany na ok. 3,2 mln zł. Przyjęto, że jednocześnie kwota ta będzie stanowić dochód gospodarstw domowych, budżetu państwa (50,26% podatku dochodowego), JST (49,74% podatku dochodowego), ZUS, NFZ, Funduszu Pracy oraz FGŚP, co zostało uwzględnione w obliczeniach.

Przygotowanie przez miasta, których liczba mieszkańców wynosi co najmniej 50 tys., analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych oraz wymiany floty na elektryczną oszacowano na ok. 26 mln zł. Przyjęto, że jednocześnie kwota ta będzie stanowić dochód gospodarstw domowych, budżetu państwa (50,26% podatku dochodowego), JST (49,74% podatku dochodowego), ZUS, NFZ, Funduszu Pracy oraz FGŚP, co zostało uwzględnione w obliczeniach.

W projekcie uwzględniono również potencjalne zwiększenie obciążenia Inspekcji Handlowej i związaną z tym konieczność zwiększenia etatów, co wygeneruje szacunkowe koszty w skali roku na poziomie ok. 1,7 mln zł. Koszty te stanowią wydatek budżetu państwa, a jednocześnie dochód gospodarstw domowych, budżetu państwa (50,26% podatku dochodowego), JST (49,74% podatku

dochodowego), ZUS, NFZ, Funduszu Pracy oraz FGŚP, co zostało uwzględnione w obliczeniach. Projekt ustawy nakłada na organy Inspekcji Handlowej kontrolę spełniania przez przedsiębiorców obowiązków informacyjnych dotyczących rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego, możliwości ładowania pojazdu lub tankowania pojazdu gazem ziemnym, porównania cen jednostkowych oferowanych paliw na stacji paliw płynnych, na której pojazdy samochodowe mogą być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi. Ponadto w przypadku, gdy przedsiębiorca nie przestrzega obowiązków informacyjnych wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej wymierza karę pieniężną. Przy ocenie skutków wpływu regulacji na działalność Inspekcji Handlowej przyjęto następujące założenia.

Realizacji ww. zadań związana jest z przeprowadzaniem kontroli działalności przedsiębiorcy, co wiąże się z prowadzeniem szeregu działań przez pracownika Inspekcji Handlowej: wytypowanie podmiotu do kontroli i ustalenie danych kontrolowanego przedsiębiorcy, dokonanie analizy prawdopodobieństwa naruszenia prawa w ramach wykonywania działalności gospodarczej, wystawianie zawiadomienia do przedsiębiorcy o zamiarze przeprowadzenia kontroli, wystawienie upoważnienia do kontroli, przeprowadzenie kontroli i sporządzenie protokołu kontroli, przygotowanie wystąpienia pokontrolnego. Całkowity czas związany z prowadzeniem kontroli ustalony został na poziomie – 26 roboczogodzin. Przyjęto, że w 15% kontroli stwierdzone będą nieprawidłowości i prowadzone będzie postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary, czas prowadzenia postępowania został oszacowany na ok. 20 roboczogodzin. Należy zauważyć, iż kontrole organów Inspekcji Handlowej prowadzone są zawsze w zespołach dwuosobowych. Przyjmując powyższe założenia w toku roku kalendarzowego zostanie przeprowadzonych na terenie działania jednego wojewódzkiego inspektoratu ok. 31 kontroli, co w skali kraju daje ok. 496 kontroli. Roczny koszt zatrudnienia wraz z pozapłacowymi kosztami utrzymania stanowiska głównego specjalisty określono na kwotę 83 500,00 zł. Utworzenie stanowiska pracy oszacowano na kwotę 7 900,00 zł. Natomiast koszty związane z wydatkami bieżącymi (materiały biurowe, usługi pocztowe, telekomunikacyjne, itp.) na kwotę – 15 000,00 zł. Przewidziano zatrudnienie 16 osób (po 1 osobie w każdym inspektoracie). Prezes UOKiK zgodnie z zapisami art. 10 ustawy o Inspekcji Handlowej sprawuje nadzór nad realizacją zadań Inspekcji Handlowej. Ponadto Prezes UOKiK w ramach postępowania administracyjnego w sprawach związanych z wykonywaniem zadań i kompetencji Inspekcji jest organem wyższego stopnia. W związku z powyższym, w celu realizacji ww. zadań wynikających z projektu ustawy związanych z planowaniem działań kontrolnych organów IH, koordynacją szkoleniem, wydawaniem wytycznych i zaleceń zapewniających jednolitość postępowania, nadzorem nad ich realizacją a także prowadzenie postępowań odwoławczych od decyzji wydanych przez wojewódzkich inspektorów, Prezes UOKiK przewidział utworzenie 1 stanowiska głównego specjalisty, którego roczny koszt zatrudnienia wraz z pozapłacowymi kosztami utrzymania określono na kwotę 83 500,00 zł. Utworzenie stanowiska pracy oszacowano na kwotę 7 900,00 zł. Przewidziano zatrudnienie 1 osoby.

W projekcie uwzględniono także potencjalne zwiększenie obciążenia Urzędów Morskich i związaną z tym konieczność zwiększenia etatów, co wygeneruje szacunkowe koszty w skali roku na poziomie ok. 200 tys. zł. Koszty te stanowią wydatek budżetu państwa, a jednocześnie dochód gospodarstw domowych, budżetu państwa (50,26% podatku dochodowego), JST (49,74% podatku dochodowego), ZUS, NFZ, Funduszu Pracy oraz FGŚP, co zostało uwzględnione w obliczeniach. Projekt ustawy nakłada na Urzędy Morskie prowadzenie kontroli na obszarze portów morskich w zakresie zapewnienia dostępności bunkrowania LNG, opiniowanie opracowanych przez podmiot zarządzający portem analiz ryzyka dla przeprowadzania operacji bunkrowania LNG, uzgadnianie instrukcji technologicznych dla przeprowadzania operacji bunkrowania LNG, doraźne kontrole w portach morskich w zakresie zapewnienia zgodności postępowania z obowiązującymi instrukcjami w zakresie bunkrowania LNG, a także prowadzenie postępowań administracyjnych w zakresie ewentualnych kar administracyjnych. Utworzenie stanowiska pracy oszacowano na kwotę 7 500,00 zł. Roczny koszt zatrudnienia wraz z pozapłacowymi kosztami utrzymania dodatkowego stanowiska określono na kwotę 99 949,20 zł. Przewidziano zwiększenie zatrudnienia o 2 etaty.

W analizie wykonanej na potrzeby OSR przyjęto, że kwestie związane z podatkiem VAT są neutralne z uwagi na utrzymanie stałego poziomu konsumpcji dóbr i usług niezależnie od wprowadzenia regulacji przewidzianej w niniejszej ustawie.

Należy wspomnieć, że projekt może rodzić potencjalne skutki finansowe dla Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów.

Ze względu na złożoność obliczeń, w poniższej tabeli zamieszczono zbiorcze informacje odnoszące się do opisanych powyżej założeń w zakresie dochodów i wydatków dla budżetu państwa oraz JST. Należy jednocześnie zaznaczyć, że wydatki budżetu i JST są wyższe w latach,

w których nałożony został ustawowy obowiązek procentowego udział pojazdów elektrycznych w całkowitej flocie.

(ceny stałe z 2017 r.)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie
<b>Dochody budżet państwa</b>	-43,78	-129,41	-299,13	-697,14	-1 280,23	-1 639,94	-2 381,01	-2 561,01	-2 931,82	-3 202,69	-15 166,14
Zmiana wpływów z podatków paliwowych	-9,34	-26,22	-65,41	-160,46	-315,33	-478,41	-710,35	-904,14	-1 078,21	-1 252,28	-5 000,14
Zwolnienie z akcyzy	-23,77	-55,17	-128,01	-297,05	-499,50	-487,01	-712,25	-520,83	-507,81	-495,12	-3 726,51
Wzrost stawki amortyzacyjnej	-10,73	-48,09	-105,88	-239,97	-465,46	-674,58	-958,76	-1 136,09	-1 345,86	-1 455,64	-6 441,06
Dodatkowe zatrudnienie w inspekcjach handlowych - podatek dochodowy	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,55
Dodatkowe zatrudnienie w urzędach morskich - podatek dochodowy	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,07
Przygotowanie analizy korzyści wdrożenia elektromobilności - podatek dochodowy	0,00	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,28	0,85
Przygotowanie planów budowy ogólnodostępnych pkt ładowania - podatek dochodowy	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11
<b>Wydatki budżet państwa</b>	4,01	4,40	13,72	0,40	2,32	7,19	0,40	19,69	-6,22	-6,22	39,69
Wdrożenie EV w adm. cent. (zakup, eksploatacja, infrastruktura)	0,00	2,34	8,46	-1,66	0,26	5,13	-1,66	17,63	-8,28	-8,28	13,95
Dodatkowe zatrudnienie w inspekcjach handlowych	1,79	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66	16,73
Dodatkowe zatrudnienie w urzędach morskich	0,21	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	2,01
Zlecenie JST przygotowania planów budowy ogólnodostępnych pkt ładowania	0,00	0,00	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,20
Budowa i eksploatacja systemu informatycznego	2,00	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	3,80
<b>Saldo ogółem budżet państwa</b>	-47,78	-133,81	-312,84	-697,54	-1 282,55	-1 647,13	-2 381,41	-2 580,69	-2 925,60	-3 196,47	-15 205,83
<b>Dochody JST</b>	-3,12	-14,21	-31,26	-70,89	-138,11	-200,19	-284,27	-337,19	-399,46	-431,76	-1 910,46
Wzrost stawki amortyzacyjnej	-3,19	-14,27	-31,43	-71,24	-138,17	-200,25	-284,61	-337,25	-399,52	-432,10	-1 912,02
Dodatkowe zatrudnienie w inspekcjach handlowych - podatek dochodowy	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,55
Dodatkowe zatrudnienie w urzędach morskich - podatek dochodowy	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,07
Przygotowanie analizy korzyści wdrożenia elektromobilności - podatek dochodowy	0,00	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,28	0,84
Przygotowanie planów budowy ogólnodostępnych pkt ładowania - podatek dochodowy	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Testowanie AV	0,0000	0,0000	0,0000	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0002	0,0002	0,0002	0,0012
<b>Wydatki JST</b>	52,96	54,39	63,48	281,94	25,84	374,85	15,74	738,74	-41,99	-36,90	1 529,04
Wdrożenie autobusów el. w JST	52,90	49,19	45,51	276,68	29,45	374,77	8,06	718,78	-31,16	-34,67	1 489,51
Wdrożenie EV w JST	0,00	4,92	17,70	-3,61	-3,61	0,09	-0,92	19,97	-10,83	-10,83	12,86
Przygotowanie analizy korzyści wdrożenia elektromobilności	0,00	0,00	0,00	8,60	0,00	0,00	8,60	0,00	0,00	8,60	25,80

	Wprowadzenie oznakowania stref niskoemisyjnych	0,05	0,27	0,27	0,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87
	<b>Saldo ogółem JST</b>	-56,08	-68,60	-94,74	-352,83	-163,95	-575,04	-300,00	-1 075,93	-357,46	-394,86	-3 439,51

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Czas w latach od wejścia w życie zmian		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa	-21,30	13,54	76,81	297,43	562,82	745,88	1 082,47	1 191,36	1 385,14	1 509,62	<b>6 843,76</b>
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-21,30	13,54	76,81	297,43	562,82	745,88	1 082,47	1 191,36	1 385,14	1 509,62	<b>6 843,76</b>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-27,38	-16,75	11,15	149,22	264,61	312,54	471,28	460,18	518,51	577,26	<b>2 720,62</b>

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Ustawa wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych i energii elektrycznej oraz paliw alternatywnych (głównie gazowych) oraz koszty eksploatacji pojazdów. Ponadto będzie impulsem do budowy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych. Ustawa wprowadza możliwość zwolnienia z akcyzy oraz stosowania odliczeń podatkowych (m.in. wyższych odpisów amortyzacyjnych), w przypadku zakupu pojazdów elektrycznych.</p> <p>W analizie przyjęto konserwatywne założenie – 80% infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych będzie zmuszone wybudować OSD, a tym samym, zgodnie z zapisami ustawowymi, koszty tej budowy będą mogły być traktowane jako koszt uzasadniony. W przypadku infrastruktury do tankowania gazu ziemnego konserwatywnie założono, że 100% kosztu budowy operator potraktuje jako koszt uzasadniony. Koszty te spowodują okresowy wzrost taryf. Przyjęto, że koszt ten w 1/3 obciąży duże przedsiębiorstwa ujęte w analizie.</p> <p>Ze względu na złożoność obliczeń, w poniższej tabeli zamieszczono zbiorcze informacje odnoszące się do opisanych powyżej założeń w zakresie dochodów i wydatków dla dużych przedsiębiorstw.</p>

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie
<b>Saldo ogółem duże przedsiębiorstwa</b>	<b>-21,30</b>	<b>13,54</b>	<b>76,81</b>	<b>297,43</b>	<b>562,82</b>	<b>745,88</b>	<b>1082,47</b>	<b>1191,36</b>	<b>1385,14</b>	<b>1509,62</b>	<b>6843,76</b>
Wzrost stawki amortyzacyjnej	6,96	31,18	68,65	155,60	301,82	437,42	621,68	736,67	872,69	943,87	4176,54
Zmiana wpływów z podatków paliwowych	2,48	7,71	20,16	49,80	100,92	152,04	228,72	286,23	343,73	401,24	1593,03
Zwolnienie z akcyzy	7,90	18,33	42,53	98,70	165,96	161,81	236,65	173,05	168,72	164,51	1238,16
Budowa infrastruktury do ładowania EV	-33,60	-33,60	-33,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-100,80
Budowa infrastruktury do ładowania gazem ziemnym	-4,98	-9,97	-20,93	-6,68	-5,88	-5,38	-4,59	-4,59	0,00	0,00	-63,00
Oznakowanie EV	-0,05	-0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,17
Testowanie AV	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0006

<p>sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw</p>	<p>Ustawa wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych i energii elektrycznej oraz paliw alternatywnych (głównie gazowych) oraz koszty eksploatacji pojazdów. Ponadto będzie impulsem do budowy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych. Ustawa wprowadza możliwości zwolnienia z akcyzy oraz stosowania odliczeń podatkowych (m.in. wyższych odpisów amortyzacyjnych), w przypadku zakupu pojazdów elektrycznych.</p> <p>W analizie przyjęto konserwatywne założenie – 80% infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych będzie zmuszone wybudować OSD, a tym samym, zgodnie z zapisami ustawowymi, koszty tej budowy będą mogły być traktowane jako koszt uzasadniony. W przypadku infrastruktury do tankowania gazu ziemnego konserwatywnie założono, że 100% kosztu budowy operator potraktuje jako koszt uzasadniony. Koszty te spowodują okresowy wzrost taryf. Przyjęto, że koszt ten w 1/3 obciążą sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw ujęty w analizie.</p> <p>Ze względu na złożoność obliczeń, w poniższej tabeli zamieszczono zbiorcze informacje odnoszące się do opisanych powyżej założeń w zakresie dochodów i wydatków dla sektora mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>Łącznie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Saldo ogółem sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw</td> <td>-21,30</td> <td>13,54</td> <td>76,81</td> <td>297,43</td> <td>562,82</td> <td>745,88</td> <td>1082,47</td> <td>1191,36</td> <td>1385,14</td> <td>1509,62</td> <td>6843,76</td> </tr> <tr> <td>Wzrost stawki amortyzacyjnej</td> <td>6,96</td> <td>31,18</td> <td>68,65</td> <td>155,60</td> <td>301,82</td> <td>437,42</td> <td>621,68</td> <td>736,67</td> <td>872,69</td> <td>943,87</td> <td>4176,54</td> </tr> <tr> <td>Zmiana wpływów z podatków paliwowych</td> <td>2,48</td> <td>7,71</td> <td>20,16</td> <td>49,80</td> <td>100,92</td> <td>152,04</td> <td>228,72</td> <td>286,23</td> <td>343,73</td> <td>401,24</td> <td>1593,03</td> </tr> <tr> <td>Zwolnienie z akcyzy</td> <td>7,90</td> <td>18,33</td> <td>42,53</td> <td>98,70</td> <td>165,96</td> <td>161,81</td> <td>236,65</td> <td>173,05</td> <td>168,72</td> <td>164,51</td> <td>1238,16</td> </tr> <tr> <td>Budowa infrastruktury do ładowania EV</td> <td>-33,60</td> <td>-33,60</td> <td>-33,60</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>-100,80</td> </tr> <tr> <td>Budowa infrastruktury do ładowania gazem ziemnym</td> <td>-4,98</td> <td>-9,97</td> <td>-20,93</td> <td>-6,68</td> <td>-5,88</td> <td>-5,38</td> <td>-4,59</td> <td>-4,59</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>-63,00</td> </tr> <tr> <td>Oznakowanie EV</td> <td>-0,05</td> <td>-0,12</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>-0,17</td> </tr> <tr> <td>Testowanie AV</td> <td>0,0000</td> <td>0,0000</td> <td>0,0000</td> <td>0,0000</td> <td>0,0000</td> <td>-0,0001</td> <td>-0,0001</td> <td>-0,0001</td> <td>-0,0001</td> <td>-0,0001</td> <td>-0,0006</td> </tr> </tbody> </table>		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie	Saldo ogółem sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-21,30	13,54	76,81	297,43	562,82	745,88	1082,47	1191,36	1385,14	1509,62	6843,76	Wzrost stawki amortyzacyjnej	6,96	31,18	68,65	155,60	301,82	437,42	621,68	736,67	872,69	943,87	4176,54	Zmiana wpływów z podatków paliwowych	2,48	7,71	20,16	49,80	100,92	152,04	228,72	286,23	343,73	401,24	1593,03	Zwolnienie z akcyzy	7,90	18,33	42,53	98,70	165,96	161,81	236,65	173,05	168,72	164,51	1238,16	Budowa infrastruktury do ładowania EV	-33,60	-33,60	-33,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-100,80	Budowa infrastruktury do ładowania gazem ziemnym	-4,98	-9,97	-20,93	-6,68	-5,88	-5,38	-4,59	-4,59	0,00	0,00	-63,00	Oznakowanie EV	-0,05	-0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,17	Testowanie AV	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0006
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie																																																																																																			
Saldo ogółem sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-21,30	13,54	76,81	297,43	562,82	745,88	1082,47	1191,36	1385,14	1509,62	6843,76																																																																																																			
Wzrost stawki amortyzacyjnej	6,96	31,18	68,65	155,60	301,82	437,42	621,68	736,67	872,69	943,87	4176,54																																																																																																			
Zmiana wpływów z podatków paliwowych	2,48	7,71	20,16	49,80	100,92	152,04	228,72	286,23	343,73	401,24	1593,03																																																																																																			
Zwolnienie z akcyzy	7,90	18,33	42,53	98,70	165,96	161,81	236,65	173,05	168,72	164,51	1238,16																																																																																																			
Budowa infrastruktury do ładowania EV	-33,60	-33,60	-33,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-100,80																																																																																																			
Budowa infrastruktury do ładowania gazem ziemnym	-4,98	-9,97	-20,93	-6,68	-5,88	-5,38	-4,59	-4,59	0,00	0,00	-63,00																																																																																																			
Oznakowanie EV	-0,05	-0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,17																																																																																																			
Testowanie AV	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0001	-0,0006																																																																																																			
<p>rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe</p>	<p>Ustawa wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych i energii elektrycznej oraz paliw alternatywnych (głównie gazowych) oraz koszty eksploatacji pojazdów. Ponadto będzie impulsem do budowy prywatnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Ustawa pozytywnie wpłynie na efekt zdrowotny, w związku z obniżeniem poziomu spalin i hałasu, skutkując niższymi prywatnymi wydatkami na ochronę zdrowia.</p> <p>W analizie przyjęto konserwatywne założenie – 80% infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych będzie zmuszone wybudować OSD, a tym samym, zgodnie z zapisami ustawowymi, koszty tej budowy będą mogły być traktowane jako koszt uzasadniony. W przypadku infrastruktury do tankowania gazu ziemnego konserwatywnie założono, że 100% kosztu budowy operator potraktuje jako koszt uzasadniony. Koszty te spowodują okresowy wzrost taryf. Przyjęto, że koszt ten w 1/3 obciążą rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe ujęte w analizie.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>Łącznie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Saldo ogółem rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe</td> <td>-27,38</td> <td>-16,75</td> <td>11,15</td> <td>149,22</td> <td>264,61</td> <td>312,54</td> <td>471,28</td> <td>460,18</td> <td>518,51</td> <td>577,26</td> <td>2720,62</td> </tr> <tr> <td>Zmiana wpływów z podatków paliwowych</td> <td>2,50</td> <td>7,78</td> <td>20,36</td> <td>50,29</td> <td>101,90</td> <td>153,52</td> <td>230,94</td> <td>289,01</td> <td>347,07</td> <td>405,14</td> <td>1608,52</td> </tr> <tr> <td>Zwolnienie z akcyzy</td> <td>7,98</td> <td>18,51</td> <td>42,95</td> <td>99,66</td> <td>167,57</td> <td>163,38</td> <td>238,95</td> <td>174,73</td> <td>170,36</td> <td>166,10</td> <td>1250,19</td> </tr> <tr> <td>Dodatkowe zatrudnienie w inspekcjach handlowych - podatek dochodowy</td> <td>1,03</td> <td>0,95</td> <td>0,95</td> <td>0,95</td> <td>0,95</td> <td>0,95</td> <td>0,95</td> <td>0,95</td> <td>0,95</td> <td>0,95</td> <td>9,62</td> </tr> <tr> <td>Dodatkowe zatrudnienie w urzędach morskich</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>0,12</td> <td>1,16</td> </tr> <tr> <td>Przygotowanie analizy korzyści wdrożenia elektromobilności</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>4,95</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>4,95</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>4,95</td> <td>14,84</td> </tr> <tr> <td>Przygotowanie planów budowy ogólnodostępnych pkt</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>1,84</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>1,84</td> </tr> </tbody> </table>		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie	Saldo ogółem rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-27,38	-16,75	11,15	149,22	264,61	312,54	471,28	460,18	518,51	577,26	2720,62	Zmiana wpływów z podatków paliwowych	2,50	7,78	20,36	50,29	101,90	153,52	230,94	289,01	347,07	405,14	1608,52	Zwolnienie z akcyzy	7,98	18,51	42,95	99,66	167,57	163,38	238,95	174,73	170,36	166,10	1250,19	Dodatkowe zatrudnienie w inspekcjach handlowych - podatek dochodowy	1,03	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	9,62	Dodatkowe zatrudnienie w urzędach morskich	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	1,16	Przygotowanie analizy korzyści wdrożenia elektromobilności	0,00	0,00	0,00	4,95	0,00	0,00	4,95	0,00	0,00	4,95	14,84	Przygotowanie planów budowy ogólnodostępnych pkt	0,00	0,00	1,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,84												
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie																																																																																																			
Saldo ogółem rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-27,38	-16,75	11,15	149,22	264,61	312,54	471,28	460,18	518,51	577,26	2720,62																																																																																																			
Zmiana wpływów z podatków paliwowych	2,50	7,78	20,36	50,29	101,90	153,52	230,94	289,01	347,07	405,14	1608,52																																																																																																			
Zwolnienie z akcyzy	7,98	18,51	42,95	99,66	167,57	163,38	238,95	174,73	170,36	166,10	1250,19																																																																																																			
Dodatkowe zatrudnienie w inspekcjach handlowych - podatek dochodowy	1,03	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	9,62																																																																																																			
Dodatkowe zatrudnienie w urzędach morskich	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	1,16																																																																																																			
Przygotowanie analizy korzyści wdrożenia elektromobilności	0,00	0,00	0,00	4,95	0,00	0,00	4,95	0,00	0,00	4,95	14,84																																																																																																			
Przygotowanie planów budowy ogólnodostępnych pkt	0,00	0,00	1,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,84																																																																																																			

		ładowania											
		Budowa infrastruktury do ładowania EV	-33,93	-33,93	-33,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-101,78
		Budowa infrastruktury do ładowania gazem ziemnym	-5,03	-10,06	-21,14	-6,74	-5,94	-5,43	-4,63	-4,63	0,00	0,00	-63,61
		Oznakowanie EV	-0,06	-0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,17

Niemierzalne	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	Wzrost innowacyjności przedsiębiorstw i rozwój badań nad nowymi technologiami, na skutek rozwoju rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się do rozwoju przedsiębiorstw związanych z przemysłem samochodowym, produkcją akumulatorów i magazynowaniem energii, przedsiębiorstw energetycznych, teleinformatycznych oraz telekomunikacyjnych produkujących lub świadczących usługi na potrzeby transportu.
--------------	------------------------------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Produkcja aut osobowych w Polsce w 2016 r., wg danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, wyniosła 554 tys. sztuk dla aut osobowych, 122 tys. dla dostawczych i ciężarowych oraz 5,24 tys. sztuk dla autobusów. Wartość produkcji sprzedanej pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep, naczep oraz części i akcesoriów wyniosła 138,5 mld zł. Wśród 10 największych pod względem przychodów ze sprzedaży firm w Polsce, należących do polskiego kapitału 7 należy do sektora energii i wydobywania. Ustawa ma na celu pobudzenie synergii między sektorem energetycznym, gazowym i motoryzacyjnym, do czego naturalnym polem jest upowszechnienie transportu opartego o energię elektryczną i paliwa alternatywne. Jest to obszar wciąż niezagospodarowany, w którym istnieje ogromny potencjał wzrostu, a bariery wejścia, i tym samym możliwości dla podmiotów z nowymi modelami biznesowymi, są zdecydowanie mniejsze, niż w transporcie opartym o napęd spalinowy. Polska posiada znaczący potencjał wiedzy i zasoby kadrowe, również w sektorze ICT, co jest bardzo istotnym elementem dla rozwoju pojazdów napędzanych energią elektryczną.</p> <p>Kluczowe kryteria przy wyborze wspieranych w niniejszej ustawie technologii wynikają z przyjętego przez Radę Ministrów 20 marca 2017 r. <i>Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce</i>, a także <i>Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju</i> dającej podstawę wyżej wspomnianemu Planowi. Technologie służące do napędzania pojazdów były analizowane pod kątem prognozowanego światowego trendu rozwoju poszczególnych technologii (w tym prognozach dotyczących możliwości wykorzystania danej technologii w określonym typie pojazdów obecnie, jak też w perspektywie roku 2025 i 2030); ocenie potencjału polskiego przemysłu w danym obszarze technologicznym i szans na zdobycie w nim przez polskie przedsiębiorstwa przewagi konkurencyjnej; ocenie kosztów wdrożenia i upowszechnienia danego napędu z uwzględnieniem ceny pojazdu i ceny koniecznego do jego używania infrastruktury; zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz CO<sub>2</sub> z pojazdów o danym napędzie; obniżenia poziomu hałasu; zwiększenia poziomu bezpieczeństwa energetycznego Polski i Unii Europejskiej poprzez oparcie transportu na rodzimych (polskich i unijnych) surowcach energetycznych; prognozach dotyczących zmian w modelu mobilności aglomeracyjnej, jak też międzymiastowej, a tym samym kształtowania się sektora transportu w Polsce i na świecie.</p>
--	---

## 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne: ...

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz: Projektowany akt prawny przewiduje nałożenie na operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania oraz operatorów stacji gazu ziemnego obowiązku przekazywania informacji na potrzeby tworzenia elektronicznego systemu ewidencjonującego infrastrukturę paliw alternatywnych.



## 9. Wpływ na rynek pracy

W związku ze skalą przemysłu motoryzacyjnego w Polsce, a także impulsem do otwarcia rynku pojazdów napędzanych energią elektryczną i paliwami alternatywnymi, jakim jest niniejsza ustawa, przewiduje się pozytywny wpływ na rynek pracy związany z rozwojem segmentu produkcji motoryzacyjnej, sektora energetycznego oraz branż powiązanych (teleinformatyka i telekomunikacja, produkcja akumulatorów i magazynów energii).

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne: ...		

Omówienie wpływu

Rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie spowoduje spadek emisji szkodliwych pyłów i substancji pochodzących z sektora transportu, co w efekcie może, przynajmniej częściowo, rozwiązać problem związany z zanieczyszczonym powietrzem w miastach i na obszarach gęsto zaludnionych.

Efekty finansowe związane z ograniczeniem wydatków przeznaczanych na leczenie chorób będących wynikiem emisji szkodliwych substancji z sektora transportu zostały oszacowane jako procent wydatków NFZ przeznaczanych na leczenie chorób układu oddechowego i krążenia (ok. 3,5 mld zł) odpowiadający udziałowi zanieczyszczeń z obszaru transportu w całości emitowanych zanieczyszczeń (ok. 11%). Na tę liczbę nałożono planowaną liczbę pojazdów zeroemisyjnych w całości pojazdów w 2025 r. (ok. 5%). Nie przeliczono na potrzeby OSR-a kosztów ponoszonych prywatnie na leczenie powyżej wspomnianych chorób ani kosztów absencji w pracy oraz trwałej lub czasowej utraty zdolności do pracy i związanych z tym kosztów świadczeń (rent). Jednakże aspekt kosztowy ochrony zdrowia uznano za neutralny, ponieważ zmniejszenie wydatków NFZ w jednym obszarze, nie spowoduje oszczędności, lecz zwiększenie puli pieniędzy na leczenie pacjentów zapadających na choroby układu oddechowego i krążenia lub przesunięcie tych środków na leczenie chorób w innym obszarze.

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wejście w życie aktu prawnego w I kwartale 2018 r.

W przypadku administracji centralnej udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanej musi być równy lub większy:

- 10% – od 1 stycznia 2020 r.
- 20% – od 1 stycznia 2023 r.
- 50% – od 1 stycznia 2025 r.

Jednostka samorządu terytorialnego, której liczba przekracza 50 tys. mieszkańców zobowiązana jest zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów był równy lub większy:

- 10% – od 1 stycznia 2020 r.
- 30% – od 1 stycznia 2025 r.

Jednostka samorządu terytorialnego, której liczba przekracza 50 tys. mieszkańców, świadczy lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów jest równy lub większy:

- 5% – od 1 stycznia 2021 r.
- 10% – od 1 stycznia 2023 r.
- 20% – od 1 stycznia 2025 r.

## 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projektowany akt prawny zakłada, że minister właściwy do spraw energii dokonuje co roku oceny poziomu osiągnięcia celów Krajowych ram polityki infrastruktury paliw alternatywnych, a tym samym celów projektowanej ustawy. Na podstawie tej oceny sporządza, co 3 lata, sprawozdanie z realizacji Krajowych ram, które przedstawia do zatwierdzenia Radzie Ministrów (zgodnie z przepisami dyrektywy 2014/94/UE).

## 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)



UoE\_Administracja  
publiczna\_20171121.xl



**Administracja publiczna ogółem****106****Administracja publiczna przyjęta do analizy****97**

Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa  
Agencja Rynku Rolnego  
Archiwa Państwowe  
Biuro Bezpieczeństwa Narodowego  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych  
Główny Inspektorat Farmaceutyczny  
Główny Inspektorat Ochrony Środowiska  
Główny Inspektorat Sanitarny  
Główny Urząd Geodezji i Kartografii  
Główny Urząd Miar  
Główny Urząd Nadzoru Budowlanego  
Główny Urząd Statystyczny  
Inspekcja Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych  
Inspekcja Weterynaryjna  
Instytut Energii Atomowej  
Instytut Pamięci Narodowej  
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów  
Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego  
Komisja Nadzoru Ubezpieczeń i Funduszy Emerytalnych  
Komisja Papierów Wartościowych i Giełd  
Krajowa Rada Radiofonii i Telewizji  
Naczelny Sąd Administracyjny  
Narodowy Bank Polski  
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej  
Narodowy Fundusz Zdrowia  
Najwyższa Izba Kontroli  
Państwowa Agencja Atomistyki  
Państwowa Inspekcja Pracy

Dane źródłowe (informacje zaktualizowano o bieżącą wiedzę nt. jednostek wymienionych w danych źródłowych):

<http://www.pozytek.gov.pl>

<https://www.bip.gov.pl>

Państwowa Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa  
Państwowa Komisja Wyborcza  
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe  
Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych  
Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych  
Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości  
Polska Akademia Nauk  
Polska Organizacja Turystyczna  
Polski Instytut Spraw Międzynarodowych  
Polski Komitet Normalizacyjny  
Polskie Centrum Akredytacji  
Polskie Centrum Badań i Certyfikacji  
Prezydent RP  
Rządowe Centrum Legislacji  
Rządowe Centrum Studiów Strategicznych  
Rzecznik Praw Dziecka  
Rzecznik Praw Obywatelskich  
Sąd Najwyższy RP  
Senat RP  
Trybunał Konstytucyjny RP  
Urząd do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych  
Urząd do Spraw Repatriacji i Cudzoziemców  
Urząd Dozoru Technicznego  
Urząd Komitetu Integracji Europejskiej  
Urząd Lotnictwa Cywilnego  
Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów  
Urząd Patentowy  
Urząd Regulacji Energetyki  
Urząd Komunikacji Elektronicznej  
Urząd Transportu Kolejowego  
Urząd Zamówień Publicznych  
Agencja Mienia Wojskowego  
Wyższy Urząd Górniczy  
Zakład Ubezpieczeń Społecznych

Ministerstwo Cyfryzacji  
Ministerstwo Edukacji Narodowej  
Ministerstwo Finansów  
Ministerstwo Energii  
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej  
Ministerstwo Rozwoju  
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa  
Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego  
Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego  
Ministerstwo Obrony Narodowej  
Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej  
Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi  
Ministerstwo Sportu i Turystyki  
Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji  
Ministerstwo Spraw Zagranicznych  
Ministerstwo Sprawiedliwości  
Ministerstwo Środowiska  
Ministerstwo Zdrowia  
Dolnośląski Urząd Wojewódzki we Wrocławiu  
Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy  
Lubelski Urząd Wojewódzki w Lublinie  
Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wielkopolskim  
Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi  
Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie  
Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie  
Opolski Urząd Wojewódzki w Opolu  
Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie  
Podlaski Urząd Wojewódzki w Białymstoku  
Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku  
Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach  
Świętokrzyski Urząd Wojewódzki w Kielcach  
Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki w Olsztynie  
Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu  
Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie

**Administracja publiczna ustawowo wyłączona z analizy**

**9**

Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego

Agencja Wywiadu

Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Komenda Główna Policji

Straż Graniczna RP

Służba Kontrwywiadu Wojskowego

Służba Wywiadu Wojskowego

Centralne Biuro Antykorupcyjne

Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

## **Raport z konsultacji społecznych projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych**

### **I. Wstęp**

Celem projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych jest stymulowanie rozwoju elektromobilności oraz zastosowania innych paliw alternatywnych (gazu ziemnego w formie LNG i CNG) w sektorze transportowym w Polsce poprzez określenie ram prawnych dla rozbudowy infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych i tankowania CNG/LNG. Szersze zastosowanie paliw alternatywnych w transporcie umożliwi ograniczenie uzależnienia transportu od paliw węglowodorowych, a więc od importu ropy naftowej, jak również pozwoli na poprawę jakości powietrza w miastach.

### **II. Termin i czas trwania konsultacji publicznych**

W dniu 27 kwietnia 2017 r. rozpoczęły się konsultacje projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zainteresowane podmioty mogły zgłaszać uwagi do projektu do dnia 31 maja 2017 r.

### **III. Przebieg konsultacji**

#### **1. Uczestnicy konsultacji publicznych**

W konsultacjach publicznych projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych- uwagi do projektu zgłosiło ponad 100 podmiotów reprezentujących w głównej mierze:

- a) organizacje branżowe reprezentujące spółki energetyczne i paliwowe,
- b) spółki energetyczne,
- c) podmioty reprezentujące branżę motoryzacyjną,
- d) samorządy gminne,
- e) osoby fizyczne.

**Szczegółowy wykaz podmiotów, które zgłosiły uwagi:**

1. AC SA
2. Adam Trusty
3. Andrzej Poteraj
4. BARTESKO
5. Bartłomiej Krawczyk
6. CMS Cameron McKenna Greszta
7. Cyprian Szeretucha
8. Dariusz Pleskacz
9. Dominik Łyskojć
10. Duon Dystrybucja S.A.
11. Ekologiczne Technologie Mobilne
12. Energa S.A.
13. Europejskie Stowarzyszenie Producentów i importerów pojazdów czterokołowych
14. Filip Klepacki
15. Fortum Charge & Drive
16. Fundacja GreenFuel
17. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
18. Fundacji „Przestrzeń Aktywności Rozwoju i Kreatywności
19. GazSystem S.A.
20. GK Enea S.A.
21. Gmina Świdnik
22. GreenWay Poland sp. z o.o.
23. INiG
24. Innogy S.A.
25. Instytut Polityki Energetycznej
26. Izba Gospodarcza Gazownictwa
27. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
28. Izby Energetyki Przemysłowej i Odbiorców Energii
29. KGHM
30. Koalicja Klimatyczna
31. KOMEL-Jakub Bernatt
32. Konfederacja Lewiatan
33. Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji
34. KSKM Solidarność
35. Lasy Państwowe
36. Lotos S.A.
37. Marcin Chojnowski
38. Stowarzyszenie „Miasto jest nasze”
39. Michał Chojnowski
40. Michał Fersten
41. Miejska Infrastruktur Spółka z o.o. Kraków
42. MZDIM Bytom
43. Obszar Metropolitalny Gdańsk, Gdynia, Sopot
44. Patryk Wild
45. PFR
46. PGE S.A.
47. PGNiG S.A.
48. PIMOT
49. Piotr Stefański
50. Piotr Szwarz
51. PKN Orlen S.A.
52. PKT Gdynia
53. Poczta Polska S.A.
54. POGP
55. Polska Izba Gospodarcza Energetyki Odnawialnej i Rozporoszonej
56. Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji
57. Polska Izba Magazynowania Energii
58. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
59. Polskie Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych
60. Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności
61. Polsko Niemiecka Izba Handlowa
62. POPiHN
63. Porozumienie Zielonogórskie
64. PP Porty Lotnicze
65. Pracodawcy RP
66. Prezydent Miasta Gliwice
67. PSE S.A.
68. PTPIREE
69. Radosław Wroński

70. RBF
71. Regionalne Biuro Gospodarki  
Przestrzennej
72. Shell sp. z o.o.
73. Solaris Bus&Coach S.A.
74. Stowarzyszenie Dystrybutorów i  
Producentów Części  
Motoryzacyjnych
75. Tauron Polska Energia S.A.
76. Tesla
77. TINES Gas sp. z o.o.
78. Tomo Group
79. Towarzystwo Obrotu Energią
80. Towarzystwo Rozwoju Małych  
Elektrowni Wodnych
81. Towarzystwo Rozwoju Małych  
Elektrowni Wodnych
82. Urząd Miasta Bydgoszcz
83. Urząd Miasta Gdynia
84. Urząd Miasta Tczew
85. Urząd Miasta Tychy
86. Unia Producentów i Pracodawców  
Przemysłu Biogazowego
87. Ursus Bus
88. Urząd Miasta Bytomia
89. Urząd Miasta Jaworzno
90. Urząd Miasta Katowice
91. Urząd Miasta Poznań
92. Urząd Miasta Sosnowiec
93. Urząd Miasta Toruń
94. Urząd Miasta Warszawy
95. Urząd Miasta Wrocław
96. Stowarzyszenie „Więcej niż  
energia”
97. Warszawski Alarm Smogowy
98. WKB Kancelaria
99. ZKM Gdynia
100. ZTM Rzeszów
101. Związek Pracodawców  
Motoryzacji i Artykułów  
Przemysłowych

Interesariusze zaakceptowali kierunki zaproponowanych zmian w stronę rozwoju elektromobilności i innych rodzajów transportu niskoemisyjnego. Zgłoszone uwagi natomiast koncentrowały się na szczegółowym sposobie realizacji zaproponowanych kierunków zmian.

Podstawowe zagadnienia, które były przedmiotem zgłoszonych wniosków:

- 1) zasady planowania rozwoju i budowy infrastruktury ładowania:
  - postulaty uproszczenia zasad rozwoju punktów ładowania (planowania i budowy),
  - propozycje odejścia od sformalizowanego trybu wyznaczania operatorów stacji ładowania,
  - sugestia zastosowania podejścia „rynkowego”,
  - postulaty zwiększenia udziału gmin w procesie planowania rozwoju infrastruktury;
- 2) zasady funkcjonowania rynku usług elektromobilności:
  - sugestia określenia bardziej przejrzystego podziału zadań pomiędzy operatorami punktów ładowania a podmiotami świadczącymi usługi ładowania (tzw. dostawcy usług ładowania),
  - sugestia rezygnacji ze szczegółowego określania zasad umów pomiędzy uczestnikami rynku;
- 3) zwiększenie wsparcia dla rozwoju rynku pojazdów elektrycznych:
  - wprowadzenie dopłat do zakupu pojazdów elektrycznych;
  - zwiększenie zakresu zmian w systemie podatkowym;
- 4) objęcie projektowanym systemem wsparcia również innych rodzajów paliw alternatywnych, w szczególności wodoru;
- 5) wprowadzenie regulacji zwiększających wsparcie dla wykorzystania paliw gazowych, szczególnie w transporcie publicznym;
- 6) zamiana fakultatywnej możliwości ustanawiania stref niskoemisyjnych na obowiązek ustawowy nałożony na gminy wprowadzenia takich stref;
- 7) obowiązki samorządów w zakresie wprowadzania do posiadanej floty pojazdów elektrycznych i wykorzystania autobusów elektrycznych w transporcie publicznym - wiele gmin postulowało uwzględnienie pojazdów napędzanych gazem ziemnym w miejsce proponowanego objęcia obowiązkiem jedynie pojazdów elektrycznych;
- 8) postulat rozszerzenia obowiązku tworzenia sieci bazowej punktów ładowania i punktów tankowania na mniejsze gminy, tj. poniżej 100 tys. mieszkańców.

#### **IV. Kwestie nieuwzględnione.**

W związku ze zmianą treści projektu część zgłoszonych do projektu ustawy stała się bezprzedmiotowa, gdyż dotyczyła przepisów wykreślonych z treści projektu są to zagadnienia



związane z organizacją konkursów na operatorów stacji ładowania i uproszczenia procedur określonych w ustawie.

W zakresie objęcia projektowanym systemem wsparcia innych paliw w tym wodorowych, to częściowo uwagi dotyczące tego zagadnienia zostały ujęte w projekcie, poprzez dodanie definicji pojazdu napędzanego wodorem. Natomiast w zakresie określania reguł dla powstania infrastruktury tankowania wodorem uwagi nie zostały uwzględnione gdyż, zgodnie z dokumentami strategicznymi przyjętymi przez Rząd RP wsparcie ma być głównie skierowane dla punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazem ziemnym.

#### **IV. Istotne zmiany treści projektu wynikające ze zgłoszonych uwag.**

##### 1. Warstwa pojęciowa:

- 1) rozszerzenie definicji ładowania o pojazdy, które nie są pojazdami samochodowymi, czyli rowery, motorowery etc. – pozwoli to rozszerzyć zakres usługi ładowania również na inne pojazdy;
- 2) wprowadzenie kompleksowej definicji stacji ładowania, która obejmuje punkt ładowania wraz ze stanowiskiem postojowym, oprogramowaniem oraz infrastrukturą towarzyszącą – dzięki temu stacja ładowania stanowi funkcjonalną całość i zostanie zapewnione miejsce postojowe przy stacji ładowania;
- 3) wprowadzenie definicji ogólnodostępnej stacji ładowania, czyli stacji ładowania dostępnej na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego;
- 4) zdefiniowanie pojazdu napędzanego wodorem;
- 5) wprowadzenie definicji umowy carshare czyli umowy, na podstawie której konsument nabywa prawo do korzystania, przez określoną liczbę minut, z pojazdu;
- 6) uznanie carsharingu jako rodzaju transportu publicznego.

##### 2. Tworzenie sieci bazowej

Sieć bazowa infrastruktury dla paliw alternatywnych ma powstawać w początkowej fazie w aglomeracjach miejskich, na obszarach gęsto zaludnionych i wzdłuż dróg należących do transeuropejskich korytarzy transportowych. Rozbudowa sieci bazowej pozwoli na swobodne przemieszczanie się samochodów o napędzie opartym o paliwa alternatywne, bez obawy braku możliwości doładowania czy dotankowania. Sieć bazową stworzy ok. 6 tys. punktów ładowania energią elektryczną i 70 stacji gazu ziemnego CNG.

- 1) stacje ładowania pojazdów elektrycznych:
  - uproszczenie procesu powstawania infrastruktury,

- lata 2018 - 2019 – rozwijanie infrastruktury ładowania na zasadach rynkowych, dofinansowanie budowy infrastruktury ze środków publicznych,
- 15 stycznia 2020 r. – raport wskazanych w ustawie gmin na temat liczby i lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania,
- opracowany przez gminę plan rozwoju brakującej infrastruktury do ładowania pojazdów ,
- plan uzgadniany jest z mieszkańcami gminy i operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych,
- za budowę na obszarze gminy brakujących stacji ładowania odpowiada operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego,
- funkcję operatora stacji ładowania pełnić będzie podmiot wyznaczony przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki,
- w ciągu roku od rozpoczęcia funkcjonowania stacji ładowania OSDe wyłania operatora dla tej stacji w drodze zamówienia publicznego.

2) gaz ziemny:

- operator systemu dystrybucyjnego gazowego opracowuje program, zgodnie z którym buduje stacje gazu ziemnego CNG (obowiązek dotyczy jedynie operatorów opracowujących plany rozwoju, tj. większych),
- OSDg wyłania operatora infrastruktury w drodze przetargu,
- w przypadku nierozstrzygnięcia przetargu funkcję operatora infrastruktury pełni sprzedawca z urzędu.

4. Rozszerzenie stref zeroemisyjnego transportu na strefy niskoemisyjnego transportu.

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

W trakcie konsultacji publicznych brak było zgłoszeń od podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową.

W trybie ustawy z dnia z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa zgłosiły się następujące podmioty: Energa S.A., KGHM Polska Miedź S.A., PKN Orlen S.A.

Jednostka red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia Tak/Nie	Jednostka red.	Treść przepisu/ów projektu
<b>Art. 1</b>	Niniejsza dyrektywa ustanawia wspólne ramy dla środków dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w Unii w celu zminimalizowania zależności od ropy naftowej oraz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne wymogi dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego (LNG i CNG) i wodoru, które mają być wdrażane za pomocą krajowych ram polityki państw członkowskich, oraz wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących takich punktów ładowania i tankowania paliwa, a także ustanawia wymogi w zakresie informowania użytkowników.	Nie	-	Nie wymaga implementacji.
<b>Art. 2</b>	Do celów niniejszej dyrektywy zastosowanie mają następujące definicje:	Nie		Nie wymaga implementacji.
<b>Art. 2 pkt 1</b>	paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu. Obejmują one między innymi: — energię elektryczną, — wodór, — biopaliwa zdefiniowane w art. 2 lit. i) dyrektywy 2009/28/WE, — paliwa syntetyczne i parafinowe, — gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny — CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny — LNG), oraz — gaz płynny (LPG);	Tak	Art. 2 pkt 11	paliwa alternatywne – paliwa lub energia elektryczna wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG);

<b>Art. 2 pkt 2</b>	„pojazd elektryczny” oznacza pojazd silnikowy wyposażony w zespół napędowy zawierający co najmniej jedno nieperyferyjne urządzenie elektryczne jako przetwornik energii z elektrycznym ładowalnym układem magazynowania energii, który można ładować z zewnątrz;	Tak	Art. 2 pkt 12	pojazd elektryczny – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
<b>Art. 2 pkt 3</b>	„punkt ładowania” oznacza urządzenie, które umożliwia ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego lub wymianę akumulatora pojedynczego pojazdu elektrycznego;	Tak	Art. 2 pkt 17	punkt ładowania – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego, oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu;
<b>Art. 2 pkt 4</b>	„punkt ładowania o normalnej mocy” oznacza punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW, które są zainstalowane w prywatnych gospodarstwach domowych lub których zasadniczym celem nie jest ładowanie pojazdów elektrycznych, i które nie są dostępne publicznie;	Tak	Art. 2 pkt 18	punkt ładowania o normalnej mocy – punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW zainstalowanych w miejscach innych niż ogólnodostępne stacje ładowania, w szczególności w budynkach mieszkalnych;
<b>Art. 2 pkt 5</b>	„punkt ładowania o dużej mocy” oznacza punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego;	Tak	Art. 2 pkt 19	punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW;
<b>Art. 2 pkt 6</b>	„zasilanie energią elektryczną z łądu” oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub jednostek żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego urządzenia;	Tak	Art. 2 pkt 22	punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu – zespół urządzeń służących do zasilania energią elektryczną jednostek pływających w czasie postoju w porcie, gdy silniki pomocnicze tych jednostek są wyłączone;

<b>Art. 2 pkt 7</b>	„publicznie dostępny punkt ładowania lub tankowania paliwa” oznacza punkt ładowania lub punkt tankowania paliwa dostarczający paliwa alternatywnego, który umożliwia użytkownikom w całej Unii niedyskryminacyjny dostęp. Niedyskryminacyjny dostęp może oznaczać różne warunki w zakresie uwierzytelniania, użytkowania i płatności;	Tak	Art. 2 pkt 6 i 26	Art. 2 pkt 6) ogólnodostępna stacja ładowania – stacja ładowania dostępna na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i pojazdu silnikowego niebędącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; Art. 2 pkt 26) stacja gazu ziemnego – zespół urządzeń, w tym punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), przyłączonych do sieci dystrybucyjnej gazowej lub terminalu przeznaczonego do sprowadzania, wyładunku i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego (LNG) wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji;
<b>Art. 2 pkt 8</b>	„punkt tankowania paliwa” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw z wyjątkiem LNG za pomocą instalacji stałej lub ruchomej;		Art. 2 pkt 20 i 27	Art. 2 pkt 20) punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów; Art. 2 pkt 27) stacja ładowania: a) urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub b) wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy - wyposażona w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;;
<b>Art. 2 pkt 9</b>	„punkt tankowania LNG” oznacza stanowisko tankowania paliwa dostarczające LNG, składające się ze stanowiska stałego lub ruchomego, stanowisk nabrzeżnych lub innego systemu.	Tak	Art. 2 pkt 16 i 21	Art. 2 pkt 16) punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń wraz z obiektami budowlanymi lub jednostką pływającą, służące do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu;  Art. 2 pkt 21) punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;

<p><b>Art. 3 ust. 1</b></p>	<p>Każde państwo członkowskie przyjmuje krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odnośnej właściwej infrastruktury. Krajowe ramy polityki zawierają co najmniej następujące elementy:</p>	<p>Tak</p>	<p>Art. 43 ust. 1, 4-7 Art. 44 ust. 1 pkt 1-3</p>	<p>Art. 43 ust. 1. Minister właściwy do spraw energii opracowuje Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, zwane dalej „Krajowymi ramami”.</p> <p>4. Rada Ministrów przyjmuje Krajowe ramy, w drodze uchwały, na wniosek ministra właściwego do spraw energii.</p> <p>5. Krajowe ramy ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw energii, niezwłocznie po przyjęciu przez Radę Ministrów Krajowych ram, przekazuje je Komisji Europejskiej.</p> <p>7. Krajowe ramy aktualizuje się, biorąc pod uwagę ocenę ich funkcjonowania oraz wyniki monitorowania, ocenę i sprawozdanie, o których mowa w art. 44 ust. 1. Do aktualizacji Krajowych ram przepisy ust. 2-6 stosuje się odpowiednio.</p> <p>Art. 44.1 Minister właściwy do spraw energii:</p> <p>1. Minister właściwy do spraw energii:</p> <p>1) monitoruje poziom osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach, w szczególności na podstawie danych zawartych w rejestrze oraz wyników badań statystycznych prowadzonych zgodnie z programem badań statystycznych statystyki publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1068 oraz z 2017 r. poz. 60);</p> <p>2) dokonuje, corocznie, oceny poziomu osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach i publikuje ją na stronie internetowej obsługującego go urzędu;</p> <p>3) na podstawie oceny, o której mowa w pkt 2, sporządza, co 3 lata, sprawozdanie z realizacji Krajowych ram, które przedstawia do zatwierdzenia Radzie Ministrów w terminie do dnia 15 października trzeciego roku objętego sprawozdaniem;</p>
<p><b>Art. 3 ust. 1 tiret 1</b></p>	<p>ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu, w tym w świetle ich ewentualnego jednoczesnego i łączonego stosowania, oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca — w stosowanych przypadkach — ciągłość transgraniczną,</p>	<p>Tak</p>	<p>Art. 43 ust. 2 pkt 1</p>	<p>ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze transportu;</p>

<b>Art. 3 ust. 1 tiret 2</b>	krajowe cele ogólne i szczegółowe na podstawie art. 4 ust. 1, 3 i 5, art. 6 ust. 1, 2, 3, 4, 6, 7 i 8 oraz — tam, gdzie ma to zastosowanie — art. 5 ust. 1 w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Te krajowe cele ogólne i szczegółowe są ustalane i mogą być zmieniane na podstawie oceny krajowego, regionalnego lub ogólnounijnego zapotrzebowania, przy zapewnieniu zgodności z minimalnymi wymogami dotyczącymi infrastruktury określonymi w niniejszej dyrektywie,	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 2 i 3	Art. 43 ust. 2. Krajowe ramy zawierają w szczególności: 2) krajowy cel w zakresie liczby punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, w podziale na punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy; 3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);
<b>Art. 3 ust. 1 tiret 3</b>	środki konieczne, aby zapewnić osiągnięcie krajowych celów ogólnych i szczegółowych zawartych w krajowych ramach polityki,	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 4	działania niezbędne do zapewnienia osiągnięcia krajowych celów, o których mowa w pkt 2 i 3;
<b>Art. 3 ust. 1 tiret 4</b>	działania, które mogą wspierać rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w usługach publicznego transportu zbiorowego;	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 5	działania służące wsparciu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w usługach publicznego transportu zbiorowego;
<b>Art. 3 ust. 1 tiret 5</b>	wskazanie aglomeracji miejskich/podmiejskich, innych obszarów gęsto zaludnionych i sieci, które — w zależności od potrzeb rynkowych — mają być wyposażone w publicznie dostępne punkty ładowania zgodnie z art. 4 ust. 1,	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 2	krajowy cel w zakresie liczby punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, w podziale na punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy;
<b>Art. 3 ust. 1 tiret 6</b>	wskazanie aglomeracji miejskich/podmiejskich, innych obszarów gęsto zaludnionych i sieci, które — w zależności od potrzeb rynkowych — mają być wyposażone w punkty tankowania CNG zgodnie z art. 6 ust. 7,	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 6	wykaz gmin i sieci transportowych, w których, przy uwzględnieniu potrzeb rynkowych, mają zostać rozmieszczone punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);
<b>Art. 3 ust. 1 tiret 7</b>	ocena potrzeby instalowania punktów tankowania LNG w portach poza siecią bazową TEN-T,	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 7	ocenę potrzeby instalowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w portach morskich poza siecią bazową TEN-T;
<b>Art. 3 ust. 1 tiret 8</b>	rozważenie potrzeby instalowania w portach lotniczych instalacji do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 9	ocenę potrzeby instalowania w portach lotniczych urządzeń do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.

<p><b>Art. 3 ust. 2</b></p>	<p>Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na ich terytorium, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych.</p>	<p>Tak</p>	<p>Art. 43 ust. 2 i 3</p>	<p>2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze transportu;</li> <li>2) krajowy cel w zakresie liczby punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, w podziale na punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy;</li> <li>3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);</li> <li>4) działania niezbędne do zapewnienia osiągnięcia krajowych celów, o których mowa w pkt 2 i 3;</li> <li>5) działania służące wsparciu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w usługach publicznego transportu zbiorowego;</li> <li>6) wykaz gmin i sieci transportowych, w których, przy uwzględnieniu potrzeb rynkowych, mają zostać rozmieszczone punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);</li> <li>7) ocenę potrzeby instalowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w portach morskich poza siecią bazową TEN-T;</li> <li>8) ocenę potrzeby instalowania w portach morskich punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu;</li> <li>9) ocenę potrzeby instalowania w portach lotniczych urządzeń do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.</li> </ol> <p>3. Minister właściwy do spraw energii może określić w Krajowych ramach cele i działania związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych w portach śródlądowych.</p>
<p><b>Art. 3 ust. 3</b></p>	<p>Krajowe ramy polityki uwzględniają, w odpowiednich przypadkach, interesy organów regionalnych i lokalnych, a także interesy zainteresowanych stron.</p>	<p>Nie</p>		<p>Proces opiniowania, konsultacji i uzgodnień projektów dokumentów rządowych pozwalających uwzględnić interesy organów regionalnych i lokalnych, a także innych zainteresowanych stron jest określony uchwałą nr 190 z dnia 29 października 2013 r. Regulamin prac Rady Ministrów – w szczególności jej § 19 ust. 2 pkt 2, § 21, rozdział 3, § 60 ust. 2 pkt 4, § 83 ust. 1 pkt 3. W zakresie organów regionalnych i lokalnych również ustawą z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej – w szczególności jej art. 2, 3 pkt 4 i 5, art. 4, 5, 7 i 8.</p>



<b>Art. 3 ust. 4</b>	W razie konieczności państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 3 ust. 5</b>	Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych realizuje się zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w TFUE	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 3 ust. 6</b>	Krajowe ramy polityki muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami unijnymi w dziedzinie środowiska i ochrony klimatu.	Nie		Programy i dokumenty strategiczne podlegają Strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko na mocy art. 46 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
<b>Art. 3 ust. 7</b>	Państwa członkowskie notyfikują krajowe ramy polityki Komisji do dnia 18 listopada 2016 r.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Krajowe ramy polityki zostały przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. i notyfikowane Komisji Europejskiej. Przepis dyrektywy ma charakter epizodyczny.
<b>Art. 3 ust. 8</b>	W oparciu o krajowe ramy polityki Komisja publikuje i regularnie aktualizuje informacje na temat krajowych celów ogólnych i szczegółowych przedstawionych przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do: — liczby publicznie dostępnych punktów ładowania, — punktów tankowania LNG w portach morskich i śródlądowych, — publicznie dostępnych punktów tankowania LNG dla pojazdów silnikowych, — publicznie dostępnych punktów tankowania CNG dla pojazdów silnikowych. W odpowiednich przypadkach publikowane są również informacje dotyczące: — publicznie dostępnych punktów tankowania wodoru, — infrastruktury do zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i śródlądowych, — infrastruktury do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.

<b>Art. 3 ust. 9</b>	Komisja wspomaga państwa członkowskie w zakresie sprawozdawczości dotyczącej krajowych ram polityki za pomocą wytycznych, o których mowa w art. 10 ust. 4, ocenia spójność krajowych ram polityki na szczeblu Unii, a także wspomaga państwa członkowskie w działaniach w ramach współpracy przewidzianej w ust. 4 niniejszego artykułu.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 4 ust. 1</b>	Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2020 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów ładowania, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów elektrycznych przynajmniej w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych oraz, w odpowiednich przypadkach, w sieciach określonych przez państwa członkowskie. Liczba takich punktów ładowania zostaje ustalona przy uwzględnieniu m.in. szacunkowej liczby pojazdów elektrycznych, które będą zarejestrowane do końca 2020 r., wskazanej w ich krajowych ramach polityki oraz na podstawie najlepszych praktyk i zaleceń wydawanych przez Komisję. W odpowiednich przypadkach uwzględnia się szczególne potrzeby związane z instalacją publicznie dostępnych punktów ładowania przy punktach transportu publicznego.	Tak	Art. 3 Art. 4 Art. 5 Art. 6 Art. 7 Art. 8 Art. 9 Art. 43 ust. 2 pkt 1 i 2 Art. 49 Art. 51 Art. 52 Art. 53 Art. 57 Art. 58 Art. 60 ust. 1 i 3 Art. 62-67 Art. 69	Art. 3. 1. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania: 1) zapewnia, aby: a) w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania, b) ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania techniczne, o których mowa w art. 13 oraz przepisach wydanych odpowiednio na podstawie art. 17 i art. 19; 2) zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania; 3) zapewnia bezpieczną eksploatację ogólnodostępnej stacji ładowania; 4) wyposaża: a) ogólnodostępną stację ładowania w oprogramowanie pozwalające na: - podłączenie i ładowanie pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego, - przekazywanie danych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych o dostępności punktu ładowania i cenie za usługę ładowania, b) każdy punkt ładowania zainstalowany w ogólnodostępnej stacji ładowania, którą zarządza, w układ pomiarowo-rozliczeniowy umożliwiający minutowy pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego układu do układu pomiarowo-rozliczeniowego tej stacji ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego; 5) zawiera umowę o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz świadczenia usług ładowania; 6) przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, dostawcy usług ładowania i sprzedawcy energii elektrycznej, który zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej z

				<p>dostawcą usług ładowania prowadzącym działalność na tej stacji, dane dotyczące ilości zużytej energii elektrycznej odrębnie na świadczenia usług ładowania oraz na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;</p> <p>7) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;</p> <p>8) rozlicza straty energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji ładowania;</p> <p>9) udostępnia w ogólnodostępnej stacji ładowania informacje dotyczące zasad korzystania z tej stacji oraz instrukcję jej obsługi;</p> <p>10) zapewnia dostawcom usług ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;</p> <p>11) uzgadnia z organem zarządzającym ruchem na drogach liczbę możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania w przypadkach, o których mowa w art. 12b ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920, 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 191 i 1089).</p> <p>2. Dostawca usługi ładowania:</p> <p>1) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej ze sprzedawcą energii elektrycznej umowę sprzedaży energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;</p> <p>2) świadczy usługę ładowania obejmującą ładowanie oraz zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania, na potrzeby ładowania ,</p> <p>3) udostępnia, na swojej stronie internetowej, informacje o cenie usługi ładowania i warunkach jej świadczenia.</p> <p>Art. 4. Dostawca usługi ładowania korzysta z ogólnodostępnej stacji ładowania na podstawie umowy zawartej z operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania.</p> <p>Art. 5. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z niespełnieniem przez ogólnodostępną stację ładowania wymagań technicznych określonych w art. 13 oraz w przepisach wydanych odpowiednio na podstawie art. 17 i art. 19, lub w wyniku niezrealizowania obowiązków, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 3 i 9, na zasadach określonych w art. 435 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r.- Kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 459, 933 i 1132)</p>
--	--	--	--	--

			<p>Art. 6. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania może wykonywać zadania dostawcy usługi ładowania.</p> <p>Art. 7. Dostawca usługi ładowania nie może uzależniać świadczenia usługi ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego umowy w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej.</p> <p>Art. 8. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania zapewnia, aby energią elektryczną dostarczaną do ogólnodostępnej stacji ładowania była wykorzystywana wyłącznie w celu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ładowania;</li> <li>2) ładowania lub wymiany akumulatora służącego do napędu pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego, autobusu zeroemisyjnego lub pojazdu silnikowego, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, niebędącego pojazdem elektrycznym;</li> <li>3) zapewnienia funkcjonowania tej stacji.</li> </ol> <p>Art. 9. 1. Dostawca usługi ładowania wskazuje operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania sprzedawcę energii elektrycznej, z którym zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej, najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania, oraz informuje operatora ogólnodostępnej stacji ładowania o każdorazowej zmianie tego sprzedawcy.</p> <p>2. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego informację o zmianie przez dostawcę usług ładowania sprzedawcy energii elektrycznej, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.</p> <p>3. Przepis art. 4j ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne stosuje się odpowiednio.</p> <p>Art. 43. ust. 2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze transportu;</li> <li>2) krajowy cel w zakresie liczby punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, w podziale na punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy;</li> </ol> <p>Art. 49. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920, 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 191 i</p>
--	--	--	---

			<p>1089) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) po art. 12a dodaje się art. 12b w brzmieniu:  „12b. 1. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe przy ogólnodostępnych stacjach ładowania dla pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) na drogach publicznych,</li> <li>2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,</li> <li>3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</li> </ol> <p>- oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od miejsc postojowych dla pozostałych pojazdów samochodowych.</p> <p>2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, wyznacza się co najmniej w liczbie odpowiadającej liczbie punktów ładowania w danej lokalizacji.</p> <p>3. Pojazdy elektryczne mogą korzystać z miejsc postojowych, o których mowa w ust. 1, wyłącznie przez czas ładowania.</p> <p>4. Organ, o którym mowa w ust. 1, może wyznaczyć miejsca parkingowe przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym również w miejscach, gdzie nie występują ogólnodostępne stacje ładowania, w celu promocji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.”;</p> <p>2) w art. 13 w ust. 3 w pkt 1 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:  „e) pojazdy elektryczne, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;</p> <p>3) w art. 13b w ust. 6 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:  „1a) wyznacza, w strefie płatnego parkowania, miejsca przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, o których mowa w art. 2 pkt 6 ustawie z dnia.... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;</p> <p>4) w art. 39 ust. 1a otrzymuje brzmienie:  „1a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu</p>
--	--	--	---

			<p>ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1907) oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.”;</p> <p>5) tytuł rozdziału 6 otrzymuje brzmienie: „Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe”</p> <p>6) dodaje się art. 50a w brzmieniu: „Art. 50a. W okresie do dnia 31 grudnia 2028 r. od opłat za przejazdy po drogach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, są zwolnione autobusy zeroemisyjne operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r. poz. 60 i 730).”.</p> <p><b>Art. 51.</b> W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2032, z późn. zm.<sup>1)</sup>) w art. 23 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a-22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość: a) 30.000 euro w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz.....), b) 20.000 euro w przypadku pozostałych samochodów osobowych - przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia przekazania samochodu do używania.”.</p> <p><b>Art. 52.</b> W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od</p>
--	--	--	--

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2048 oraz z 2017 r. poz. 60, 528, 648, 859, 1089, 1428, 1448, 1530, 1791, 2056, 2175, 2201 i 2203.

			<p>osób prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1888, z późn. zm. )) w art. 16 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość:</p> <p>a) 30.000 euro w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz.....),</p> <p>b) 20.000 euro w przypadku pozostałych samochodów osobowych - przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia przekazania samochodu do używania.”.</p> <p>Art. 53. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 29 w ust. 1 po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:</p> <p>„8a) stacji ładowania w rozumieniu przepisu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz.....) oraz punktów ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 16 tej ustawy, z wyłączeniem infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 tej ustawy;”;</p> <p>2) w art. 29a ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Budowa przyłączy, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, oraz stacji ładowania, w rozumieniu przepisu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wymaga sporządzenia planu sytuacyjnego na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.”;</p> <p>3) w art. 30 w ust. 1 pkt 1a otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1a) budowa, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, oraz budowa stacji ładowania, w rozumieniu przepisu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, z zastrzeżeniem art. 29a;”;</p> <p>4) art. 43 ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. Obiekty budowlane wymagające pozwolenia na budowę, obiekty, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1a, 2b i 19a-20b, oraz stacje ładowania, w rozumieniu przepisu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, podlegają geodezyjnemu wyznaczeniu w terenie, a po ich wybudowaniu – geodezyjnej</p>
--	--	--	---

			<p>inwentaryzacji powykonawczej, obejmującej ich położenie na gruncie.</p> <p>1a. Obowiązkwowi geodezyjnego wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, nie podlega:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przyłącze, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, jeżeli jego połączenie z siecią znajduje się na tej samej działce co przyłącze lub na działce do niej przyległej;</li> <li>2) stacja ładowania, w rozumieniu przepisu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.</li> </ol> <p>Art. 57. W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1453, 2203 i 2260) w art. 42:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) w ust. 2 po pkt 5b dodaje się pkt 5c w brzmieniu: „5c) związanych z budową infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych, o których mowa w ustawie z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ), wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego;”;</li> <li>2) dodaje się ust. 11 w brzmieniu: „11. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa na zadania, o których mowa w ust. 2 pkt 5c, uwzględniając konieczność efektywnego wykorzystania oraz rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego środków budżetowych otrzymanych w formie dotacji oraz zabezpieczenia przez te jednostki udziału własnych środków w planowanych inwestycjach.”.</li> </ol> <p>Art. 58. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43, 60, 937 i 2216) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) po art. 109 dodaje się art. 109a w brzmieniu: „Art. 109a. 1. Zwalnia się od akcyzy samochód osobowy stanowiący pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia.....o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. poz....) i pojazd napędzany wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy . 2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwy naczelnik urzędu skarbowego wydaje na wniosek zainteresowanego podmiotu zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy pod warunkiem, że podmiot ten przedstawi dokumentację potwierdzającą iż pojazd, </li></ol>
--	--	--	--



				<p>którego dotyczy zwolnienie jest pojazdem elektrycznym lub pojazdem napędzanym wodorem.”;</p> <p>2) tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie: „Przepisy epizodyczne i przejściowe ”;</p> <p>3) po art. 163 dodaje się art. 163a w brzmieniu: „163a. 1. W okresie do dnia 1 stycznia 2021 r. zwalnia się od akcyzy samochód osobowy stanowiący pojazd hybrydowy w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia.....o elektromobilności i paliwach alternatywnych. 2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwy naczelnik urzędu skarbowego wydaje, na wniosek zainteresowanego podmiotu, zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy pod warunkiem, że podmiot ten przedstawi dokumentację potwierdzającą iż pojazd, którego dotyczy zwolnienie jest pojazdem hybrydowym.”.</p> <p>Art. 60. 1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi:</p> <p>1) 1000 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 000 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 600 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych;</p> <p>2) 210 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 300 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 200 000 pojazdów samochodowych, i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 500 pojazdów samochodowych;</p> <p>3) 100 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 150 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 95 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych;</p> <p>4) 60 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.</p> <p>2. Minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowanych w gminach do dnia 31 grudnia 2020 r. wynosi co najmniej:</p> <p>1) 6 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 mln, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700</p>
--	--	--	--	---

			<p>pojazdów samochodowych;</p> <p>2) 2 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.</p> <p>3. W liczbie punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, o której mowa w ust. 1, i w liczbie punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o której mowa w ust. 2, uwzględnia się odpowiednio punkty ładowania i punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowane wzdłuż sieci bazowej TEN-T.</p> <p>Art. 62. 1. W przypadku gdy z raportu, o którym mowa w art. 61, wynika, że nie została osiągnięta minimalna liczba punktów ładowania wskazana w art. 60 ust. 1, wójt, burmistrz albo prezydent miasta dla gminy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) której liczba mieszkańców wynosi co najmniej 100 000 oraz</li> <li>2) w której zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych. oraz</li> <li>3) w której co najmniej 400 pojazdów samochodowych przypada na 1000 mieszkańców,</li> </ol> <p>- sporządza plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, zwany dalej „planem”.</p> <p>2. Plan, o którym mowa w ust. 1, określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) liczbę i lokalizację planowanych ogólnodostępnych stacji ładowania z liczbą planowanych do zainstalowania w nich punktów ładowania, z uwzględnieniem mocy każdego z tych punktów;</li> <li>2) proponowany harmonogram budowy ogólnodostępnych stacji ładowania.</li> <li>3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta opracowuje projekt planu w terminie do dnia 15 marca 2020 r. i konsultuje go z mieszkańcami gminy, zamieszczając go na stronie internetowej obsługującego go urzędu i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 21 dni.</li> </ol> <p>Art. 63 Zadanie dotyczące sporządzenia planu jest zadaniem zleconym z zakresu administracji rządowej.</p> <p>Art. 64. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego,</p>
--	--	--	--

			<p>właściwy ze względu na lokalizację ogólnodostępnej sytuacji ładowania wskazanej w planie, buduje taką stację.</p> <p>2. Ponożone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, o których mowa w ust. 1, są zaliczane do kosztów uzasadnionych działalności w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.</p> <p>Art. 65. 1. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta składa wniosek do Prezesa URE o wskazanie przedsiębiorstwa energetycznego, które będzie pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, która zostanie wybudowana zgodnie z planem, wykonującego zadania w zakresie zarządzania, bezpieczeństwa funkcjonowania, eksploatacji, konserwacji i remontów takiej stacji oraz dostawcy usług ładowania na takiej stacji.</p> <p>2. Prezes URE wyznacza, w drodze decyzji administracyjnej, do pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania, przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do co najmniej 40 % odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie gminy, w której ma pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.</p> <p>3. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który wybudował ogólnodostępną stację ładowania, w terminie roku od dnia objęcia funkcji operatora tej stacji przez przedsiębiorstwo energetyczne wyznaczone zgodnie z ust. 2, przeprowadza postępowanie w celu wyłonienia operatora ogólnodostępnej stacji ładowania prowadzącego działalność w zakresie wskazanym w ust. 1. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920) stosuje się odpowiednio.</p> <p>Art. 66. Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1.</p> <p>Art. 67. Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w</p>
--	--	--	---

				<p>planie oraz realizacja przedsięwzięć niezbędnych do przyłączenia ich do sieci, w szczególności modernizacja, rozbudowa albo budowa sieci, stanowią cel publiczny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147, z późn. zm. ).</p> <p>Art. 69. Tworzy się Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych.</p>
<b>Art. 4 ust. 2</b>	Komisja ocenia stosowanie wymogów zawartych w ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, przedstawia wnioski w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy, z uwzględnieniem rozwoju rynku pojazdów elektrycznych, aby zapewnić utworzenie do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym państwie członkowskim dodatkowej liczby publicznie dostępnych punktów ładowania, przynajmniej w sieci bazowej TEN-T, w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 4 ust. 3</b>	Państwa członkowskie w swoich krajowych ramach polityki podejmują również działania wspierające i ułatwiające rozwój niedostępnych publicznie punktów ładowania.	Tak	Art. 12	<p>1. Budynki użyteczności publicznej oraz budynki mieszkalne wielorodzinne, usytuowane w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, oraz związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe, projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania mocy przyłączeniowej, o której mowa w ust. 1, kierując się potrzebą stopniowego zwiększania liczby punktów ładowania i budowy sieci tych punktów umożliwiającej użytkowanie pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych.</p>
<b>Art. 4 ust. 4</b>	Państwa członkowskie zapewniają, by punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów elektrycznych, z wyłączeniem urządzeń bezprzewodowych lub indukcyjnych, oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r., były zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 1.1 i ze szczegółowymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa obowiązującymi na szczeblu krajowym. Państwa członkowskie zapewniają, by punkty	Tak	Art. 16 Art. 17 Art. 56 pkt 1	<p>Art. 16. 1. Stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają badaniom technicznym przeprowadzonym przez UDT.</p> <p>2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przed oddaniem do eksploatacji stacji ładowania lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego;</li> <li>2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji lub infrastruktury, w tym polegającej na zwiększeniu liczby punktów ładowania, lub zmiany miejsca zainstalowania punktu ładowania w tej stacji lub infrastrukturze.</li> </ol>

	<p>ładowania o dużej mocy przeznaczone dla pojazdów elektrycznych, z wyłączeniem urządzeń bezprzewodowych lub indukcyjnych, oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r., były zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 1.2.</p>		<p>3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się odpowiednio na wniosek operatora ogólnodostępnej stacji ładowania lub podmiotu eksploatującego stację ładowania inną niż ogólnodostępna stacja ładowania lub infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego.</p> <p>4. Prezes UDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji odpowiednio punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia odpowiednio przez punkt ładowania zainstalowany na stacji ładowania lub stację ładowania, lub punkt ładowania stanowiący element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, wymagań technicznych określonych w art. 13 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 17.</p> <p>5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód UDT.</p> <p>Art. 17. 1. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szczególne wymagania techniczne, inne niż w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania,</li> <li>b) dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego,</li> <li>c) jakie muszą spełniać ogólnodostępne stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych,</li> </ol> </li> <li>2) rodzaje badań jakim podlegają stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury drogowego transportu publicznego oraz sposób i terminy przeprowadzania tych badań przez UDT,</li> <li>3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań,</li> <li>4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 15 ust. 3 i art. 16 ust. 5,</li> </ol> <p>- biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitości rozwiązań technicznych, bezpieczeństwa użytkowników, dostępu dla osób niepełnosprawnych, zakres badania przeprowadzanego przez UDT oraz</p>
--	--	--	--

				<p>rodzaj przedmiotu tego badania.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw energii może określić w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów ładowania w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów elektrycznych lub pojazdów hybrydowych,</li> <li>2) sposób i terminy przeprowadzania przez UDT badań punktów ładowania, o których mowa w pkt 1,</li> <li>3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań,</li> <li>4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 16 ust. 5,</li> </ol> <p>- biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitości rozwiązań technicznych, bezpieczeństwa podczas wymiany i przechowywania akumulatorów służących do napędu pojazdów, zakres badania przeprowadzanego przez UDT oraz rodzaj przedmiotu badania.</p> <p>Art. 56. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040 i 1555) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) w art. 37 w pkt 19 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 20 w brzmieniu: „20) wydawanie opinii, o których mowa w art. 15 ust. 1 i art. 26 ust. 1 ustawy z dnia .....o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ), oraz kontrola spełniania obowiązków, o których mowa w art. 13, art. 16 i art. 27 tej ustawy.”;</li> <li>2) w art. 44 ust. 1 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu: „9) przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 i art. 28 ust. 1 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.</li> </ol>
<b>Art. 4 ust. 5</b>	Państwa członkowskie zapewniają rozważenie w swoich krajowych ramach polityki potrzeby zasilania energią elektryczną z ładu statków żeglugi śródlądowej i statków morskich w portach morskich i śródlądowych. Zasilanie energią elektryczną z ładu zostaje priorytetowo zainstalowane w portach sieci bazowej TENT-T i w innych portach w terminie do dnia 31 grudnia 2025 r., chyba że nie będzie zapotrzebowania, a koszty będą nieproporcjonalne do	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 8	Krajowe ramy zawierają w szczególności: ocenę potrzeby instalowania w portach morskich punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z ładu;

	korzyści, w tym korzyści dla środowiska.			
<b>Art. 4 ust. 6</b>	Państwa członkowskie zapewniają, by instalacje zasilania energią elektryczną z łądu dla transportu morskiego oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 1.7.	Tak	Art. 18 Art. 19 Art. 56 pkt. 2	<p>Art. 18. 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT”.</p> <p>2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu.</p> <p>3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu eksploatującego punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu.</p> <p>4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”, wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu wymagań technicznych określonych w art. 13 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 19.</p> <p>5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód TDT.</p> <p>Art. 19. Minister właściwy do spraw energii, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szczegółowe wymagania techniczne, jakie muszą spełniać punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów,</li> <li>2) rodzaje badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,</li> <li>3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 18 ust. 5,</li> </ol> <p>- kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa zasilania jednostek pływających, jednolitości rozwiązań technicznych i bezpieczeństwa działania sieci, dostępu dla osób niepełnosprawnych</p>

				<p>oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez TDT oraz rodzaj przedmiotu badania.</p> <p>Art. 56. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040 i 1555) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>2) w art. 44 ust. 1 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:</p> <p>„9) przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 i art. 28 ust. 1 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.</p>
<b>Art. 4 ust. 7</b>	Ładowanie pojazdów elektrycznych w publicznie dostępnych punktach ładowania odbywa się z wykorzystaniem - jeżeli jest to wykonalne technicznie i racjonalnie ekonomicznie - inteligentnych systemów pomiarowych zdefiniowanych w art. 2 pkt 28 dyrektywy 2012/27/UE i spełnia wymogi określone w art. 9 ust. 2 tej dyrektywy.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 4 ust. 8</b>	Państwa członkowskie zapewniają, by operatorzy publicznie dostępnych punktów ładowania mieli swobodę kupowania energii elektrycznej od dowolnego dostawcy energii elektrycznej w Unii, z uwzględnieniem umów z dostawcą. Operatorzy punktów ładowania mogą świadczyć konsumentom usługi w zakresie ładowania pojazdów elektrycznych na podstawie umów, w tym w imieniu i na rzecz innych usługodawców.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Zasady w tym zakresie określa Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne w szczególności rozdział 1 „Przepisy ogólne” oraz art. 4j przewidujący, iż odbiorca energii ma prawo zakupu energii od wybranego przez siebie dostawcy oraz ma prawo do zmiany dostawcy.
<b>Art. 4 ust. 9</b>	Wszystkie publicznie dostępne punkty ładowania umożliwiają również użytkownikom pojazdów elektrycznych doraźne ładowanie bez zawierania umowy z danym dostawcą energii elektrycznej lub operatorem.	Tak	Art. 7	Dostawca usługi ładowania nie może uzależniać świadczenia usługi ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego umowy w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej.
<b>Art. 4 ust. 10</b>	Państwa członkowskie zapewniają, by ceny stosowane przez operatorów publicznie dostępnych punktów ładowania były rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne – w szczególności rozdział 1 „Przepisy ogólne”, art. 23 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, w szczególności : - art. 45 ust. 1 pkt 3, art. 46 ust. 3 i art. 47 – zapewniają ochronę interesów odbiorców przed nieuzasadnionym poziomem cen i stawek opłat oraz równoważą interesy przedsiębiorstw energetycznych i odbiorców paliw i energii. Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, w szczególności art. 1 ust. 1 i 2 (1.Ustawa określa warunki rozwoju i



				ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. 2. Ustawa reguluje zasady i tryb przeciwdziałania praktykom ograniczającym konkurencję, praktykom naruszającym zbiorowe interesy konsumentów oraz stosowaniu niedozwolonych postanowień wzorców umów, a także przeciwdziałania antykonkurencyjnym koncentracjom przedsiębiorców i ich związków, jeżeli te praktyki, stosowanie niedozwolonych postanowień lub koncentracje wywołują lub mogą wywoływać skutki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.)
<b>Art. 4 ust. 11</b>	Państwa członkowskie zapewniają, by operatorzy systemów dystrybucyjnych współpracowali na niedyskryminacyjnych warunkach z każdą osobą, która zakłada lub prowadzi publicznie dostępne punkty ładowania.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, w szczególności: - art. 7 ust. 1 „Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją paliw gazowych lub energii jest obowiązane do zawarcia umowy o przyłączenie do sieci z podmiotami ubiegającymi się o przyłączenie do sieci, na zasadzie równoprawnego traktowania i przyłączenia.”; - art. 56 ust. 1 pkt 4 „Karze pieniężnej podlega ten, kto z nieuzasadnionych powodów odmawia zawarcia umowy, o której mowa w art. 7 ust. 1”; - art. 56 ust. 1 pkt 14 „Karze pieniężnej podlega ten, kto z nieuzasadnionych powodów wstrzymuje lub ogranicza dostarczanie paliw gazowych, energii elektrycznej lub ciepła do odbiorców”; - art. 56 ust. 3 określający wysokość kar; - art. 56 ust. 4 przewidujący możliwość ukarania karą pieniężną kierownika przedsiębiorstwa energetycznego niezależnie od kary pieniężnej nałożonej na samo przedsiębiorstwo energetyczne.
<b>Art. 4 ust. 12</b>	Państwa członkowskie zapewniają, by ramy prawne umożliwiały zawieranie umów na dostawę energii elektrycznej w punkcie ładowania z dostawcą innym niż podmiot dostarczający energię elektryczną dla gospodarstwa domowego lub obiektu, w którym znajduje się taki punkt ładowania.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne art. 4j: 1. Odbiorca paliw gazowych lub energii ma prawo zakupu tych paliw lub energii od wybranego przez siebie sprzedawcy. 2. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją paliw gazowych lub energii stosując obiektywne i przejrzyste zasady zapewniające równe traktowanie użytkowników systemu, umożliwia odbiorcy paliw gazowych lub energii przyłączonemu do jego sieci zmianę sprzedawcy paliw gazowych lub energii, na warunkach i w trybie określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 1 lub 3. 3. Odbiorca końcowy może wypowiedzieć umowę zawartą na czas nieoznaczony, na podstawie której przedsiębiorstwo energetyczne

			<p>dostarcza temu odbiorcy paliwa gazowe lub energię, bez ponoszenia kosztów, składając do przedsiębiorstwa energetycznego pisemne oświadczenie. Odbiorca, który wypowiedzi umowę, jest obowiązany pokryć należności za pobrane paliwo gazowe lub energię oraz świadczone usługi przesyłania lub dystrybucji paliw gazowych lub energii.</p> <p>3a. Odbiorca końcowy może wypowiedzieć umowę zawartą na czas oznaczony, na podstawie której przedsiębiorstwo energetyczne dostarcza temu odbiorcy paliwa gazowe lub energię, bez ponoszenia kosztów i odszkodowań innych niż wynikające z treści umowy, składając do przedsiębiorstwa energetycznego pisemne oświadczenie.</p> <p>4. Umowa, na podstawie której przedsiębiorstwo energetyczne dostarcza paliwa gazowe lub energię elektryczną odbiorcy tych paliw lub energii w gospodarstwie domowym, ulega rozwiązaniu z ostatnim dniem miesiąca następującego po miesiącu, w którym oświadczenie tego odbiorcy dotarło do przedsiębiorstwa energetycznego. Odbiorca ten może wskazać późniejszy termin rozwiązania umowy.</p> <p>5. Sprzedawca paliw gazowych dokonujący sprzedaży tych paliw odbiorcom końcowym przyłączonym do sieci dystrybucyjnej lub przesyłowej, lub sprzedawca energii dokonujący jej sprzedaży odbiorcom końcowym przyłączonym do sieci dystrybucyjnej jest obowiązany zamieszczać na stronach internetowych oraz udostępniać do publicznego wglądu w swojej siedzibie informacje o cenach sprzedaży paliw gazowych lub energii oraz warunkach ich stosowania.</p> <p>6. Operator systemu przesyłowego oraz operator systemu dystrybucyjnego są obowiązani umożliwić odbiorcy paliw gazowych lub energii elektrycznej zmianę sprzedawcy, nie później niż w terminie 21 dni od dnia poinformowania właściwego operatora o zawarciu umowy sprzedaży lub umowy kompleksowej z nowym sprzedawcą.</p> <p>7. Dotychczasowy sprzedawca jest obowiązany dokonać rozliczeń z odbiorcą, który skorzystał z prawa do zmiany sprzedawcy, nie później niż w okresie 42 dni od dnia dokonania tej zmiany. Operator systemu przesyłowego lub operator systemu dystrybucyjnego są obowiązani przekazać dotychczasowemu i nowemu sprzedawcy dane dotyczące ilości zużytych przez odbiorcę paliw gazowych lub energii elektrycznej, w terminie umożliwiającym dotychczasowemu sprzedawcy dokonanie rozliczeń z odbiorcą.</p>
--	--	--	---

<b>Art. 4 ust. 13</b>	Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 1025/2012 Unia dąży do opracowania przez właściwe organizacje normalizacyjne norm europejskich zawierających szczegółowe specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania bezprzewodowego i wymiany akumulatorów pojazdów silnikowych oraz punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L i autobusów elektrycznych.			Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 4 ust. 14</b>	Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu: a) uzupełnienia niniejszego artykułu i załącznika II pkt 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 i 1.8, tak aby wprowadzić wymóg zgodności infrastruktury, która ma zostać oddana do użytku lub odnowiona, ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normach europejskich, które mają zostać opracowane zgodnie z ust. 13 niniejszego artykułu, w przypadku gdy odnośne europejskie organizacje normalizacyjne zaleciły tylko jedno rozwiązanie techniczne o specyfikacjach technicznych opisanych w odpowiedniej normie europejskiej; b) aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w załączniku II pkt 1, w przypadku gdy normy te są zastępowane nowymi ich wersjami przyjętymi przez odpowiednie organizacje normalizacyjne. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich. Te akty delegowane przewidują okresy przejściowe wynoszące co najmniej 24 miesiące, zanim zawarte w nich specyfikacje techniczne lub ich zmienione wersje staną się wiążące dla infrastruktury, która ma być oddawana do użytku lub odnawiana.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.

<b>Art. 5 ust. 1</b>	Państwa członkowskie, które postanowią przewidzieć w swoich krajowych ramach polityk publicznie dostępne punkty tankowania wodoru, zapewniają dostępność do dnia 31 grudnia 2025 r. odpowiedniej liczby takich punktów, aby zapewnić poruszanie się pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, w tym pojazdów napędzanych ogniwami paliwowymi, w obrębie sieci określonych przez te państwa członkowskie, obejmujących, w odpowiednich przypadkach, połączenia transgraniczne.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepisy o wodorze nie dotyczą Polski, gdyż brak jest w Krajowych ramach polityki działań związanych z rozwojem publicznie dostępnych punktów tankowania wodoru.
<b>Art.5 ust. 2</b>	Państwa członkowskie zapewniają, by publicznie dostępne punkty tankowania wodoru oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 2.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 5 ust. 3</b>	Komisji jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w załączniku II pkt 2, w przypadku gdy normy te są zastępowane ich nowymi wersjami przyjętymi przez odnośne organizacje normalizacyjne. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich. Te akty delegowane przewidują okresy przejściowe wynoszące co najmniej 24 miesiące, zanim zawarte w nich specyfikacje techniczne lub ich zmienione wersje staną się wiążące dla infrastruktury, która ma być oddawana do użytku lub odnawiana.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 6 ust. 1</b>	Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2025 r. w portach morskich utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, umożliwiając poruszanie się jednostek żeglugi śródlądowej lub statków morskich napędzanych LNG po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi,	Tak	Art. 24 Art. 33 Art. 43 ust. 2 pkt 3 Art. 50	Art. 24. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T zapewnia, aby w tym porcie był dostępny punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).  Art. 33. 1. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T przygotowuje plan lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub możliwości bunkrowania za pomocą bunkierek oraz punktów zasilania jednostek pływających

	aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.			<p>energią elektryczną z łądu, uwzględniając ocenę, o której mowa w art. 43 ust. 2 pkt 8.</p> <p>2. Plan, o którym mowa w ust. 1, określa liczbę i miejsce położenia punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu.</p> <p>3. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych.</p> <p>4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych przekazują stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania tego projektu. Stanowisko zawiera ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu.</p> <p>5. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T publikuje plan, o którym mowa w ust. 1, wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, na swojej stronie internetowej.</p> <p>Art. 43. ust. 2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:</p> <p>3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);</p> <p>Art. 50. W ustawie z dnia z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205) w art. 42 w ust. 2 w pkt 33 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 34 w brzmieniu:</p> <p>„34) kontroli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie zapewnienia przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) określonej w przepisach ustawy z dnia .... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. ....).”.</p>
<b>Art. 6 ust. 2</b>	Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2030 r. w portach śródlądowych utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, umożliwiając poruszanie się jednostek żeglugi śródlądowej lub	Tak	Art. 43 ust. 3 Art. 24	<p>Art. 43 ust. 3. Minister właściwy do spraw energii może określić w Krajowych ramach cele i działania związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych w portach śródlądowych.</p> <p>Art. 24. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej</p>

	statków morskich napędzanych LNG po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.			TEN-T zapewnia, aby w tym porcie był dostępny punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).
<b>Art. 6 ust. 3</b>	W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie i śródlądowe, które będą oferowały dostęp do punktów tankowania LNG, o których mowa w ust. 1 i 2, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych.	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 3 i ust. 3	Art. 43. ust. 2. Krajowe ramy zawierają w szczególności: 3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG); 3. Minister właściwy do spraw energii może określić w Krajowych ramach cele i działania związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych w portach śródlądowych.
<b>Art. 6 ust. 4</b>	Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2025 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania LNG, przynajmniej w istniejącej sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić pojazdowi ciężarowemu napędzanemu LNG możliwość poruszania się po całej Unii, gdziekolwiek istnieje zapotrzebowanie, chyba że koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.	Tak	Art. 32 Art. 43 ust. 2 pkt 3	Art. 32. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad opracowuje plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T, na okres nie krótszy niż 5 lat. 2. Plan, o którym mowa w ust. 1, określa liczbę i miejsce położenia ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego, z uwzględnieniem punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), niezbędnych do pokrycia zapotrzebowania na paliwa alternatywne w pojazdach poruszających się po drogach sieci bazowej TEN-T. 3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529). 4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz podmioty zarządzające miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo budowlane, przekazują stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania tego projektu. Stanowisko zawiera ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów ładowania oraz stacji gazu ziemnego w lokalizacjach wskazanych w planie, o którym mowa w ust. 1. 5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad publikuje plan, o

				<p>którym mowa w ust. 1, wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, na stronie internetowej obsługującego go urzędu.</p> <p>Art. 43. ust. 2. Krajowe ramy zawierają w szczególności: 3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);</p>
<b>Art. 6 ust. 5</b>	Komisja oceni stosowanie wymogów zawartych w ust. 4 i, w odpowiednich przypadkach, przedstawi do dnia 31 grudnia 2027 r. wniosek w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy, z uwzględnieniem rynku pojazdów ciężarowych napędzanych LNG, aby zapewnić w każdym państwie członkowskim utworzenie odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów tankowania LNG.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 6 ust. 6</b>	Państwa członkowskie zapewniają na swoim terytorium dostępność odpowiedniego systemu dystrybucji LNG, w tym obiektów załadunkowych dla cystern transportujących LNG, w celu dostaw dla punktów tankowania paliwa, o których mowa w ust. 1, 2 i 4. W drodze odstępstwa sąsiadujące państwa członkowskie, w ramach ich krajowych ram polityki, mogą łączyć zasoby, by wypełnić niniejszy wymóg. Porozumienia w sprawie łączenia zasobów podlegają obowiązkom sprawozdawczym państw członkowskich wynikającym z niniejszej dyrektywy.	Nie		Przepis nie wymaga wprowadzania dodatkowych przepisów, gdyż obrót skroplonym gazem ziemnym jest regulowany ustawą Prawo energetyczne. Co więcej na terenie Polski funkcjonują terminale skroplonego gazu ziemnego (LNG) oferujące gaz użytkownikom, tak więc dostępność jest faktycznie zapewniona.
<b>Art. 6 ust. 7</b>	Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2020 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania CNG, aby zapewnić - zgodnie z art. 3 ust. 1 tiret szóste - możliwość poruszania się pojazdów silnikowych napędzanych CNG w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych oraz, w odpowiednich przypadkach, w sieciach określonych przez państwa członkowskie.	Tak	Art. 43 ust. 2 pkt 3 i pkt 6 Art. 60 ust. 2 i 3	<p>Art. 43. ust. 2. Krajowe ramy zawierają w szczególności: 3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG); 6) wykaz gmin i sieci transportowych, w których, przy uwzględnieniu potrzeb rynkowych, mają zostać rozmieszczone punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);</p> <p>Art. 60. ust. 2. Minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowanych w gminach do dnia 31 grudnia 2020 r. wynosi co najmniej: 1) 6 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 mln, w których</p>

				<p>zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych;</p> <p>2) 2 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.</p> <p>3. W liczbie punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, o której mowa w ust. 1, i w liczbie punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o której mowa w ust. 2, uwzględnia się odpowiednio punkty ładowania i punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowane wzdłuż sieci bazowej TEN-T.</p>
<b>Art. 6 ust. 8</b>	Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2025 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania CNG, przynajmniej w istniejącej sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów silnikowych napędzanych CNG po całej Unii.	Tak	Art. 32 Art. 43 ust. 2 pkt 3	<p>Art. 32. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad opracowuje plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T, na okres nie krótszy niż 5 lat.</p> <p>2. Plan, o którym mowa w ust. 1, określa liczbę i miejsce położenia ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego, z uwzględnieniem punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), niezbędnych do pokrycia zapotrzebowania na paliwa alternatywne w pojazdach poruszających się po drogach sieci bazowej TEN-T.</p> <p>3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529).</p> <p>4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz podmioty zarządzające miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo budowlane, przekazują stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania tego projektu. Stanowisko zawiera ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów ładowania oraz stacji gazu ziemnego w lokalizacjach wskazanych w planie, o którym mowa w ust. 1.</p>



				<p>5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad publikuje plan, o którym mowa w ust. 1, wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, na stronie internetowej obsługującego go urzędu.</p> <p>Art. 43. ust. 2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:</p> <p>3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);</p>
<b>Art. 6 ust. 9</b>	Państwa członkowskie zapewniają, by punkty tankowania CNG przeznaczone dla pojazdów silnikowych oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 3.4.	Tak	Art. 29	<p>Art. 29. 1. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego,</p> <p>2) rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez UDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,</p> <p>3) wysokość opłat, o których mowa w art. 26 ust. 3 i art. 27 ust. 5, - kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych stacji, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez UDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw energii, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG),</p> <p>2) rodzaje badań technicznych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,</p> <p>3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 28 ust. 5, - kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych punktów, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez TDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.</p>
<b>Art. 6 ust. 10</b>	Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 1025/2012 Unia dąży do opracowania przez właściwe europejskie lub międzynarodowe organizacje normalizacyjne norm, wraz ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi, dotyczących:	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.

	<p>a) punktów tankowania LNG dla transportu morskiego i transportu śródlądowymi drogami wodnymi;</p> <p>b) punktów tankowania LNG i CNG dla pojazdów silnikowych.</p>			
<b>Art. 6 ust. 11</b>	<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu:</p> <p>a) uzupełnienia niniejszego artykułu i załącznika II pkt 3.1, 3.2 i 3.4, tak aby wprowadzić wymóg zgodności infrastruktury, która ma zostać oddana do użytku lub odnowiona, ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normach, które mają zostać opracowane zgodnie z ust. 10 lit. a) i b) niniejszego artykułu, w przypadku gdy odnośne europejskie organizacje normalizacyjne zaleciły tylko jedno rozwiązanie techniczne o specyfikacjach technicznych opisanych w odpowiedniej normie europejskiej, w stosownych przypadkach, zgodnej z odpowiednimi normami międzynarodowymi;</p> <p>b) aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych, które są lub mają zostać określone, w załączniku II pkt 3, w przypadku gdy normy te są zastępowane nowymi ich wersjami przyjętymi przez odpowiednie europejskie lub międzynarodowe organizacje normalizacyjne. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich. Te akty delegowane przewidują okresy przejściowe wynoszące co najmniej 24 miesiące, zanim zawarte w nich specyfikacje techniczne lub ich zmienione wersje staną się wiążące dla infrastruktury, która ma być oddawana do użytku lub odnawiana.</p>	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 6 ust. 12</b>	<p>W przypadku braku normy zawierającej szczegółowe specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania LNG dla transportu morskiego i transportu śródlądowymi drogami wodnymi, o</p>	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.

	<p>których mowa w ust. 10 lit. a), w szczególności w przypadku braku specyfikacji dotyczących bunkrowania LNG, Komisja, biorąc pod uwagę bieżące prace IMO, CCNR, Komisji Dunaju i innych odnośnych forów międzynarodowych, jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8, aby określić:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wymogi dotyczące urządzeń służących do transferu bunkrowego LNG w transporcie morskim i transporcie śródlądowymi drogami wodnymi,</li> <li>- wymogi dotyczące aspektów bezpieczeństwa magazynowania na brzegu i procedury bunkrowania LNG w transporcie morskim i transporcie śródlądowymi drogami wodnymi.</li> </ul> <p>Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z odnośnymi grupami ekspertów w dziedzinie transportu morskiego i transportu śródlądowymi drogami wodnymi, w tym ekspertów z organów krajowych odpowiedzialnych za transport morski i transport śródlądowymi drogami wodnymi.</p>			
<b>Art. 7 ust. 1</b>	<p>Bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/30/WE państwa członkowskie zapewniają udostępnienie właściwych, spójnych i jasnych informacji dotyczących pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania. Informacje takie muszą być dostępne w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, w punktach tankowania paliwa i punktach ładowania, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi na ich terytorium. Niniejszy wymóg ma zastosowanie do wszystkich pojazdów silnikowych i ich instrukcji obsługi w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostały wprowadzone na rynek po dniu 18 listopada 2016 r.</p>	Tak	Art. 41 ust. 2-6	<p>Art. 41. ust. 2. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania i operator stacji gazu ziemnego oznaczają odpowiednio ogólnodostępną stację ładowania lub stację gazu ziemnego w sposób jednoznacznie wskazujący na możliwość ładowania lub tankowania pojazdu gazem ziemnym.</p> <p>3. Jeżeli na stacji paliw płynnych w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, pojazdy samochodowe mogą być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi, właściciel tej stacji umieszcza na tej stacji porównanie cen jednostkowych oferowanych na niej paliw.</p> <p>4. Informacje, o których mowa w ust. 1-3, umieszcza się w widocznym i dostępnym miejscu.</p> <p>5. Kontrolę wykonania obowiązków informacyjnych, o których mowa w ust. 1-4, przeprowadza Inspekcja Handlowa.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób:</p> <p>1) oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu</p>

				<p>samochodowego,</p> <p>2) formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym,</p> <p>3) porównywania cen paliw alternatywnych z cenami benzyny silnikowej oraz oleju napędowego</p> <p>- biorąc pod uwagę konieczność udzielania użytkownikom pojazdów samochodowych kompletnych informacji w zakresie paliw alternatywnych oraz zapewnienia przejrzystości danych porównywanych cen paliw.</p>
<b>Art. 7 ust. 2</b>	<p>Dostarczanie informacji, o których mowa w ust. 1, oparte jest na przepisach dotyczących etykietowania w odniesieniu do zgodności paliw z normami europejskich organizacji normalizacyjnych określającymi specyfikacje techniczne paliw. W przypadku gdy te normy przewidują informacje w formie graficznej, w tym kody barwne, taka forma graficzna musi być prosta i łatwa do zrozumienia i jest umieszczana w sposób wyraźnie widoczny:</p> <p>a) na odpowiednich dystrybutorach i ich pistoletach we wszystkich punktach tankowania paliwa, od dnia, w którym paliwa zostaną wprowadzone na rynek;</p> <p>b) na wszystkich korkach wlewu paliwa pojazdów silnikowych, dla których zaleca się to paliwo i które mogą używać tego paliwa, lub w bezpośrednim pobliżu tych korków, a także w instrukcji użytkownika pojazdów silnikowych, w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostają wprowadzone na rynek po dniu 18 listopada 2016 r.</p>	Tak	Art. 41 ust. 1	<p>Informacja o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego jest umieszczana:</p> <p>1) w instrukcji obsługi tego pojazdu – przez producenta pojazdu samochodowego;</p> <p>2) na korkach wlewu paliwa lub gniazdach pojazdowych lub w pobliżu tych korków lub tych gniazd – przez producenta pojazdu samochodowego;</p> <p>3) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych – przez właściciela tej placówki. .</p>
<b>Art. 7 ust. 3</b>	<p>W odpowiednich przypadkach, w szczególności w przypadku gazu ziemnego i wodoru, przy cenach paliw podawanych na stacji paliw do celów informacyjnych podaje się porównanie odnośnych cen jednostkowych. Przedstawianie tych informacji nie może wprowadzać użytkownika w błąd ani być mylące.</p> <p>Aby zwiększać świadomość konsumentów i zapewnić przejrzystość cen paliw konsekwentnie w całej Unii, Komisja jest uprawniona do przyjmowania, w drodze aktów wykonawczych, wspólnej metodyki</p>	Tak	Art. 41 ust. 3	<p>Jeżeli na stacji paliw płynnych w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, pojazdy samochodowe mogą być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi, właściciel tej stacji umieszcza na tej stacji porównanie cen jednostkowych oferowanych na niej paliw.</p>

	porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych.			
<b>Art. 7 ust. 4</b>	Jeżeli normy europejskich organizacji normalizacyjnych określające specyfikacje techniczne paliwa nie zawierają przepisów w sprawie etykietowania do celów zgodności z danymi normami, jeżeli przepisy w sprawie etykietowania nie dotyczą informacji w formie graficznej, w tym kodów barwnych, lub jeżeli przepisy w sprawie etykietowania nie są odpowiednie do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, Komisja może - do celów jednolitego wykonywania ust. 1 i 2 - upoważnić europejskie organizacje normalizacyjne do opracowania specyfikacji etykietowania zgodności lub przyjąć akty wykonawcze określające formę graficzną, w tym kody barwne, dotyczące zgodności w odniesieniu do paliw, które wprowadzono na rynek Unii i które osiągnęły udział w wysokości 1 % w łącznym wolumenie sprzedaży, w ocenie Komisji, w więcej niż jednym państwie członkowskim.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 7 ust. 5</b>	Jeżeli dokonuje się aktualizacji przepisów w sprawie etykietowania zawartych w odpowiednich normach europejskich organizacji normalizacyjnych, jeżeli przyjmuje się akty wykonawcze odnoszące się do tego etykietowania lub, w razie konieczności, jeżeli opracowuje się nowe normy europejskich organizacji normalizacyjnych dla paliw alternatywnych, odnośne wymogi dotyczące etykietowania mają zastosowanie do wszystkich punktów tankowania paliwa i punktów ładowania oraz do wszystkich pojazdów silnikowych zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich 24 miesiące po ich zaktualizowaniu lub przyjęciu.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 7 ust. 6</b>	Akty wykonawcze, o których mowa w niniejszym artykule, przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.

<p><b>Art. 7 ust. 7</b></p>	<p>Państwa członkowskie zapewniają, by - w miarę dostępności - do danych dotyczących położenia geograficznego publicznie dostępnych punktów ładowania i punktów tankowania paliwa dla paliw alternatywnych objętych niniejszą dyrektywą wszyscy użytkownicy mieli otwarty i niedyskryminacyjny dostęp. W odniesieniu do punktów ładowania, w miarę dostępności, dane mogą obejmować informacje o ich dyspozycyjności w czasie rzeczywistym, a także informacje dotyczące ładowania, w czasie rzeczywistym i historyczne.</p>	<p>Tak</p>	<p>Art. 42</p>	<p>1. Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zwana dalej „rejestrem”, jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów.</p> <p>2. Rejestr prowadzi Prezes UDT przy użyciu systemu teleinformatycznego.</p> <p>3. Rejestr zawiera informacje o:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) współrzędnych stacji gazu ziemnego, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych;</li> <li>2) współrzędnych ogólnodostępnych stacji ładowania, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych;</li> <li>3) aktualnych cenach paliw alternatywnych w miejscach wskazanych w pkt 1 i 2;</li> <li>4) dostępności punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.</li> </ol> <p>4. W systemie teleinformatycznym, o którym mowa w ust. 2, udostępnia się:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) usługi elektroniczne pozwalające na: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) zgłoszenie do rejestru oraz aktualizację danych, dotyczących punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania, przy użyciu formularza elektronicznego,</li> <li>b) przesyłanie aktualnej informacji o dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania i aktualnych cenach paliw alternatywnych, przy użyciu udostępnionej usługi sieciowej;</li> </ol> </li> <li>2) interaktywną mapę zawierającą informacje, o których mowa w ust. 3.</li> </ol> <p>5. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operator stacji gazu ziemnego są obowiązani do dokonania zgłoszenia do rejestru, przy użyciu formularza elektronicznego, o którym mowa w ust. 4 pkt 1 lit. a, danych dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) oznaczenia firmy operatora ogólnodostępnej stacji ładowania lub operatora stacji gazu ziemnego, adres jego siedziby oraz jego dane teleadresowe,</li> <li>2) określenia rodzaju infrastruktury obsługiwanej przez operatora,</li> <li>3) współrzędnych stacji gazu ziemnego lub ogólnodostępnej stacji</li> </ol>
---------------------------------	--	------------	----------------	---

				<p>ładowania, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2 - najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania lub usług tankowania gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych.</p> <p>6. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania jest obowiązany do przekazywania, za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, informacje o:</p> <p>1) dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania – natychmiast po zmianie stanu dostępności tego punktu, w czasie wynikającym ze sposobu działania usługi sieciowej;</p> <p>2) aktualnych cenach usług ładowania – w ciągu godziny od zmiany tej ceny.</p> <p>7. Operator stacji gazu ziemnego przekazuje informacje o aktualnych cenach gazu ziemnego, za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, w ciągu godziny od zmiany tej ceny.</p> <p>8. Dane prezentowane na mapie, o której mowa w ust. 4 pkt 2, są aktualizowane w zakresie danych, o których mowa:</p> <p>1) w ust. 3 pkt 3 – w ciągu godziny od zmiany ceny;</p> <p>2) w ust. 3 pkt 4 – natychmiast po zmianie stanu dostępności, w czasie wynikającym ze sposobu działania usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b.</p> <p>9. Szczegółowa specyfikacja usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, zdefiniowana językiem opisu usług sieciowych WSDL, jest udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej UDT.</p> <p>10. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 2, umożliwia udostępnianie zgromadzonych w nim informacji, o których mowa w ust. 3, każdemu podmiotowi zainteresowanemu ich przetwarzaniem w celu udostępnienia na mapie.</p> <p>11. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wzór zgłoszenia, o którym mowa w ust. 5, kierując się koniecznością ujednoczenia formy i sposobu przekazywania informacji zawartych w zgłoszeniu.</p>
<b>Art. 8 ust. 1</b>	Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.

<b>Art. 8 ust. 2</b>	Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4, 5 i 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 17 listopada 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed zakończeniem każdego okresu.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 8 ust. 3</b>	Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4, 5 i 6, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 8 ust. 4</b>	Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 8 ust. 5</b>	Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4, 5 i 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o trzy miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 9 ust. 1</b>	Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.



<b>Art. 9 ust. 2</b>	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 9 ust. 3</b>	W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 10 ust. 1</b>	Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji sprawozdanie z wykonywania swoich krajowych ram polityki do dnia 18 listopada 2019 r., a po tym terminie co trzy lata. Sprawozdania te obejmują informacje wymienione w załączniku I i, w odpowiednich przypadkach, zawierają właściwe uzasadnienie stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w art. 3 ust. 1.	Tak	Art. 38 Art. 44 ust. 1 pkt 4	Art. 38. Podmioty, o których mowa w art. 34-36, do dnia 31 stycznia każdego roku, przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.  Art. 44. 1. Minister właściwy do spraw energii: 4) przekazuje Komisji Europejskiej zatwierdzone przez Radę Ministrów sprawozdanie, o którym mowa w pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada trzeciego roku objętego sprawozdaniem.
<b>Art. 10 ust. 2</b>	Do dnia 18 listopada 2017 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny krajowych ram polityki i ich spójności na szczeblu Unii, w tym ocenę stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w art. 3 ust. 1.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 10 ust. 3</b>	Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy co trzy lata, począwszy od dnia 18 listopada 2020 r. Sprawozdanie Komisji zawiera następujące elementy: - ocenę działań podjętych przez państwa członkowskie, - ocenę wpływu niniejszej dyrektywy na rozwój rynku w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych oraz jej wpływu na rynek paliw	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.

	<p>alternatywnych dla transportu, a także jej oddziaływania na gospodarkę i środowisko,</p> <p>- informacje o postępie technicznym i rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i właściwej infrastruktury objętej niniejszą dyrektywą oraz wszelkich innych paliw alternatywnych.</p> <p>Komisja może przedstawić przykłady najlepszych praktyk i odpowiednie zalecenia.</p> <p>Sprawozdanie Komisji zawiera również ocenę wymogów i terminów określonych w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do rozbudowy infrastruktury oraz wdrożenia specyfikacji, uwzględniając rozwój techniczny, gospodarczy i rynkowy danych paliw alternatywnych, wraz, w stosownym przypadku, z wnioskiem ustawodawczym.</p>			
<b>Art. 10 ust. 4</b>	Komisja przyjmuje wytyczne dotyczące zgłaszania przez państwa członkowskie elementów wymienionych w załączniku I.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 10 ust. 5</b>	Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja dokona przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy i w odpowiednich przypadkach przedstawi wniosek w sprawie jej zmian poprzez określenie nowych wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych wchodzącej w zakres stosowania niniejszej dyrektywy.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.
<b>Art. 10 ust. 6</b>	Do dnia 31 grudnia 2018 r. Komisja - jeżeli uzna to za stosowne - przyjmuje plan działania dotyczący realizacji strategii określonej w komunikacie zatytułowanym "Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych" w celu doprowadzenia do jak najpowszechniejszego stosowania paliw alternatywnych w transporcie, przy jednoczesnym zapewnieniu neutralności technologicznej, i w celu promowania zrównoważonej mobilności elektrycznej w całej Unii. W tym celu Komisja może wziąć pod uwagę potrzeby	Nie		Przepis nie wymaga implementacji. Przepis skierowany do Komisji Europejskiej.

	i rozwój poszczególnych rynków w państwach członkowskich.			
<b>Art. 11 ust. 1</b>	Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 18 listopada 2016 r. Państwa członkowskie niezwłocznie informują o nich Komisję.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 11 ust. 2</b>	Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 11 ust. 3</b>	Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 12</b>	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.
<b>Art. 13</b>	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	Nie		Przepis nie wymaga implementacji.

	Załącznik 1	Nie	Art. 44 ust. 2	<p>2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, zawiera, w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) omówienie poziomu realizacji celów, o których mowa w art. 43 ust. 2 pkt 2 i 3, oraz informacje o działaniach podjętych dla ich realizacji;</li> <li>2) informacje o zastosowanych bezpośrednich instrumentach wsparcia, w szczególności o instrumentach podatkowych oraz zachętach niefinansowych do nabywania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub budowy infrastruktury tych paliw;</li> <li>3) informacje o polityce stosowanej w zakresie zamówień publicznych w celu wspierania wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie;</li> <li>4) ocenę konieczności instalacji punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych należących do sieci bazowej TEN-T;</li> <li>5) informacje o procedurach i przepisach związanych z ułatwieniem obrotu paliwami alternatywnymi w transporcie;</li> <li>6) informacje o rocznej wielkości środków publicznych przeznaczonych na: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) rozwój infrastruktury paliw alternatywnych,</li> <li>b) wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami alternatywnymi,</li> <li>c) wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i projektów pilotażowych związanych z paliwami alternatywnymi - w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje środków transportu;</li> </ol> </li> <li>7) informacje o przewidywanej liczbie zarejestrowanych na terenie kraju pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi w latach 2020, 2025 oraz 2030.</li> </ol>
--	-------------	-----	-------------------	--

**Odwrócona tabela zgodności - projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (nr w Wykazie Prac Legislacyjnych UC89)**

Jednostka red.	Treść przepisu	Uzasadnienie
<b>Art. 2 pkt 1</b>	autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, 1926 i ...), wykorzystujący do napędu energią elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2017 r. poz. 286, 1566 i 1999) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 2</b>	bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) – napełnianie zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 3</b>	infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 4</b>	jednostka pływająca – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128) oraz statek morski w rozumieniu art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks Morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66), mogące wykorzystywać do napędu paliwa alternatywne;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 5</b>	ładowanie – pobór energii elektrycznej przez pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny, pojazd silnikowy niebędący pojazdem elektrycznym, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, na potrzeby napędu tego	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu

	pojazdu;	niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 7</b>	operator ogólnodostępnej stacji ładowania – podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty ogólnodostępnej stacji ładowania;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. pkt 8</b>	operator stacji gazu ziemnego – podmiot świadczący usługę tankowania gazu ziemnego w postaci sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzący z biometanu;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 9</b>	operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego – operator systemu dystrybucyjnego, o którym mowa w art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387, 1566 i ...), zajmujący się dystrybucją energii elektrycznej;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 10</b>	operator systemu dystrybucyjnego gazowego – operator systemu dystrybucyjnego, o którym mowa w art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zajmujący się dystrybucją paliw gazowych;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 14</b>	pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 23</b>	sieć bazowa TEN-T – bazowa transeuropejska sieć transportowa, o której mowa	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest

	w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm. ));	związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 24</b>	skroplony gaz ziemny (LNG) – skroplony gaz ziemny, o którym mowa w art. 2 pkt 7a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1928 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 624);	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 25</b>	sprężony gaz ziemny (CNG) – sprężony gaz ziemny, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 27</b>	a ładowania: urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy - wyposażona w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 2 pkt 28</b>	tankowanie gazu ziemnego – napełnianie zbiorników pojazdów samochodowych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, służącym do napędu tych pojazdów.	Wprowadzenie przedmiotowej definicji nie jest związane bezpośrednio z transpozycją przepisów dyrektywy ale wspiera osiągnięcie celów dyrektywy, jakimi są m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego i infrastruktury paliw alternatywnych.
<b>Art. 3</b>	1. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania: 1) zapewnia, aby:	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.

	<p>a) w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania,</p> <p>b) ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania techniczne, o których mowa w art. 13 oraz przepisach wydanych odpowiednio na podstawie art. 17 i art. 19;</p> <p>2) zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania;</p> <p>3) zapewnia bezpieczną eksploatację ogólnodostępnej stacji ładowania;</p> <p>4) wyposaża:</p> <p>a) ogólnodostępną stację ładowania w oprogramowanie pozwalające na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podłączenie i ładowanie pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego,</li> <li>- przekazywanie danych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych o dostępności punktu ładowania i cenie za usługę ładowania,</li> </ul> <p>b) każdy punkt ładowania zainstalowany w ogólnodostępnej stacji ładowania, którą zarządza, w układ pomiarowo-rozliczeniowy umożliwiający minutowy pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego układu do układu pomiarowo-rozliczeniowego tej stacji ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego;</p> <p>5) zawiera umowę o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz świadczenia usług ładowania;</p> <p>6) przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, dostawcy usług ładowania i sprzedawcy energii elektrycznej, który zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej z dostawcą usług ładowania prowadzącym działalność na tej stacji, dane dotyczące ilości zużytej energii elektrycznej odrębnie na świadczenia usług ładowania oraz na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;</p> <p>7) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;</p> <p>8) rozlicza straty energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji ładowania;</p> <p>9) udostępnia w ogólnodostępnej stacji ładowania informacje dotyczące</p>	
--	---	--



	<p>zasad korzystania z tej stacji oraz instrukcję jej obsługi;</p> <p>10) zapewnia dostawcom usług ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;</p> <p>11) uzgadnia z organem zarządzającym ruchem na drogach liczbę możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania w przypadkach, o których mowa w art. 12b ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920, 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 191 i 1089).</p> <p>2. Dostawca usługi ładowania:</p> <p>1) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej ze sprzedawcą energii elektrycznej umowę sprzedaży energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;</p> <p>2) świadczy usługę ładowania obejmującą ładowanie oraz zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania, na potrzeby ładowania ,</p> <p>3) udostępnia, na swojej stronie internetowej, informacje o cenie usługi ładowania i warunkach jej świadczenia.</p>	
<b>Art. 9</b>	<p>1. Dostawca usługi ładowania wskazuje operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania sprzedawcę energii elektrycznej, z którym zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej, najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania, oraz informuje operatora ogólnodostępnej stacji ładowania o każdorazowej zmianie tego sprzedawcy.</p> <p>2. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego informację o zmianie przez dostawcę usług ładowania sprzedawcy energii elektrycznej, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.</p> <p>3. Przepis art. 4j ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne stosuje się odpowiednio.</p>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.
<b>Art. 10</b>	<p>1. Jeżeli w pojeździe elektrycznym lub pojeździe hybrydowym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy, który umożliwia komunikację z systemem teleinformatycznym ogólnodostępnej stacji ładowania oraz przekazanie do tego systemu informacji o warunkach, na jakich użytkownik tego pojazdu dokonuje zakupu energii elektrycznej na podstawie zawartej przez siebie umowy sprzedaży energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia</p>	W związku z rozwojem technologii oraz powstającymi systemami inteligentnego opomiarowania pojawia się możliwość dokonywania ładowania pojazdu w różnych lokalizacjach (ogólnodostępne punkty ładowania, punkty ładowania zainstalowane w miejscach

	<p>1997 r. – Prawo energetyczne, dostawca usług ładowania zapewnia użytkownikowi tego pojazdu możliwość zapłaty za energię elektryczną pobraną do ładowania pojazdu na warunkach określonych w tej umowie sprzedaży.</p> <p>2. Jeżeli w pojeździe elektrycznym lub pojeździe hybrydowym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy, który umożliwia komunikację z układem pomiarowo-rozliczeniowym służącym do pomiaru energii elektrycznej pobranej przez użytkownika pojazdu w budynku mieszkalnym jednorodzinny albo lokalu mieszkalnym znajdującym się w budynku mieszkalnym wielorodzinnym, do którego posiada on tytuł prawny, sprzedawca energii elektrycznej uwzględnia pobraną podczas ładowania energię elektryczną w fakturze za energię elektryczną użytkownika tego pojazdu.</p>	<p>pracy etc.). Projektowany artykułu odnosi się do sytuacji, w której pojeździe elektrycznym zostanie zainstalowany układ pomiarowo-rozliczeniowy będący w stanie ewidencjonować ilość energii elektrycznej pobranej przez użytkownika.</p>
<b>Art. 11</b>	<p>Budowa i utrzymanie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz przedsięwzięcia niezbędne do przyłączania do sieci punktów ładowania stanowiących element tej infrastruktury, polegające w szczególności na modernizacji, rozbudowie albo budowie sieci, są celem publicznym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147, z późn. zm.)).</p>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.</p>
<b>Art. 20</b>	<p>1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego, który sporządza i uzgadnia z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki, zwanym dalej „Prezesem URE”, plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, opracowuje program budowy stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do przyłączenia tych stacji.</p> <p>2. Program, o którym mowa w ust. 1, stanowi wyodrębnioną część planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.</p> <p>3. W programie, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego uwzględnia każdą gminę położoną na obszarze jego działania, która spełnia łącznie następujące kryteria:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) liczba jej mieszkańców wynosi co najmniej 100 000, oraz</li> <li>2) zostało w niej zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów</li> </ol>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.</p>

	<p>samochodowych, oraz</p> <p>3) na 1000 mieszkańców tej gminy przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.</p> <p>4. Program, o którym mowa w ust. 1, określa:</p> <p>1) liczbę planowanych stacji gazu ziemnego;</p> <p>2) parametry techniczne oraz lokalizacje stacji gazu ziemnego planowanych do przyłączenia do sieci;</p> <p>3) informację o dostępnych zdolnościach technicznych sieci gazowych, do których mają zostać przyłączone stacje gazu ziemnego;</p> <p>4) informację o mocy przyłączeniowej dostępnej w punkcie wyjścia.</p>	
<b>Art. 21</b>	<p>1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego:</p> <p>1) buduje stację gazu ziemnego zgodnie z programem, o którym mowa w art. 20, w tym punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);</p> <p>2) dokonuje napraw i modernizacji stacji gazu ziemnego.</p> <p>2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego koszty budowy, napraw i modernizacji stacji gazu ziemnego, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem kosztów, o których mowa w art. 23 pkt 4, są zaliczane do kosztów uzasadnionych jego działalności w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.</p>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.
<b>Art. 22</b>	<p>1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłania operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu i zawiera z nim umowę na świadczenie usług tankowania i prowadzenie stacji gazu ziemnego. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2016 r. poz. 1920) stosuje się odpowiednio.</p> <p>2. W przypadku braku możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego zgodnie z ust. 1, funkcję operatora stacji gazu ziemnego pełni przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.</p>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.
<b>Art. 23</b>	<p>Operator stacji gazu ziemnego:</p> <p>1) odpowiada za stan techniczny i bezpieczną eksploatację stacji gazu ziemnego;</p> <p>2) zapewnia przeprowadzenie badań technicznych stacji gazu ziemnego, o</p>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.

	<p>których mowa w art. 27;</p> <p>3) prowadzi stację gazu ziemnego zgodnie z umową, o której mowa w art. 22 ust. 1;</p> <p>4) pokrywa koszty napraw i remontów wynikających z eksploatacji stacji gazu ziemnego prowadzonej w sposób niezgodny z warunkami umowy, o której mowa w art. 22 ust. 1;</p> <p>5) świadczy usługę tankowania sprężonym gazem ziemnym (CNG).</p>	
<b>Art. 25</b>	<p>Stacje gazu ziemnego oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) są budowane, eksploatowane, naprawiane i modernizowane w sposób zgodny z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 29 oraz warunkami tankowania pojazdów i bunkrowania jednostek pływających, zapewniającymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) bezpieczeństwo użytkowników;</li> <li>2) prawidłowe funkcjonowanie sieci gazowej;</li> <li>3) bezpieczeństwo pożarowe;</li> <li>4) dostęp dla osób niepełnosprawnych;</li> <li>5) właściwy stan techniczny wykorzystywanej infrastruktury.</li> </ol>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.
<b>Art. 27</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stacje gazu ziemnego, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.</li> <li>2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji stacji gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji.</li> <li>3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek operatora stacji gazu ziemnego.</li> <li>4. Prezes UDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji stacji gazu ziemnego w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez stację gazu ziemnego wymagań określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1.</li> <li>5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód UDT.</li> </ol>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.
<b>Art. 28</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w zakresie jego bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlega badaniom technicznym przeprowadzanym przez TDT.</li> </ol>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.

	<p>2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu.</p> <p>3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu eksploatującego punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).</p> <p>4. Dyrektor TDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji punktu bunkrowania w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez ten punkt wymagań technicznych określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2.</p> <p>5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód TDT.</p>	
<p><b>Art. 34</b></p>	<p>1. Naczelne i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanej w obsługującym je urządzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób, był równy lub wyższy 50 % liczby użytkowanych pojazdów.</p> <p>2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ministra właściwego do spraw zagranicznych w zakresie pojazdów wykorzystywanych w placówkach zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. o służbie zagranicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 161 i 476);</li> <li>2) Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Komendanta Głównego Policji, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Straży Granicznej i Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;</li> <li>3) Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie pojazdów używanych do celów specjalnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;</li> <li>4) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie pojazdów innych niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób;</li> <li>5) Biura Ochrony Rządu.</li> </ol>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.</p>

<p><b>Art. 35</b></p>	<p>1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych w użytkowanej w obsługującym ją urzędzie flocie pojazdów był równy lub wyższy niż 30 % liczby użytkowanych pojazdów.</p> <p>2. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000:</p> <p>1) wykonuje zadanie publiczne, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, przy wykorzystaniu co najmniej 30 % pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub</p> <p>2) zleca wykonywanie zadania publicznego, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej 30 % floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.</p>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.</p>
<p><b>Art. 36</b></p>	<p>1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50000, świadczy lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r. poz. 60 i 730) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanej na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30 %.</p> <p>2. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym podmiotowi, którego udział jednostek pływających wykorzystujących do napędu wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, we flocie użytkowanej na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.</p>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.</p>
<p><b>Art. 37</b></p>	<p>1. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, sporządza, co 36 miesięcy, analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych</p>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.</p>

	<p>środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.</p> <p>2. Analiza, o której mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) analizę finansowo-ekonomiczną;</li> <li>2) oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi;</li> <li>3) analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.</li> </ol> <p>3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu analizy, o której mowa w ust. 1, na zasadach określonych w dziale III w rozdziałach 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, 1566 i 1999).</p> <p>4. Analiza, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie po jej sporządzeniu, jest przekazywana ministrowi właściwemu do spraw energii, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki i ministrowi właściwemu do spraw środowiska.</p> <p>5. Jeżeli wyniki analizy, o której mowa w ust. 2 pkt 3, wskazują na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych.</p>	
<p><b>Art. 39</b></p>	<p>1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu, na obszarze zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją budynków użyteczności publicznej, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) elektryczne;</li> <li>2) napędzane wodorem;</li> <li>3) napędzane gazem ziemnym.</li> </ol> <p>2. Posiadacz pojazdu napędzanego gazem ziemnym może skorzystać z</p>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.</p>

	<p>wyłączenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, jeżeli zapewni oznakowanie tego pojazdu na jego przedniej szybie zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Oznakowanie to wydaje posiadaczowi pojazdu wójt, burmistrz albo prezydent miasta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania albo siedziby posiadacza pojazdu.</p> <p>3. Od ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, są zwolnione:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pojazdy: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych,</li> <li>b) użytkowane we flocie obsługującej Kancelarię Prezesa Rady Ministrów,</li> <li>c) zarządów dróg i realizujące zadania na rzecz zarządców dróg,</li> <li>d) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczypospolita Polska jest stroną, tak stanowi,</li> <li>e) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu;</li> </ol> </li> <li>2) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego;</li> <li>3) autobusy zeroemisyjne;</li> <li>4) autobusy szkolne.</li> </ol> <p>4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić wyłączenia od ograniczenia wjazdu do tej strefy inne, niż określone w ust. 3.</p> <p>5. Za wjazd do strefy czystego transportu użytkownicy pojazdów samochodowych innych, niż wskazane w ust. 1, 3 i 4 ponoszą opłaty.</p> <p>6. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu stanowi dochód gminy.</p> <p>7. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie może być wyższa niż 30 zł dziennie;</li> <li>2) może mieć formę opłaty abonamentowej lub zryczałtowanej.</li> </ol>	
--	--	--



	<p>8. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.</p> <p>9. Granice obszaru strefy czystego transportu oznacza się znakami drogowymi.</p>	
<b>Art. 40</b>	<p>1. Strefę czystego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy.</p> <p>2. Uchwała, o której mowa w ust. 1, określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) granice obszaru objętego strefą czystego transportu;</li> <li>2) sposób organizacji ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu;</li> <li>3) wysokość, formę i sposób pobierania opłaty za wjazd do strefy czystego transportu;</li> <li>4) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu.</li> </ol> <p>3. Uchwała, o której mowa w ust. 1, stanowi akt prawa miejscowego.</p>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.
<b>Art. 45</b>	<p>1. Karze pieniężnej podlega przedsiębiorca, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie przestrzega obowiązku zapewnienia dostawcom usługi ładowania dostępu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 10;</li> <li>2) uzależnia świadczenie usługi ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub elektrycznego hybrydowego umowy w formie pisemnej lub elektronicznej;</li> <li>3) nie zapewnia w ogólnodostępnej stacji ładowania wykorzystania energii elektrycznej w sposób wskazany w art. 8;</li> <li>4) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 16 ust. 1 lub art. 27 ust. 1, lub eksploatuje ogólnodostępne stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego lub stacje gazu ziemnego wbrew decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa w art. 16 ust. 4 i art. 27 ust. 4;</li> <li>5) nie przestrzega wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 lub art. 29 ust. 1;</li> <li>6) nie przestrzega wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19, oraz art. 29 ust. 2;</li> <li>7) nie opracowuje programu, o którym mowa w art. 20 ust. 1;</li> <li>8) nie buduje stacji gazu ziemnego zgodnie z art. 21 ust. 1;</li> <li>9) nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 24;</li> <li>10) nie przestrzega obowiązków informacyjnych, o których mowa w art. 41</li> </ol>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE, nie transponują one przepisów dyrektywy. Ewentualny brak tych przepisów mógłby wpłynąć na nieprawidłową implementację dyrektywy 2014/94/UE.

	<p>ust. 1-4;  11) nie wykonuje obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5.  2. Wysokość kary w przypadkach określonych w ust. 1:  1) w pkt 1 wynosi od 5000 zł do 150000 zł;  2) w pkt 2 wynosi od 1000 zł do 50000 zł;  3) w pkt 3 wynosi od 5000 zł do 50000 zł;  4) w pkt 4-6 wynosi od 1000 zł do 10000 zł;  5) w pkt 7 wynosi od 5000 zł do 500000 zł;  6) w pkt 8 wynosi od 10000 zł do 2000000 zł;  7) w pkt 9 wynosi 50000 zł do 1000000 zł;  8) w pkt 10 wynosi od 500 zł do 2000 zł;  9) w pkt 11 wynosi od 500 zł do 10000 zł.  3. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 15% przychodu ukaranego przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku podatkowym.</p>	
<p><b>Art. 46</b></p>	<p>1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 45 ust. 1:  1) pkt 1-3, 7 i 8 – wymierza Prezes URE;  2) pkt 4, 5 i 11 – wymierza Prezes UDT;  3) pkt 6 – wymierza Dyrektor TDT;  4) pkt 9 – wymierza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskigo;  5) pkt 10 – wymierza wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej.  2. Prezes URE wymierza kary, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 1-3, 7 i 8, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów. Karę pieniężną uiszcza się w terminie 14 dni od dnia gdy decyzja o jej nałożeniu stała się prawomocna.  3. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 10, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.  4. Dyrektor urzędu morskigo wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 9, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.  5. Prezes UDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4, 5 i 11, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw</p>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE, nie transponują one przepisów dyrektywy. Ewentualny brak tych przepisów mógłby wpłynąć na nieprawidłową implementację dyrektywy 2014/94/UE.</p>

	<p>energii.</p> <p>6. Dyrektor TDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 6, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.</p>	
<b>Art. 47</b>	<p>Należności pieniężne z tytułu kar, o których mowa w art. 46:</p> <p>1) ust. 2-4 – stanowią dochód budżetu państwa;</p> <p>2) ust. 5 – stanowią przychód UDT;</p> <p>3) ust. 6 – stanowią przychód TDT.</p>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE, nie transponują one przepisów dyrektywy. Ewentualny brak tych przepisów mógłby wpłynąć na nieprawidłową implementację dyrektywy 2014/94/UE.</p>
<b>Art. 48</b>	<p>W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, 1485, 1634 i 1707 oraz 2017 r. poz. 966 i 1941) po art. 96b dodaje się art. 96c w brzmieniu:</p> <p>„Art. 96c. Kto nie przestrzega ograniczeń w dostępie do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 500 złotych.”.</p>	<p>Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.</p>
<b>Art. 54</b>	<p>W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) art. 3:</p> <p>a) w pkt 5 część wspólna otrzymuje brzmienie:</p> <p>„- z wyłączeniem sprzedaży tych paliw lub energii oraz sprężania gazu w stacji gazu ziemnego i dostarczania energii elektrycznej w ogólnodostępnej stacji ładowania do zainstalowanych w niej punktów ładowania w rozumieniu ustawy z dnia .... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...);”;</p> <p>b) pkt 6a otrzymuje brzmienie:</p> <p>„6a) sprzedaż - bezpośrednią 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;”;</p> <p>c) po pkt 10j dodaje się pkt 10k-10n w brzmieniu:</p> <p>„10k) magazyn energii – instalację służącą do przechowywania energii, przyłączoną do sieci, mający zdolność do dostawy energii elektrycznej do sieci;</p>	<p>Proponuje się wprowadzenie definicji instalacji zarządzania popytem. Wprowadzenie takiego pojęcia ma spowodować możliwość wykorzystania instalacji zarządzania popytem (w szczególności magazynów energii elektrycznej bądź punkt ładowania) do bilansowania systemów elektroenergetycznych. Instalacje zarządzania popytem mają umożliwić nie tylko odbiór energii elektrycznej z sieci ale również możliwość oddawania energii elektrycznej do sieci. Ustawa przewiduje możliwość przyznania korzyści przyłączanym do sieci instalacjom zarządzania popytem, w tym inteligentnym punktom ładowania.</p>

	<p>10l) stacja gazu ziemnego – stację gazu ziemnego w rozumieniu art. 2 pkt 26 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;</p> <p>10m) ogólnodostępna stacja ładowania – ogólnodostępną stację ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 6 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;</p> <p>10n) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”</p> <p>d) po pkt 11h dodaje się pkt 11i w brzmieniu:  „11i) instalacja zarządzania popytem – instalację odbiorcy końcowego, której urządzenia umożliwiają zmianę profilu poboru energii elektrycznej na żądanie operatora systemu dystrybucyjnego, operatora systemu przesyłowego lub operatora systemu połączonego, na którą może składać się w szczególności magazyn energii, instalacja wytwórcza niewspółpracująca bezpośrednio z siecią lub punkt ładowania, o którym mowa w art. 2 pkt 17 ustawy z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”</p> <p>e) pkt 13a otrzymuje brzmienie:  „13a) odbiorca końcowy – odbiorcę dokonującego zakupu paliw lub energii na własny użytek; do własnego użytku nie zalicza się energii elektrycznej zakupionej w celu jej zużycia na potrzeby wytwarzania, przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej oraz paliw gazowych zakupionych w celu ich zużycia na potrzeby przesyłania, dystrybucji, magazynowania paliw gazowych, skraplania gazu ziemnego lub regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego;”</p> <p>f) w pkt 58 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 59 w brzmieniu:  „59) magazynowanie energii – świadczenie usług przechowywania energii w magazynie energii.”;</p> <p>2) w art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją paliw lub energii, magazynowaniem energii lub paliw gazowych, w tym skroplonego gazu ziemnego, skraplaniem gazu ziemnego lub regazyfikacją skroplonego gazu ziemnego jest obowiązane utrzymywać zdolność urządzeń, instalacji i sieci do realizacji zaopatrzenia w te paliwa lub energię w sposób ciągły i niezawodny, przy zachowaniu obowiązujących wymagań jakościowych.”;</p>	
--	---	--

	<p>3) po art. 4e1 dodaje się art. 4e2 w brzmieniu: „4e2. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się magazynowaniem energii jest obowiązane zapewniać, na zasadzie równoprawnego traktowania, świadczenie usług magazynowania energii. Świadczenie usług magazynowania energii odbywa się na podstawie umowy o świadczenie tych usług.”;</p> <p>4) w art. 5 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Dostarczanie energii elektrycznej do punktu ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania odbywa się, na podstawie:</p> <p>1) umowy o świadczenie usług dystrybucji tej energii, zawieranej przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia ..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;</p> <p>2) umowy sprzedaży tej energii zawieranej z dostawcą usług ładowania.”;</p> <p>5) w art. 7:</p> <p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Przepis ust. 1 w zakresie przyłączenia do sieci w pierwszej kolejności stosuje się także do infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego.”,</p> <p>b) w ust. 8 w pkt 3 w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu: „4) za przyłączenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz ogólnodostępnych stacji ładowania:</p> <p>a) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV i nie wyższym niż 110 kV opłatę ustala się na podstawie jednej szesnastej rzeczywistych nakładów poniesionych na realizację przyłączenia,</p> <p>b) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV opłatę ustala się w oparciu o stawki opłat zawarte w taryfie, kalkulowane na podstawie jednej szesnastej średniorocznych nakładów inwestycyjnych na budowę odcinków sieci służących do przyłączania tych podmiotów, określonych w planie rozwoju, o którym mowa w art. 16; stawki te mogą być kalkulowane w odniesieniu do wielkości mocy przyłączeniowej, jednostki długości odcinka sieci służącego do przyłączenia lub rodzaju tego odcinka;</p> <p>5) nie pobiera się opłat za przyłączenie do sieci instalacji zarządzania popytem, która spełnia wymagania określone w instrukcji, o której mowa w art.</p>	
--	--	--

	<p>9g, operatora systemu przesyłowego i operatora systemu dystrybucyjnego, do którego sieci instalacja ta jest przyłączona.”;</p> <p>6) w art. 9c w ust. 3 pkt 9 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„9) dostarczanie użytkownikom sieci i operatorom innych systemów elektroenergetycznych, z którymi system jest połączony, informacji o warunkach świadczenia usług dystrybucji energii elektrycznej, w tym korzyściach z tytułu udostępnienia instalacji zarządzania popytem oraz zarządzaniu siecią, niezbędnych do uzyskania dostępu do sieci dystrybucyjnej i korzystania z tej sieci;”;</p> <p>7) w art. 9g w ust. 4 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:</p> <p>„2a) wymagań technicznych dla instalacji zarządzania popytem, w tym dla magazynów energii;”;</p> <p>8) po art. 15f dodaje się art. 15g w brzmieniu:</p> <p>„15g. Minister właściwy do spraw energii jest właściwym organem krajowym odpowiedzialnym za ułatwianie i koordynowanie procesu wydawania pozwoleń i decyzji dla projektów infrastruktury energetycznej będących przedmiotem wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylającym decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz. Urz. UE L 115 z 25.04.2013, str. 39, z późn. zm.)), działającym w trybie współpracy, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. c tego rozporządzenia.”;</p> <p>9) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:</p> <p>„5) politykę rozwoju infrastruktury i rynku paliw alternatywnych w transporcie.”;</p> <p>10) w art. 45:</p> <p>a) w ust. 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:</p> <p>„2a) pokrycie kosztów uzasadnionych działalności gospodarczej przedsiębiorstw energetycznych w zakresie budowy i przyłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania, wykorzystywanych do ładowania pojazdów transportu publicznego, i powiązanych z nimi instalacji magazynowania energii,</p>	
--	---	--

	<p>wraz z uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność w wysokości nie mniejszej niż stopa zwrotu na poziomie 6%,”</p> <p>b) po ust. 1e dodaje się ust. 1f w brzmieniu: „1f. Koszty związane z budową stacji gazu ziemnego, o której mowa w art. 21 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w liczbie, o której mowa w art. 60 ust. 2 tej ustawy i ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w art. 64 ust. 1 tej ustawy, lub punktu ładowania wykorzystywanego do ładowania pojazdów transportu publicznego, przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się dystrybucją paliw gazowych lub energii elektrycznej uwzględnia w kosztach swojej działalności.”</p> <p>c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu: „6a. Taryfy dla energii elektrycznej uwzględniają charakterystykę poboru przez infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego, o której mowa w ustawie z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz konieczność rozwoju zbiorowego transportu publicznego wykorzystującego pojazdy elektryczne. 6b. Taryfy dla energii elektrycznej i paliw gazowych powinny uwzględniać przychody z działalności niezwiązanej z działalnością, o której mowa w art. 44 ust. 1 pkt 1, związane z przychodami odpowiednio ogólnodostępnych stacji ładowania, lub punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o których mowa odpowiednio w art. 64 ust. 1 lub w art. 60 ust. 2 ustawy z dnia...o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;</p> <p>12) w art. 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Minister właściwy do spraw energii, po zasięgnięciu opinii Prezesa URE, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady kształtowania i kalkulacji taryf dla energii elektrycznej oraz szczegółowe zasady rozliczeń w obrocie energią elektryczną, biorąc pod uwagę: politykę energetyczną państwa, zapewnienie pokrycia uzasadnionych kosztów przedsiębiorstw energetycznych, w tym kosztów ich rozwoju, ochronę interesów odbiorców przed nieuzasadnionym poziomem cen i opłat, poprawę efektywności dostarczania i wykorzystywania energii elektrycznej, równoprawne traktowanie odbiorców, eliminowanie subsydiowania skrośnego, przejrzystość cen i stawek opłat oraz potrzebę rozwoju drogowego elektrycznego transportu publicznego.”.</p>	
--	--	--

<p><b>Art. 55</b></p>	<p>W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) po art. 65j dodaje się oddział 6 w brzmieniu:  <b>„ODDZIAŁ 6</b>  <b>Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi</b></p> <p>Art. 65k. Ilekroć w niniejszym oddziale jest mowa o pojeździe autonomicznym należy przez to rozumieć pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem.</p> <p>Art. 65l. 1. Prowadzenie prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych, w szczególności na potrzeby zastosowania pojazdów autonomicznych w transporcie zbiorowym i realizacji innych zadań publicznych, jest możliwe pod warunkiem spełnienia wymagań bezpieczeństwa i uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie tych prac.</p> <p>2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje, w drodze decyzji, organ zarządzający ruchem na drodze, na której planuje się przeprowadzenie prac badawczych, na pisemny wniosek organizatora prac badawczych.</p> <p>3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności:</p> <p>1) imię, nazwisko lub firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedziby organizatora prac badawczych;</p> <p>2) informację o miejscu i dacie rozpoczęcia oraz zakończenia prac badawczych;</p> <p>3) planowany przebieg trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny;</p> <p>4) wykaz osób odpowiedzialnych za zabezpieczenie trasy pojazdu autonomicznego;</p> <p>5) podpis organizatora prac badawczych lub jego przedstawiciela.</p> <p>4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2 dołącza się:</p> <p>1) dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatora prac badawczych za szkody powstałe w związku z prowadzeniem prac badawczych związanych z</p>	<p>Wprowadza się możliwość prowadzenia prac badawczych nad rozwojem pojazdu autonomicznego. Projektodawca proponuje aby testy pojazdów autonomicznych ograniczyć do pojazdów elektrycznych. Wydaje się, że kierunek rozwoju współczesnej motoryzacji zmierza ku pojazdom elektrycznym, co więcej pojazdy te mają niezaprzeczalne zalety ekologiczne i w związku z tym proponuje się aby przeprowadzane testy dotyczyły pojazdów autonomicznych – elektrycznych.</p>
-----------------------	--	---



	<p>prowadzeniem pojazdów autonomicznych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania pozwolenia na prowadzenie prac badawczych;</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2) dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;</li><li>3) kopię decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wydanej na podstawie art. 80t ust. 2.</li></ol> <p>5. Organ, o którym mowa w ust. 2, konsultuje z mieszkańcami gminy, na terenie której prowadzone będą prace badawcze, wniosek o przeprowadzenie prac badawczych zamieszczając projekt ten na swojej stronie internetowej i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 7 dni. W toku konsultacji właściciel nieruchomości położonej wzdłuż planowanej trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny, może zgłosić sprzeciw.</p> <p>6. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydaje zezwolenie po:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) uzyskaniu zgody właściwego zarządcy drogi, na której planuje się przeprowadzenie prac badawczych oraz</li><li>2) zasięgnięciu opinii właściwego ze względu na miejsce prowadzenia prac badawczych komendanta wojewódzkiego Policji dotyczącej wpływu badań na płynność ruchu po planowanej trasie, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny.</li></ol> <p>Art. 65m. 1. Organ wydający zezwolenie odmawia jego wydania jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) organizator prac badawczych:<ol style="list-style-type: none"><li>a) nie podał we wniosku informacji określonych w art. 65l ust. 3,</li><li>b) nie dołączył do wniosku dokumentów wskazanych w art. 65l ust. 4,</li><li>c) nie uzyskał zgody i opinii, o których mowa w art. 65l ust. 6;</li></ol></li><li>2) pomimo spełnienia wymogów określonych w art. 65l ust. 3 i 4 istnieje niebezpieczeństwo, że prowadzenie prac badawczych będzie stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości;</li><li>3) właściciel nieruchomości położonej wzdłuż planowanej trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny, zgłosił sprzeciw.</li></ol> <p>2. Organ wydający zezwolenie może:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) cofnąć zezwolenie jeżeli:<ol style="list-style-type: none"><li>a) organizator prac badawczych podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 3, nieprawdziwe informacje,</li><li>b) prace badawcze prowadzone są niezgodnie z informacjami podanymi we</li></ol></li></ol>	
--	--	--

	<p>wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 2,</p> <p>c) dalsze prowadzenie prac badawczych stanowi zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości;</p> <p>2) zawiesić zezwolenie, jeżeli dalsze prowadzenie prac badawczych może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości – do czasu ustania tego zagrożenia.</p> <p>Art. 65n. 1. Organizator prac badawczych jest obowiązany:</p> <p>1) umożliwić Policji wykonywanie czynności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia w trakcie prowadzenia prac badawczych;</p> <p>2) zapewnić, aby w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe autonomicznym, w miejscu przeznaczonym dla kierującego, znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, która w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem, w szczególności w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym;</p> <p>3) przekazywać do wiadomości publicznej informacje o planowanych pracach badawczych i przebiegu trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny;</p> <p>4) przekazać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 2, w terminie 3 miesięcy od zakończenia testów.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia, kierując się potrzebą zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania pojazdów, sposobie poruszania się po drogach, sposobie sterowania nimi, bezpieczeństwie ruchu drogowego.”;</p> <p>2) w art. 71 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. Pojazd elektryczny i pojazd napędzany wodorem posiadają tablice rejestracyjne wskazujące na rodzaj paliwa wykorzystywanego do jego napędu.”;</p> <p>3) w art. 129b w ust. 2 w pkt 2 w lit. c kropkę zastępuje się przecinkiem i</p>	
--	---	--

	<p>dodaje się lit. d w brzmieniu:          „d) ograniczenia ruchu w strefie czystego transportu, określonej w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia ..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;</p> <p>4) tytuł działu VI otrzymuje brzmienie:          „Dział VI. Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe”;</p> <p>5) po art. 148 dodaje się art. 148a i art. 148b w brzmieniu:          „Art. 148a. 1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.          2. Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych po wyznaczonych pasach ruchu dla autobusów od liczby osób poruszających się tymi pojazdami.          Art. 148b. 1. Od dnia 1 lipca 2018 r. do dnia 31 grudnia 2019 r. pojazdy elektryczne i pojazdy napędzane wodorem oznacza się nalepką wskazującą na rodzaj paliwa wykorzystywany do jego napędu umieszczaną na przedniej szybie pojazdu według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1.          2. Nalepkę, o której mowa w ust. 1, wydaje wójt, burmistrz albo prezydent miasta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu.”.</p>	
<b>Art. 59</b>	<p>W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 4 w ust. 1:          a) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:          „9a) autobus zeroemisyjny – autobus zeroemisyjny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia .....o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz...);”,          b) pkt 19 otrzymuje brzmienie:          „19) transport inny szynowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport</p>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.

	<p>kolejowy i transport linowo- terenowy;”,</p> <p>c) pkt 22 otrzymuje brzmienie:      „22) transport linowo-terenowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub po jednej szynie za pomocą liny napędowej;”;</p> <p>2) w art. 12:</p> <p>a) w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:      „8) linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.”,</p> <p>b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:      „1a. Jeżeli plan transportowy przewiduje wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym, określa także:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) geograficzne położenie stacji gazu ziemnego;</li> <li>2) geograficzne położenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia .... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej „infrastrukturą ładowania”;</li> <li>3) miejsce przyłączenia do:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej - planowanej infrastruktury ładowania lub</li> <li>b) sieci dystrybucyjnej gazowej – planowanej stacji gazu ziemnego, lub</li> <li>c) magazynu energii, o którym mowa w art. 3 pkt 10k ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387, 1566 i ...).”,</li> </ol> </li> <li>c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2c w brzmieniu:              „2a. Przy opracowywaniu planu transportowego gminy należy uwzględnić również wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia ..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez tę gminę.              2b. Jeżeli wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez gminę wskazują na zasadność wykorzystania w publicznym transporcie zbiorowym autobusów zeroemisyjnych, projekt planu transportowego, w zakresie wykorzystania tych autobusów, podlega konsultacjom odpowiednio z operatorem systemu</li> </ol>	
--	--	--

	<p>dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz operatorem systemu dystrybucyjnego gazowego, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne: infrastruktura ładowania lub stacje gazu ziemnego.</p> <p>2c. W toku konsultacji, o których mowa w ust. 2b:</p> <p>1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego przedstawia ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako jej lokalizacje oraz możliwości dostawy energii elektrycznej do sieci z magazynu energii stanowiącego część tej infrastruktury;</p> <p>2) operator systemu dystrybucyjnego gazowego przedstawia ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci stacji gazu ziemnego w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako lokalizacje instalacji służących do zaopatrywania pojazdów publicznego transportu zbiorowego.”.</p>	
<b>Art. 61</b>	<p>1. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, na podstawie informacji zgromadzonych w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych oraz informacji uzyskanych od właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej, sporządza, w terminie do dnia 15 stycznia 2020 r., raport dotyczący punktów ładowania na obszarze gminy zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.</p> <p>2. Raport zawiera informację o:</p> <p>1) liczbie i lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania z uwzględnieniem mocy punktów ładowania zainstalowanych w tych stacjach;</p> <p>2) liczbie i lokalizacji planowanych do wybudowania do dnia 31 grudnia 2020 r. ogólnodostępnych stacji ładowania, z uwzględnieniem mocy punktów ładowania planowanych do zainstalowania w tych stacjach;</p> <p>3) liczbie punktów ładowania brakującej do osiągnięcia minimalnej liczby punktów ładowania wskazanej w art. 60 ust. 1, na dzień 31 grudnia 2020 r., przy uwzględnieniu punktów ładowania, o których mowa w pkt 2.</p>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.
<b>Art. 68</b>	<p>1. Naczelnny lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, obowiązany jest zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił:</p>	Przepisy mają służyć osiągnięciu celu ustawy, a tym samym przepisów dyrektywy 2014/94/UE.

	<p>1) 10% - od 1 stycznia 2020 r.;</p> <p>2) 20% - od 1 stycznia 2023 r.</p> <p>2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, obowiązana jest zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od 1 stycznia 2020 r., wynosił 10 %.</p> <p>3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2020 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadania publicznego podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi 10%.</p> <p>4. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów:</p> <p>1) 5% - od 1 stycznia 2021 r.;</p> <p>2) 10% - od 1 stycznia 2023 r.;</p> <p>3) 20% - od 1 stycznia 2025 r.</p>	
<b>Art. 70</b>	<p>1. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych przyjęte uchwałą Rady Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. stanowią Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, o których mowa w art. 43.</p> <p>2. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, o których mowa w ust. 1, ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>	Przepis przejściowy.
<b>Art. 71</b>	Minister właściwy do spraw energii po raz pierwszy przekaze Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 44 ust. 1 pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada 2019 r.	Przepis przejściowy.
<b>Art. 72</b>	Jednostka samorządu terytorialnego po raz pierwszy sporządza analizę, o której mowa w art. 37 ust. 1, w terminie do dnia 31 grudnia 2018 r.	Przepis przejściowy
<b>Art. 74</b>	Podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy stacje ładowania, punkty ładowania wchodzące w skład infrastruktury ładowania pojazdów drogowego transportu publicznego, punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz stacje gazu ziemnego i punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie odpowiednio art. 18, art. 19 i art. 30, dostosować je do wymagań określonych w niniejszej ustawie oraz w tych	Przepis przejściowy.

	przepisach wykonawczych a także złożyć, odpowiednio do UDT lub TDT, wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na ich dalszą eksploatację.	
<b>Art. 75</b>	Przepisu art. 12 ust. 1 nie stosuje się do zamierzeń budowlanych, dla których przed dniem 1 stycznia 2019 r. złożono wniosek o wydanie decyzji o pozwolenie na budowę albo odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego.	Przepis przejściowy.
<b>Art. 76</b>	Umowy zawarte przez naczelną i centralny organ administracji państwowej z podmiotem zapewniającym obsługę gospodarczą w zakresie transportu oraz zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonanie zadania publicznego, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, wygasają z dniem 31 grudnia 2019 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych na poziomie określonym odpowiednio w art. 68 ust. 1 lub 3.	Przepis przejściowy.
<b>Art. 77</b>	Do dnia wejścia w życie art. 65l ust. 4 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55 do wniosku o zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych załącza się kopię decyzji o czasowej rejestracji pojazdu wydanej na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55.	Przepis przejściowy.
<b>Art. 78</b>	<p>1. Jeżeli termin sporządzenia przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego aktualizacji planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, przypada po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, operator ten opracowuje program, o którym mowa w art. 20 ust. 1 niniejszej ustawy, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy na okres obowiązywania planu rozwoju aktualnego na dzień wejścia w życie niniejszej ustawy, i uzgadnia go z operatorem systemu przesyłowego gazowego, a następnie z Prezesem URE.</p> <p>2. W programie, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego określa liczbę planowanych punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), nie mniejszą niż określona w art. 60 ust. 2.</p> <p>3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje po raz pierwszy plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T, o którym mowa w art. 32 ust. 1, oraz przekazuje go do konsultacji z operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróży, w terminie 6 miesięcy od dnia</p>	Przepis przejściowy.

	<p>wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>4. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T przygotowuje po raz pierwszy plan lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub możliwości bunkrowania za pomocą bunkierek oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, o którym mowa w art. 33 ust. 1, oraz przekazuje go do konsultacji z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>	
<b>Art. 79</b>	<p>Podmioty obowiązane do przekazywania informacji do rejestru po raz pierwszy przekazują informacje, o których mowa w art. 42 ust. 3, do dnia 15 stycznia 2019 r., z wyłączeniem podmiotów, o których mowa w art. 74, eksploatujących ogólnodostępne stacje ładowania lub stacje gazu ziemnego, które przekazują te informacje po raz pierwszy w terminie miesiąca od dnia przeprowadzenia badania zezwalającego na dalszą eksploatację tych stacji.</p>	Przepis przejściowy.
<b>Art. 80</b>	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy zmienianej w art. 59, podmiot obowiązany do jego opracowania aktualizuje w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8, ust. 1a, ust. 2a-2c ustawy zmienianej w art. 59, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>	Przepis przejściowy.
<b>Art. 81</b>	<p>Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach realizuje obowiązek, o którym mowa w art. 12b i art. 13b ust. 6 pkt 1a ustawy zmienianej w art. 49, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, od pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów określających warunki dla oznakowania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych.</p>	Przepis przejściowy.
<b>Art. 83</b>	<p>1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań naczelnych i centralnych organów administracji państwowej wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 2018 r. – 4 010 000 zł;</li> <li>2) 2019 r. – 4 402 000 zł;</li> <li>3) 2020 r. – 13 716 000 zł;</li> <li>4) 2021 r. – 2 060 000 zł;</li> <li>5) 2022 r. – 2 320 000 zł;</li> </ol>	Przepis przejściowy.



	<p>6) 2023 r. – 7 193 000 zł;  7) 2024 r. – 2 060 000 zł;  8) 2025 r. – 19 689 000 zł;  9) 2026 r. – 2 060 000 zł;  10) 2027 r. – 2 060 000 zł.</p> <p>2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy limitu wydatków określonego w ust. 1 stosuje się mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu realizacji obowiązku zapewnienia udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, określonego w art. 34 i art. 35 ust. 1.</p> <p>3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, jest minister właściwy do spraw energii.</p> <p>4. Naczelne i centralne organy administracji państwowej są odpowiedzialne za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2.</p>	
<b>Art. 84</b>	<p>Przepisy:</p> <p>1) art. 66 niniejszej ustawy,  2) art. 50a ustawy zmienianej w art. 49</p> <p>- w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej.</p>	Przepis przejściowy.
<b>Art. 85</b>	<p>1. Przepisy art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 51, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 52, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:</p> <p>1) od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej;</p> <p>2) w odniesieniu do pojazdów elektrycznych w rozumieniu ustawy z dnia .... o elektromobilności i paliwach alternatywnych oddanych do użytkowania po dniu określonym zgodnie z pkt 1.</p> <p>2. Przepis art. 109a oraz 163a ustawy zmienianej w art. 58, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:</p>	Przepis przejściowy.

	<p>1) od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej;</p> <p>2) do pojazdów elektrycznych, pojazdów hybrydowych i pojazdów napędzanych wodorem, w rozumieniu ustawy z dnia .... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w stosunku do których obowiązek podatkowy w akcyzie powstał po dniu określonym zgodnie z pkt 1.</p>	
<b>Art. 86</b>	<p>Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) art. 3 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.;</li> <li>2) art. 24, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;</li> <li>3) art. 34 i 35, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;</li> <li>4) art. 36, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;</li> <li>5) art. 39 ust. 2, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;</li> <li>6) art. 41 ust. 1, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;</li> <li>7) art. 42 i 69, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.;</li> <li>8) art. 49 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 3 listopada 2018 r.;</li> <li>9) art. 55 pkt 1 w zakresie dodawanego art. 65l ust. 4 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2019 r.;</li> <li>10) art. 55 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.</li> </ol>	Przepis przejściowy.



Warszawa, 27 grudnia 2017 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.778.2017 / 12/kr

dot.: RM-10-178-17 z 18.12.2017 r.

Pani  
Jolanta Rusiniak  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia**  
**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o elektromobilności i paliwach**  
**alternatywnych, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej**  
**Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowna Pani Minister,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.  
Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

*Z poważaniem*

z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
**Jacek Czaputowicz**  
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:  
Pan Krzysztof Tchórzewski  
Minister Energii

1.16

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ENERGII<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie określenia sposobu wyznaczania mocy przyłączeniowej dla stanowisk postojowych zlokalizowanych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa sposób wyznaczania mocy przyłączeniowej dla stanowisk postojowych zlokalizowanych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych.

**§ 2.** Wymaganą moc przyłączeniową wyznacza się w następujący sposób:

*Moc przyłączeniowa = 10% planowanej liczby stanowisk postojowych x 3,7 kW*

**§ 3.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

**MINISTER ENERGII**

---

<sup>1)</sup> Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia 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 28.10.2014, str. 1).

## UZASADNIENIE

### **Cel wydania aktu**

Wydanie rozporządzenia jest konieczne w celu realizacji zapisu wynikającego z art. 12 ust. 2 projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ponadto, wydanie przedmiotowego rozporządzenia wdroży część przepisów 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 28.10.2014, str. 1).

### **Stan faktyczny i prawny**

Obecnie w prawodawstwie Polskim nie ma rozporządzenia określającego sposób wyznaczania mocy przyłączeniowej dla stanowisk postojowych zlokalizowanych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych. Powyższe wynika z faktu, iż konieczność wydania takiego rozporządzenia została zapisana po raz pierwszy w projekcie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wejście w życie przepisów ww. ustawy spowoduje konieczność opracowania projektu rozporządzenia w powyższym zakresie.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie projektu rozporządzenia Ministra Energii w sprawie określenia sposobu wyznaczania mocy przyłączeniowej dla stanowisk postojowych zlokalizowanych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych spowoduje, że budynki użyteczności publicznej oraz budynki mieszkalne wielorodzinne, oraz związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe, projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest rozporządzenia określającego sposób wyznaczania mocy przyłączeniowej dla stanowisk postojowych zlokalizowanych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych.

Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt nie podlega procedurze notyfikacji.

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi

Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.



pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>													
<input type="checkbox"/> nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).							<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: 3							<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: 3						
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.							<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
Komentarz:													



<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ENERGII<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wymagań technicznych dla ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów  
elektrycznych**

Na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania;
- 2) szczegółowe wymagania techniczne dla ogólnodostępnych stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym sposobu podłączenia pojazdu do punktu ładowania;
- 3) sposób i terminy przeprowadzania przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej UDT, badań stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego transportu publicznego oraz rodzaje badań jakim podlegają te stacje i punkty;
- 4) wysokość opłat za czynności wykonywane przez UDT oraz dokumenty dołączone do wniosku o przeprowadzenie badań.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) sieć zasilająca – sieć elektroenergetyczna dystrybucyjna lub sieć trakcyjna tramwajowa lub trolejbusowa, do której bezpośrednio od strony zasilania jest podłączona ogólnodostępna stacja ładowania pojazdów elektrycznych lub punkt ładowania stanowiący element infrastruktury drogowego transportu publicznego;

---

<sup>1)</sup> Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

- 2) licznik energii elektrycznej – urządzenie przeznaczone do pomiaru ilości przepływającej energii oraz komunikujące się z podmiotem odpowiedzialnym za rozliczanie opłat za pobór energii elektrycznej lub przekazywanie energii elektrycznej do sieci;
- 3) osprzęt zasilający pojazd elektryczny – wyposażenie umożliwiające połączenie pomiędzy pojazdem elektrycznym a punktem ładowania, na skutek którego następuje transfer energii;
- 4) interfejs użytkownika – sposób komunikacji pomiędzy użytkownikiem pojazdu elektrycznego a punktem ładowania pozwalający użytkownikowi pojazdu na otrzymywanie informacji dotyczących procesu ładowania oraz na dostarczenie informacji lub sygnału wejściowego do systemu ładowania; sposób ten może być zrealizowany jako funkcja pojazdu elektrycznego, punktu ładowania, telefonu komórkowego lub inna;
- 5) złącze wtykowe – rodzaj osprzętu zasilającego pojazd elektryczny wykorzystującego przewód ładowania, służący do ustanowienia połączenia elektrycznego pomiędzy pojazdem elektrycznym a punktem ładowania. Może być integralną częścią pojazdu elektrycznego, punktu ładowania lub odłączane obustronnie;
- 6) złącze pojazdowe – zestaw elementów umożliwiających podłączenie złącza wtykowego do pojazdu elektrycznego w celu naładowania jego baterii, składający się z wtyczki pojazdowej oraz gniazda pojazdowego;
- 7) wtyczka pojazdowa – część złącza pojazdowego zintegrowana lub przeznaczona do połączenia z przewodem ładowania, umieszczana w gnieździe pojazdowym w celu ładowania pojazdu elektrycznego;
- 8) gniazdo pojazdowe – część złącza pojazdowego będąca integralną częścią pojazdu elektrycznego;
- 9) złącze punktu ładowania – zestaw elementów umożliwiających ręczne podłączenie złącza wtykowego do punktu ładowania, składające się z wtyczki punktu ładowania oraz gniazda punktu ładowania;
- 10) wtyczka punktu ładowania – część złącza punktu ładowania zintegrowana lub przeznaczona do połączenia z przewodem ładowania; umieszczana w gnieździe punktu ładowania;
- 11) gniazdo punktu ładowania – część złącza punktu ładowania będąca integralną częścią punktu ładowania;

- 12) przewód ładowania – elastyczny przewód przeznaczony do ustanowienia połączenia pomiędzy pojazdem a punktem ładowania, zawierający wewnątrz elementy przewodzące prąd elektryczny oraz przekazujące sygnały komunikacyjne; jeden jego koniec stanowi wtyczka pojazdowa, a drugi stanowi wtyczka punktu ładowania lub złącze stałe związane z punktem ładowania;
- 13) elementy skojarzone – pary elementów osprzętu zasilającego pojazd elektryczny oraz pojazdu elektrycznego przeznaczone do współpracy przy procesie ładowania, w szczególności: wtyczka punktu ładowania i gniazdo punktu ładowania lub wtyczka pojazdowa i gniazdo pojazdowe, lub pantograf i szyna odbiorcza, lub pantograf i szyna na punkcie ładowania, lub cewka indukcyjna i urządzenie odbiorcze w pojeździe;
- 14) blokada – urządzenie zapobiegające podaniu napięcia na styki wtyczki pojazdowej (gniazda punktu ładowania) przed ustanowieniem odpowiedniego połączenia elektrycznego z gniazdem pojazdowym (wtyczką punktu ładowania);
- 15) adapter – przenośne urządzenie umożliwiające właściwe połączenie gniazd i wtyczek różnych standardów;
- 16) funkcja sterująca – metoda lub funkcja, która zapewnia warunki związane z bezpieczeństwem oraz przesyłem danych wymaganych dla danego trybu ładowania;
- 17) pantograf – rodzaj osprzętu zasilającego pojazd elektryczny, w szczególności charakteryzujący się budową nożycową, umieszczony na punkcie ładowania lub na pojeździe elektrycznym, służący do utworzenia połączenia elektrycznego między punktem ładowania pojazdów elektrycznych a pojazdem elektrycznym;
- 18) system ładowania bezprzewodowego – rodzaj osprzętu zasilającego pojazd elektryczny charakteryzujący się brakiem połączenia elektrycznego pomiędzy punktem ładowania a pojazdem elektrycznym i opierający się na przesyłaniu energii na zasadzie indukcji elektromagnetycznej;
- 19) poziom ochrony IP – stopień ochrony zapewniany przez obudowę urządzenia elektrycznego przed dostępem obcych ciał stałych oraz wody;
- 20) poziom ochrony IK – stopień ochrony przed uszkodzeniem mechanicznym;
- 21) interfejs komunikacyjny – sposób wymiany informacji pomiędzy punktem ładowania i pojazdem elektrycznym;
- 22) tryb ładowania – sposób ładowania pojazdu elektrycznego z uwzględnieniem rozróżnienia na charakter prądu ładowania, znamionowe parametry ładowania oraz poziom zabezpieczeń i kontroli procesu ładowania;

- 23) stanowisko do ładowania pojazdów elektrycznych – stanowisko przeznaczone do postoju pojazdu elektrycznego w trakcie ładowania;
- 24) eksploatujący – operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury drogowego transportu publicznego.

## Rozdział 2

### **Wymagania ogólne**

**§ 3.** 1. Eksploatację ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego transportu publicznego, zwanych dalej „urządzeniami”, prowadzi się zgodnie z ich przeznaczeniem, zasadami określonymi w rozporządzeniu oraz instrukcją eksploatacji, stosując odpowiednie środki bezpieczeństwa.

2. Urządzenia mogą być eksploatowane tylko wtedy, gdy ich stan techniczny nie budzi zastrzeżeń, posiadają aktualne protokoły dokumentujące skuteczność ochrony przeciwporażeniowej, a obwody i elementy realizujące funkcje bezpieczeństwa są sprawne i nie zostały wyłączone.

3. Przed przystąpieniem do eksploatacji urządzenia eksploatujący zgłasza urządzenie do UDT, celem przeprowadzenia badań technicznych.

## Rozdział 3

### **Dokumentacja**

**§ 4.** 1. Zgłaszając urządzenie do badania, zgłaszający dołącza dwa egzemplarze dokumentacji określonej w ust. 2.

2. Dokumentacja, o której mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) opis techniczny urządzenia;
- 2) dokumenty dostarczone przez producenta urządzenia, określone w przepisach dotyczących oznakowania CE dla urządzeń wytworzonych zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności;
- 3) rysunek i opis sposobu zainstalowania urządzenia określający w szczególności jego usytuowanie względem obszarów ruchu drogowego, ruchu pieszego, stanowisk do ładowanych pojazdów elektrycznych;

- 4) kopię protokołu odbioru technicznego instalacji i przyłącza wystawionego przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego;
- 5) powykonawczy plan zabudowy lub szkic sytuacyjny pokazujący rozmieszczenie przyłącza urządzenia względem istniejącej sieci energetycznej oraz usytuowanie sąsiednich obiektów, w szczególności z uwzględnieniem:
  - a) lokalizacji punktów przyłączenia do sieci elektrycznej umożliwiających odłączenie urządzenia w razie awarii lub pożaru,
  - b) stref zagrożenia wybuchem;
- 6) instrukcję eksploatacji urządzenia, zwaną dalej „instrukcją eksploatacji”;
- 7) dokumentację instalacji elektrycznej zawierającą:
  - a) schemat jednokreskowy instalacji z zaznaczeniem lokalizacji urządzenia, przyłączy, złączy i zasilających linii energetycznych oraz obwodów realizujących funkcje bezpieczeństwa i urządzeń ochrony przeciwprzepięciowej,
  - b) dokumentację obwodów realizujących funkcje bezpieczeństwa, zawierającą w szczególności:
    - ideowe i montażowe schematy elektryczne,
    - wykaz elementów obwodów realizujących funkcje bezpieczeństwa z podaniem ich, typów, wytwórców, zakresów pomiarowych i wartości nastaw,
    - dokumentację dodatkową obwodów realizujących funkcje bezpieczeństwa, taką jak instrukcje obsługi i konserwacji zainstalowanego wyposażenia, aktualne protokoły kalibracji i nastaw członów pomiarowych,
  - c) schemat instalacji uziemień ochronnych i roboczych, jeżeli ma to zastosowanie,
  - d) opis urządzeń ochrony odgromowej, jeżeli ma to zastosowanie;
- 8) niezbędne opisy i wyjaśnienia do rysunków i schematów;
- 9) dane dotyczące protokołu komunikacyjnego wykorzystywanego do zdalnego zbierania informacji i zarządzania urządzeniem;
- 10) dane dotyczące systemu identyfikacji pojazdu lub użytkownika;
- 11) dokumentację, w tym karty katalogowe i instrukcje, dostarczoną przez wytwórców zainstalowanego wyposażenia, urządzeń i osprzętu.

**§ 5.** Opis techniczny, o którym mowa w § 4 ust. 2 pkt 1, powinien zawierać co najmniej:

- 1) nazwę, adres oraz inne, niezbędne dane kontaktowe eksploatującego;

- 2) dane techniczne, typ, numer fabryczny i oznakowanie urządzenia;
- 3) określenie dostępnych trybów ładowania pojazdów oraz, jeżeli ma to zastosowanie, parametrów przesyłu energii elektrycznej do sieci i parametrów urządzeń magazynujących energię elektryczną;
- 4) informację czy urządzenie jest ogólnodostępną stacją ładowania czy punktem ładowania stanowiącym element infrastruktury drogowego transportu publicznego;
- 5) wykaz i sposób zabudowy urządzeń służących do bezpiecznego wyłączenia urządzenia;
- 6) opis oraz rysunki i parametry związane z bezpieczeństwem eksploatacji urządzenia, w szczególności informacje dotyczące:
  - a) sposobu zabezpieczenia urządzenia przed ingerencją osób nieuprawnionych,
  - b) rodzaju i chropowatości nawierzchni stanowisk do ładowania pojazdów elektrycznych oraz innych powierzchni mogących mieć kontakt z przewodami ładowania,
  - c) konstrukcji i wytrzymałości fundamentów, podwyższeń oraz innych środków zapobiegających najechaniu pojazdem, jeżeli ma to zastosowanie,
  - d) sposobu zamocowania urządzenia do fundamentu, jeżeli ma to zastosowanie,
  - e) sposobu odprowadzania wód z opadów atmosferycznych, jeżeli ma to zastosowanie.

§ 6. 1. Instrukcja eksploatacji, o której mowa w § 4 ust. 2 pkt 5, powinna zawierać co najmniej:

- 1) opis urządzenia, w tym określenie dostępnych trybów ładowania pojazdów;
- 2) opis działania urządzeń sygnalizujących stan i dostępność urządzenia;
- 3) opis czynności związanych z uruchomieniem, pracą i zatrzymaniem urządzenia, w tym z zatrzymaniem awaryjnym tego urządzenia;
- 4) instrukcję ładowania pojazdów elektrycznych przeznaczoną do umieszczenia w miejscu dostępnym dla użytkowników;
- 5) opis sposobu postępowania w przypadku wystąpienia uszkodzeń, nieprawidłowości lub zakłóceń w pracy urządzenia oraz postępowania w razie pożaru;
- 6) warunki eksploatacji bez stałego nadzoru wykwalifikowanej obsługi oraz czynności związane z przywróceniem normalnej pracy urządzenia, w tym sposób powiadomienia oraz sposób i terminy reakcji wykwalifikowanej obsługi, jeżeli ma to zastosowanie;
- 7) opis sposobu przygotowania urządzenia do badań technicznych;

- 8) wymagania dotyczące konserwacji i kontroli stanu urządzenia oraz jego obwodów realizujących funkcje bezpieczeństwa, w szczególności:
    - a) instrukcję wykonywania pomiarów elektrycznych urządzenia zawierającą, określone przez projektanta, wymagania dotyczące terminów i zakresów sprawdzeń,
    - b) instrukcję wykonywania testów funkcjonalnych dotyczących funkcji bezpieczeństwa urządzenia zawierającą wymagania dotyczące terminów, zakresów i warunków przeprowadzenia oraz kryteriów akceptacji testów;
  - 9) sposób spełnienia pozostałych wymagań, w tym wymagań określonych w przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony przeciwwybuchowej, przeciwpożarowej oraz ochrony środowiska;
  - 10) opis innych dodatkowych wymagań eksploatacyjnych określonych przez wytwórcę lub eksploatującego urządzenie;
  - 11) opis sposobu i zakresu rejestracji parametrów eksploatacyjnych.
2. Pełna instrukcja eksploatacji powinna być dostępna dla konserwującego urządzenie.

§ 7. Instrukcja ładowania pojazdów elektrycznych, zawierająca zapisy dotyczące postępowania w razie uszkodzenia lub pożaru, powinna być dostępna dla osoby ładującej pojazd elektryczny. Instrukcja powinna być sporządzona w sposób prosty i czytelny. Czytelność i dostępność instrukcji ładowania powinna uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

§ 8. W przypadku wprowadzenia zmian w wyposażeniu urządzenia lub w instalacji, które mają wpływ na bezpieczeństwo lub sposób eksploatacji urządzenia, należy dokonać stosownych zmian w instrukcji eksploatacji i dokumentacji urządzenia.

## Rozdział 4

### **Wymagania konstrukcyjne**

§ 9. Urządzenie powinno być zaprojektowane w sposób gwarantujący jego bezpieczną eksploatację w dających się przewidzieć w miejscu instalacji warunkach eksploatacyjnych, w szczególności biorąc pod uwagę zagrożenie porażeniem prądem elektrycznym.

§ 10. Konstrukcja oraz lokalizacja ogólnodostępnej stacji ładowania powinna uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.



**§ 11.** 1. Konstrukcja obudowy urządzenia oraz jej elementów powinna zapewniać dostęp do instalacji i aparatury umieszczonych wewnątrz, w celu dokonania sprawdzeń i konserwacji przez osoby do tego uprawnione.

2. Konstrukcja obudowy i jej elementów powinna umożliwić jej otwarcie bez używania specjalistycznych narzędzi, którymi dysponują osoby uprawnione do jej otwierania.

3. Oddzielne elementy, z których zestawiona jest konstrukcja obudowy, wraz z przyłączem do sieci, powinny być połączone w sposób trwały, uniemożliwiający samoczynne ich rozłączenie lub poluzowanie.

4. Wentylacja obudowy lub inny system odprowadzania ciepła z urządzenia powinien zapewniać prawidłową pracę urządzenia w zakresie parametrów pracy przewidzianych przez producenta.

5. Obudowa i jej elementy, oprócz otworów wentylacyjnych, nie powinna posiadać innych otworów z wyjątkiem przepustów kablowych i innych niezbędnych otworów konstrukcyjnych, które powinny być zabezpieczone w taki sposób, aby gwarantować poziom ochrony opisany w ust. 9.

6. W obudowie zagrożonej wydzieleniem się lub przenikaniem z zewnątrz substancji szkodliwej dla działania aparatury wewnątrz lub substancji palnej, w ilościach mogących stworzyć zagrożenie wybuchem, należy stosować dodatkowe rozwiązania ochronne.

7. Konstrukcja obudowy i jej elementów, w tym układów chłodzenia, powinna gwarantować ograniczenie maksymalnych temperatur poszczególnych elementów urządzenia do wartości nie zagrażających bezpieczeństwu eksploatacji, określonych w Polskich Normach.

8. W przypadku obudowy urządzenia z osprzętem zasilającym pojazd elektryczny w postaci złączy wtykowych, konstrukcja obudowy powinna uwzględnić miejsca na uchwyt do przechowywania aktualnie nieużywanych wtyków pojazdowych, którego wysokość zamontowania powinna mieścić się w zakresie 0.4–1.5 m nad powierzchnią ziemi.

9. Konstrukcja obudowy i jej elementów powinna gwarantować minimalny poziom ochrony IP na poziomie określonym w Polskich Normach dotyczących punktów ładowania.

10. Konstrukcja obudowy i jej elementów powinna umożliwiać pracę urządzenia w zakresie temperatur zewnętrznych: od  $-20^{\circ}\text{C}$  do  $+45^{\circ}\text{C}$ .

**§ 12.** 1. Urządzenie oraz składające się na nie instalacje, elementy i podzespoły elektryczne, przy zachowaniu przepisów rozporządzenia, przepisów odrębnych dotyczących dostarczania energii, ochrony przeciwpożarowej, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa

i higieny pracy, a także wymagań Polskich Norm odnoszących się do tych instalacji, elementów i podzespołów, powinny zapewniać:

- 1) przekazywanie energii elektrycznej o odpowiednich parametrach technicznych, stosownie do potrzeb użytkowych;
- 2) ochronę przed porażeniem prądem elektrycznym, przepięciami łączeniowymi i atmosferycznymi, powstaniem pożaru, wybuchem i innymi szkodami;
- 3) ochronę przed emisją drgań i hałasu powyżej dopuszczalnego poziomu, zgodnie z wymaganiami Polskich Norm;
- 4) ochronę przed szkodliwym oddziaływaniem pola elektromagnetycznego, zgodnie z aktualnym stanem wiedzy technicznej.

2. W instalacjach elektrycznych należy stosować:

- 1) złącze instalacji elektrycznej punktu ładowania, umożliwiające odłączenie go od sieci zasilającej i usytuowane w miejscu dostępnym dla osób konserwujących urządzenie oraz zabezpieczone przed uszkodzeniami, a także ingerencją osób niepowołanych;
- 2) oddzielny przewód ochronny i neutralny, w obwodach rozdzielczych i odbiorczych;
- 3) urządzenia ochronne różnicowoprądowe uzupełniające podstawową ochronę przeciwporażeniową i ochronę przed powstaniem pożaru, powodujące w warunkach uszkodzenia samoczynne wyłączenie zasilania;
- 4) wyłączniki nadprądowe w obwodach odbiorczych;
- 5) zasadę selektywności zabezpieczeń;
- 6) przeciwpożarowe wyłączniki prądu;
- 7) połączenia wyrównawcze główne i miejscowe, łączące przewody ochronne z częściami przewodzącymi urządzenia;
- 8) urządzenia ochrony przeciwprzepięciowej.

3. Budowa wyposażenia elektrycznego urządzenia i jego charakterystyka techniczna powinny odpowiadać parametrom pracy, przeznaczeniu, warunkom w jakich będzie eksploatowane.

4. Wykonanie i sposób zainstalowania wyposażenia elektrycznego urządzenia powinny zapewniać jego dogodną i bezpieczną obsługę.

5. Przeciwpożarowy wyłącznik prądu powinien być umieszczony w miejscu umożliwiającym bezpieczne i skuteczne odłączenie napięcia w przypadku pożaru.

6. Awaryjne odłączenie zasilania urządzenia zlokalizowanego w budynku nie może odłączyć zasilania w pozostałych częściach budynku, w którym zlokalizowane jest urządzenie. Awaryjne odłączenie zasilania w całym budynku powinno odłączyć zasilanie

urządzenia zlokalizowanego w tym budynku. Wyłączenie przeciwpożarowe urządzenia należy dostosować do wymagań przeciwpożarowych określonych dla budynku.

7. W przypadku gdy urządzenie jest wyposażone w więcej niż jeden rodzaj osprzętu zasilającego pojazd elektryczny bez dopuszczenia możliwości ładowania symultanicznego, połączenia elektryczne powinny być zaprojektowane i wykonane w taki sposób, aby korzystanie z jednego osprzętu zasilającego pojazd elektryczny uniemożliwiało korzystanie z drugiego osprzętu zasilającego pojazd elektryczny.

8. W przypadku złączy wtykowych, przewody ładowania powinny być odporne na zużycie i zachowywać elastyczność w całym zakresie dopuszczalnych temperatur pracy.

9. W przypadku złączy wtykowych wymagania dotyczące charakterystyki mechanicznej przewodu ładowania, jak również odporności na ogień, chemikalia i promieniowanie UV, powinny odpowiadać wytycznym z odpowiednich Polskich Norm dotyczących przewodów elektrycznych.

10. Przewody i wyposażenie elektryczne wchodzące w skład instalacji urządzenia powinny spełniać wymagania odnośnie konstrukcji i bezpieczeństwa eksploatacji określone w Polskich Normach.

11. Wszystkie odsłonięte części przewodzące urządzenia, które mogą znaleźć się pod napięciem w przypadku uszkodzenia instalacji, powinny być połączone ze sobą oraz z uziemieniem.

12. Instalacje elektryczne urządzenia powinny spełniać wymagania przepisów prawa krajowego, odpowiednich Polskich Norm i aktualnego stanu wiedzy technicznej.

13. Przewody wewnątrz obudowy powinny być zamocowane w taki sposób, aby uniemożliwić ich swobodny zwis lub przypadkowe dotknięcie do pozostałych elementów elektrycznych.

**§ 13. 1.** Osprzęt zasilający pojazd elektryczny dostępny dla danego urządzenia powinien być jednoznacznie określony i oznakowany.

2. Punkt ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny powinien być wyposażony co najmniej w gniazdo punktu ładowania lub przewód ładowania z wtyczką pojazdową typu 2 opisane w Polskich Normach. Zachowując zgodność z typem 2, dopuszcza się wyposażenie gniazda punktu ładowania w takie elementy jak pokrywy mechaniczne.

3. Punkt ładowania o dużej mocy na prąd przemienny powinien być wyposażony co najmniej w złącze typu 2 opisane w Polskich Normach.

4. Punkt ładowania o dużej mocy na prąd stały powinien być wyposażony co najmniej w złącze uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2” opisane w Polskich Normach.

5. W przypadku, jeśli urządzenie wyposażone jest w więcej niż jeden osprzęt zasilający pojazd elektryczny do ładowania symultanicznego, osprzęty te powinny być usytuowane w taki sposób, by korzystanie z jednego z nich nie uniemożliwiało korzystania z drugiego osprzętu.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, w szczególności, jeśli zainstalowano więcej niż jedno złącze wtykowe, do każdego złącza wtykowego powinno być przypisane stanowisko do ładowania pojazdów elektrycznych.

7. W przypadku złączy wtykowych i pantografu, powinny być zastosowane zabezpieczenia uniemożliwiające przerwanie połączenia elektrycznego pojazdu elektrycznego z osprzętem zasilającym pojazd elektryczny, jeśli nie został zakończony lub przerwany proces ładowania.

8. Wtyczka pojazdowa złącza pojazdowego powinna być wyposażona w urządzenie blokujące uniemożliwiające przypadkowe jej wysunięcie.

9. W przypadku pantografu, osprzęt zasilający powinien być umieszczony na wysokości pozwalającej pojazdowi wjechać pod niego oraz umożliwiającej połączenie elektryczne pomiędzy pojazdem a punktem ładowania.

10. W przypadku pantografu, osprzęt zasilający powinien być umieszczony na wysokości uniemożliwiającej dostęp osób niepowołanych, określonej w Polskich Normach.

11. Połączenie wtyczki pojazdowej i gniazda pojazdowego oraz wtyczki punktu ładowania oraz gniazda punktu ładowania o różnych standardach nie powinno być możliwe. Siłowe sparowanie nieskojarzonych elementów nie może spowodować pojawienia się napięcia niebezpiecznego.

12. Wymiary elementów osprzętu zasilającego pojazd elektryczny powinny być zgodne z obowiązującymi Polskimi Normami oraz ze specyfikacją dostarczoną przed producenta.

13. Elementy złącza wtykowego powinny być zaprojektowane w taki sposób, by podczas normalnej eksploatacji części pod napięciem nie były dostępne dla użytkownika.

14. Elementy złącza wtykowego i pantografu powinny być zaprojektowane w taki sposób by połączenia poszczególnych przewodów odbywały się w kolejności zapewniającej bezpieczeństwo eksploatacji, w szczególności, aby:

- 1) podczas wprowadzania wtyczki do gniazda pojazdowego lub wtyczki punktu ładowania do gniazda punktu ładowania lub łączenia pantografem:

- a) połączenie ochronne uziemiające było osiągnięte przed połączeniami przewodów zasilających,
  - b) połączenie funkcji sterującej, jeśli dotyczy, było osiągnięte po połączeniu przewodów zasilających,
  - c) połączenie funkcji bliskości, jeśli dotyczy, było osiągnięte po połączeniu ochronnym uziemiającym oraz przed lub jednocześnie z połączeniem funkcji sterującej;
- 2) podczas rozłączania wtyczki i gniazda pojazdu lub wtyczki punktu ładowania i gniazda punktu ładowania lub rozłączania pantografu:
- a) połączenia zasilające były rozłączane przed rozłączeniem połączenia ochronnego uziemiającego,
  - b) połączenie funkcji sterującej, jeśli dotyczy, było rozłączane przed rozłączeniem połączeń zasilających,
  - c) połączenie funkcji bliskości, jeśli dotyczy, było rozłączane przed rozłączeniem połączenia ochronnego uziemiającego oraz po lub jednocześnie z rozłączeniem funkcji sterującej.

15. Pary elementów skojarzonych, takie jak wtyczka punktu ładowania i gniazdo punktu ładowania oraz gniazdo pojazdu i wtyczka pojazdu, z zainstalowanymi blokadami powinny być skonstruowane w taki sposób, by niemożliwe było rozłączenie elementów skojarzonych, kiedy są one pod napięciem. Nie powinien również być możliwy przepływ energii elektrycznej, zanim pary elementów skojarzonych będą w odpowiednich pozycjach. Wymagania dla blokad określono w Polskich Normach.

16. Wszystkie elementy, z których wykonany jest osprzęt zasilający pojazd elektryczny, powinny być przystosowane do warunków eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem materiału wykonania, przewidywanych obciążeń elektrycznych i mechanicznych, zakresu temperatury pracy, temperatury otoczenia i wilgotności, zgodnie z obowiązującymi Polskimi Normami.

17. Osprzęt zasilający pojazd elektryczny niebędący na wyposażeniu punktu ładowania powinien być sprawny i zgodny ze specyfikacją producenta pojazdu. Za stan techniczny tego osprzętu jest odpowiedzialny użytkownik pojazdu.

18. W przypadku złączy wtykowych, gniazda wtyczkowe powinny spełniać wytyczne określone w Polskich Normach.

19. W przypadku złączy wtykowych, wtyczki punktu ładowania i wtyczki pojazdu powinny spełniać wytyczne określone w Polskich Normach.

20. W przypadku złączy wtykowych, minimalny poziom ochrony IP elementów złącza wtykowego powinien być zgodny z wymaganiami podanymi w Polskich Normach.

**§ 14. 1.** W przypadku złączy wtykowych, przewody ładowania powinny mieć długość taką, aby w trakcie procesu ładowania pojazdu elektrycznego zredukować możliwość ich naprężenia, skręcenia, przetarcia oraz innych zagrożeń skracających ich żywotność. Wymagania dotyczące elastycznych przewodów ładowania oraz ich połączeń są określone w Polskich Normach.

2. W przypadku złączy wtykowych dopuszcza się zastosowanie zwijarki przewodu ładowania wewnątrz obudowy punktu ładowania, przy zachowaniu wymagań określonych w § 11 ust. 9.

3. Wymagania dotyczące materiałów, doboru przekroju i izolacji dla przewodów ładowania określono w Polskich Normach.

**§ 15. 1.** Rozwiązania techniczne prowadzenia przewodów ładowania nie powinny powodować ryzyka najechania na nie przez pojazd. W tym celu stosuje się ograniczoną długość przewodu, zwijarki lub inne skuteczne rozwiązania techniczne.

2. Stosowanie przedłużaczy przewodu ładowania jest niedopuszczalne.

3. Dopuszcza się stosowanie adapterów innych typów złącz jedynie w przypadku, gdy posiadają aprobatę producenta punktu ładowania lub pojazdu ładowanego.

4. Adaptery nie powinny być używane do podłączenia wtyczki pojazdowej z gniazdem pojazdowym.

**§ 16. 1.** Tabliczka znamionowa powinna być umieszczona w sposób trwały na każdym urządzeniu i powinna zawierać co najmniej następujące informacje:

- 1) nazwę producenta;
- 2) typ urządzenia;
- 3) obsługiwane typy złącz;
- 4) numer seryjny;
- 5) rok produkcji;
- 6) napięcia znamionowe;
- 7) częstotliwość znamionowa;
- 8) prądy znamionowe;
- 9) moc znamionowa;
- 10) stopień IP oraz IK.

2. Instrukcja ładowania pojazdów elektrycznych powinna być umieszczona w widocznym miejscu na urządzeniu i mieć w formę piktograficzno-tekstową. Jeśli dostępne typy złączy różnią się sposobem podłączania, każde z tych złączy powinno posiadać odpowiednią instrukcję.

3. Stanowiska do ładowania pojazdów elektrycznych powinny być oznakowane w sposób czytelny oraz wskazywać ustawienie pojazdu umożliwiające prawidłowe ładowanie. Dla każdego punktu ładowania mogącego pracować indywidualnie powinno być wydzielone odrębne stanowisko.

4. Każde urządzenie powinno być wyraźnie oznakowane w jaki typ złącza lub typy złączy jest wyposażone.

5. Na urządzeniu, w miejscu widocznym, powinien być podany numer telefonu do eksploatującego urządzenie oraz jego nazwa i adres.

6. Występujące zagrożenia, w szczególności ryzyko porażenia prądem elektrycznym powinny być wskazane w formie piktograficznej.

7. Teren na którym znajduje się urządzenie należy wyposażyć w odpowiednie znaki drogowe i informacyjno-ostrzegawcze, zgodnie z odrębnymi przepisami.

8. Urządzenie powinno być wyposażone w sygnalizację gotowości do rozpoczęcia procesu ładowania.

## Rozdział 5

### Wymagania bezpieczeństwa

**§ 17.** 1. Ochrona przeciwporażeniowa urządzenia powinna spełniać wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529) oraz mających zastosowanie Polskich Norm, a także dodatkowo powinna spełniać następujące wymagania:

- 1) obwody zasilające każdy pojedynczy punkt ładowania powinny być dodatkowo zabezpieczone wyłącznikiem różnicowoprądowym o znamionowym prądzie różnicowym nie przekraczającym 30 mA; wyłączniki te powinny wyłączać wszystkie przewody czynne, w tym przewód neutralny;
- 2) zastosowane wyłączniki różnicowoprądowe powinny być przeznaczone do pracy z przetwornicami częstotliwości, jeżeli ma to zastosowanie.

2. Punkty ładowania prądem stałym powinny być wyposażone w urządzenia kontroli rezystancji izolacji.

3. Kontrola skuteczności ochrony przeciwporażeniowej urządzenia powinna być prowadzona zgodnie z wymaganiami mających zastosowanie Polskich Norm, w szczególności okresowo oraz w przypadku jakichkolwiek uszkodzeń czy modyfikacji urządzenia. W odniesieniu do punktów ładowania pojazdów elektrycznych terminy kontroli skuteczności ochrony przeciwporażeniowej nie powinny być dłuższe niż 3 miesiące od daty ostatniej kontroli. Aktualne zapisy z przeprowadzonych kontroli należy przechowywać i na żądanie udostępnić UDT.

**§ 18. 1.** W przypadku awarii urządzenia lub w przypadku przekroczenia terminów kontroli skuteczności ochrony przeciwporażeniowej należy urządzenie wyłączyć z eksploatacji, w szczególności:

- 1) oznakować w sposób jednoznacznie wskazujący na wyłączenie urządzenia z eksploatacji;
- 2) odłączyć od zasilających linii energetycznych;
- 3) odłączyć zainstalowane w urządzeniu źródła energii elektrycznej;
- 4) zabezpieczyć przed możliwością podłączenia pojazdu elektrycznego lub innego użycia przewodów ładowania pojazdów elektrycznych.

2. O wyłączeniu z eksploatacji urządzenia należy niezwłocznie powiadomić UDT.

3. Przed ponownym włączeniem do eksploatacji urządzenia, o fakcie tym należy powiadomić UDT.

**§ 19. 1.** Ochrona przeciwpożarowa urządzeń powinna spełniać wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane oraz mających zastosowanie Polskich Norm.

2. Urządzenie powinno być oddalone od najbliższych stref zagrożenia wybuchem o co najmniej 10m.

**§ 20. 1.** Urządzenia powinny być chronione przed uszkodzeniami mechanicznymi, w szczególności poprzez:

- 1) dobór lokalizacji urządzenia w taki sposób, aby uniknąć uszkodzeń w wyniku dających się przewidzieć zdarzeń, lub
- 2) zapewnienie dodatkowych środków ochrony mechanicznej w szczególności w postaci odbojów, słupków lub barier.

2. Obudowa punktu ładowania powinna zapewnić minimalny stopień ochrony przed zewnętrznym uderzeniem mechanicznym IK08 według klasyfikacji Polskich Norm.



### **Wymagania funkcjonalne**

§ 21. 1. Urządzenia ze złączami wtykowymi powinny być przystosowane do trybów ładowania 2, 3 lub 4, określonych w Polskich Normach.

2. Podłączenie pojazdu elektrycznego za pomocą złącza wtykowego powinno być zrealizowane w jednej z wersji ładowania A, B lub C określonych w Polskich Normach. Do ładowania prądem stałym w trybie 4 stosuje się wyłącznie wersję C.

3. Osprzęt zasilający pojazd elektryczny powinien zapewnić podstawowe funkcje takie jak:

- 1) kontrolę poprawności podłączenia pojazdu;
- 2) kontrolę ciągłości przewodu ochronnego;
- 3) zasilanie energią ładowania wyłącznie w przypadku ustanowienia właściwej komunikacji ze sterownikiem ładowania znajdującym się w pojeździe;
- 4) odłączenie energii ładowania w przypadku przerwania komunikacji ze sterownikiem ładowania znajdującym się w pojeździe.

4. W przypadku trybu ładowania 4 w punkcie ładowania prądem stałym osprzęt zasilający pojazd elektryczny powinien spełniać funkcje, o których mowa ust. 3, oraz funkcje określone w Polskich Normach.

§ 22. Do komunikacji pomiędzy punktem ładowania a pojazdem elektrycznym stosuje się metody komunikacji określone w Polskich Normach.

§ 23. 1. Urządzenie powinno umożliwiać nawiązywanie połączeń celem wymiany danych związanych z rozliczaniem pobranej przez pojazd energii elektrycznej oraz zarządzaniem punktem ładowania.

2. Urządzenie powinno umożliwiać sterowanie maksymalną mocą, w szczególności zapewniając możliwość jej obniżenia w sytuacji zagrożenia stabilności sieci elektroenergetycznej w danym obszarze.

3. Sterowanie, o którym mowa w ust. 2, może być realizowane zdalnie przy odpowiednim zabezpieczeniu komunikacji przed cyberatakiem.

## **Rozdział 7**

### **Warunki eksploatacyjne**

§ 24. 1. W celu bezpiecznej eksploatacji urządzenia eksploatujący powinien zapewnić jego właściwą konserwację.

2. W przypadku instalacji elektrycznych konserwacja powinna obejmować konserwację zapobiegawczą, która jest wykonywana regularnie w formie przeglądów konserwacyjnych

w celu zapobiegania awariom i utrzymania urządzeń w odpowiednim stanie technicznym oraz konserwację korekcyjną, której celem są naprawy i wymiana zużytych części.

3. W ramach przeglądów konserwacyjnych sprawdza się czy urządzenie i wszystkie elementy jego wyposażenia znajdują się w stanie pozwalającym na ich użycie.

4. Przeglądy konserwacyjne powinny być wykonywane nie rzadziej niż co 30 dni, o ile producent nie zaleca inaczej i powinny obejmować oględziny oraz próby instalacji elektrycznej.

5. Próby instalacji elektrycznej wykonywane są zgodnie z wytycznymi producenta urządzenia oraz zainstalowanego osprzętu.

6. Kontrola skuteczności ochrony przeciwporażeniowej powinna być wykonywana zgodnie z wymaganiami określonymi w § 17 ust. 3.

7. Konserwację powinny wykonywać osoby posiadające odpowiednią wiedzę w zakresie instalacji elektrycznych, doświadczenie oraz powinny posiadać kwalifikacje potwierdzone odpowiednim świadectwem kwalifikacyjnym zgodnie z przepisami dotyczącymi eksploatacji urządzeń, instalacji i sieci wydanymi na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566).

8. Podczas konserwacji należy stosować odpowiednie środki ostrożności w celu uniknięcia stworzenia zagrożenia dla osób lub zwierząt oraz spowodowania uszkodzenia instalacji, obiektu lub wyposażenia.

9. Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z instrukcjami eksploatacji producentów urządzeń oraz Polskimi Normami dotyczącymi wymagań w tym zakresie.

10. Wyniki przeglądów konserwacyjnych powinny być odnotowane w dzienniku konserwacji urządzenia. Za założenie i prowadzenie dziennika konserwacji odpowiedzialny jest eksploatujący.

11. Awaria urządzenia zagrażająca bezpieczeństwu użytkowników i osób postronnych powinna być usunięta bez zbędnej zwłoki lub urządzenie powinno zostać wyłączone z eksploatacji.

12. W ramach czynności konserwacyjnych nowo zainstalowane elementy, powinny być zastępowane elementami określonymi w dokumentacji urządzenia, tego samego typu, o takich samych parametrach, charakterystyce i nastawach jak elementy wymieniane.

13. Wymiana elementów, o których mowa w ust. 12, powinna być nadzorowana przez osoby odpowiedzialne za nadzór eksploatacyjny urządzenia i udokumentowana.

§ 25. W przypadku niebezpiecznego uszkodzenia lub nieszczęśliwego wypadku, eksploatujący niezwłocznie zabezpiecza urządzenie zgodnie z instrukcją eksploatacji i powiadamia UDT.

## Rozdział 8

### **Rodzaje, terminy oraz zakres badań technicznych**

§ 26. 1. Przed oddaniem do eksploatacji urządzenie powinno zostać poddane badaniu zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz informacjami podanymi w dokumentacji technicznej producenta.

2. Badania o którym mowa w ust. 1, dokonuje UDT, na wniosek eksploatującego urządzenie, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

3. Eksploatujący, przygotowuje urządzenie do badania w zakresie niezbędnym do jego przeprowadzenia, w sposób zapewniający bezpieczeństwo osób wykonujących badanie oraz zapewnia obsługę techniczną wykonywanych badań.

4. Dodatkowe badania urządzenia są wykonywane na wniosek eksploatującego urządzenie, w przypadku:

- 1) naprawy urządzenia, rozumianej jako przywrócenie stanu sprzed awarii lub uszkodzenia urządzenia; naprawą nie są czynności wynikające z instrukcji konserwacji;
- 2) modernizacji urządzenia, rozumianej jako zespół czynności organizacyjno-technicznych, zmieniających konstrukcję urządzenia, zastosowane materiały lub parametry techniczne, oraz obwodów realizujących funkcje bezpieczeństwa, w stosunku do pierwotnie ustalonych;
- 3) zmiany miejsca zainstalowania urządzenia.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 4, należy złożyć w terminie 30 dni od zakończenia czynności, o których mowa w ust. 4.

§ 27. 1. Badanie obejmuje oględziny urządzenia, sprawdzenie protokołów pomiarów oraz wrywkowe pomiary kontrolne, w zakresie pozwalającym stwierdzić spełnienie wymagań niniejszego rozporządzenia.

2. Oględziny wykonywane są w celu potwierdzenia, że urządzenie:

- 1) zostało wykonane i zainstalowane zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia i dokumentacją techniczną producenta;
- 2) nie ma widocznych uszkodzeń wpływających na pogorszenie bezpieczeństwa.

3. Pomiary i próby powinny być wykonane zgodnie z wymaganiami Polskich Norm z uwzględnieniem informacji zawartych w dokumentacji technicznej producenta instalacji.

4. W każdej instalacji elektrycznej bez względu na tryb ładowania pojazdu elektrycznego powinny być wykonane co najmniej pomiary elektryczne oraz próby obejmujące:

- 1) pomiary ciągłości przewodów ochronnych włącznie z przewodami w połączeniach wyrównawczych głównych i dodatkowych oraz przewodów czynnych w przypadku pierścieniowych obwodów odbiorczych;
- 2) pomiary rezystancji izolacji przewodów elektrycznych, mierzonej między przewodami czynnymi oraz między przewodami czynnymi i przewodem ochronnym przyłączonym do układu uziemiającego;
- 3) pomiary rezystancji uziemień;
- 4) sprawdzenie działania urządzeń ochronnych różnicowo-prądowych;
- 5) pomiary impedancji pętli zwarcia;
- 6) sprawdzenie kolejności faz;
- 7) próby obciążeniowe.

5. Za przeprowadzenie pomiarów i prób, o których mowa w ust. 4, odpowiedzialny jest eksploatający.

6. W ramach badania UDT sprawdza protokoły pomiarów i prób, o których mowa w ust. 4, oraz może wyrywkowo wykonać pomiar i próby kontrolne weryfikujące poprawność protokołów.

7. Po wystąpieniu niebezpiecznego uszkodzenia urządzenia lub nieszczęśliwego wypadku, organ właściwej jednostki dozoru technicznego przeprowadza sprawdzenie powypadkowe/poawaryjne w ustalonym przez siebie zakresie w celu ustalenia przyczyn zdarzenia, sformułowania wniosków dotyczących działań zapobiegawczych oraz ich wdrożenia.

## Rozdział 9

### Oplaty

**§ 28.** 1. Jednostkowa wysokość opłat, o których mowa w art. 15a ust. 3 oraz art. 16 ust. 5 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jest ustalana w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 800, 1984 i 2255), obowiązującego w dniu złożenia wniosku, i wynosi za:

- 1) przeprowadzenia badania urządzenia z 1 punktem ładowania – 8% tego wynagrodzenia;

- 2) przeprowadzenia badania urządzenia z 2 lub 3 punktami ładowania – 15% tego wynagrodzenia;
- 3) przeprowadzenia badania urządzenia z 4 lub 5 punktami ładowania – 22% tego wynagrodzenia;
- 4) przeprowadzenia badania urządzenia z większą niż 5 liczbą punktów ładowania – 22% tego wynagrodzenia plus 3% tego wynagrodzenia za każdy dodatkowy punkt ładowania powyżej 5;
- 5) wydanie opinii dla urządzenia z 1 punktem ładowania – 4% tego wynagrodzenia;
- 6) wydanie opinii dla urządzenia z 2 lub 3 punktami ładowania – 7% tego wynagrodzenia;
- 7) wydanie opinii dla urządzenia z 4 lub 5 punktami ładowania – 10% tego wynagrodzenia;
- 8) wydanie opinii dla urządzenia z większą niż 5 liczbą punktów ładowania – 10% tego wynagrodzenia plus 2% tego wynagrodzenia za każdy dodatkowy punkt ładowania powyżej 5.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 2, są wyższe o 50% dla urządzenia wyposażonego w co najmniej jeden punkt ładowania o dużej mocy.

4. Do opłat, o których mowa w ust. 2 i 3, doliczane są koszty dojazdu do urządzenia ponoszone przez UDT.

## Rozdział 10

### **Przepisy końcowe**

**§ 29.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER ENERGII**

## UZASADNIENIE

### **Cel wydania aktu**

Wydanie rozporządzenia jest konieczne w celu realizacji zapisu wynikającego z art. 17 ust. 1 projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ponadto, wydanie przedmiotowego rozporządzenia wdroży część przepisów 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 28.10.2014, str. 1).

### **Stan faktyczny i prawny**

Obecnie w prawodawstwie Polskim nie ma rozporządzenia określającego wymagania techniczne dla ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Powyższe wynika z faktu, iż konieczność wydania takiego rozporządzenia została zapisana po raz pierwszy w projekcie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wejście w życie przepisów ww. ustawy spowoduje konieczność opracowania projektu rozporządzenia w powyższym zakresie.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie projektu rozporządzenia Ministra Energii w sprawie wymagań technicznych dla ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych spowoduje, że nowo budowana ogólnodostępna stacja ładowania pojazdów elektrycznych będzie musiała spełniać wymagania określone w przedmiotowym projekcie.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest rozporządzenia określającego wymagania techniczne dla ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

Zawarte w projekcie regulacje stanowią przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), natomiast projekt nie podlega procedurze notyfikacji, gdyż rozporządzenie zapewnia pełną implementację 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 28.10.2014).

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.





budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>													
<input type="checkbox"/> nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej tabeli zgodności).								<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy					
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy								<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy					

<input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ENERGII**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie szczegółowych wymagań technicznych w zakresie eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu, sposobu i terminów przeprowadzania badań technicznych punktów, rodzaju badań oraz wysokości opłaty za przeprowadzenie badania**

Na podstawie art. 19 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**DZIAŁ I**

**Przepisy ogólne**

**§ 1. 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne w zakresie eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu;
- 2) sposób i terminy przeprowadzania badań technicznych punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu oraz rodzaje tych badań;
- 3) wysokość opłaty za przeprowadzenie badań technicznych punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, budowie i przebudowie punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu – podmiot świadczący usługę zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu służącą do napędu tych jednostek, który jest odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo,

---

<sup>1)</sup> Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

- funkcjonowanie, eksploatację, konserwację i remonty punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu;
- 2) system zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu – zespół urządzeń służących do zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu służącej do napędu tych jednostek;
  - 3) strefa chroniona – obszar wokół punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz jednostki pływającej wykorzystującej do napędzania energię elektryczną, w której w szczególności monitorowany jest ruch morski;
  - 4) strefa ograniczonego dostępu – obszar wokół punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w którym podczas zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu mogą przebywać wyłącznie wyznaczone osoby;
  - 5) system zarządzania bezpieczeństwem – system zarządzania określający struktury organizacyjne, procedury, procesy i środki do prowadzenia działań z zakresu polityki zapobiegania poważnym wypadkom oraz określający procedury i działania w sytuacjach awarii i zagrożenia życia i mienia, jak również określający odpowiedzialność na każdym szczeblu działania i zarządzania.

## DZIAŁ II

### **Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu**

#### Rozdział 1

#### **Warunki ogólne**

§ 3. 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu powinny być zaprojektowane i wybudowane odpowiednio do zadań, jakie mają spełniać w określonych warunkach eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości bezpiecznego przyłączenia do jednostki pływającej oraz zachowania styczności przyłączenia bez względu na jej położenie.

2. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu umiejscawia się na fundamentach uwzględniających miejscowe warunki geologiczne, wiatrowe i opadowe. Konstrukcja punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu powinna zabezpieczać zespół jego urządzeń przed warunkami atmosferycznymi, w szczególności zaś przed ich unoszeniem na wodzie.

§ 4. 1. W skład zespołu urządzeń punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu wchodzi w szczególności:

- 1) przekształtnik wielopoziomowy;
- 2) kabel przyłączeniowy;
- 3) blokada manipulacyjna;
- 4) obwody bezpieczeństwa.

2. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu wyposaża się w niezależne od innych funkcji urządzenia zabezpieczające przed awarią elektryczną we wszystkich jego częściach oraz co najmniej dwa pomocnicze urządzenia zabezpieczające obejmujące w szczególności automatyczne awaryjne zawory odcinające i przyciski zatrzymania awaryjnego.

## Rozdział 2

### **Zabezpieczenie techniczne, przeciwpożarowe oraz przeciwybuchowe**

§ 5. 1. Zespół urządzeń punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu narażony na ryzyko kolizji z pojazdem musi być wyposażony w bariery lub inne mechanizmy chroniące przed ich uszkodzeniem.

2. Operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu zobowiązany jest również do stosowania środków mających na celu zmniejszenie zagrożenia pożarowego i wybuchowego, w szczególności służących do:

- 1) zapobiegania gromadzeniu się ładunków elektrostatycznych;
- 2) unikania źródeł zapłonu;
- 3) łagodzenia skutków pożaru lub wybuchu.

3. Stosowane w punkcie zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu środki zapewniają automatyczne wyłączenie jego urządzeń w przypadku stwierdzenia ich awarii.

§ 6. 1. Zainstalowane urządzenia przeciwpożarowe powinny uwzględniać zabezpieczenie przeciwpożarowe największej jednostki pływającej, której obsługa jest dopuszczalna w danym punkcie zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu.

2. Do zabezpieczenia przeciwpożarowego zespołu urządzeń punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu stosuje się gaśnice przewożne i urządzenia gaśnicze z chemicznymi środkami gaśniczymi.

§ 7. 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wyposażone w stałe urządzenia gaśnicze pianowe i zraszaczowe powinny być zasilane w energię elektryczną z dwóch niezależnych źródeł, a w przypadku zasilania z jednego źródła energii elektrycznej powinna być dodatkowo wyposażona w agregat prądowórczy o takiej mocy, aby możliwe było funkcjonowanie pompowni przeciwpożarowych i zespołu urządzeń.

2. Punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu może być zasilany w wodę z zewnętrznej sieci wodociągowej lub z ujęć własnych, które realizują zapotrzebowanie na wodę do celów sanitarno-higienicznych, przeciwpożarowych i gospodarczych tego punktu.

### Rozdział 3

#### **Bieżąca kontrola i konserwacja punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu**

§ 8. 1. Operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu przeprowadza wewnętrzną kontrolę i badania techniczne zespołu urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo osób, mienia i środowiska.

2. Rodzaj, zakres oraz częstotliwość kontroli i badań opracowywany jest na podstawie analizy warunków eksploatacyjnych z uwzględnieniem zaleceń wytwórcy określonych w dokumentacji techniczno-ruchowej urządzenia.

3. Zakres wewnętrznej kontroli obejmuje:

- 1) ocenę oddziaływania warunków atmosferycznych na instalację elektryczną w jednostce pływającej w aspekcie zagrożeń korozyjnych;
- 2) ocenę stanu technicznego towarzyszących urządzeń i instalacji oraz funkcjonowania aparatury kontrolno-pomiarowej;
- 3) okresową kontrolę instalacji elektrycznej połączeń rozłącznych i spawanych.

4. W czasie realizacji badań technicznych należy dokonać:

- 1) sprawdzenia prawidłowego działania armatury odcinającej i urządzeń zabezpieczających przed awarią elektryczną;
- 2) okresowego pomiaru i badania instalacji odgromowej, uziemiającej i elektrycznej.

5. W toku eksploatacji stacji gazu ziemnego należy przeprowadzić przewidziane do wykonania, w instrukcjach eksploatacji, czynności konserwujące.

### DZIAŁ III

#### **Użytkowanie punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu**

##### Rozdział 1

#### **Zasilanie jednostek pływających energią elektryczną z łądu**

§ 9. 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu umożliwiają napełnianie akumulatorów jednostek pływających energią elektryczną służącą do napędu tych jednostek za pomocą systemu ładowania energią elektryczną.

2. Ilość energii elektrycznej zużytej do zasilenia jednostek pływających określa się na podstawie układu pomiarowego. W przypadku jego braku dopuszcza się rozliczenie czasowe.

##### ROZDZIAŁ 2

#### **Nadzór nad zasilaniem jednostek pływających energią elektryczną z łądu oraz system zarządzania bezpieczeństwem**

§ 10. 1. Operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu sprawuje nadzór nad zasilaniem, w szczególności poprzez zapewnienie bezpieczeństwa tego procesu.

2. Operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu wdraża system bezpieczeństwa w procesie zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu, obejmujący w szczególności:

- 1) zasady monitorowania strefy chronionej oraz strefy ograniczonego dostępu;
- 2) wymagania dotyczące jednostek pływających, które zasilane są energią elektryczną;
- 3) zasady postępowania w sytuacji awarii instalacji elektrycznej jednostki pływającej;
- 4) charakterystykę punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu w tym w szczególności parametry systemu zasilania energią elektryczną;
- 5) wykaz wszystkich osób uczestniczących w zasilaniu jednostek pływających energią elektryczną z łądu wraz z ich kwalifikacjami oraz podziałem odpowiedzialności za realizowanie działania.

### DZIAŁ IV

#### **Badania techniczne punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu**

§ 11. 1. Złącza instalacji elektrycznej punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu objęte są obowiązkiem zgłoszenia do jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

2. Okresowe badania instalacji elektrycznej podlegają dozorowi pełnemu i są wykonywane jako:

- 1) rewizje zewnętrzne;
- 2) rewizje wewnętrzne.

§ 12. 1. Rewizja zewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni zespołu urządzeń punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu.

2. Rewizja wewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu wewnętrznej i zewnętrznej powierzchni instalacji elektrycznej, wyposażenia konstrukcyjnego, a w przypadkach uzasadnionych względami technicznymi przeprowadzenie pomiarów kontrolnych

3. W przypadkach uzasadnionych względami technicznymi ocena wizualna, o której mowa w ust. 2, może być uzupełniona lub zastąpiona innymi badaniami, określonymi przez właściwy organ dozoru technicznego w porozumieniu z eksploatującym.

§ 13. 1. Każda zmiana miejsca instalacji elektrycznej lub jej naprawa powinna zostać zgłoszona do jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

2. Zakres doraźnego badania eksploatacyjnego i sposób przygotowania instalacji elektrycznej do badania, o którym mowa w ust. 1, określa organ jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, w zależności od okoliczności uzasadniających ich przeprowadzenie.

§ 14. Badania kontrolne instalacji elektrycznej, przeprowadza jednostka właściwa do wykonywania dozoru technicznego na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, 1555, 2201 i ...).

§ 15. W przypadku, gdy w punkcie zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu występuje więcej niż jeden zespół urządzeń zasilania, wówczas formę dozoru technicznego oraz zakres kontroli i badań należy określić oddzielnie dla każdego urządzenia.

§ 16. 1. Formy dozoru technicznego i terminy badań technicznych instalacji elektrycznej określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. W uzasadnionych przypadkach terminy badań określone w załączniku do rozporządzenia mogą zostać skrócone na podstawie decyzji właściwego organu jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.



§ 17. Jeżeli badanie obejmowało pełny zakres badania okresowego, to termin kolejnego badania okresowego będzie wyznaczony od dnia wykonania badania doraźnego.

§ 18. Wyniki kontroli i badań powinny być udokumentowane i archiwizowane przez cały okres użytkowania zespołu urządzeń zasilania.

§ 19. W przypadku braku możliwości wyłączenia punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu na czas wyznaczonego terminu badań dopuszcza się, za zgodą właściwego organu jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, odroczenie terminu wykonania czynności kontrolnych lub przeprowadzenie badań zastępczych.

§ 20. Wysokość opłat za badania przez Transportowy Dozór Techniczny punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu określa załącznik nr 2.

## DZIAŁ V

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

§ 21. Podmiot zarządzający portem wyda instrukcję określającą zasady zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia do dnia 1 stycznia 2019.

§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

**MINISTER ENERGII**

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Energii  
z dnia ... (poz. ...)

**Załącznik nr 1**

**FORMY DOZORU TECHNICZNEGO I TERMINY BADAŃ SPECJALISTYCZNYCH URZĄDZEŃ CIŚNIENIOWYCH**

L.p.	Wyszczególnienie	Forma dozoru	Terminy badań		
			Rewizja wewnętrzna	Rewizja zewnętrzna	Próba funkcjonowania osprzętu
1	2	3	4	5	6
1.	Zespół urządzeń służących do zasilania jednostek pływających	pełny	co 10 lat	co 3 lata	co 3 lata

**Załącznik nr 2**

**WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA BADANIA PRZEZ URZĄD DOZORU TECHNICZNEGO PUNKTÓW BUNKROWANIA  
SKROPLONEGO GAZU ZIEMNEGO (LNG)**

L.p.	Wyszczególnienie	Wysokość opłat				
		3	4	5	6	7
1.	Rewizja zewnętrzna	...				
2.	Rewizja wewnętrzna	...				

## **UZASADNIENIE**

### **Cel wydania aktu**

Projekt rozporządzenia został opracowany na podstawie art. 19 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Rozporządzenie zostanie wydane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej.

Rozporządzenie ma na celu stworzenie przepisów prawnych w zakresie wymagań technicznych dotyczących punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, sposobu i terminów badań tych punktów, rodzajów badań oraz wysokości opłat za ich przeprowadzenie. Wydanie rozporządzenia jest konieczne ze względu na wypełnienie obowiązku implementacji 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 28.10.2014, str. 1).

### **Stan faktyczny i prawny**

W obecnym stanie prawnym nie ma przepisów określających wymagania techniczne w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, sposób i terminy przeprowadzania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego badań tych punktów, rodzajów badań oraz wysokości opłaty za ich przeprowadzenie. Stworzenie przepisów określających wymagania techniczne jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników jednostek pływających zasilanych energią elektryczną z lądu, a przede wszystkim dla operatorów punktów zasilania, którzy narażeni są na bezpośrednie niebezpieczeństwo porażenia prądem.

W związku z powyższym, niezbędne jest wprowadzenie rozporządzenia, co pozwoli na stworzenie podstawy prawnej do określenia warunków technicznych eksploatacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, a przede wszystkim podstawy prawnej do przeprowadzania kontroli tych punktów.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje, że Transportowy Dozór Techniczny będzie musiał dokonywać zwiększonej liczby kontroli, zgodnie z treścią projektu.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów regulujących sprawę objęte projektowanym rozporządzeniem.

Wydanie rozporządzenia prowadzi nowy stan prawny i pozwoli na osiągnięcie maksymalnych korzyści w zakresie bezpieczeństwa podczas zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, a także pozwoli kontrolować przestrzeganie zasad bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

Zawarte w projekcie regulacje stanowią przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), natomiast projekt nie podlega procedurze notyfikacji, ze względu na umieszczenie normy IEC/ISO/IEEE 80005-1 w dyrektywie 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 28.10.2014, str. 1).

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.



pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	Budżet państwa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.											

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.							
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Kontrole punktów zasilania nie będą finansowane z budżetu państwa, w związku z tym zmiana nie powoduje obciążenia budżetu państwa.
--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Nie przewiduje się zwiększenia zatrudnienia.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Od dnia 1 stycznia 2018 r.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Projekt rozporządzenia ma na celu dostosowanie przepisów prawa krajowego do wymogów prawa Unii Europejskiej. Ewaluacja efektów projektu następuje w sposób ciągły.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak załączników.	



**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ENERGII**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dotyczących bezpiecznej eksploatacji,  
napraw i modernizacji stacji gazu ziemnego, sposobu i terminów przeprowadzania  
przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań stacji gazu ziemnego, rodzajów  
badań oraz wysokości opłat za te badania**

Na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**DZIAŁ I**

**Przepisy ogólne**

**§ 1. 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego;
- 2) tryb i termin przeprowadzania przez Urząd Dozoru Technicznego badań stacji gazu ziemnego i rodzaje tych badań, oraz wysokość opłat za te badania.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, budowie i przebudowie stacji gazu ziemnego. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) w gospodarstwach domowych.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) punkt tankowania (LCNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG) powstały ze skroplonego gazu ziemnego (LNG), który może również służyć do zaopatrywania w skroplony gaz ziemny (LNG);

---

<sup>1)</sup> Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

- 2) stacja kontenerowa sprężonego gazu ziemnego (CNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w celu napędu silników tych pojazdów, o konstrukcji umożliwiającej ich przemieszczanie;
- 3) stacja kontenerowa skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w celu napędu silników tych pojazdów lub do regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego (LNG), o konstrukcji umożliwiającej ich przemieszczanie;
- 4) stacja kontenerowa (LCNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG) powstały ze skroplonego gazu ziemnego (LNG), który może również służyć do zaopatrywania w skroplony gaz ziemny (LNG), o konstrukcji umożliwiającej ich przemieszczanie.

## DZIAŁ II

### **Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać stacje gazu ziemnego CNG i stacje gazu ziemnego LNG oraz szczegółowe wymagania dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego CNG i stacji gazu ziemnego LNG**

#### Rozdział 1

#### **Warunki ogólne**

§ 3. 1. Stacje gazu ziemnego powinny być zaprojektowane i wybudowane odpowiednio do zadań, jakie mają spełniać w określonych warunkach, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości bezpiecznej ich eksploatacji.

2. Stacja gazu ziemnego powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby montaż oraz wykonanie urządzeń i fundamentów nośnych odpowiadało lokalnym warunkom sejsmicznym i geologicznym. Całość wyposażenia, elementów, rurociągów, mocowań i materiałów powinna być zmontowana w sposób odpowiedni dla ich przeznaczenia, dla pełnego zakresu warunków procesu oraz obciążeń, które mogą wystąpić w normalnych i skrajnych warunkach.

3. Przy projektowaniu stacji gazu ziemnego należy uwzględnić szczególne warunki klimatyczne lokalizacji obiektu oraz spodziewane temperatury minimalne i maksymalne. Wszystkie urządzenia powinny być eksploatowane w granicach temperatur i ciśnienia określonych przez producenta.

4. Instalacje stacji gazu ziemnego należy lokalizować w sposób minimalizujący ryzyko dla użytkowników, personelu, mienia i środowiska.

## Rozdział 2

### **Warunki szczegółowe dotyczące stacji gazu ziemnego CNG**

§ 4. 1. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do wszystkich punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), chyba że przepis stanowi inaczej.

2. W skład zespołu urządzeń punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) wchodzi w szczególności:

- 1) dystrybutor sprężonego gazu ziemnego (CNG) wraz z układem ogranicznika chwilowego nadmiaru przepływu;
- 2) urządzenia awaryjnego rozłączenia;
- 3) zespoły przewodów paliwowych zapewniające ciągłość elektryczną;
- 4) przewody paliwowe służące do zasilania sprężonym gazem ziemnym (CNG).

3. Punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) powinien być zaprojektowany w sposób zapewniający bezpieczeństwo jego obsługi i funkcjonowania, w szczególności poprzez:

- 1) wyłączenie zespołu urządzeń w przypadku utraty mocy;
- 2) wyposażenie w bariery lub inne mechanizmy chroniące zespół urządzeń przed uszkodzeniem w wyniku kolizji;
- 3) łatwy dostęp do zespołu urządzeń i możliwość opuszczenia punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) w sytuacji nagłej;
- 4) zapewnienie bezpiecznej wentylacji;
- 5) dostarczania gazu ziemnego poprzez rurociąg lub dostawy z magazynu ruchomego;
- 6) konieczności montażu osuszacza służącego do odwodniania gazu ziemnego.

4. Obudowa zespołu urządzeń punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) powinna chronić zespół urządzeń przed bezpośrednim kontaktem i warunkami atmosferycznymi.

## Rozdział 3

### **Warunki szczegółowe dotyczące stacji gazu ziemnego LNG/LCNG**

§ 5. 1. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do wszystkich punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), chyba że przepis stanowi inaczej.

2. W skład zespołu urządzeń punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wchodzi w szczególności:

- 1) zbiornik magazynowy skroplonego gazu ziemnego (LNG) dostosowany do pracy w temperaturach kriogenicznych;
- 2) buforowy zbiornik sprężonego gazu ziemnego (CNG);
- 3) pompy kriogeniczne i kompresory;
- 4) ogrzewacze i parownice.

2. Punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) powinien być zaprojektowany w sposób zapewniający bezpieczeństwo jego obsługi i funkcjonowania, w szczególności poprzez:

- 1) wyposażenie w niezależne od innych funkcji urządzenia zabezpieczające przed nadciśnieniem we wszystkich jego częściach oraz co najmniej dwa pomocnicze urządzenia zabezpieczające, w szczególności automatyczne awaryjne zawory odcinające i przyciski zatrzymania awaryjnego;
- 2) możliwość rozhermetyzowania elementów pod ciśnieniem przed ich usunięciem na potrzeby konserwacji, w szczególności zapewnienie, aby konserwacja tego punktu nie wpływała negatywnie na skład skroplonego gazu ziemnego (LNG);
- 3) zapewnienie, że konstrukcja strefy roboczej uwzględnia stosowane obciążenia oraz pozwala na bezpieczne odprowadzanie wody deszczowej oraz usuwanie śniegu.

3. Projekt punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) zapewnia również, że uwolniony w procesie tankowania gazem ziemnym skroplony gaz ziemny (LNG):

- 1) nie przedostanie się do układu odwadniania powierzchni lub innej infrastruktury podziemnej oraz
- 2) nie zanieczyści dróg dojazdowych; oraz
- 3) nie będzie ulegać kumulacji pod punktem tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub pojazdem służącym do zasilania punktu tankowania gazu ziemnego w skroplony gaz ziemny (LNG).

### DZIAŁ III

#### **Szczegółowe wymagania dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego CNG i stacji gazu ziemnego LNG**

§ 6. 1. Zespół urządzeń stacji gazu ziemnego narażony na ryzyko kolizji z pojazdem musi być wyposażony w bariery lub inne mechanizmy chroniące przed ich uszkodzeniem.

2. Operator stacji gazu ziemnego zobowiązany jest również do stosowania środków mających na celu zmniejszenie zagrożenia pożarowego i wybuchowego, w szczególności służących do:

- 1) zapobiegania powstawaniu mieszaniny łatwopalnej lub wybuchowej;
- 2) zapobiegania gromadzeniu się ładunków elektrostatycznych;
- 3) unikania źródeł zapłonu;
- 4) łagodzenia skutków pożaru lub wybuchu.

3. Stosowane środki zapewniają automatyczne wyłączenie zespołu urządzeń stacji gazu ziemnego w przypadku stwierdzenia ich nieszczelności. Operator stacji gazu ziemnego zapewnia odpowiednie środki ewakuacji w przypadku sytuacji awaryjnej lub nagłej.

4. Operator stacji gazu ziemnego zobowiązany jest również do zapewniania odpowiednich środków bezpieczeństwa fizycznego, w szczególności chroniących zespół urządzeń od nieupoważnionego dostępu.

**§ 7.** Do zabezpieczenia przeciwpożarowego stacji gazu ziemnego stosuje się gaśnice przewoźne i urządzenia gaśnicze z chemicznymi środkami gaśniczymi.

**§ 8. 1.** Stacje gazu ziemnego wyposażone w stałe urządzenia gaśnicze pianowe i zraszaczowe powinny być zasilane w energię elektryczną z dwóch niezależnych źródeł, a w przypadku zasilania z jednego źródła energii elektrycznej powinna być dodatkowo wyposażona w agregat prądotwórczy o takiej mocy, aby możliwe było funkcjonowanie pompowni przeciwpożarowych i zespołu urządzeń.

2. Stacje gazu ziemnego mogą być zasilane w wodę z zewnętrznej sieci wodociągowej lub z ujęć własnych, które realizują zapotrzebowanie na wodę do celów sanitarno-higienicznych, przeciwpożarowych i gospodarczych tego punktu.

**§ 9. 1.** Operator stacji gazu ziemnego przeprowadza wewnętrzną kontrolę i badania techniczne zbiorników ciśnieniowych współpracujące ze stacjami gazu ziemnego.

2. Rodzaj, zakres oraz częstotliwość kontroli i badań opracowywany jest na podstawie analizy warunków eksploatacyjnych z uwzględnieniem zaleceń wytwórcy określonych w dokumentacji techniczno-ruchowej urządzenia.

3. Zakres wewnętrznej kontroli obejmuje:

- 1) ocenę oddziaływania warunków atmosferycznych na urządzenie ciśnieniowe w aspekcie zagrożeń korozyjnych;

- 2) ocenę stanu technicznego towarzyszących urządzeń i instalacji oraz funkcjonowania aparatury kontrolno-pomiarowej;
- 3) okresową kontrolę szczelności połączeń rozłącznych i spawanych.
  4. W czasie realizacji badań technicznych należy dokonać:
    - 1) sprawdzenia prawidłowego działania armatury odcinającej i urządzeń zabezpieczających przed wzrostem ciśnienia;
    - 2) okresowego pomiaru i badania instalacji odgromowej, uziemiającej i elektrycznej.
  5. W toku eksploatacji stacji gazu ziemnego należy przeprowadzić czynności konserwujące przewidziane do wykonania w instrukcjach eksploatacji.

#### DZIAŁ IV

### **Sposób i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań stacji gazu ziemnego oraz określenia wysokości opłat tych badań**

§ 10. 1. Zbiorniki ciśnieniowe współpracujące ze stacjami gazu ziemnego objęte są obowiązkiem zgłoszenia do jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

2. Okresowe badania zbiorników magazynowych skroplonego gazu ziemnego (LNG) podlegają dozorowi pełnemu i są wykonywane jako:

- 1) rewizje zewnętrzne;
- 2) rewizje wewnętrzne;
- 3) próby ciśnieniowe.

§ 11. 1. Rewizja zewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni zespołu urządzeń stacji gazu ziemnego.

2. Rewizja wewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu wewnętrznej i zewnętrznej powierzchni zbiornika ciśnieniowego, połączeń spawanych, wyposażenia konstrukcyjnego, a w przypadkach uzasadnionych względami technicznymi przeprowadzenie pomiarów kontrolnych grubości jego ścianek.

3. W przypadkach uzasadnionych względami technicznymi ocena wizualna, o której mowa w ust. 2, może być uzupełniona lub zastąpiona innymi badaniami, określonymi przez właściwy organ dozoru technicznego w porozumieniu z eksploatującym.

§ 12. 1. Próbę ciśnieniową wykonuje się w uzgodnieniu z jednostką właściwą do wykonywania dozoru technicznego jako próbę hydrauliczną lub pneumatyczną.

2. Podczas wykonywania próby ciśnieniowej wartość ciśnienia próbnego przyjmuje się zgodnie z dokumentacją techniczną zbiornika ciśnieniowego współpracującego ze stacjami gazu ziemnego.

3. Właściwy organ jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, może ustalić inną niż określona w ust. 2 wartość ciśnienia próbnego.

4. Próbę ciśnieniową przeprowadza się przy zachowaniu następujących zasad:

- 1) ciśnienie należy równomiernie podnosić, aż do osiągnięcia ciśnienia próbnego, przy czym szybkość wzrostu ciśnienia od dopuszczalnego do próbnego nie powinna przekraczać 1 bar/min, chyba że w dokumentacji technicznej zbiornika ciśnieniowego, współpracującego ze stacjami gazu ziemnego została ustalona inna wartość;
- 2) czas trwania próby ciśnieniowej określa organ jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego;
- 3) następnie należy obniżyć ciśnienie do dopuszczalnego i dokonać oględzin zbiornika oraz osprzętu.

5. Wynik próby ciśnieniowej uznaje się za pozytywny, jeżeli urządzenie nie wykazuje trwałych odkształceń, uszkodzeń, nieszczelności urządzenia lub jego wyposażenia.

6. Próbę hydrauliczną przeprowadza się po uwzględnieniu zewnętrznych warunków otoczenia umożliwiającą jej przeprowadzenie.

7. Próbę ciśnieniową zbiornika ciśnieniowego współpracującego ze stacjami gazu ziemnego z izolacją cieplną wykonuje się bez zdejmowania izolacji, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych względami technicznymi.

**§ 13. 1.** Każda zmiana miejsca zainstalowania zbiornika ciśnieniowego lub jego naprawa powinna zostać zgłoszona do jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

2. Zakres doraźnego badania eksploatacyjnego i sposób przygotowania zbiornika do badania, o którym mowa w ust. 1, określa organ jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, w zależności od okoliczności uzasadniających ich przeprowadzenie.

**§ 14.** Badania kontrolne zbiornika ciśnieniowego współpracującego ze stacjami gazu ziemnego przeprowadza jednostka właściwa do wykonywania dozoru technicznego na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, 1555, 2201 oraz ...).

§ 15. 1. W przypadku gdy na stacji gazu ziemnego występuje więcej niż jedno urządzenie ciśnieniowe, wówczas formę dozoru technicznego oraz zakres kontroli i badań należy określić oddzielnie dla każdego urządzenia.

2. Do zakresu kontroli i badań zespołów urządzeń ciśnieniowych współpracujących ze stacjami gazu ziemnego stosuje się przepisy dotyczące zakresu kontroli i badań zbiorników ciśnieniowych współpracujących ze stacjami gazu ziemnego.

§ 16. 1. Formy dozoru technicznego i terminy badań technicznych urządzeń ciśnieniowych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. W uzasadnionych przypadkach terminy badań określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia mogą zostać skrócone na podstawie decyzji właściwego organu jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

§ 17. Jeżeli badanie obejmowało pełny zakres badania okresowego, to termin kolejnego badania okresowego będzie wyznaczony od dnia wykonania badania doraźnego.

§ 18. Wyniki kontroli i badań powinny być udokumentowane i archiwizowane przez cały okres użytkowania zbiornika ciśnieniowego.

§ 19. W przypadku braku możliwości wyłączenia stacji gazu ziemnego na czas wyznaczonego terminu badań dopuszcza się, za zgodą właściwego organu jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, odroczenie terminu wykonania czynności kontrolnych lub przeprowadzenie badań zastępczych.

§ 20. Wysokość opłat za badania przez Urząd Dozoru Technicznego stacji gazu ziemnego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

## DZIAŁ V

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

**MINISTER ENERGII**



Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Energii  
z dnia ... (poz. ...)

**Załącznik nr 1**

**FORMY DOZORU TECHNICZNEGO I TERMINY BADAŃ SPECJALISTYCZNYCH URZĄDZEŃ CIŚNIENIOWYCH**

L.p.	Wyszczególnienie	Forma dozoru	Terminy badań			
			Rewizja wewnętrzna	Próba ciśnieniowa	Rewizja zewnętrzna	Próba szczelności i funkcjonowania osprzętu
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zbiorniki naziemne na gazy skroplone oraz zbiorniki na gazy skroplone schłodzone inne niż w pkt 3	pełny	co 10 lat	co 10 lat	co 3 lata	co 3 lata
2.	Zbiorniki podziemne na gazy skroplone	pełny	co 10 lat	co 10 lat	co 3 lata	co 3 lata
3.	Zbiorniki na gazy skroplone schłodzone z izolacją próżniową	pełny	co 10 lat	co 10 lat	co 3 lata	co 3 lata
4.	Zbiorniki CNG	pełny	co 10 lat	co 10 lat	co 3 lata	co 3 lata

**WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA BADANIA PRZEZ URZĄD DOZORU TECHNICZNEGO PUNKTÓW BUNKROWANIA  
SKROPLONEGO GAZU ZIEMNEGO (LNG)**

L.p.	Wyszczególnienie	Wysokość opłat				
		3	4	5	6	7
1.	Rewizja zewnętrzna	...				
2.	Rewizja wewnętrzna	...				
3.	Próby ciśnieniowe	...				

## UZASADNIENIE

### **Cel wydania aktu**

Projekt rozporządzenia opracowany został na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Rozporządzenie ma na celu stworzenie przepisów prawnych w zakresie infrastruktury i warunków technicznych dotyczących stacji gazu ziemnego, a także trybu i terminów badań tych punktów oraz wysokości opłat za przeprowadzenie badań przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego. Wydanie rozporządzenia jest konieczne ze względu na wypełnienie obowiązku implementacji 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 28.10.2014, str. 1).

### **Stan faktyczny i prawny**

W obecnym stanie prawnym nie ma szczegółowych przepisów określających warunki bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego, sposób i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań stacji gazu ziemnego, rodzaje badań oraz wysokości opłaty za przeprowadzenie tych badań. Stworzenie przepisów określających wymagania techniczne jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników stacji gazu ziemnego, a przede wszystkim dla operatorów stacji gazu ziemnego, którzy narażeni są na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia.

W związku z powyższym, niezbędne jest wprowadzenie rozporządzenia, co pozwoli na stworzenie podstawy prawnej do określenia warunków technicznych, a także szczegółowych wymagań dotyczących bezpiecznej eksploatacji, napraw i modernizacji, jakim powinny odpowiadać stacje gazu ziemnego, a przede wszystkim podstawy prawnej do przeprowadzania kontroli tych stacji.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje, że Urząd Dozoru Technicznego będzie musiał dokonywać zwiększonej liczby kontroli, zgodnie z treścią projektu.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów określających normy w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego, trybu i terminów przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań stacji gazu ziemnego oraz wysokości opłaty za przeprowadzenie tych badań w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji.

Planowane wejście w życie projektu rozporządzenia z dniem ... nie wymaga wprowadzenia przepisów przejściowych.

Regulacje intertemporalne zawiera art. 74 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Wydanie rozporządzenia jedynie prowadzi do nowego stanu prawnego i pozwoli na osiągnięcie maksymalnych korzyści w zakresie bezpieczeństwa podczas tankowania na stacji gazu ziemnego, a także pozwoli kontrolować przestrzeganie zasad bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego.

Zawarte w projekcie regulacje stanowią przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), natomiast projekt nie podlega procedurze notyfikacji, gdyż rozporządzenie zapewnia pełną implementację 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 28.10.2014, str. 1).

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.



budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Wydatki ogółem</b>												
budżet państwa												
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	Budżet państwa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.											
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.										
Niemierzalne												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Kontrole stacji gazu ziemnego nie będą finansowane z budżetu państwa, w związku z tym zmiana nie powoduje obciążenia budżetu państwa.	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Nie przewiduje się zwiększenia zatrudnienia.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Od dnia 1 stycznia 2018 r.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Projekt rozporządzenia ma na celu dostosowanie przepisów prawa krajowego do wymogów prawa Unii Europejskiej. Ewaluacja efektów projektu następuje w sposób ciągły.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ENERGII**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie szczegółowych wymagań technicznych, jakim powinny odpowiadać punkty  
bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz badań technicznych tych  
punktów**

Na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**DZIAŁ I**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne, jakim powinny odpowiadać punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji;
- 2) sposób i termin przeprowadzania przez Urząd Dozoru Technicznego badań punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), rodzaje tych badań oraz wysokość opłat za te badania.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, budowie i przebudowie punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – podmiot świadczący usługę napełniania zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek, który jest odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo, funkcjonowanie, eksploatację, konserwację i remonty punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);

---

<sup>1)</sup> Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).



- 2) system przeładunku skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do napełniania zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek;
- 3) strefa chroniona – obszar wokół punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego oraz jednostki pływającej wykorzystującej do napędzania skroplony gaz ziemny (LNG), w której monitorowany jest ruch morski oraz inne podejmowane działania;
- 4) strefa ograniczonego dostępu – obszar wokół punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w której podczas bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) mogą przebywać wyłącznie wyznaczone osoby;
- 5) wyciek gazu – przedostawanie się skroplonego gazu ziemnego (LNG) na zewnątrz urządzeń lub układów rurowych na skutek nieuszczelności lub błędu obsługi;
- 6) system zarządzania bezpieczeństwem – system zarządzania określający struktury organizacyjne, procedury, procesy i środki do prowadzenia działań z zakresu polityki zapobiegania poważnym wypadkom oraz określający procedury i działania w sytuacjach awarii i zagrożenia życia i mienia, jak również określający odpowiedzialność na każdym szczeblu działania i zarządzania.

## DZIAŁ II

### **Punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)**

#### ROZDZIAŁ 1

#### **Warunki ogólne**

§ 3.1. Punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) powinny być zaprojektowane i wybudowane odpowiednio do zadań, jakie mają spełniać w określonych warunkach eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości bezpiecznego przyłączenia do jednostki pływającej oraz zachowania styczności przyłączenia bez względu na jej położenie.

2. Punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) umiejscawia się na fundamentach uwzględniających miejscowe warunki geologiczne, wiatrowe i opadowe. Konstrukcja punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) powinna zabezpieczać zespół jego urządzeń przed warunkami atmosferycznymi, w szczególności zaś przed ich unoszeniem na wodzie bądź uwolnieniem skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku zalania.

3. Projekt punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) zapewnia również, że uwolniony w procesie bunkrowania gazem ziemnym skroplony gaz ziemny (LNG):

- 1) nie przedostanie się do układu odwadniania powierzchni lub innej infrastruktury podziemnej oraz
- 2) nie zanieczyści dróg dojazdowych, oraz
- 3) nie będzie ulegać kumulacji pod punktem bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub pojazdem służącym do zasilania punktu bunkrowania gazu ziemnego w skroplony gaz ziemny (LNG).

§ 4. 1. W skład zespołu urządzeń punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wchodzi w szczególności:

- 1) zbiornik magazynowy skroplonego gazu ziemnego (LNG);
- 2) zbiornik procesowy z termosyfonem i pompą kriogeniczną ciśnieniową;
- 3) system przeladunku skroplonego gazu ziemnego (LNG) wraz z układem pomiarowym;
- 4) układ recyklingu par skroplonego gazu ziemnego (LNG) z napełnianego zbiornika.

2. Punkty bunkrowania gazu ziemnego wyposaża się w niezależne od innych funkcji urządzenia zabezpieczające przed nadciśnieniem we wszystkich jego częściach oraz co najmniej dwa pomocnicze urządzenia zabezpieczające obejmujące w szczególności automatyczne awaryjne zawory odcinające i przyciski zatrzymania awaryjnego.

3. Zbiornik magazynowy skroplonego gazu ziemnego (LNG) wyposaża się również w:

- 1) dwa niezależne układy pomiarowe, które zapewniają wstrzymanie napełniania w przypadku osiągnięcia jego maksymalnego poziomu;
- 2) instalację zapewniającą, że maksymalny poziom napełnienia nie zostanie przekroczony poprzez saturację skroplonego gazu ziemnego (LNG).

4. System przeladunku skroplonego gazu ziemnego (LNG) wyposażony jest w system odcinania suchego w przypadku wycieku gazu.

## Rozdział 2

### **Zabezpieczenie techniczne, przeciwpożarowe oraz przeciwwybuchowe**

§ 5. 1. Zespół urządzeń punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) narażony na ryzyko kolizji z pojazdem musi być wyposażony w bariery lub inne mechanizmy chroniące przed ich uszkodzeniem.

2. Operator punktu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) zobowiązany jest również do stosowania środków mających na celu zmniejszenie zagrożenia pożarowego i wybuchowego, w szczególności służących do:

- 1) zapobiegania powstawaniu mieszaniny łatwopalnej lub wybuchowej;
- 2) zapobiegania gromadzeniu się ładunków elektrostatycznych;
- 3) unikania źródeł zapłonu;
- 4) łagodzenia skutków pożaru lub wybuchu.

3. Stosowane w punkcie bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) środki zapewniają automatyczne wyłączenie jego urządzeń w przypadku stwierdzenia ich nieszczelności.

§ 6. 1. Zainstalowane urządzenia przeciwpożarowe powinny uwzględniać zabezpieczenie przeciwpożarowe największej jednostki pływającej, której obsługa jest dopuszczalna w danym punkcie bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG).

2. Do zabezpieczenia przeciwpożarowego zespołu urządzeń punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) stosuje się gaśnice przewożne i urządzenia gaśnicze z chemicznymi środkami gaśniczymi.

§ 7. 1. Punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wyposażone w stałe urządzenia gaśnicze pianowe i zraszczowe powinny być zasilane w energię elektryczną z dwóch niezależnych źródeł, a w przypadku zasilania z jednego źródła energii elektrycznej powinna być dodatkowo wyposażona w agregat prądotwórczy o takiej mocy, aby możliwe było funkcjonowanie pompowni przeciwpożarowych i zespołu urządzeń.

2. Punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) może być zasilany w wodę z zewnętrznej sieci wodociągowej lub z ujęć własnych, które realizują zapotrzebowanie na wodę do celów sanitarno-higienicznych, przeciwpożarowych i gospodarczych tego punktu.

### ROZDZIAŁ 3

#### **Bieżąca kontrola i konserwacja punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)**

§ 8. 1. Operator punktu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) przeprowadza wewnętrzną kontrolę i badania techniczne zespołu urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo osób, mienia i środowiska.

2. Rodzaj, zakres oraz częstotliwość kontroli i badań opracowywany jest na podstawie analizy warunków eksploatacyjnych z uwzględnieniem zaleceń wytwórcy określonych w dokumentacji techniczno-ruchowej urządzenia.

3. Zakres wewnętrznej kontroli obejmuje:

- 1) ocenę oddziaływania warunków atmosferycznych na urządzenie ciśnieniowe w aspekcie zagrożeń korozyjnych;
- 2) ocenę stanu technicznego towarzyszących urządzeń i instalacji oraz funkcjonowania aparatury kontrolno-pomiarowej;
- 3) okresową kontrolę szczelności połączeń rozłącznych i spawanych.

4. W czasie realizacji badań technicznych należy dokonać:

- 1) sprawdzenia prawidłowego działania armatury odcinającej i urządzeń zabezpieczających przed wzrostem ciśnienia;
- 2) okresowego pomiaru i badania instalacji odgromowej, uziemiającej i elektrycznej.

5. W toku eksploatacji stacji gazu ziemnego należy przeprowadzić przewidziane do wykonania, w instrukcjach eksploatacji, czynności konserwujące.

## Rozdział 4

### **Mobilny punkt bunkrowania gazu ziemnego (LNG)**

§ 9. 1. Bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) może odbywać się również ze zbiornika innej jednostki pływającej, cysterny drogowej lub kolejowej, a także z przenośnego zbiornika kontenerowego, które wraz z zespołem urządzeń służą do napełniania zbiorników jednostek pływających (mobilne punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)).

2. Miejsce cumowania jednostki pływającej albo parkowania cysterny drogowej lub kolejowej zapewnia jej bezpieczny odjazd bez konieczności dokonywania dodatkowych manewrów. Miejsce parkowania cysterny drogowej lub kolejowej powinno być również wyposażone w bariery lub inne mechanizmy chroniące przed kolizją z innymi pojazdami.

§ 10. Operator cysterny drogowej lub kolejowej zobowiązany jest do posiadania zaświadczenia ADR oraz ogólnej wiedzy na temat warunków użytkowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG).

### DZIAŁ III

#### **Użytkowanie punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)**

##### Rozdział 1

#### **Bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG)**

§ 11. 1. Punkty bunkrowania gazu ziemnego (LNG) oraz mobilne punkty bunkrowania gazu ziemnego (LNG) umożliwiają napełnianie zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek w stanie nasycenia pod odpowiednim ciśnieniem za pomocą systemu przeładunku skroplonego gazu ziemnego (LNG).

2. Ilość zatankowanego skroplonego gazu ziemnego (LNG) do zbiorników jednostek pływających określa się na podstawie układu pomiarowego. W przypadku jego braku dopuszcza się rozliczenie wagowe.

##### ROZDZIAŁ 2

#### **Zasilanie punktu bunkrowania gazu ziemnego w skroplony gaz ziemny (LNG)**

§ 12. Miejsce cumowania jednostki pływającej albo parkowania cysterny drogowej lub kolejowej służącej do zasilania punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) umożliwia jej bezpieczny odjazd bez konieczności dokonywania dodatkowych manewrów. Miejsce parkowania cysterny drogowej lub kolejowej powinno być również wyposażone w bariery lub inne mechanizmy chroniące przed kolizją z innymi pojazdami.

§ 13. Podczas zasilania punktu bunkrowania w skroplony gaz ziemny (LNG) cysterna drogowa lub kolejowa powinna być uziemiona w sposób określony w Polskich Normach.

##### ROZDZIAŁ 3

#### **Nadzór nad bunkrowaniem skroplonym gazem ziemnym (LNG) oraz system zarządzania bezpieczeństwem**

§ 14. 1. Operator punktu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) sprawuje nadzór nad bunkrowaniem, w szczególności poprzez zapewnienie bezpieczeństwa tego procesu.

2. Operator punktu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) wdraża system bezpieczeństwa w procesie bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) obejmujący w szczególności:

- 1) zasady monitorowania strefy chronionej oraz strefy ograniczonego dostępu;
- 2) wymagania dotyczące jednostek pływających, których zbiorniki napełnianie są skroplonym gazem ziemnym (LNG);
- 3) zasady postępowania w sytuacji wycieku gazu lub innej sytuacji nagłej;
- 4) charakterystykę punktu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym w szczególności parametry systemu przeładunku skroplonego gazu ziemnego (LNG);
- 5) wykaz wszystkich osób uczestniczących w bunkrowaniu skroplonym gazem ziemnym (LNG) wraz z ich kwalifikacjami oraz podziałem odpowiedzialności za realizowanie działania.

#### DZIAŁ IV

##### **Badania techniczne punktów bunkrowania gazu ziemnego**

§ 15. 1. Zbiorniki magazynowe skroplonego gazu ziemnego (LNG) objęte są obowiązkiem zgłoszenia do jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

2. Okresowe badania zbiorników magazynowych skroplonego gazu ziemnego (LNG) podlegają dozorowi pełnemu i są wykonywane jako:

- 1) rewizje zewnętrzne;
- 2) rewizje wewnętrzne;
- 3) próby ciśnieniowe.

§ 16. 1. Rewizja zewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni zespołu urządzeń punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

2. Rewizja wewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu wewnętrznej i zewnętrznej powierzchni zbiornika magazynowego skroplonego gazu ziemnego (LNG), połączeń spawanych, wyposażenia konstrukcyjnego, a w przypadkach uzasadnionych względami technicznymi przeprowadzenie pomiarów kontrolnych grubości ścianek zbiornika ciśnieniowego.

3. W przypadkach uzasadnionych względami technicznymi ocena wizualna, o której mowa w ust. 2, może być uzupełniona lub zastąpiona innymi badaniami, określonymi przez właściwy organ dozoru technicznego w porozumieniu z eksploatującym.

§ 17. 1. Próbę ciśnieniową wykonuje się w uzgodnieniu z jednostką właściwą do wykonywania dozoru technicznego jako próbę hydrauliczną bądź pneumatyczną.

2. Podczas wykonywania próby ciśnieniowej wartość ciśnienia próbnego przyjmuje się zgodnie z dokumentacją techniczną zbiornika magazynowego skroplonego gazu ziemnego (LNG).

3. Właściwy organ jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, może ustalić inną niż określona w ust. 2 wartość ciśnienia próbnego.

4. Próbę ciśnieniową przeprowadza się przy zachowaniu następujących zasad:

- 1) ciśnienie należy równomiernie podnosić, aż do osiągnięcia ciśnienia próbnego, przy czym szybkość wzrostu ciśnienia od dopuszczalnego do próbnego nie powinna przekraczać 1 bar/min, chyba że w dokumentacji technicznej zbiornika magazynowego skroplonego gazu ziemnego (LNG) została ustalona inna wartość;
- 2) czas trwania próby ciśnieniowej określa organ jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego;
- 3) następnie należy obniżyć ciśnienie do dopuszczalnego i dokonać oględzin zbiornika oraz osprzętu.

4. Wynik próby ciśnieniowej uznaje się za pozytywny, jeżeli urządzenie nie wykazuje trwałych odkształceń, uszkodzeń, nieszczelności urządzenia lub jego wyposażenia.

5. Próbę hydrauliczną przeprowadza się po uwzględnieniu zewnętrznych warunków otoczenia umożliwiającą jej przeprowadzenie.

6. Próbę ciśnieniową zbiornika magazynowego skroplonego gazu ziemnego (LNG) z izolacją cieplną wykonuje się bez zdejmowania izolacji, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych względami technicznymi.

§ 18. 1. Każda zmiana miejsca zainstalowania zbiornika magazynowego skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub jego naprawa powinna zostać zgłoszona do jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

2. Zakres doraźnego badania eksploatacyjnego i sposób przygotowania zbiornika do badania, o którym mowa w ust. 1, określa organ jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, w zależności od okoliczności uzasadniających ich przeprowadzenie.

§ 19. Badania kontrolne zbiornika magazynowego skroplonego gazu ziemnego (LNG), przeprowadza jednostka właściwa do wykonywania dozoru technicznego na podstawie

ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, 1555, 2201 i ...).

**§ 20.** 1. W przypadku, gdy w punkcie bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) występuje więcej niż jeden zbiornik magazynowy skroplonego gazu ziemnego (LNG), wówczas formę dozoru technicznego oraz zakres kontroli i badań należy określić oddzielnie dla każdego urządzenia.

2. Do zakresu kontroli i badań zespołów zbiorników magazynowych skroplonego gazu ziemnego (LNG) stosuje się przepisy dotyczące zakresu kontroli i badań zbiorników magazynowych skroplonego gazu ziemnego (LNG).

**§ 21.** 1. Formy dozoru technicznego i terminy badań technicznych urządzeń ciśnieniowych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. W uzasadnionych przypadkach terminy badań określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia mogą zostać skrócone na podstawie decyzji właściwego organu jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

**§ 22.** Jeżeli badanie obejmowało pełny zakres badania okresowego, to termin kolejnego badania okresowego będzie wyznaczony od dnia wykonania badania doraźnego.

**§ 23.** Wyniki kontroli i badań powinny być udokumentowane i archiwizowane przez cały okres użytkowania zbiornika ciśnieniowego.

**§ 24.** W przypadku braku możliwości wyłączenia punktu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) na czas wyznaczonego terminu badań dopuszcza się, za zgodą właściwego organu jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, odroczenie terminu wykonania czynności kontrolnych lub przeprowadzenie badań zastępczych.

**§ 25.** Wysokość opłat za badania przez Urząd Dozoru Technicznego punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

## DZIAŁ V

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 26.** Podmiot zarządzający portem wyda instrukcję określającą zasady bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia do dnia 1 stycznia 2019.



§ 27. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

**MINISTER ENERGII**

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Energii  
z dnia ... (poz. ...)

**Załącznik nr 1**

**FORMY DOZORU TECHNICZNEGO I TERMINY BADAŃ SPECJALISTYCZNYCH URZĄDZEŃ CIŚNIENIOWYCH**

L.p.	Wyszczególnienie	Forma dozoru	Terminy badań			
			Rewizja wewnętrzna	Próba ciśnieniowa	Rewizja zewnętrzna	Próba szczelności i funkcjonowania osprzętu
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zbiornik magazynowy skroplonego gazu ziemnego (LNG)	pełny	co 10 lat	co 10 lat	co 3 lata	co 3 lata

**WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA BADANIA PRZEZ URZĄD DOZORU TECHNICZNEGO PUNKTÓW BUNKROWANIA  
SKROPLONEGO GAZU ZIEMNEGO (LNG)**

L.p.	Wyszczególnienie	Wysokość opłat				
		3	4	5	6	7
1.	Rewizja zewnętrzna	...				
2.	Rewizja wewnętrzna	...				
3.	Próby ciśnieniowe	...				

## UZASADNIENIE

### **Cel wydania aktu**

Projekt rozporządzenia został opracowany na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Rozporządzenie zostanie wydane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej.

Rozporządzenie ma na celu stworzenie przepisów prawnych w zakresie projektowania, budowy i przebudowy punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Wydanie rozporządzenia jest konieczne ze względu na wypełnienie obowiązku implementacji 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 28.10.2014, str. 1).

### **Stan faktyczny i prawny**

W obecnym stanie prawnym nie ma przepisów określających szczegółowe wymagania techniczne, jakim powinny odpowiadać punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz badań technicznych tych punktów. Stworzenie przepisów określających wymagania techniczne jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników jednostek pływających, a przede wszystkim dla operatorów punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), którzy narażeni są na bezpośrednie niebezpieczeństwo wybuchu gazu.

W związku z powyższym, niezbędne jest wprowadzenie rozporządzenia.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje, że Urząd Dozoru Technicznego będzie musiał dokonywać zwiększonej liczby kontroli, zgodnie z treścią projektu.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów określających wymagania techniczne, jakim powinny odpowiadać punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), warunków ich użytkowania, a także sposobu i terminów przeprowadzania badań tych punktów.

Wydanie rozporządzenia prowadzi do nowego stanu prawnego i pozwoli na osiągnięcie maksymalnych korzyści w zakresie bezpieczeństwa podczas bunkrowania skroplonego gazu

ziemnego, a także pozwoli kontrolować przestrzeganie zasad bezpieczeństwa, eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

Zawarte w projekcie regulacje stanowią przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), natomiast projekt nie podlega procedurze notyfikacji, ze gdyż rozporządzenie zapewnia pełną implementację 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 28.10.2014, str. 1).

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.



budżet państwa												
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	Budżet państwa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.							
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Kontrole punktów bunkrowania nie będą finansowane z budżetu państwa, w związku z tym zmiana nie powoduje obciążenia budżetu państwa.
--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Nie przewiduje się zwiększenia zatrudnienia.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Projekt rozporządzenia ma na celu dostosowanie przepisów prawa krajowego do wymogów prawa Unii Europejskiej. Ewaluacja efektów projektu następuje w sposób ciągły.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		



**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ENERGII**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie oznakowania stacji paliw oraz formułowania i udostępniania informacji o  
możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym  
oraz w sprawie porównywania cen paliw**<sup>2)</sup>

Na podstawie art. 41 ust. 6 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ... ) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia stosuje się do stacji ładowania, punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych, stacji gazu ziemnego, stacji paliw płynnych, a także dystrybutorów jednoproduktowych lub części dystrybutorów wieloproduktowych, zwanych dalej „dystrybutorami”.

**§ 2.** Na stacji paliw płynnych sporządza się tablicę informacyjną o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego.

**§ 3. 1.** Na stacji paliw płynnych dystrybutor oznacza się umieszczonym w widocznym miejscu znakiem identyfikacji wizualnej, w środku którego zamieszcza się symbol w kolorze czarnym na białym lub srebrnym tle wewnętrznym.

2. Znakiem identyfikacji wizualnej, o którym mowa w ust. 1, oznacza się korki wlewu paliwa lub umieszcza się ten znak w pobliżu tych korków,

3. Znak identyfikacji wizualnej, o którym mowa w ust. 1, umieszcza się w punkcie sprzedaży pojazdów samochodowych oraz w instrukcji pojazdu samochodowego.

---

<sup>1)</sup> Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia 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 28.10.2014, str. 1).

§ 4. 1. Znakiem identyfikacji wizualnej, o którym mowa w § 3 ust. 1, dla paliw typu gazowego jest romb o kącie  $90^\circ$  o szerokości minimum 30 mm, grubości linii zewnętrznej 3,2 punktu.

2. Znakiem identyfikacji wizualnej, o którym mowa w § 3 ust. 1, dla paliw typu gazowego, umieszczanych w miejscach, o których mowa w § 3 ust. 2, jest romb o kącie  $90^\circ$  o szerokości minimum 13 mm, grubości linii zewnętrznej 1,4 punktu.

3. Symbolem skroplonego gazu węglowodorowego jest „LPG”, zgodnie z odpowiednią normą lub równoważnym ustawodawstwem krajowym dla dostarczanego paliwa.

4. Symbolem gazu ziemnego lub metanu, dostarczanego jako gaz w wyniku sprężenia, jest „CNG”, zgodnie z odpowiednią normą lub równoważnym ustawodawstwem krajowym dla dostarczanego paliwa.

5. Symbolem gazu ziemnego lub metanu, który został skroplony w wyniku chłodzenia, jest „LNG”, zgodnie z odpowiednią normą lub równoważnym ustawodawstwem krajowym dla dostarczanego paliwa.

6. Symbolem gazu wodorowego jest „H<sub>2</sub>”, zgodnie z odpowiednią normą lub równoważnym ustawodawstwem krajowym dla dostarczanego paliwa.

7. Rozmiar czcionki symbolu należy dopasować do wielkości kształtu, ale minimum wynosi 11 punktów.

§ 5. 1. Znakiem identyfikacji wizualnej, o którym mowa w § 3 ust. 1, dla energii elektrycznej jest elipsa o szerokości minimum 30 mm, grubości linii wewnętrznej 3,2 punktu.

2. Znakiem, o którym mowa w § 3 ust. 1, dla energii elektrycznej umieszczanym w miejscu, o którym mowa w § 3 ust. 2, jest elipsa o szerokości minimum 13 mm, grubości linii zewnętrznej 1,4 punktu.

3. Symbolem dla energii elektrycznej jest „EV”, zgodnie z odpowiednią normą lub równoważnym ustawodawstwem krajowym.

4. Rozmiar czcionki symbolu należy dopasować do wielkości kształtu, ale wynosi minimum 11 punktów.

§ 6. Wzór znaków identyfikacji wizualnej, o których mowa w § 3 ust. 1 i 2, stanowi załącznik do niniejszego rozporządzenia

§ 7. 1. Na stacji paliw płynnych umieszcza się informację zawierającą porównanie cen jednostkowych paliw.

2. Informacje, o której mowa w ust. 1, sporządza się w sposób spójny i jasny, niewprowadzający użytkownika w błąd co do rzeczywistej ceny paliwa.

**§ 8.** 1. Cenę paliwa porównuje się przez umieszczenie na tablicy neonowej w widocznym i dostępnym dla każdego użytkownika pojazdu miejscu na terenie stacji ładowania lub stacji paliw płynnych kosztu zakupu paliwa, podanego w złotym, potrzebnego do przejechania 100 km.

2. Koszt paliwa, o którym mowa w ust. 1 oblicza się według wzoru:

$$C \times S = K$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

C – jednostkowa cena litra paliwa















S – średnie spalanie paliwa na 100 km

K – koszt

**§ 11.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER ENERGII**

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Energii  
z dnia ... (poz. ...)**

RODZAJ PALIWA	ZNAK IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ DO UMIESZCZENIA NA KORKACH WLEWU I W INSTRUKCJI	ZNAK IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ DO UMIESZCZENIA NA DYSTRYBUTORACH I W PUNKTACH SPRZEDAŻY
Paliwa typu benzyny		
Paliwa typu olej napędowy zawierający FAME		
Parafinowy olej napędowy		
Skroplony gaz węglowodorowy		
Sprężony gaz ziemny, biometan, gaz syntetyczny i ich mieszaniny		
Skroplony gaz ziemny, biometan, gaz syntetyczny i ich mieszaniny		
Energia elektryczna		

## **UZASADNIENIE**

### **Cel wydania aktu**

Projekt rozporządzenia został opracowany na podstawie art. 41 ust. 6 projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Rozporządzenie ma na celu stworzenie przepisów prawnych w zakresie informowania użytkowników pojazdów mechanicznych o możliwych sposobach tankowania i zasilania pojazdów paliwami alternatywnymi. Wydanie rozporządzenia jest konieczne ze względu na wypełnienie obowiązku implementacji 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 28.10.2014, str. 1).

### **Stan faktyczny i prawny**

W obecnym stanie prawnym nie ma przepisów określających warunki formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, oznakowania stacji paliw oraz w sprawie porównywania cen paliw. Stworzenie tych przepisów jest niezbędne w celu zapewnienia kompleksowych informacji konsumentom, tym samym umożliwiając im wybór pojazdu, który będzie dla nich odpowiedni pod względem finansowym. Ponadto, w celu zapewnienia rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych należy rozwinąć sieć punktów ładowania. Aby to osiągnąć, należy zadbać o jak najszerszy dostęp do informacji gdzie wspomniane punkty się znajdują.

W związku z powyższym, niezbędne jest wprowadzenie rozporządzenia, co pozwoli na stworzenie podstawy prawnej do egzekwowania obowiązku informowania potencjalnych użytkowników zainteresowanych użytkowaniem paliw alternatywnych w transporcie.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje obowiązek dostosowania stacji paliw do przepisów rozporządzenia w zakresie udostępniania informacji o możliwości ładowania i tankowania paliwami alternatywnymi.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów określających normy w zakresie oznakowania stacji paliw, formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym oraz w sprawie porównywania cen paliw

Wydanie rozporządzenia wprowadza nowy stan prawny i pozwoli na osiągnięcie maksymalnych korzyści w zakresie udostępniania klientom stacji paliw informacji o możliwości ładowania/ tankowania pojazdu paliwami alternatywnymi.

Zawarte w projekcie regulacje stanowią przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), natomiast projekt nie podlega procedurze notyfikacji, gdyż norma EN 16942:2016, wydana na podstawie art. 7 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 28.10.2014, str. 1) określa wymagania techniczne.

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.



pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Wydatki ogółem</b>												
budżet państwa												
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	Budżet państwa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.											
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.										
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												



<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Nie przewiduje się zwiększenia zatrudnienia.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Projekt rozporządzenia ma na celu dostosowanie przepisów prawa krajowego do wymogów prawa Unii Europejskiej. Ewaluacja efektów projektu następuje w sposób ciągły.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak załączników.	

79/12/rch

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ENERGII<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wzoru elektronicznego formularza zgłoszeniowego dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operatora instalacji gazu ziemnego<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 42 ust. 11 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Określa się wzór elektronicznego formularza zgłoszeniowego dla:

- 1) operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia,
- 2) operatora stacji gazu ziemnego, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

**MINISTER ENERGII**

---

<sup>1)</sup> Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia 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 28.10.2014, str. 1).

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Energii  
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

**WZÓR ELEKTRONICZNEGO FORMULARZA  
ZGŁOSZENIOWEGO DLA OPERATORA  
OGÓLNODOSTĘPNEJ STACJI ŁADOWANIA**

CZĘŚĆ I OZNACZENIE FIRMY OPERATORA OGÓLNODOSTĘPNEJ STACJI ŁADOWANIA			
1. Nazwa lub imię i nazwisko			
2. NIP			
3. REGON			
4. Adres siedziby oraz dane teleadresowe			
4.1. Ulica	4.2. Numer budynku	4.3. Numer lokalu	4.4. Miejscowość
4.5. Kod pocztowy	4.6. Poczta	4.7. Województwo	
5. Telefon			
6. Faks			
7. E-mail			
8. Adres do korespondencji (w przypadku, gdy jest inny niż w pkt 4.)			
8.1. Ulica	8.2. Numer budynku	8.3. Numer lokalu	8.4. Miejscowość
8.5. Kod pocztowy	8.6. Poczta	8.7. Województwo	
CZĘŚĆ II DANE OGÓLNODOSTĘPNEJ STACJI ŁADOWANIA			
9. Rodzaj obsługiwanej infrastruktury			
10. Geograficzne położenie ogólnodostępnej stacji ładowania			
10.1. Szerokość geograficzna		10.2. Długość geograficzna	
11. Adres ogólnodostępnej stacji ładowania			
11.1. Ulica	11.2. Numer budynku	11.3. Numer lokalu	11.4. Miejscowość
11.5. Kod pocztowy	11.6. Poczta	11.7. Województwo	
...			

**WZÓR ELEKTRONICZNEGO FORMULARZA  
ZGŁOSZENIOWEGO DLA OPERATORA STACJI GAZU  
ZIEMNEGO**

<b>CZĘŚĆ I OZNACZENIE FIRMY OPERATORA STACJI GAZU ZIEMNEGO</b>			
1. Nazwa lub imię i nazwisko			
2. NIP			
3. REGON			
4. Adres siedziby oraz dane teleadresowe			
4.1. Ulica	4.2. Numer budynku	4.3. Numer lokalu	4.4. Miejscowość
4.5. Kod pocztowy	4.6. Poczta	4.7. Województwo	
5. Telefon			
6. Faks			
7. E-mail			
8. Adres do korespondencji (w przypadku, gdy jest inny niż w pkt 4.)			
8.1. Ulica	8.2. Numer budynku	8.3. Numer lokalu	8.4. Miejscowość
8.5. Kod pocztowy	8.6. Poczta	8.7. Województwo	
<b>CZĘŚĆ II DANE STACJI GAZU ZIEMNEGO</b>			
9. Rodzaj obsługiwanej infrastruktury			
10. Geograficzne położenie punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)			
10.1. Szerokość geograficzna		10.2. Długość geograficzna	
11. Adres punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)			
11.1. Ulica	11.2. Numer budynku	11.3. Numer lokalu	11.4. Miejscowość
11.5. Kod pocztowy	11.6. Poczta	11.7. Województwo	
...			
12. Geograficzne położenie punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)			
12.1. Szerokość geograficzna		12.2. Długość geograficzna	
13. Adres punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)			
13.1. Ulica	13.2. Numer budynku	13.3. Numer lokalu	13.4. Miejscowość
13.5. Kod pocztowy	13.6. Poczta	13.7. Województwo	
...			

## UZASADNIENIE

### **Cel wydania aktu**

Wydanie rozporządzenia jest konieczne w celu realizacji zapisu wynikającego z art. 42 ust. 11 projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ponadto, wydanie przedmiotowego rozporządzenia przyczyni się do wdrożenia przepisów 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 28.10.2014, str. 1).

### **Stan faktyczny i prawny**

Obecnie w prawodawstwie Polskim nie wydano żadnego rozporządzenia określającego wzór elektronicznego formularza zgłoszeniowego dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operatora instalacji gazu ziemnego. Powyższe wynika z faktu, iż konieczność wydania takiego rozporządzenia została zapisana po raz pierwszy w projekcie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Aktualnie w Polsce nie prowadzi się Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, tym samym do tej pory nie było konieczności opracowania rozporządzenia w tym zakresie. Sytuacja ulegnie zmianie po wejściu w życie przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W związku z powyższym, niezbędne jest opracowanie projektu rozporządzenia w ww. zakresie.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie projektu rozporządzenia Ministra Energii w sprawie wzoru elektronicznego formularza zgłoszeniowego dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operatora instalacji gazu ziemnego spowoduje, że operator ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operator stacji gazu ziemnego będą obowiązani do dokonania zgłoszenia do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, przy użyciu formularza elektronicznego opracowanego na podstawie niniejszego rozporządzenia, informacji związanych z infrastrukturą paliw alternatywnych.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest rozporządzenia określającego wzór elektronicznego formularza zgłoszeniowego dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operatora instalacji gazu ziemnego.

Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu

funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt nie podlega procedurze notyfikacji.

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.





budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:			
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>			
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>			
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu			
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>			
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>			
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>			
Brak załączników.			

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ENERGII<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie  
energią elektryczną**

Na podstawie art. 46 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566 oraz z 2018 r. poz. 9 i ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa szczegółowe zasady:

- 1) kształtowania taryf dla energii elektrycznej;
- 2) kalkulacji cen i stawek opłat;
- 3) rozliczeń z odbiorcami oraz między przedsiębiorstwami energetycznymi.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) grupa przyłączeniowa – grupę podmiotów, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane do sieci, sklasyfikowaną w następujący sposób:
  - a) grupa I – podmioty, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane bezpośrednio do sieci o napięciu znamionowym wyższym niż 110 kV,
  - b) grupa II – podmioty, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane bezpośrednio do sieci o napięciu znamionowym 110 kV,
  - c) grupa III – podmioty, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane bezpośrednio do sieci o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV, lecz niższym niż 110 kV,

---

<sup>1)</sup> Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

- d) grupa IV – podmioty, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane bezpośrednio do sieci o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV oraz o mocy przyłączeniowej większej niż 40 kW lub prądzie znamionowym zabezpieczenia przedlicznikowego w torze prądowym większym niż 63 A,
  - e) grupa V – podmioty, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane bezpośrednio do sieci o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV oraz mocy przyłączeniowej nie większej niż 40 kW i prądzie znamionowym zabezpieczenia przedlicznikowego nie większym niż 63 A,
  - f) grupa VI – podmioty, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane do sieci poprzez tymczasowe przyłącze, które będzie, na zasadach określonych w umowie, zastąpione przyłączem docelowym, lub podmioty, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane do sieci na czas określony, lecz nie dłuższy niż rok;
- 2) grupa taryfowa – grupę odbiorców kupujących energię elektryczną lub korzystających z usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej albo usługi kompleksowej, dla których stosuje się jeden zestaw cen lub stawek opłat i warunków ich stosowania;
- 3) miejsce dostarczania energii elektrycznej – punkt w sieci, do którego przedsiębiorstwo energetyczne dostarcza energię elektryczną, określony w umowie o przyłączenie do sieci albo w umowie o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, albo w umowie sprzedaży energii elektrycznej, albo w umowie kompleksowej, będący jednocześnie miejscem odbioru tej energii;
- 4) miejsce przyłączenia – punkt w sieci, w którym przyłącze łączy się z siecią;
- 5) moc przyłączeniowa – moc czynną planowaną do pobierania lub wprowadzania do sieci, określoną w umowie o przyłączenie do sieci jako wartość maksymalną wyznaczoną w ciągu każdej godziny okresu rozliczeniowego ze średnich wartości tej mocy w okresach 15-minutowych, służącą do zaprojektowania przyłącza;
- 6) moc umowna – moc czynną pobieraną lub wprowadzaną do sieci, określoną w:
- a) umowie o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, umowie sprzedaży energii elektrycznej albo umowie kompleksowej jako wartość nie mniejszą niż wyznaczoną jako wartość maksymalną ze średniej wartości mocy w okresie 15 minut, z uwzględnieniem współczynników odzwierciedlających specyfikę układu zasilania odbiorcy, albo

- b) umowie o świadczenie usług przesyłania energii elektrycznej, zawieranej między operatorem systemu przesyłowego elektroenergetycznego a operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającym co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora, jako średnią z maksymalnych łącznych mocy średniogodzinnych pobieranych przez danego operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w sieciowych miejscach dostarczania energii elektrycznej, wyznaczoną na podstawie wskazań układów pomiarowo-rozliczeniowych, albo
  - c) umowie o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, zawieranej między operatorami systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającymi co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora, jako średnią z maksymalnych łącznych mocy średniogodzinnych pobieranych w miejscach połączeń sieci operatorów systemów dystrybucyjnych, wyznaczoną na podstawie wskazań układów pomiarowo-rozliczeniowych;
- 7) okres regulacji – okres, na jaki zostały ustalone wartości współczynników korekcyjnych, o których mowa w § 21;
  - 8) przyłączy – odcinek lub element sieci służący do połączenia urządzeń, instalacji lub sieci podmiotu, o wymaganej przez niego mocy przyłączeniowej, z pozostałą częścią sieci przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego na rzecz podmiotu przyłączanego usługę przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej;
  - 9) rezerwa mocy – możliwą do wykorzystania w danym okresie zdolność jednostek wytwórczych do wytwarzania energii elektrycznej i dostarczania jej do sieci;
  - 10) sieciowe miejsce dostarczania energii elektrycznej – miejsce dostarczania energii elektrycznej z sieci przesyłowej operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego, z którego jest zasilana sieć dystrybucyjna 110 kV pracująca trwale lub okresowo w układach pierścieniowych;
  - 11) układ pomiarowo-rozliczeniowy – liczniki i inne urządzenia pomiarowe lub pomiarowo-rozliczeniowe, w szczególności: liczniki energii czynnej, liczniki energii biernej oraz przekładniki prądowe i napięciowe, a także układy połączeń między nimi, służące bezpośrednio lub pośrednio do pomiarów energii elektrycznej i rozliczeń za tę energię;
  - 12) usługi systemowe – usługi świadczone na rzecz operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego niezbędne do zapewnienia przez tego operatora prawidłowego

funkcjonowania systemu elektroenergetycznego, niezawodności jego pracy i utrzymywania parametrów jakościowych energii elektrycznej.

## Rozdział 2

### **Szczegółowe zasady kształtowania taryf**

§ 3. Przedsiębiorstwo energetyczne ustala taryfę w sposób zapewniający:

- 1) pokrycie kosztów uzasadnionych w zakresie określonym w art. 45 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) eliminowanie subsydiowania skrośnego.

§ 4. 1. Taryfa, odpowiednio do zakresu wykonywanej przez przedsiębiorstwo energetyczne działalności gospodarczej, określa:

- 1) grupy taryfowe i szczegółowe kryteria kwalifikowania odbiorców do tych grup;
- 2) rodzaje oraz wysokość cen lub stawek opłat dla poszczególnych grup taryfowych, a także warunki ich stosowania;
- 3) sposób ustalania:
  - a) bonifikat za niedotrzymanie parametrów jakościowych energii elektrycznej i standardów jakościowych obsługi odbiorców,
  - b) opłat za:
    - przyłączenie do sieci,
    - usługi wykonywane na dodatkowe zlecenie odbiorcy,
    - nielegalny pobór energii elektrycznej,
    - ponadumowny pobór energii biernej i przekroczenia mocy umownej,
    - wznowienie dostarczania energii elektrycznej, jeżeli wstrzymanie jej dostarczania nastąpiło z przyczyn, o których mowa w art. 6b ust. 1, ust. 2, ust. 4 ustawy.

2. Określone w taryfie ceny lub stawki opłat dla poszczególnych grup taryfowych różnicuje się odpowiednio do kosztów uzasadnionych wykonywanej działalności gospodarczej związanej z zaopatrzeniem w energię elektryczną.

3. Taryfę kształtuje się w taki sposób, aby odbiorca mógł na jej podstawie obliczyć należność odpowiadającą zakresowi usług związanych z zaopatrzeniem w energię elektryczną, określone w umowie sprzedaży energii elektrycznej albo w umowie o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, albo w umowie kompleksowej.

§ 5. 1. Przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania energii elektrycznej zawiera w taryfie:

- 1) ceny energii elektrycznej;
- 2) stawki opłat za rezerwy mocy;
- 3) stawki opłat za usługi systemowe;
- 4) sposób ustalania bonifikat za niedotrzymanie parametrów jakościowych energii elektrycznej oraz standardów jakościowych obsługi odbiorców;
- 5) sposób ustalania opłat za nielegalny pobór energii elektrycznej.

2. Przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej zawiera w taryfie:

- 1) stawki opłat za świadczenie usług przesyłania energii elektrycznej, zwane dalej „stawkami opłat przesyłowych”;
- 2) sposób ustalania opłat za przyłączenie do sieci;
- 3) sposób ustalania bonifikat za niedotrzymanie parametrów jakościowych energii elektrycznej oraz standardów jakościowych obsługi odbiorców;
- 4) sposób ustalania opłat za:
  - a) ponadumowny pobór energii biernej,
  - b) przekroczenia mocy umownej,
  - c) nielegalny pobór energii elektrycznej.

3. Przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie dystrybucji energii elektrycznej zawiera w taryfie:

- 1) stawki opłat za przyłączenie do sieci lub sposób ustalania tych opłat;
- 2) stawki opłat za świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, zwane dalej „stawkami opłat dystrybucyjnych”;
- 3) sposób ustalania bonifikat za niedotrzymanie parametrów jakościowych energii elektrycznej oraz standardów jakościowych obsługi odbiorców;
- 4) sposób ustalania opłat za:
  - a) ponadumowny pobór energii biernej,
  - b) przekroczenia mocy umownej,
  - c) usługi wykonywane na dodatkowe zlecenie odbiorcy,
  - d) nielegalny pobór energii elektrycznej.

4. Przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną zawiera w taryfie:

- 1) ceny energii elektrycznej;
- 2) sposób ustalania bonifikat za niedotrzymanie standardów jakościowych obsługi odbiorców.

§ 6. 1. Podział odbiorców na grupy taryfowe jest dokonywany w zależności od poziomu kosztów uzasadnionych, ponoszonych przez przedsiębiorstwo energetyczne za dostarczanie energii elektrycznej do tych odbiorców, na podstawie następujących kryteriów:

- 1) poziomu napięcia sieci w miejscu dostarczania energii elektrycznej;
- 2) wartości mocy umownej;
- 3) systemu rozliczeń;
- 4) liczby rozliczeniowych stref czasowych;
- 5) zużycia energii elektrycznej na potrzeby gospodarstw domowych;
- 6) zużycia energii na potrzeby ładowania autobusów zeroemisyjnych drogowego transportu publicznego, o których mowa w ustawie z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

2. Ceny lub stawki opłat, o których mowa w § 5, mogą być różnicowane dla poszczególnych grup taryfowych z uwzględnieniem podziału doby i roku na strefy i okresy czasowe. Taryfa może przewidywać więcej niż jeden sposób podziału doby na strefy czasowe.

3. Przedsiębiorstwo energetyczne może utworzyć odrębną grupę taryfową dla odbiorców przyłączonych do sieci, niezależnie od poziomu napięcia znamionowego sieci, których instalacje, za zgodą tego przedsiębiorstwa, nie są wyposażone w układy pomiarowo-rozliczeniowe, celem zasilania w szczególności silników syren alarmowych, stacji ochrony katodowej gazociągów oraz oświetlania reklam, a także w przypadku krótkotrwałego poboru energii elektrycznej trwającego nie dłużej niż rok.

4. Przedsiębiorstwo energetyczne tworzy odrębną grupę taryfową dla odbiorców w gospodarstwach domowych w celu stymulowania tych odbiorców do zużywania większej ilości energii elektrycznej w godzinach od 23:00 do 7:00.

5. W grupie taryfowej, o której mowa w ust. 4, obowiązują ceny lub stawki opłat takie jak w grupie taryfowej dla odbiorców w gospodarstwach domowych z jednostrefowym rozliczeniem za energię elektryczną, z zastrzeżeniem ust. 6 i ust. 7.



6. W grupie taryfowej, o której mowa w ust. 4 przedsiębiorstwo energetyczne ustala odrębnie ceny energii elektrycznej oraz stawki opłat za świadczenie usług dystrybucji w części dotyczącej energii elektrycznej zużytej od godziny 23:00 do godziny 7:00.

7. W grupie taryfowej, o której mowa w ust. 4 przedsiębiorstwo energetyczne ustala jednorazową opłatę aktywacyjną.

8. Odbiorca energii elektrycznej, przed rozpoczęciem korzystania z taryfy, o której mowa w ust. 4, składa oświadczenie przedsiębiorstwu energetycznemu, z którym zawarł umowę sprzedaży lub umowę kompleksową, o zamiarze wykorzystywania energii elektrycznej na cele grzewcze lub ładowania pojazdów elektrycznych.

#### § 7. 1. Odbiorca, który:

- 1) pobiera energię elektryczną z kilku miejsc dostarczania energii elektrycznej, położonych w sieci o różnych poziomach napięć – jest zaliczany do grup taryfowych oddzielnie w każdym z tych miejsc,
- 2) pobiera energię elektryczną z kilku miejsc dostarczania energii elektrycznej, położonych w sieci o jednakowych poziomach napięć – może być zaliczony do grup taryfowych oddzielnie w każdym z tych miejsc, z zastrzeżeniem pkt 3,
- 3) pobiera energię elektryczną w celu zasilania jednego zespołu urządzeń z więcej niż jednego miejsca dostarczania energii elektrycznej na tym samym poziomie napięcia – wybiera grupę taryfową jednakową dla wszystkich miejsc dostarczania

– zgodnie z kryteriami podziału odbiorców na grupy taryfowe przyjętymi w danym przedsiębiorstwie energetycznym.

2. Odbiorca, który ze względu na przyjęty w przedsiębiorstwie energetycznym podział odbiorców na grupy taryfowe, dokonany na podstawie kryteriów, o których mowa w § 6 ust. 1, może być dla danego miejsca dostarczania energii elektrycznej zaliczony do więcej niż jednej grupy taryfowej, wybiera jedną spośród tych grup.

3. Odbiorca, o którym mowa w ust. 2, może wystąpić do przedsiębiorstwa energetycznego o zmianę grupy taryfowej nie częściej niż raz na 12 miesięcy, a w przypadku zmiany stawek opłat – w okresie 60 dni od dnia wejścia w życie nowej taryfy. Warunki zmiany grupy taryfowej określa umowa sprzedaży energii elektrycznej albo umowa o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, albo umowa kompleksowa.

## Rozdział 3

### Szczegółowe zasady kalkulacji cen i stawek opłat

§ 8. Ceny lub stawki opłat zawarte w taryfie kalkuluje się na okres 12 miesięcy kalendarzowych.

§ 9. 1. Koszty uzasadnione uwzględniane w kalkulacji cen lub stawek opłat, o których mowa w § 8, dla wykonywanej działalności gospodarczej w zakresie:

- 1) wytwarzania, przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej – stanowią planowane, dla danego roku, koszty uzasadnione przedsiębiorstwa energetycznego, uwzględniające uzasadniony zwrot z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą;
- 2) obrotu energią elektryczną – stanowią planowane dla danego roku koszty uzasadnione, o których mowa w § 20.

2. Koszty uzasadnione uwzględniane w kalkulacji cen lub stawek opłat dla wykonywanej działalności w zakresie przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej odbiorcom z grupy taryfowej, o której mowa w § 6 ust. 4, dla roku taryfowego „n”, koryguje się o kwotę ustaloną na koncie regulacyjnym przedsiębiorstwa energetycznego.

3. Na koncie regulacyjnym, o którym mowa w ust. 2, uwzględniane są:

- 1) różnica pomiędzy planowaną a rzeczywistą wielkością opłat, o których mowa w § 22 ust. 1 pkt 1, wynikająca z rozbieżności pomiędzy planowaną a rzeczywistą ilością energii elektrycznej lub wielkością innych nośników opłat, od których pobierane są opłaty za świadczenie usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej od odbiorców z grupy taryfowej, o której mowa w § 6 ust. 4;
- 2) różnica pomiędzy planowanymi a rzeczywiście uzyskanymi przychodami, o których mowa w § 22 ust. 1 pkt 2–5, od odbiorców z grupy taryfowej, o której mowa w § 6 ust. 4;  
– ustalane każdorazowo dla roku taryfowego „n-2”.

4. Wartość konta regulacyjnego, o którym mowa w ust. 2, oblicza się według wzoru:

$$KR_n = (O_{dp\ n-2} - O_{dr\ n-2})$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$KR_n$  – wartość konta regulacyjnego dla taryfy na rok taryfowy „n” [w zł],

$O_{dp\ n-2}$  – przyjęte dla celów kalkulacji taryfy na rok „n-2” planowane przychody z tytułu poboru składnika zmiennego stawki sieciowej, składnika stałego stawki sieciowej, opłat abonamentowych oraz przychody, o których mowa w § 22

ust. 1 pkt 2-5, dla odbiorców z grupy taryfowej, o której mowa w § 6 ust. 4 [w zł],

$O_{dr\ n-2}$  - rzeczywiście uzyskane w roku „n-2” przychody z tytułu poboru składnika zmiennego stawki sieciowej, składnika stałego stawki sieciowej, opłat abonamentowych oraz przychody, o których mowa w § 22 ust. 1 pkt 2-5, od odbiorców z grupy taryfowej, o której mowa w § 6 ust. 4 [w zł].

**§ 10.** 1. Koszty, o których mowa w § 9 ust. 1, ustala się:

- 1) zgodnie z art. 44 i 45 ustawy oraz zasadami ewidencji kosztów określonymi w przepisach o rachunkowości;
- 2) na podstawie planowanych, dla każdego roku okresu regulacji, ilości energii elektrycznej przewidywanych do sprzedaży, wytworzenia, przesłania lub dystrybucji, a także wielkości mocy umownej.

2. Podstawą oceny:

- 1) kosztów, o których mowa w ust. 1, są porównywalne koszty poniesione przez przedsiębiorstwo energetyczne w roku kalendarzowym poprzedzającym rok ustalania taryfy, określone na podstawie sprawozdań finansowych dla poszczególnych rodzajów wykonywanej działalności gospodarczej, o których mowa w art. 44 ust. 2 ustawy;
- 2) ilości, o których mowa w ust. 1 pkt 2, są ilości wynikające z poprzednich okresów.

3. Podstawą oceny kosztów, o których mowa w ust. 1, mogą być porównywalne koszty wykonywania działalności gospodarczej w przedsiębiorstwach energetycznych wykonujących tego samego rodzaju działalność gospodarczą o zbliżonych warunkach jej wykonywania.

**§ 11.** 1. Koszty wspólne dla wszystkich lub kilku rodzajów wykonywanej przez przedsiębiorstwo energetyczne działalności gospodarczej oraz koszty wspólne dla wszystkich lub kilku grup taryfowych dzieli się na poszczególne rodzaje wykonywanej działalności gospodarczej i na poszczególne grupy taryfowe, a także w odniesieniu do poszczególnych rodzajów cen i stawek opłat, zgodnie z przyjętą w przedsiębiorstwie metodą podziału kosztów. Przyjęta metoda podziału kosztów powinna zapewnić podział kosztów odpowiadających zaangażowaniu zasobów przedsiębiorstwa w zaopatrzenie w energię elektryczną odbiorców z poszczególnych grup taryfowych.

2. Metoda podziału kosztów, zasady ewidencji kosztów oraz podział odbiorców na grupy taryfowe nie mogą ulec zmianie w okresie regulacji.

§ 12. 1. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się wytwarzaniem energii elektrycznej kalkuluje ustalone w taryfie:

- 1) ceny energii elektrycznej – na podstawie sumy jednostkowych kosztów stałych i zmiennych, ustalonych w sposób określony w ust. 3 i 4 [w zł/MWh lub zł/kWh];
- 2) stawki opłat za rezerwy mocy – na podstawie jednostkowych kosztów stałych ustalonych w sposób określony w ust. 3 [w zł/MW/h lub zł/kW/h];
- 3) stawki opłat za usługi systemowe – na podstawie kosztów uzasadnionych stałych i zmiennych świadczenia tych usług, wynikających ze zwiększenia kosztów ponad koszty wytwarzania energii elektrycznej, o których mowa w pkt 1 i 2.

2. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3, mogą być kalkulowane z podziałem na:

- 1) składnik stały – za utrzymanie gotowości do świadczenia poszczególnych rodzajów usług systemowych, wyrażony w zł/h lub zł/miesiąc, lub w zł/MW/h, lub zł/kW/h, lub zł/MW/miesiąc, lub zł/kW/miesiąc;
- 2) składnik zmienny – za świadczenie usług systemowych, wyrażony w zł/MWh lub zł/kWh.

3. Jednostkowe koszty stałe, oznaczone symbolem „ $k_{js}$ ”, oblicza się według wzoru:

$$k_{js} = \frac{K_{sp}}{\sum_{i=1}^n P_{dwi} + \sum_{i=1}^n P_{dri}}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$K_{sp}$  – koszty stałe planowane, dla każdego roku okresu regulacji, ustalone dla jednostki wytwórczej lub grup takich jednostek, z wyłączeniem kosztów, o których mowa w ust. 4 [w zł],

$P_{dwi}$  – moc dyspozycyjną planowaną na każdą godzinę dla danej jednostki wytwórczej lub grup takich jednostek, wykorzystaną do produkcji energii elektrycznej, planowaną do sprzedaży w każdym roku okresu regulacji [w MW/h lub kW/h],

$P_{dri}$  – moc dyspozycyjną jednostki wytwórczej lub grup takich jednostek, planowaną do sprzedaży jako rezerwa mocy w poszczególnych godzinach, w każdym roku okresu regulacji [w MW/h lub kW/h],

$n$  – liczbę godzin, planowaną dla mocy dyspozycyjnej, oznaczonej symbolem „ $P_{dwi}$ ”, albo dla mocy dyspozycyjnej, oznaczonej symbolem „ $P_{dri}$ ”, w każdym roku okresu regulacji.

4. Jednostkowe koszty zmienne [w zł/MWh lub zł/kWh], oznaczone symbolem „ $k_{jz}$ ”, oblicza się według wzoru:

$$k_{jz} = \frac{K_{zp} + K_{ze} + K_{zw}}{E_{jw}}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- $K_{zp}$  – koszty paliwa łącznie z kosztami jego transportu i składowania, planowanego do zużycia w każdym roku okresu regulacji, dla jednostki wytwórczej lub grup takich jednostek [w zł],
- $K_{ze}$  – koszty opłat za gospodarcze korzystanie ze środowiska oraz składowanie odpadów paleniskowych, planowane dla jednostki wytwórczej lub grup takich jednostek w każdym roku okresu regulacji [w zł],
- $K_{zw}$  – pozostałe koszty zmienne, planowane dla jednostki wytwórczej lub grup takich jednostek w każdym roku okresu regulacji [w zł],
- $E_{jw}$  – ilość energii elektrycznej, planowaną do sprzedaży, wytworzoną przez jednostkę wytwórczą lub grupę takich jednostek, w każdym roku okresu regulacji [w MWh lub kWh].

**§ 13.** 1. Opłaty za przyłączenie do sieci ustala się dla podmiotów zakwalifikowanych do grupy przyłączeniowej:

- 1) I, II, III oraz VI – przyłączanych do sieci o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV, z wyłączeniem przyłączenia źródeł i sieci – na podstawie jednej czwartej rzeczywistych nakładów poniesionych na realizację przyłączenia;
- 2) IV i V oraz VI – przyłączanych do sieci o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV, z wyłączeniem przyłączenia źródeł i sieci – na podstawie stawek opłat kalkulowanych na zasadach określonych w art. 7 ust. 8 pkt 2 ustawy oraz w zależności od rodzaju stawki odpowiednio do wielkości mocy przyłączeniowej, długości odcinka sieci służącego do przyłączenia lub rodzaju tego odcinka (napowietrzne lub kablowe).

2. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 2, dla przyłącza kablowego uwzględniają koszty zakupu i montażu:

- 1) złącza kablowego wraz z jego obudową i wyposażeniem;
- 2) układu pomiarowo-rozliczeniowego i zabezpieczenia przedlicznikowego wraz z ich obudową i wyposażeniem do ich montażu.

3. W zależności od przyjętego rozwiązania technicznego przez obudowę, o której mowa w ust. 2, rozumie się szafkę złączowo-pomiarową zintegrowaną lub modułową wspólną dla złącza i układu pomiarowo-rozliczeniowego lub odpowiadające jej funkcjonalnie oddzielne szafki złączowe i pomiarowe lub szafki pomiarowe.

4. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do przyłączy kablowych w budynkach wielolokalowych oraz innych zespołach obiektów, w których lokalizacja układów pomiarowo-rozliczeniowych nie pokrywa się z lokalizacją złączy kablowych.

5. W nakładach, o których mowa w art. 7 ust. 8 ustawy, uwzględnia się wydatki ponoszone na wykonanie prac projektowych i geodezyjnych, uzgadnianie dokumentacji, uzyskanie pozwoleń na budowę, zakup materiałów do budowy odcinków sieci służących do przyłączenia podmiotów do sieci z uwzględnieniem długości tych odcinków, roboty budowlano-montażowe wraz z nadzorem, wykonanie niezbędnych prób, koszty sporządzenia ekspertyzy wpływu przyłączanych urządzeń, instalacji lub sieci na system elektroenergetyczny, a także koszty uzyskania praw do nieruchomości oraz zajęcia terenu, niezbędne do budowy lub eksploatacji urządzeń.

6. Przyłączany podmiot może wybrać rodzaj przyłącza – kablowe lub napowietrzne, o ile wykonanie takiego przyłącza jest możliwe ze względów technicznych.

7. W przypadku obiektów wymagających wielostronnego układu zasilania, z wyjątkiem zasilania rezerwowego, opłatę za przyłączenie ustala się w sposób określony w ust. 1–5. W przypadku zasilania rezerwowego opłatę za przyłączenie ustala się na podstawie rzeczywistych nakładów.

8. Za zwiększenie mocy przyłączeniowej, dokonywanej na wniosek danego podmiotu zakwalifikowanego do:

- 1) grup przyłączeniowych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 – pobiera się opłatę ustaloną stosownie do ust. 1 pkt 1;
- 2) grup przyłączeniowych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – pobiera się opłatę stanowiącą iloczyn stawki opłaty ustalonej w taryfie i przyrostu mocy przyłączeniowej.

9. Za wymianę lub przebudowę przyłącza bez zwiększenia mocy przyłączeniowej, dokonywaną na wniosek przyłączonego podmiotu, opłatę ustala się na podstawie rzeczywistych nakładów z tym związanych.

10. Za wymianę lub przebudowę przyłącza związaną ze zwiększeniem mocy przyłączeniowej, dokonywaną na wniosek przyłączonego podmiotu zakwalifikowanego do:

- 1) grup przyłączeniowych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 – pobiera się opłatę stanowiącą sumę rzeczywistych nakładów poniesionych na wymianę lub przebudowę przyłącza ustalonych dla dotychczasowej wielkości mocy przyłączeniowej oraz opłaty za przyrost mocy przyłączeniowej stosownie do ust. 1 pkt 1;

- 2) grup przyłączeniowych, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – pobiera się opłatę obliczoną jako sumę rzeczywistych nakładów poniesionych na wymianę lub przebudowę przyłącza ustalonych dla dotychczasowej wielkości mocy przyłączeniowej i opłaty za przyrost mocy wynikającej z iloczynu stawki opłaty ustalonej w taryfie, zależnej od rodzaju przyłącza (napowietrzne lub kablowe) i przyrostu mocy przyłączeniowej.

§ 14. 1. Stawki opłat przesyłowych kalkuluje się z uwzględnieniem podziału na stawki wynikające z:

- 1) przesyłania energii elektrycznej;
- 2) korzystania z krajowego systemu elektroenergetycznego;
- 3) prowadzenia rozliczeń z tytułu wymiany energii elektrycznej między krajowym systemem elektroenergetycznym a systemami elektroenergetycznymi państw niebędących członkami Unii Europejskiej.

2. Stawki opłat przesyłowych:

- 1) o których mowa w ust. 1 pkt 2, zwane dalej „stawkami jakościowymi”,
- 2) o których mowa w ust. 1 pkt 3, zwane dalej „stawkami rynkowymi”

– kalkuluje się jako jednoskładnikowe.

3. Stawki opłat dystrybucyjnych kalkuluje się z uwzględnieniem podziału na stawki wynikające z:

- 1) dystrybucji energii elektrycznej;
- 2) korzystania z krajowego systemu elektroenergetycznego;
- 3) odczytywania wskazań układów pomiarowo-rozliczeniowych i ich bieżącej kontroli.

4. Stawki opłat dystrybucyjnych, o których mowa w ust. 3 pkt 2, kalkuluje się jako jednoskładnikowe, na podstawie kosztów zakupu usług przesyłania energii elektrycznej od operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w części dotyczącej korzystania z krajowego systemu elektroenergetycznego.

5. Stawki opłat dystrybucyjnych, o których mowa w ust. 3 pkt 3, zwane dalej „stawkami abonamentowymi”, kalkuluje się jako jednoskładnikowe.

6. Stawki abonamentowe są różnicowane ze względu na długość okresu rozliczeniowego.

7. Stawki opłat przesyłowych lub dystrybucyjnych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i ust. 3 pkt 1, zwane dalej „stawkami sieciowymi”, kalkuluje się jako dwuskładnikowe z podziałem na składnik:

- 1) stały stawki sieciowej – obliczany na jednostkę mocy umownej, a dla odbiorcy energii elektrycznej w gospodarstwie domowym – obliczany w odniesieniu do układu pomiarowo-rozliczeniowego;
- 2) zmienny stawki sieciowej – obliczany na jednostkę energii elektrycznej pobieranej z sieci w miejscu jej dostarczania.

8. W przypadku operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, posiadającego co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora, w odniesieniu do tych miejsc, jako energię elektryczną pobraną, o której mowa w ust. 7 pkt 2, przyjmowaną do kalkulacji i prowadzenia rozliczeń w zakresie składnika zmiennego stawki sieciowej za świadczone usługi przesyłania energii elektrycznej, przyjmuje się nadwyżkę wynikającą z różnicy między ilością energii elektrycznej pobranej a ilością energii elektrycznej oddanej przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, w danym miejscu jej dostarczania.

**§ 15.** 1. Stawki opłat przesyłowych, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1, kalkuluje się dla sieci przesyłowych elektroenergetycznych.

2. Stawki opłat dystrybucyjnych, o których mowa w § 14 ust. 3 pkt 1, kalkuluje się z uwzględnieniem podziału sieci na poziomy napięcie znamionowych:

- 1) wysokich – obejmujących napięcie znamionowe 110 kV;
- 2) średnich – obejmujących napięcie znamionowe wyższe niż 1 kV i niższe niż 110 kV;
- 3) niskich – obejmujących napięcie znamionowe nie wyższe niż 1 kV.

3. Stawki sieciowe kalkuluje się dla danej grupy taryfowej na podstawie kosztów uzasadnionych, z uwzględnieniem uzasadnionego zwrotu z kapitału, zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej.

**§ 16.** 1. Składnik stały stawki sieciowej, o którym mowa w § 14 ust. 7 pkt 1, kalkuluje się na podstawie planowanych do poniesienia kosztów stałych z uwzględnieniem udziału opłat stałych w łącznych opłatach za świadczone usługi przesyłania lub dystrybucji, o których mowa w art. 45 ust. 5 ustawy.



2. Składnik stały stawki sieciowej, o którym mowa w § 14 ust. 7 pkt 1, kalkuluje się na podstawie planowanych do poniesienia kosztów stałych z uwzględnieniem charakterystyki poboru przez infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego.

3. Składnik zmienny stawki sieciowej, o którym mowa w § 14 ust. 7 pkt 2, kalkuluje się na podstawie planowanych kosztów uzasadnionych:

- 1) zakupu energii elektrycznej w ilości niezbędnej do pokrycia różnicy między ilością energii elektrycznej wprowadzanej do sieci danego poziomu napięć znamionowych a ilością energii pobranej z tej sieci przez odbiorców lub przesłanej, lub dystrybuowanej do sieci innych poziomów napięć znamionowych;
- 2) zmiennych za przesyłanie lub dystrybucję energii elektrycznej sieciami innych poziomów napięć znamionowych i sieciami należącymi do innych operatorów lub innych przedsiębiorstw energetycznych;
- 3) stałych za przesyłanie lub dystrybucję energii elektrycznej w części nieuwzględnionej w składniku stałym, o którym mowa w § 14 ust. 7 pkt 1, stosownie do art. 45 ust. 5 ustawy.

4. Składnik stały stawki sieciowej, o którym mowa w § 14 ust. 7 pkt 1, oznaczony symbolem „ $S_{SVn}$ ”, kalkuluje się według wzoru:

- 1) dla odbiorców przyłączonych do sieci danego poziomu napięć znamionowych, zaliczonych do danej grupy taryfowej [w zł/MW lub zł/kW]:

$$S_{SVn} = \frac{K_{SVn}}{P_{Vn}}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$K_{SVn}$  – sumę planowanych do poniesienia, w każdym roku okresu regulacji, kosztów stałych, o których mowa w ust. 1, pokrywanych przez odbiorców zaliczonych do danej grupy taryfowej,

$P_{Vn}$  – wartość mocy umownej – określoną jako sumę mocy umownej planowanej do pobrania z sieci, w każdym roku okresu regulacji, przez odbiorców zaliczonych do danej grupy taryfowej, w tym operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, przedsiębiorstwa energetyczne świadczące usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędące operatorami oraz przedsiębiorstwa energetyczne świadczące usługi kompleksowe, z zastrzeżeniem ust. 7–10;

- 2) dla odbiorców energii elektrycznej w gospodarstwie domowym [w zł/miesiąc]:

$$S_{SVn} = \frac{K_{SVn}}{n_G}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$K_{SVn}$  – sumę planowanych do poniesienia, w każdym roku okresu regulacji, kosztów stałych, o których mowa w ust. 1, pokrywanych przez odbiorców zaliczanych do danej grupy taryfowej,

$n_G$  – liczbę układów pomiarowo-rozliczeniowych w gospodarstwach domowych.

5. Składnik zmienny stawki sieciowej, o którym mowa w § 14 ust. 7 pkt 2, dla odbiorców przyłączonych do sieci danego poziomu napięć znamionowych, zaliczonych do danej grupy taryfowej, oznaczony symbolem „ $S_{ZVn}$ ” [w zł/MWh lub zł/kWh], kalkuluje się według wzoru:

$$S_{ZVn} = \frac{K_{ZVn}}{E_{Vn}}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$K_{ZVn}$  – sumę planowanych do poniesienia, w każdym roku okresu regulacji, kosztów zmiennych, o których mowa w ust. 2, przenoszonych na odbiorców zaliczonych do danej grupy taryfowej,

$E_{Vn}$  – sumę energii elektrycznej planowanej do pobrania, w każdym roku okresu regulacji, przez odbiorców przyłączonych do sieci danego poziomu napięć znamionowych  $V_n$ , zaliczonych do danej grupy taryfowej [w MWh lub kWh]; ilość energii elektrycznej planowanej do pobrania z sieci przesyłowej przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającego co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora, w tych miejscach dostarczania, wyznacza się w sposób, o którym mowa w § 14 ust. 8.

6. Moc umowna jest zamawiana dla miejsc dostarczania przez odbiorców, w tym przez operatorów systemów dystrybucyjnych, korzystających z usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej lub z usługi kompleksowej w przedsiębiorstwach energetycznych świadczących te usługi, z zastrzeżeniem ust. 7 i 8.

7. Jeżeli umowa o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej albo umowa kompleksowa nie stanowią inaczej, moc umowna może być zamawiana łącznie dla dwóch lub więcej miejsc dostarczania.

8. Wartość mocy umownej dla operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającego co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora, przyjmowaną do kalkulacji składnika stałego stawki sieciowej w taryfie operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego i stosowaną w rozliczeniach zgodnie z § 24, dla tych miejsc dostarczania energii elektrycznej, wyznacza się dla każdego roku okresu regulacji jako średnią z maksymalnych łącznych mocy średniogodzinnych pobieranych przez danego operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w sieciowych miejscach dostarczania energii elektrycznej, w sposób określony w ust. 9.

9. Wartość mocy umownej przyjmowaną do kalkulacji składnika stałego stawki sieciowej w taryfie operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego i stosowaną w rozliczeniach zgodnie z § 27 ust. 1, za świadczone usługi dystrybucji, między operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, z których każdy posiada co najmniej po dwa sieciowe miejsca dostarczania połączone siecią tego operatora, wyznacza się dla każdego roku okresu regulacji jako średnią z maksymalnych łącznych mocy średniogodzinnych pobieranych przez danego operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego w miejscach połączeń sieci operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, wyznaczoną na podstawie wskazań układów pomiarowo-rozliczeniowych.

10. Wartości maksymalnych łącznych mocy średniogodzinnych, o których mowa w ust. 7 i 8, wyznacza się na podstawie wskazań układów pomiarowo-rozliczeniowych, przez wyznaczenie średniej arytmetycznej z pięciu pomiarów wybranych z siedmiu pomiarów maksymalnego poboru mocy średniogodzinnej i po odrzuceniu dwóch pomiarów maksymalnych, dokonanych w okresie od dnia 1 lipca roku n-2 do dnia 30 czerwca roku n-1, gdzie „n” jest rokiem obowiązywania taryfy, przy zachowaniu co najmniej 240 godzin przerwy między poszczególnymi pomiarami.

11. Jeżeli nie można uzyskać wartości niezbędnych do wyznaczenia mocy umownej zgodnie z ust. 9, strony umowy ustalą jej wartość w umowie o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, uwzględniając parametry techniczne i układ pracy sieci w miejscach świadczenia tych usług.

12. Dla odbiorców energii elektrycznej w gospodarstwach domowych, kwalifikowanych do grupy taryfowej o której mowa w § 6 ust. 4, składnik zmienny stawki sieciowej przyjmowany do kalkulacji opłaty za świadczenie usług dystrybucji w części dotyczącej energii elektrycznej zużytej w strefie czasowej określonej w § 6 ust. 6, nie może być wyższy

niż 40 % składnika zmiennego stawki sieciowej dla odbiorców w gospodarstwach domowych z jednostrefowym rozliczeniem za energię elektryczną.

§ 17. 1. Stawki jakościowe, oznaczone symbolem „S<sub>oSJ</sub>” [w zł/MWh lub zł/kWh], kalkuluje się według wzoru:

$$S_{oSJ} = \frac{K_{SJ}}{E_{SJ}}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

K<sub>SJ</sub> – koszty utrzymywania systemowych standardów jakości i niezawodności bieżących dostaw energii elektrycznej planowane do poniesienia w każdym roku okresu regulacji,

E<sub>SJ</sub> – ilość energii elektrycznej planowaną do zużycia przez odbiorców końcowych korzystających z krajowego systemu elektroenergetycznego [w MWh lub kWh].

2. Koszty utrzymywania systemowych standardów jakości i niezawodności bieżących dostaw energii elektrycznej, o których mowa w ust. 1, obejmują koszty planowanych do zakupu przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego niezbędnych:

- 1) rezerw mocy i usług systemowych, w wysokości kosztów ich zakupu;
- 2) ilości energii elektrycznej wytwarzanej w celu zapewnienia odpowiedniej jakości dostaw tej energii, określone jako różnica w wysokości między płatnościami za energię elektryczną a przychodami ze sprzedaży tej energii w ramach bilansowania systemu.

§ 18. 1. Operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego kalkuluje stawkę rynkową na podstawie kosztów uzasadnionych planowanych do poniesienia w każdym roku okresu regulacji przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego, wynikających z rekompensat, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 714/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie warunków dostępu do sieci w odniesieniu do transgranicznej wymiany energii elektrycznej i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1228/2003 (Dz. Urz. UE L 211 z 14.08.2009, str. 15, z późn. zm.) w części dotyczącej wymiany energii elektrycznej między krajowym systemem elektroenergetycznym a systemami elektroenergetycznymi tych państw, których operatorzy systemów przesyłowych elektroenergetycznych nie są objęci tymi rekompensatami.

2. Stawkę rynkową, o której mowa w ust. 1, oznaczoną symbolem „S<sub>r</sub>” [w zł/MWh lub zł/kWh], kalkuluje się według wzoru:

$$S_r = \frac{K_r}{E_{zk}}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- $K_r$  – koszty uzasadnione, o których mowa w ust. 1,  
 $E_{zk}$  – ilość energii elektrycznej planowanej do wymiany między krajowym systemem elektroenergetycznym a systemami elektroenergetycznymi państw, których operatorzy systemów przesyłowych elektroenergetycznych nie są objęci rekompensatami.

**§ 19. 1.** Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się dystrybucją energii elektrycznej wykonuje na dodatkowe zlecenie odbiorcy następujące usługi:

- 1) przerwanie i wznowienie dostarczania energii elektrycznej;
- 2) sprawdzenie prawidłowości działania układu pomiarowo-rozliczeniowego;
- 3) laboratoryjne sprawdzenie prawidłowości działania układu pomiarowo-rozliczeniowego;
- 4) wykonanie dodatkowej ekspertyzy badanego wcześniej układu pomiarowo-rozliczeniowego;
- 5) przeniesienie licznika lub licznika i urządzenia (zegara) sterującego (dla liczników strefowych) w inne, uprzednio przygotowane i odpowiednio wyposażone miejsce w obrębie tego samego obiektu;
- 6) nadzór nad wykonawcami niezależnymi od przedsiębiorstwa energetycznego, wykonującymi prace w pobliżu lub na urządzeniach elektroenergetycznych będących własnością danego przedsiębiorstwa energetycznego;
- 7) wyłączenie napięcia, przygotowanie miejsca pracy dla wykonawców, o których mowa w pkt 6, oraz likwidację miejsca pracy wraz z ponownym załączeniem urządzeń do sieci danego przedsiębiorstwa energetycznego;
- 8) założenie plomb na urządzeniach podlegających oplombowaniu, w szczególności po naprawie, remoncie i konserwacji instalacji;
- 9) montaż i demontaż urządzenia kontrolno-pomiarowego, instalowanego w celu sprawdzania dotrzymania parametrów jakościowych energii elektrycznej dostarczanej z sieci.

2. Zawarte w taryfie opłaty za usługi, o których mowa w ust. 1, kalkuluje się na podstawie planowanych do poniesienia kosztów realizacji tych usług.

3. Od odbiorców energii elektrycznej w gospodarstwach domowych, kwalifikowanych do grupy taryfowej o której mowa w § 6 ust. 4, przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się dystrybucją energii elektrycznej pobiera, przed rozpoczęciem świadczenia usług dystrybucji, jednorazową opłatę aktywacyjną.

4. Opłata, o której mowa w ust. 3 pokrywa koszty wymiany lub zmiany nastaw i parametrów zegara układu pomiarowo-rozliczeniowego.

5. Opłata, o której mowa w ust. 3 nie może być większa niż dwunastokrotności opłaty abonamentowej dla odbiorców w gospodarstwach domowych z jednostrefowym rozliczeniem za energię elektryczną.

**§ 20.** 1. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się obrotem energią elektryczną kalkuluje ceny energii elektrycznej na podstawie planowanych kosztów uzasadnionych zakupu tej energii oraz kosztów uzasadnionych wykonywanej działalności gospodarczej w zakresie obrotu energią elektryczną, z zastrzeżeniem ust. 4.

2. Koszty uzasadnione zakupu energii elektrycznej obejmują koszty zakupionej energii z zachowaniem zasad konkurencji i minimalizacji kosztów jej zakupu oraz koszty:

- 1) poniesionej opłaty zastępczej, o której mowa w:
  - a) art. 9a ust. 1 pkt 2 ustawy,
  - b) art. 52 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (Dz. U. z 2017 r. poz. 1148, 1213 i 1593),
  - c) art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej (Dz.U. 2016 poz. 831);
- 2) zakupu energii elektrycznej, do którego przedsiębiorstwo energetyczne jest obowiązane, stosownie do art. 41 ust. 1, art. 42 ust. 1, art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii;
- 3) uzyskania i umorzenia świadectw pochodzenia, o których mowa w:
  - a) art. 91 ust. 1 ustawy,
  - b) art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii,
  - c) art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej.

3. Koszty uzasadnione wykonywania działalności gospodarczej w zakresie obrotu energią elektryczną, o których mowa w ust. 1, ustala się na podstawie kosztów:

- 1) obsługi handlowej związanej z obrotem energią elektryczną;
- 2) wspólnych wykonywania działalności gospodarczej w zakresie obrotu energią elektryczną, o których mowa w § 11 ust. 1.

4. W grupie taryfowej, o której mowa w § 6 ust. 4, cena energii elektrycznej zużytej w strefie czasowej określonej w § 6 ust. 6, nie może być wyższa niż 50% ceny energii elektrycznej dla odbiorców w gospodarstwach domowych z jednostrefowym rozliczeniem za energię elektryczną kalkulowanej w sposób określony w ust. 1.

**§ 21.** 1. W celu określenia stopnia poprawy efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa energetycznego w okresie regulacji ustala się na poszczególne lata współczynniki korekcyjne, oznaczone symbolem „X”, w taki sposób, aby spełniony był warunek określony wzorem:

$$Kw_n \leq Kw_{n-1} \times [1 + (RPI - X_n)/100]$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$Kw_n, Kw_{n-1}$  – uzasadnione koszty własne przedsiębiorstwa energetycznego związane z wykonywaną przez to przedsiębiorstwo działalnością gospodarczą, uwzględniające zależne od przedsiębiorstwa energetycznego warunki prowadzenia działalności gospodarczej, wyznaczone w szczególności z zastosowaniem metod porównawczych, o których mowa w art. 47 ust. 2e ustawy, na poszczególne lata okresu regulacji; w pierwszym roku okresu regulacji koszty, oznaczone symbolem „ $Kw_{n-1}$ ”, są równe kosztom z roku poprzedzającego rok, w którym taryfa jest przedkładana do zatwierdzenia,

$X_n$  – współczynniki korekcyjne określające projektowaną poprawę efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa energetycznego, ustalane jednorazowo dla poszczególnych lat w roku przedłożenia taryfy do zatwierdzenia albo na początku okresu regulacji [%]; współczynnik korekcyjny na pierwszy rok okresu regulacji, w zależności od wykonywanej przez przedsiębiorstwo energetyczne działalności gospodarczej, uwzględnia się w cenie energii elektrycznej albo w stawkach opłat przesyłowych lub dystrybucyjnych zawartych w taryfach,

RPI – średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, w roku kalendarzowym poprzedzającym rok sporządzenia taryfy, określony w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” [w %].

2. W celu określenia dopuszczalnych zmian cen lub stawek opłat na dany rok okresu regulacji, będących wynikiem zmiany warunków zewnętrznych funkcjonowania

przedsiębiorstwa lub poprawy efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa, ustala się, dla poszczególnych rodzajów wykonywanej działalności gospodarczej, współczynniki korekcyjne, oznaczone symbolem „Y”, w taki sposób, aby spełniony był warunek określony wzorem:

$$Cw_n \leq Cw_{n-1} \times [1 + Y_n/100]$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$Cw_n, Cw_{n-1}$  – ceny wskaźnikowe dla danego rodzaju działalności gospodarczej, wyznaczone w sposób określony w ust. 3,

$Y_n$  – współczynnik korekcyjny, ustalany corocznie i uwzględniany w cenie energii elektrycznej albo w stawkach opłat przesyłowych lub dystrybucyjnych zawartych w taryfach, określający zmianę niezależnych od przedsiębiorstwa warunków wykonywania danego rodzaju działalności gospodarczej, w szczególności zmianę kosztu zakupu usług przesyłowych i dystrybucyjnych, wielkości i struktury sprzedaży energii elektrycznej oraz obciążeń podatkowych, lub projektowaną poprawę efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa energetycznego.

3. Ceny wskaźnikowe, o których mowa w ust. 2, ustala się w zakresie:

- 1) wytwarzania energii elektrycznej lub obrotu tą energią jako średnią cenę sprzedanej energii elektrycznej stanowiącą iloraz kalkulacyjnych przychodów z jej sprzedaży, wyliczanych odpowiednio według cen energii elektrycznej planowanych na dany rok okresu regulacji ( $Cw_n$ ) lub z roku poprzedzającego dany rok okresu regulacji ( $Cw_{n-1}$ ) oraz wielkości i struktury sprzedaży planowanych w taryfie na dany rok okresu regulacji, do ilości sprzedaży energii elektrycznej planowanej na dany rok okresu regulacji;
- 2) przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej jako średnią cenę dostarczania energii elektrycznej stanowiącą iloraz kalkulacyjnych przychodów ze sprzedaży usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej oraz z opłat abonamentowych, wyliczanych odpowiednio na podstawie stawek opłat planowanych na dany rok okresu regulacji ( $Cw_n$ ) lub z roku, poprzedzającego dany rok okresu regulacji ( $Cw_{n-1}$ ) oraz wielkości i struktury sprzedaży tych usług planowanych w taryfie na dany rok okresu regulacji, do ilości dostarczonej energii elektrycznej planowanej na dany rok okresu regulacji;



3) usług kompleksowych jako średnią cenę sprzedanej energii elektrycznej, obliczoną w sposób określony w pkt 1, i średnią cenę usług dystrybucyjnych, obliczoną w sposób określony w pkt 2.

4. W przypadku udokumentowanej zmiany zewnętrznych warunków wykonywania przez przedsiębiorstwo energetyczne działalności gospodarczej, odnoszącej się do wybranych cen lub stawek opłat określonych w taryfie, współczynnik, o którym mowa w ust. 2, może mieć zastosowanie wyłącznie do tych cen lub stawek opłat.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, w sposobie ustalania cen wskaźnikowych, o którym mowa w ust. 3, uwzględnia się wyłącznie ceny lub stawki opłat określone w taryfie.

**§ 22.** 1. Przychód pokrywający koszty uzasadnione wraz z uzasadnionym zwrotem z zaangażowanego kapitału, ustalany dla każdego roku okresu regulacji, uwzględnia przychody uzyskane z:

- 1) cen i stawek opłat;
- 2) opłat za ponadumowny pobór energii biernej i przekroczenia mocy umownej;
- 3) opłat za usługi wykonywane na dodatkowe zlecenie odbiorcy;
- 4) wykonywania umowy, o której mowa w art. 9h ust. 3 pkt 2 ustawy, a także wykonywania czynności wynikających z decyzji, o której mowa w art. 9h ust. 9 ustawy;
- 5) przekazywania danych pomiarowych innym przedsiębiorstwom energetycznym, w szczególności na potrzeby rozliczeń na rynku bilansującym oraz realizacji procedury zmiany sprzedawcy.

2. W przychodzie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4 i 5, uwzględnia się wielkość uzyskanych przychodów do poziomu kosztów ponoszonych na świadczenie czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 5.

3. W przychodzie, o którym mowa w ust. 1, nie uwzględnia się bonifikat oraz przychodów uzyskanych z opłat:

- 1) za nielegalny pobór energii elektrycznej;
- 2) z tytułu czynności dotyczących wznowienia dostaw energii elektrycznej, jeżeli wstrzymanie jej dostarczania nastąpiło z przyczyn, o których mowa w art. 6b ust. 1, ust. 2 ust. 4 ustawy.

## Rozdział 4

### Szczegółowe zasady rozliczeń z odbiorcami oraz między przedsiębiorstwami energetycznymi

§ 23. 1. Rozliczenia z odbiorcami i między przedsiębiorstwami energetycznymi za dostarczoną energię elektryczną lub świadczone usługi przesyłania lub dystrybucji tej energii prowadzi się na podstawie danych rozliczeniowych dotyczących okresu rozliczeniowego ustalonego w taryfie.

2. Podstawą do rozliczeń, o których mowa w ust. 1, są wskazania układów pomiarowo-rozliczeniowych, rejestrowane wielkości niemierzalne oraz algorytmy ich przetwarzania na dane rozliczeniowe.

§ 24. 1. Opłatę za świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej dla danego poziomu napięć znamionowych w okresie rozliczeniowym, z zastrzeżeniem § 26 i 27, oblicza się według wzoru:

$$O_{\text{poi}} = S_{\text{SVn}} \times P_i + \sum_{m=1}^R S_{\text{ZVnm}} \times E_{\text{oim}} + k_{\text{os}} \times S_{\text{oSJ}} \times E_{\text{os}} + k_{\text{ok}} \times S_{\text{oSJ}} \times E_{\text{ok}} + S_r \times E_{\text{wp}} + O_{\text{ab}}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- $O_{\text{poi}}$  – opłatę za świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej obliczoną dla danego odbiorcy, w tym operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędącego operatorem oraz przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi kompleksowe [w zł],
- $S_{\text{SVn}}$  – składnik stały stawki sieciowej za okres rozliczeniowy [w zł/MW lub zł/kW mocy umownej lub w zł/miesiąc dla odbiorców energii elektrycznej w gospodarstwie domowym],
- $P_i$  – moc umowną określoną dla danego odbiorcy, w tym dla operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędącego operatorem oraz przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi kompleksowe [w MW lub kW lub miesiącach dla odbiorców energii elektrycznej w gospodarstwie domowym],
- $S_{\text{ZVnm}}$  – składnik zmienny stawki sieciowej dla danej rozliczeniowej strefy czasowej (strefa czasowa m) [w zł/MWh lub zł/kWh],

- R – liczbę rozliczeniowych stref czasowych,
- $E_{oim}$  – ilość energii elektrycznej pobranej z sieci przez danego odbiorcę w rozliczeniowej strefie czasowej m, w tym przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, przedsiębiorstwo energetyczne świadczące usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędące operatorem oraz przedsiębiorstwo energetyczne świadczące usługi kompleksowe [w MWh lub kWh w okresie rozliczeniowym ustalonym w taryfie],
- $k_{os}$  – współczynnik udziału odbiorcy w pokrywaniu kosztów systemowych, ustalony w sposób określony w § 25 ust. 2 pkt 1,
- $S_{oSJ}$  – stawkę jakościową [w zł/MWh lub zł/kWh],
- $E_{os}$  – ilość energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych korzystających z krajowego systemu elektroenergetycznego, o których mowa w § 25 ust. 2 pkt 1 [w MWh],
- $k_{ok}$  – współczynnik udziału odbiorcy w pokrywaniu kosztów systemowych, ustalony w sposób określony w § 25 ust. 2 pkt 2,
- $E_{ok}$  – ilość energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych korzystających z krajowego systemu elektroenergetycznego, o których mowa w § 25 ust. 2 pkt 2 [w MWh],
- $S_r$  – stawkę rynkową [w zł/MWh],
- $E_{wp}$  – ilość energii elektrycznej przeznaczanej do wymiany między krajowym systemem elektroenergetycznym a systemami elektroenergetycznymi państw, o których mowa w § 18 ust. 2, określoną w umowach handlowych sprzedaży energii elektrycznej przedkładanych właściwemu operatorowi [w MWh lub kWh za okres rozliczeniowy],
- $O_{ab}$  – opłatę abonamentową uwzględniającą długość okresu rozliczeniowego oraz stawkę abonamentową [w zł].

2. Jako ilość energii, oznaczonej symbolem „ $E_{oi}$ ”, o którym mowa w ust. 1, pobraną z sieci przesyłowej przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającego co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej, połączone siecią tego operatora, w tych miejscach dostarczania przyjmuje się ilość energii elektrycznej wyznaczonej w sposób, o którym mowa w § 14 ust. 8.

§ 25. 1. Ilości energii, oznaczonej symbolami „ $E_{os}$ ” i „ $E_{ok}$ ”, o których mowa w § 24 ust. 1, zużytej przez odbiorców końcowych, oblicza się dla:

- 1) wytwórcy przyłączonego do sieci przesyłowej lub dystrybucyjnej, sprzedającego energię elektryczną przynajmniej jednemu odbiorcy końcowemu lub przedsiębiorstwu energetycznemu świadczącemu usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędącemu operatorem, przyłączonym do urządzeń, instalacji lub sieci tego wytwórcy – jako sumę energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych, którzy są przyłączeni do urządzeń, instalacji lub sieci tego wytwórcy i do sieci tego przedsiębiorstwa;
- 2) operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nieposiadającego miejsc dostarczania energii elektrycznej z sieci przesyłowej – jako sumę energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych przyłączonych do sieci tego operatora, energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych przyłączonych do sieci przedsiębiorstw energetycznych świadczących usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędących operatorami, przyłączonymi do sieci tego operatora i energii elektrycznej obliczonej dla wytwórców, o których mowa w pkt 1, przyłączonych do sieci tego operatora, ilości energii elektrycznej obliczonej dla operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, przyłączonych do sieci tego operatora oraz ilości energii elektrycznej, z uwzględnieniem ust. 6;
- 3) operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającego miejsca dostarczania energii elektrycznej z sieci przesyłowej – jako sumę energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych przyłączonych do sieci tego operatora, energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych przyłączonych do sieci przedsiębiorstw energetycznych świadczących usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędących operatorami, przyłączonymi do sieci tego operatora i energii elektrycznej obliczonej dla wytwórców, o których mowa w pkt 1, przyłączonych do sieci tego operatora, ilości energii elektrycznej obliczonej dla operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, przyłączonych do sieci tego operatora oraz ilości energii elektrycznej, z uwzględnieniem ust. 6;
- 4) przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędącego operatorem – jako sumę energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych korzystających z krajowego systemu elektroenergetycznego przyłączonych do sieci tego przedsiębiorstwa, energii

elektrycznej obliczonej dla wytwórców, o których mowa w pkt 1, przyłączonych do sieci tego przedsiębiorstwa oraz ilości energii elektrycznej, z uwzględnieniem ust. 6;

- 5) przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi kompleksowe na rzecz odbiorców końcowych i przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się przesyłaniem lub dystrybucją energii elektrycznej – jako sumę energii elektrycznej zużywanej przez odbiorców końcowych i ilości energii elektrycznej obliczonej dla przedsiębiorstw energetycznych z uwzględnieniem pkt 1–4, dla których przedsiębiorstwo świadczy usługi kompleksowe.

2. Współczynniki oznaczone symbolami „ $k_{os}$ ” i „ $k_{ok}$ ”, o których mowa w § 24 ust. 1, ustala się dla odbiorców końcowych:

- 1) którzy w roku kalendarzowym (n-2), poprzedzającym o rok dany rok kalendarzowy (n), w którym jest stosowana stawka jakościowa, zużyli na własne potrzeby nie mniej niż 400 GWh energii elektrycznej, z wykorzystaniem nie mniej niż 50% mocy umownej, dla których koszt energii elektrycznej obliczonej przy zastosowaniu współczynnika „ $k_{os}$ ” = 1 stanowi nie mniej niż 15% wartości produkcji jako „ $k_{os}$ ” = 0,1;
- 2) w krajowym systemie elektroenergetycznym innych niż odbiorcy, o których mowa w pkt 1, przyłączonych do sieci, w której usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej świadczy operator lub przedsiębiorstwo energetyczne niebędące operatorem, którzy całość kupowanej energii zużywają na własne potrzeby – jako „ $k_{ok}$ ”; współczynnik ten oblicza się według wzoru:

$$k_{ok} = [(E_{ok} + E_{os}) - k_{os} \times E_{os}] / E_{ok}$$

gdzie symbole  $E_{os}$  i  $E_{ok}$  oznaczają ilość energii elektrycznej planowaną do zużycia w każdym roku okresu regulacji przez odbiorców, o których mowa w pkt 1, lub odbiorców końcowych innych niż odbiorcy, o których mowa w pkt 1, przyłączonych do sieci, w której usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej świadczy operator lub przedsiębiorstwo energetyczne niebędące operatorem, którzy całość kupowanej energii zużywają na własne potrzeby [w MW lub kWh].

3. Wytwórca przyłączony do sieci operatora systemu elektroenergetycznego lub do sieci przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędącego operatorem, sprzedający energię elektryczną przynajmniej jednemu odbiorcy końcowemu lub przedsiębiorstwu świadczącemu usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędącemu operatorem przyłączonym do urządzeń, instalacji lub sieci

tego wytwórcy, pobiera od odbiorcy lub przedsiębiorstwa energetycznego opłatę wynikającą ze stawki jakościowej, z zastrzeżeniem ust. 4, obliczoną według wzoru:

$$O_{os} = k_{os} \times S_{oSJ} \times E_{os} + k_{ok} \times S_{oSJ} \times E_{okw}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- $O_{os}$  – opłatę wynikającą ze stawki jakościowej,
- $k_{os}$  – współczynnik udziału odbiorcy w pokrywaniu kosztów systemowych, ustalony w sposób określony w ust. 2 pkt 1,
- $S_{oSJ}$  – stawkę jakościową [w zł/MWh lub w zł/kWh],
- $E_{os}$  – ilość energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych korzystających z krajowego systemu elektroenergetycznego, o których mowa w ust. 2 pkt 1 [w MWh lub kWh],
- $k_{ok}$  – współczynnik udziału odbiorcy w pokrywaniu kosztów systemowych, ustalony w sposób określony w ust. 2 pkt 2,
- $E_{okw}$  – ilość energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych przyłączonych do sieci, instalacji lub urządzeń wytwórcy przyłączonego do sieci operatora systemu elektroenergetycznego oraz do sieci przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędącego operatorem, z wyłączeniem odbiorców, o których mowa w ust. 2 pkt 1 [w MWh lub kWh].

4. W przypadku gdy wytwórca jest przyłączony jednocześnie do sieci operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego i sieci operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, pobierana przez tego wytwórcę opłata, o której mowa w ust. 3, jest wnoszona do operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego.

5. Energia elektryczna kupowana przez przedsiębiorstwo energetyczne posiadające koncesję na przesyłanie lub dystrybucję energii elektrycznej, w części, w której jest zużywana przez to przedsiębiorstwo w celu zasilania potrzeb własnych związanych z wykonywaną działalnością gospodarczą w zakresie przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, a także pokrywania strat powstałych w sieciach podczas jej przesyłania lub dystrybucji do odbiorców, dla których przedsiębiorstwo to stosuje taryfy zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, nie jest uwzględniana w ilości energii, do której stosuje się stawkę jakościową.

6. Energia elektryczna kupowana przez przedsiębiorstwo energetyczne posiadające koncesję na przesyłanie lub dystrybucję energii elektrycznej, zużywana przez to

przedsiębiorstwo na potrzeby inne niż określone w ust. 5, jest uwzględniana w ilości energii, do której stosuje się stawkę jakościową.

7. Opłat abonamentowych nie pobiera się od odbiorców, o których mowa w § 6 ust. 3.

8. W przypadku odbiorców, o których mowa w § 6 ust. 3, przedsiębiorstwo energetyczne w rozliczeniach za usługi dystrybucji energii elektrycznej może stosować stawki opłat w wysokościach określonych dla grupy taryfowej z rozliczeniem jednostrefowym, właściwej ze względu na poziom napięcia i wielkość sumy mocy przyłączonych odbiorników energii elektrycznej.

**§ 26.** 1. Opłatę za usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, oznaczoną symbolem „ $O_{pw}$ ”, dla przedsiębiorstwa energetycznego zajmującego się wytwarzaniem energii elektrycznej [w zł za okres rozliczeniowy] oblicza się według wzoru:

$$O_{pw} = k_{os} \times S_{oSJ} \times E_{os} + k_{ok} \times S_{oSJ} \times E_{okw}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$k_{os}$  – współczynnik udziału odbiorcy w pokrywaniu kosztów systemowych, ustalony w sposób określony w § 25 ust. 2 pkt 1,

$S_{oSJ}$  – stawkę jakościową [w zł/MWh lub zł/kWh],

$E_{os}$  – ilość energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych korzystających z krajowego systemu elektroenergetycznego, o których mowa w § 25 ust. 2 pkt 1 [w MWh lub kWh],

$k_{ok}$  – współczynnik udziału odbiorcy w pokrywaniu kosztów systemowych, ustalony w sposób określony w § 25 ust. 2 pkt 2,

$E_{okw}$  – ilość energii elektrycznej zużytej przez odbiorców końcowych przyłączonych do sieci, instalacji lub urządzeń wytwórcy przyłączonego do sieci operatora systemu elektroenergetycznego oraz do sieci przedsiębiorstwa energetycznego świadczącego usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej niebędącego operatorem, z wyłączeniem odbiorców, o których mowa w § 25 ust. 2 pkt 1 [w MWh lub kWh].

2. Opłatę za usługi przesyłania energii elektrycznej, oznaczoną symbolem „ $O_{pn}$ ”, dla przedsiębiorstwa energetycznego zajmującego się sprzedażą energii elektrycznej lub jej obrotem [w zł za okres rozliczeniowy] oblicza się według wzoru:

$$O_{pn} = S_r \times E_{wp}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- $S_r$  – stawkę rynkową [w zł/MWh lub zł/kWh],
- $E_{wp}$  – ilość energii elektrycznej przeznaczoną do wymiany między krajowym systemem elektroenergetycznym a systemami elektroenergetycznymi krajów niebędących członkami Unii Europejskiej, określoną w umowach handlowych sprzedaży energii elektrycznej przedkładanych do właściwego operatora [w MWh lub kWh za okres rozliczeniowy].

§ 27. 1. Opłatę za usługi dystrybucji energii elektrycznej, oznaczoną symbolem „ $O_{povi}$ ”, świadczone między operatorami systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, z których każdy posiada co najmniej po dwa sieciowe miejsca dostarczania połączone siecią tego operatora, na tym samym poziomie napięć znamionowych [w zł za okres rozliczeniowy], z zastrzeżeniem ust. 2, oblicza się według wzoru:

$$O_{povi} = \sum_{i=1}^m (S_{svn} \times P_{vi} + S_{zvn} \times E_{pi})$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- $S_{svn}$  – składnik stały stawki opłat za usługi dystrybucji energii elektrycznej [w zł/MW lub zł/kW],
- $P_{vi}$  – moc umowną określoną dla każdego połączenia sieci na tym samym poziomie napięć znamionowych [w MW lub kW],
- $S_{zvn}$  – składnik zmienny stawki opłat za usługi dystrybucji energii elektrycznej [w zł/MWh lub zł/kWh],
- $E_{pi}$  – ilość energii elektrycznej pobraną przez dane połączenie, określoną jako różnica między energią pobraną i oddaną [w MWh lub kWh za okres rozliczeniowy].

2. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nieposiadający co najmniej dwóch sieciowych miejsc dostarczania energii elektrycznej połączonych siecią tego operatora dokonuje rozliczenia opłaty za świadczone usługi dystrybucji energii elektrycznej, obliczonej w sposób określony w § 24 ust. 1, z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającym co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora, do którego sieci jest przyłączony.

3. W przypadku połączeń sieci dwóch operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, z których żaden nie posiada co najmniej dwóch sieciowych miejsc dostarczania energii elektrycznej połączonych siecią tego operatora, rozliczenia opłaty za świadczone usługi dystrybucji energii elektrycznej są dokonywane w sposób określony w § 24 ust. 1, z tym że operatorem wnoszącym opłaty jest ten operator systemu



dystrybucyjnego, dla którego ilość energii elektrycznej, w roku kalendarzowym poprzedzającym rok stosowania taryfy, pobranej z sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej drugiego operatora była większa.

**§ 28.** 1. Przedsiębiorstwa energetyczne, o których mowa w art. 9a ust. 1 ustawy i art. 52 ust. 1 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii, różnicują ceny energii elektrycznej dla odbiorców końcowych i odbiorców dokonujących zakupu energii elektrycznej podlegającej odsprzedaży, ze względu na koszty obowiązkowego uzyskania i umorzenia świadectw pochodzenia energii wytwarzanej w odnawialnych źródłach energii oraz koszty obowiązkowego uzyskania i umorzenia świadectw pochodzenia z kogeneracji lub koszty poniesionej opłaty zastępczej.

2. Przedsiębiorstwa energetyczne, o których mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii, różnicują ceny energii elektrycznej dla odbiorców końcowych i odbiorców dokonujących zakupu energii elektrycznej podlegającej odsprzedaży, ze względu na koszty obowiązkowego zakupu energii wytwarzanej w odnawialnych źródłach energii.

**§ 29.** 1. Podstawą do zastosowania w rozliczeniach między przedsiębiorstwem energetycznym a sprzedawcą zróżnicowanych cen energii elektrycznej, o których mowa w § 28, jest informacja sporządzana za dany miesiąc i przekazana sprzedawcy do 10. dnia miesiąca następującego po miesiącu, za jaki jest sporządzona.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać dane określające ilość energii elektrycznej zużytej na potrzeby własne i odsprzedanej odbiorcom, z podziałem na miejsca dostarczania energii elektrycznej.

3. W przypadku braku układów pomiarowo-rozliczeniowych umożliwiających przedsiębiorstwu energetycznemu ustalenie struktury sprzedaży energii elektrycznej w strefach czasowych odbiorcom tej energii, w rozliczeniach, o których mowa w ust. 1, przyjmuje się taką strukturę sprzedaży energii elektrycznej, jaka jest ustalona w przypadku zakupu energii elektrycznej przez to przedsiębiorstwo od sprzedawcy.

4. Ilość energii elektrycznej określona w informacji, o której mowa w ust. 1, zużyta na potrzeby własne przez przedsiębiorstwo energetyczne w danym okresie rozliczeniowym oraz odsprzedana odbiorcom przyłączonym do sieci tego przedsiębiorstwa nie może być większa od ilości wykazanej przez układ pomiarowo-rozliczeniowy, na podstawie którego są dokonywane rozliczenia między tym przedsiębiorstwem a sprzedawcą.

**§ 30.** Przedsiębiorstwo energetyczne świadczące odbiorcy usługę kompleksową stosuje w rozliczeniu z odbiorcami w zakresie:

- 1) obrotu energią elektryczną cenę tej energii stosownie do § 20;
- 2) przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej stawki opłat oraz warunki ich stosowania wynikające z taryf obowiązujących w przedsiębiorstwie energetycznym wykonującym działalność gospodarczą w zakresie przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, do którego sieci jest przyłączony dany odbiorca.

**§ 31.** Przedsiębiorstwo energetyczne powstałe w wyniku dokonanych przekształceń organizacyjnych polegających w szczególności na łączeniu, podziale lub wydzieleniu z tego przedsiębiorstwa innego przedsiębiorstwa zachowuje prawo do prowadzenia rozliczeń z odbiorcami, na podstawie cen i stawek opłat ustalonych w taryfach przedsiębiorstw, które uległy przekształceniom organizacyjnym, do dnia wejścia w życie taryfy ustalonej przez to przedsiębiorstwo i zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, przez okres, na jaki taryfa dotychczasowa została zatwierdzona przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, lecz nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia dokonania tych przekształceń.

**§ 32. 1.** Rozliczeń z odbiorcami za dostarczaną energię elektryczną i świadczone usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej albo usługi kompleksowe dokonuje się w okresach rozliczeniowych określonych w taryfie i uzgodnionych w umowie.

2. Jeżeli przedsiębiorstwo energetyczne ustala w taryfie kilka okresów rozliczeniowych dla danej grupy taryfowej, odbiorca ma prawo wyboru okresu rozliczeniowego oraz jego zmiany, jednak nie częściej niż raz na 12 miesięcy.

3. Okres rozliczeniowy dla grup przyłączeniowych I-IV nie powinien być dłuższy niż dwa miesiące, a dla odbiorców zaliczanych do V grupy przyłączeniowej nie może być dłuższy niż rok. Okresy rozliczeniowe ustalone w taryfie przedsiębiorstwa świadczącego usługę kompleksową są skorelowane z okresami rozliczeniowymi przedsiębiorstwa świadczącego usługę dystrybucji dla jego odbiorców.

4. Jeżeli okres rozliczeniowy jest dłuższy niż miesiąc, w okresie tym mogą być pobierane opłaty za energię elektryczną oraz za usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej w wysokości określonej na podstawie prognozowanego zużycia tej energii w tym okresie, ustalonego na podstawie zużycia wyznaczonego w oparciu o rzeczywiste odczyty urządzeń pomiarowo-rozliczeniowych, dokonane w analogicznym okresie poprzedniego roku kalendarzowego, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. W prognozach, o których mowa w ust. 4, należy uwzględniać zgłoszone przez odbiorcę istotne zmiany w poborze energii elektrycznej.

**§ 33.** 1. W rozliczeniach między operatorem systemu przesyłowego elektroenergetycznego i operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz między operatorem systemu przesyłowego elektroenergetycznego i wytwórcą za świadczone usługi przesyłania energii elektrycznej w części dotyczącej opłaty jakościowej operator systemu przesyłowego w rozliczeniach wstępnych może stosować wielkości prognozowanego zużycia energii elektrycznej, określane na podstawie wielkości przyjętych do kalkulacji stawki jakościowej w taryfie operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego.

2. W przypadku prowadzenia rozliczeń w sposób, o którym mowa w ust. 1, rozliczenia te są korygowane, zgodnie z postanowieniami taryfy operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego, po zakończeniu okresu rozliczeniowego, na podstawie danych rzeczywistych określonych w sposób, o którym mowa w § 25 ust. 1.

**§ 34.** W przypadku powstania nadpłaty lub niedopłaty za pobraną energię elektryczną:

- 1) nadpłata podlega zaliczeniu na poczet płatności ustalonych na najbliższy okres rozliczeniowy, o ile odbiorca nie zażąda jej zwrotu;
- 2) niedopłata jest doliczana do pierwszej faktury wystawianej za najbliższy okres rozliczeniowy.

**§ 35.** Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się świadczeniem usług dystrybucji albo usługi kompleksowej wystawiające odbiorcy fakturę, w rozliczeniu dołączonym do faktury, przedstawia między innymi informacje o:

- 1) wielkości zużycia energii elektrycznej w okresie rozliczeniowym, na podstawie której została wyliczona kwota należności;
- 2) sposobie dokonania odczytu układu pomiarowo-rozliczeniowego, czy był to odczyt fizyczny lub zdalny dokonany przez upoważnionego przedstawiciela przedsiębiorstwa energetycznego albo odczyt dokonany i zgłoszony przez odbiorcę;
- 3) sposobie wyznaczenia wielkości zużycia energii elektrycznej w sytuacji, gdy okres rozliczeniowy jest dłuższy niż miesiąc i gdy pierwszy lub ostatni dzień okresu rozliczeniowego nie pokrywa się z datami odczytów układu pomiarowo-rozliczeniowego lub gdy w trakcie trwania okresu rozliczeniowego nastąpiła zmiana cen lub stawek opłat, albo o miejscu, w którym są dostępne te informacje.

**§ 36.** 1. Rozliczenia za dostarczaną energię elektryczną są dokonywane na podstawie wskazań układów pomiarowo-rozliczeniowych dla miejsc dostarczania tej energii, określonych w umowie sprzedaży albo umowie o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, albo w umowie kompleksowej. Dopuszcza się możliwość prowadzenia łącznych rozliczeń dla więcej niż jednego miejsca dostarczania energii elektrycznej.

2. Przepisu ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się do rozliczeń z odbiorcami, o których mowa w § 6 ust. 3.

3. Ilość energii elektrycznej przyjmowana do rozliczeń z odbiorcami, o których mowa w § 6 ust. 3, jest określana w umowie na podstawie wielkości mocy przyłączonych odbiorników energii elektrycznej i czasu trwania poboru energii.

**§ 37.** 1. W przypadku stwierdzenia błędów w pomiarze lub odczycie wskazań układu pomiarowo-rozliczeniowego lub innych nieprawidłowości, które spowodowały zawyżenie należności za pobraną energię elektryczną, przedsiębiorstwo energetyczne dokonuje korekty uprzednio wystawionych faktur.

2. Korekta, o której mowa w ust. 1, obejmuje cały okres rozliczeniowy lub okres, w którym występowały stwierdzone błędy lub nieprawidłowości.

3. Nadpłatę wynikającą z wyliczonej korekty, o której mowa w ust. 1, zalicza się na poczet płatności ustalonych na najbliższy okres rozliczeniowy, o ile odbiorca nie zażąda jej zwrotu.

**§ 38.** 1. Podstawą do wyliczenia wielkości korekty faktur, o których mowa w § 37 ust. 1, jest wielkość błędu odczytu lub wskazań układu pomiarowo-rozliczeniowego.

2. Jeżeli określenie wielkości błędu, o którym mowa w ust. 1, nie jest możliwe, podstawą do wyliczenia wielkości korekty stanowi średnia liczba jednostek energii elektrycznej za okres doby, obliczana na podstawie sumy jednostek energii elektrycznej prawidłowo wykazanych przez układ pomiarowo-rozliczeniowy w poprzednim okresie rozliczeniowym, pomnożona przez liczbę dni okresu, którego dotyczy korekta faktury, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Jeżeli nie można ustalić średniego dobowego zużycia energii elektrycznej na podstawie poprzedniego okresu rozliczeniowego, podstawą wyliczenia wielkości korekty jest wskazanie układu pomiarowo-rozliczeniowego z następnego okresu rozliczeniowego, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. W wyliczaniu wielkości korekty należy uwzględnić sezonowość poboru energii elektrycznej oraz inne udokumentowane okoliczności mające wpływ na wielkość poboru tej energii.

**§ 39.** 1. W przypadku niesprawności elementu układu pomiarowo-rozliczeniowego będącego własnością odbiorcy, która skutkuje niewłaściwym rejestrowaniem zużycia energii trwającym dłużej niż trzy miesiące, do rozliczeń przyjmuje się średniodobowe zużycie energii w porównywalnym okresie rozliczeniowym, pomnożone przez liczbę dni, w których ten element układu był niesprawny, oraz stawki opłat z grupy taryfowej, do której był zakwalifikowany odbiorca, o ile umowa nie stanowi inaczej.

2. W przypadku niesprawności elementu układu pomiarowo-rozliczeniowego będącego własnością odbiorcy, uniemożliwiającej określenie ilości pobranej mocy maksymalnej, trwającej dłużej niż trzy miesiące, w rozliczeniach za zużycie mocy maksymalnej przyjmuje się wartości mocy przyłączeniowej, o ile umowa nie stanowi inaczej.

3. W przypadku trwającej dłużej niż jeden okres rozliczeniowy niesprawności elementu układu pomiarowo-rozliczeniowego, będącego własnością odbiorcy, uniemożliwiającej określenie ilości pobranej energii w strefach, do rozliczenia stosuje się stawki opłat z grupy taryfowej, według której możliwe jest dokonywanie rozliczeń w oparciu o sprawne urządzenia pomiarowo-rozliczeniowe.

4. W przypadku niesprawności, o której mowa w ust. 3, trwającej krócej niż jeden okres rozliczeniowy lub w przypadku niesprawności elementu układu pomiarowo-rozliczeniowego będącego własnością przedsiębiorstwa energetycznego, ilość energii pobranej w poszczególnych strefach czasowych doby ustala się na podstawie proporcji odniesionych do zużycia w tych strefach w porównywalnym okresie rozliczeniowym.

5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się, jeżeli istnieje rezerwowy układ pomiarowo-rozliczeniowy będący własnością przedsiębiorstwa energetycznego lub odbiorcy. W takim przypadku do rozliczeń przyjmuje się wskazania rezerwowego układu pomiarowo-rozliczeniowego.

§ 40. 1. Za niedotrzymanie, określonych w odrębnych przepisach, dopuszczalnych poziomów odchylenia napięcia od napięcia znamionowego oblicza się bonifikatę, oznaczoną symbolem „ $W_{UT}$ ”, [w zł]:

- 1) jeżeli wartość odchylenia napięcia od dopuszczalnych wartości granicznych nie przekracza 10%, odbiorcy przysługuje bonifikata w okresie doby, w wysokości obliczonej według wzoru:

$$W_{UT} = \left[ \frac{\Delta U}{10\%} \right]^2 \times A_T \times C_T$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$\Delta U$  – wartość odchylenia napięcia od określonych w odrębnych przepisach dopuszczalnych wartości granicznych odchylenia napięcia od napięcia znamionowego [w %],

$A_T$  – ilość energii elektrycznej dostarczoną odbiorcy w okresie doby [w jednostkach energii],

$C_T$  – cenę energii elektrycznej, o której mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy, obowiązującą w okresie, w którym nastąpiło odchylenie napięcia od określonych w odrębnych przepisach dopuszczalnych wartości granicznych odchylenia napięcia od napięcia znamionowego [w zł za jednostkę energii];

- 2) jeżeli wartość odchylenia napięcia od dopuszczalnych wartości granicznych przekracza 10%, odbiorcy przysługuje bonifikata w okresie doby, w łącznej wysokości obliczonej według wzoru:

$$W_{UT} = A_T \times C_T + b_{rT} \times t_T$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$A_T$  – ilość energii elektrycznej dostarczoną odbiorcy w okresie doby [w jednostkach energii],

$C_T$  – cenę energii elektrycznej, o której mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy, obowiązującą w okresie, w którym nastąpiło odchylenie napięcia od określonych w odrębnych przepisach dopuszczalnych wartości granicznych odchylenia napięcia od napięcia znamionowego [w zł za jednostkę energii],

$b_{rT}$  – ustaloną w taryfie bonifikatę za niedotrzymanie poziomu napięcia w zakresie określonych w odrębnych przepisach dopuszczalnych wartości granicznych odchylenia napięcia od napięcia znamionowego w okresie doby [w zł za godzinę],

$t_T$  – łączny czas niedotrzymania poziomu napięcia w zakresie określonych w odrębnych przepisach dopuszczalnych wartości granicznych odchyłek napięcia od napięcia znamionowego w okresie doby [w godzinach].

2. W okresie, w którym nie były dotrzymane parametry jakościowe energii elektrycznej, a układ pomiarowo-rozliczeniowy uniemożliwia określenie ilości energii elektrycznej dostarczonej odbiorcy, ilość tej energii ustala się na podstawie poboru energii elektrycznej w analogicznym okresie rozliczeniowym tego samego dnia tygodnia w poprzednim tygodniu oraz proporcji liczby godzin, w których parametry jakościowe energii elektrycznej nie zostały dotrzymane, do całkowitej liczby godzin w okresie rozliczeniowym.

**§ 41.** 1. Za każdą niedostarczoną jednostkę energii elektrycznej odbiorcy końcowemu:

- 1) przyłączonemu do sieci o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV przysługuje bonifikata w wysokości dziesięciokrotności ceny energii elektrycznej, o której mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy, za okres, w którym wystąpiła przerwa w dostarczaniu tej energii;
- 2) przyłączonemu do sieci innych napięć niż te, o których mowa w pkt 1, przysługuje bonifikata w wysokości pięciokrotności ceny energii elektrycznej, o której mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy, za okres, w którym wystąpiła przerwa w dostarczaniu tej energii.

2. Ilość niedostarczonej energii elektrycznej w dniu, w którym miała miejsce przerwa w jej dostarczaniu, ustala się na podstawie poboru tej energii w odpowiednim dniu poprzedniego tygodnia, z uwzględnieniem czasu dopuszczalnych przerw określonych w umowie lub odrębnych przepisach.

**§ 42.** W przypadku niedotrzymania przez przedsiębiorstwo energetyczne standardów jakościowych obsługi odbiorców, o ile umowa sprzedaży energii elektrycznej lub umowa o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej albo umowa kompleksowa nie stanowią inaczej, odbiorcom przysługują bonifikaty w następującej wysokości:

- 1) za nieprzyjęcie zgłoszeń lub reklamacji od odbiorcy – w wysokości 1/50 przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku kalendarzowym poprzedzającym rok zatwierdzenia taryfy, określonego w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłaszanym w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”;

- 2) za nieuzasadnioną zwłokę w usuwaniu zakłóceń w dostarczaniu energii elektrycznej, spowodowanych nieprawidłową pracą sieci – w wysokości 1/15 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 3) za odmowę udzielenia odbiorcom, na ich żądanie, informacji o przewidywanym terminie wznowienia dostarczania energii elektrycznej, przerwanego z powodu awarii sieci – w wysokości 1/50 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 4) za niepowiadomienie, co najmniej z pięciodniowym wyprzedzeniem, o terminach i czasie planowanych przerw w dostarczaniu energii elektrycznej, w formie ogłoszeń prasowych, internetowych, komunikatów radiowych lub telewizyjnych albo w inny sposób przyjęty na danym terenie, odbiorców zasilanych z sieci o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV – w wysokości 1/50 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 5) za niepowiadomienie w formie indywidualnych zawiadomień pisemnych, telefonicznych lub za pomocą innego środka komunikacji elektronicznej, co najmniej z pięciodniowym wyprzedzeniem, o terminach i czasie planowanych przerw w dostarczaniu energii elektrycznej, odbiorców zasilanych z sieci o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV – w wysokości 1/10 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 6) za niepoinformowanie na piśmie, co najmniej z tygodniowym wyprzedzeniem, odbiorców zasilanych z sieci o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV o zamierzonej zmianie nastawień w automatyce zabezpieczeniowej i innych parametrach mających wpływ na współpracę ruchową z siecią – w wysokości 1/15 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 7) za niepoinformowanie na piśmie, co najmniej z rocznym wyprzedzeniem, odbiorców zasilanych z sieci o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV o konieczności dostosowania instalacji do zmienionych warunków zasilania – w wysokości 1/15 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 8) za niepoinformowanie na piśmie, co najmniej z trzyletnim wyprzedzeniem, odbiorców zasilanych z sieci o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV o konieczności dostosowania instalacji do zmienionego napięcia znamionowego, podwyższonego poziomu mocy zwarcia i innych warunków funkcjonowania sieci – w wysokości 1/10 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;



- 9) za nieuzasadnioną odmowę odpłatnego podjęcia stosownych czynności w sieci w celu umożliwienia bezpiecznego wykonania przez odbiorcę lub inny podmiot prac w obszarze oddziaływania tej sieci – w wysokości 1/15 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 10) za nieudzielenie, na żądanie odbiorcy, informacji w sprawie zasad rozliczeń oraz aktualnych taryf – w wysokości 1/50 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 11) za przedłużenie czternastodniowego terminu rozpatrzenia wniosku lub reklamacji odbiorcy w sprawie zasad rozliczeń i udzielenia odpowiedzi, za każdy dzień zwłoki – w wysokości 1/250 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 12) za przedłużenie czternastodniowego terminu sprawdzenia prawidłowości działania układu pomiarowo-rozliczeniowego lub czternastodniowego terminu laboratoryjnego sprawdzenia prawidłowości działania układu pomiarowo-rozliczeniowego, za każdy dzień zwłoki – w wysokości 1/250 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1;
- 13) za uniemożliwienie wykonania dodatkowej ekspertyzy badanego układu pomiarowo-rozliczeniowego, na wniosek odbiorcy złożony w ciągu 30 dni od dnia otrzymania wyniku badania laboratoryjnego – w wysokości 1/15 wynagrodzenia, o którym mowa w pkt 1.

**§ 43.** 1. Za niedotrzymanie standardów jakościowych obsługi odbiorców oraz parametrów jakościowych energii elektrycznej określonych w odrębnych przepisach odbiorcom, na ich wniosek, przysługują bonifikaty w wysokości określonej w taryfie lub umowie.

2. Przedsiębiorstwo energetyczne rozpatruje wniosek, o którym mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia jego wpłynięcia.

**§ 44.** 1. Jeżeli energia elektryczna jest pobierana bez zawarcia umowy sprzedaży energii elektrycznej albo umowy o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, albo umowy kompleksowej, przedsiębiorstwo energetyczne świadczące usługi przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej lub usługi kompleksowe może obciążyć podmiot nielegalnie pobierający tę energię opłatami w wysokości pięciokrotności stawek opłat określonych w taryfie dla jednostrefowej grupy taryfowej, do której ten podmiot byłby zakwalifikowany, zgodnie z kryteriami określonymi w § 6 ust. 1, oraz w wysokości pięciokrotności cen energii elektrycznej, o których mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy,

przyjmując ilości energii elektrycznej uwzględniające rzeczywistą możliwość pobierania energii przez dany podmiot wynikające z mocy i rodzaju zainstalowanych odbiorników.

2. Jeżeli energia elektryczna jest pobierana z całkowitym lub częściowym pominięciem układu pomiarowo-rozliczeniowego lub poprzez ingerencję w ten układ mającą wpływ na zafałszowanie pomiarów dokonywanych przez układ pomiarowo-rozliczeniowy, przedsiębiorstwo energetyczne może obciążyć odbiorcę opłatami w przypadku:

- 1) udowodnionego okresu nielegalnego pobierania energii elektrycznej, w wysokości dwukrotności stawek opłat określonych w taryfie dla grupy taryfowej, do której jest zakwalifikowany odbiorca, oraz w wysokości dwukrotności cen energii elektrycznej, o których mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy, przyjmując wielkości mocy umownej i zużycia tej energii, jakie wystąpiły w analogicznym okresie przed powstaniem nielegalnego pobierania energii elektrycznej lub po jego ustaniu; opłaty oblicza się dla każdego miesiąca, w którym nastąpiło nielegalne pobieranie energii elektrycznej;
- 2) gdy nie można ustalić ilości nielegalnie pobranej energii elektrycznej, w wysokości dwukrotności stawek opłat określonych w taryfie dla grupy taryfowej, do której jest zakwalifikowany odbiorca, oraz w wysokości dwukrotności cen energii elektrycznej, o których mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy, przyjmując ilości energii elektrycznej uwzględniające rzeczywistą możliwość pobierania energii przez danego odbiorcę wynikające z mocy i rodzaju zainstalowanych odbiorników.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 2 pkt 1, oblicza się dla całego nieobjętego przedawnieniem okresu udowodnionego nielegalnego pobierania energii elektrycznej.

4. Ilości energii elektrycznej, o których mowa w ust. 1 i ust. 2 pkt 2, nie mogą być większe niż określone w taryfach ryczałtowe ilości zużycia energii.

5. Przedsiębiorstwo energetyczne może ustalić w taryfie opłaty za wykonywanie następujących czynności związanych ze stwierdzeniem nielegalnego pobierania energii elektrycznej:

- 1) wymianę uszkodzonego przez odbiorcę licznika lub innego urządzenia pomiarowego;
- 2) sprawdzenie stanu technicznego układu pomiarowo-rozliczeniowego i założenie nowych plomb na zabezpieczeniu głównym w układzie pomiarowo-rozliczeniowym lub na innym elemencie podlegającym oplombowaniu w miejsce zerwanych przez odbiorcę plomb lub przez niego uszkodzonych;

- 3) poddanie urządzenia pomiarowo-rozliczeniowego ponownej legalizacji z powodu zerwania przez odbiorcę plomb legalizacyjnych lub ich naruszenia;
- 4) założenie na wskaźniku mocy 15-minutowej lub innym urządzeniu związanym z pomiarem tej mocy plomby w miejsce plomby zerwanej lub naruszonej przez odbiorcę.

§ 45. 1. Przez ponadumowny pobór energii biernej przez odbiorcę rozumie się ilość energii elektrycznej biernej odpowiadającą:

- 1) współczynnikowi mocy  $\text{tg}\varphi$  wyższemu od umownego współczynnika  $\text{tg}\varphi_0$  (niedokompensowanie) i stanowiącą nadwyżkę energii biernej indukcyjnej ponad ilość odpowiadającą wartości współczynnika  $\text{tg}\varphi_0$  lub
- 2) indukcyjnemu współczynnikowi mocy przy braku poboru energii elektrycznej czynnej, lub
- 3) pojemnościowemu współczynnikowi mocy (przekompensowanie) zarówno przy poborze energii elektrycznej czynnej, jak i przy braku takiego poboru.

2. Rozliczeniami za pobór energii biernej są objęci odbiorcy zasilani z sieci średniego, wysokiego i najwyższego napięcia. Rozliczeniami tymi mogą być objęci w uzasadnionych przypadkach także odbiorcy zasilani z sieci o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV, którzy użytkują odbiorniki o charakterze indukcyjnym, o ile zostało to określone w warunkach przyłączenia lub w umowie o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, lub umowie kompleksowej.

3. Opłacie podlega w okresie rozliczeniowym ponadumowny pobór energii biernej określony jako nadwyżka tej energii ponad ilość odpowiadającą wartości współczynnika  $\text{tg}\varphi_0$  – gdy  $\text{tg}\varphi > \text{tg}\varphi_0$ , zmierzona w strefach, w których jest prowadzona kontrola poboru tej energii, lub całodobowo w zależności od rodzaju zainstalowanego układu pomiarowego.

4. Wartość współczynnika mocy  $\text{tg}\varphi_0$  określa się w warunkach przyłączenia lub w umowie o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej, lub umowie kompleksowej. Wartość współczynnika mocy przyjmuje się w wysokości  $\text{tg}\varphi_0 = 0,4$ , chyba że indywidualna ekspertyza uzasadnia wprowadzenie niższej wartości. Wartość współczynnika mocy  $\text{tg}\varphi_0$  nie może być niższa od wartości 0,2. Jeżeli wartość współczynnika  $\text{tg}\varphi_0$  nie została określona w warunkach przyłączenia lub w umowie o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, lub umowie kompleksowej, do rozliczeń przyjmuje się wartość  $\text{tg}\varphi_0 = 0,4$ .

5. Wartość współczynnika mocy  $\text{tg}\varphi$  określa się jako iloraz energii biernej pobranej całodobowo lub w strefach czasowych, w których jest dokonywana kontrola poboru energii biernej [w Mvarh lub kvarh] i energii czynnej pobranej całodobowo lub w strefach czasowych, w których jest dokonywana ta kontrola [w MWh lub kWh], z zastrzeżeniem ust. 7.

6. Opłatę za nadwyżkę energii biernej pobranej ponad ilość wynikającą ze współczynnika  $\text{tg}\varphi_0$  w okresie rozliczeniowym, o której mowa w ust. 1 pkt 1, całodobowo lub dla stref czasowych, w których jest prowadzona kontrola poboru tej energii, oblicza się według wzoru:

$$O_b = k \times C_{rk} \times \left( \sqrt{\frac{1 + \text{tg}^2 \varphi}{1 + \text{tg}^2 \varphi_0}} - 1 \right) \times A$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- $O_b$  – opłatę za nadwyżkę energii biernej [w złotych],
- $k$  – ustaloną w taryfie krotność ceny  $C_{rk}$ ,
- $C_{rk}$  – cenę energii elektrycznej, o której mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy, obowiązującą w dniu zatwierdzenia taryfy [w zł/MWh lub zł/kWh],
- $\text{tg}\varphi$  – współczynnik mocy wynikający z pobranej energii biernej,
- $\text{tg}\varphi_0$  – umowny współczynnik mocy, określony zgodnie z ust. 4,
- $A$  – energię czynną pobraną całodobowo lub dla strefy czasowej, w której jest prowadzona kontrola poboru energii biernej [w MWh lub kWh].

7. W uzasadnionych przypadkach, przy występowaniu szybkozmiennych obciążeń mocą bierną, rozliczanie ponadumownego poboru energii biernej ponad wartość współczynnika  $\text{tg}\varphi_0$

jest przeprowadzane na podstawie bezpośredniego pomiaru nadwyżki energii biernej. Opłata w okresie rozliczeniowym jest naliczana zgodnie z ust. 6, z uwzględnieniem współczynnika  $\text{tg}\varphi$  ustalonego według wzoru:

$$\text{tg}\varphi = \frac{\Delta E_b}{A} + \text{tg}\varphi_0$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- $\Delta E_b$  – nadwyżkę energii biernej wykazaną przez urządzenie pomiarowe w okresie rozliczeniowym [w Mvarh],
- $\text{tg}\varphi_0$  – umowny współczynnik mocy określony zgodnie z ust. 4,

A – energię czynną pobraną całodobowo lub dla strefy czasowej, w której jest prowadzona kontrola poboru energii biernej [w MWh lub kWh].

8. Odbiorca ponosi w okresie rozliczeniowym opłatę wynikającą z iloczynu całej ilości energii biernej, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, i ustalonej w taryfie krotności „k” ceny energii elektrycznej [w zł/MWh lub zł/kWh], o której mowa w art. 23 ust. 2 pkt 18 lit. b ustawy, obowiązującej w dniu zatwierdzenia taryfy.

9. Opłaty za ponadumowny pobór energii biernej w okresie rozliczeniowym nie pobiera się w rozliczeniach między:

- 1) operatorem systemu przesyłowego elektroenergetycznego a operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającym co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora, w odniesieniu do tych miejsc dostarczania;
- 2) operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, z których każdy posiada co najmniej po dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora.

10. W przypadku gdy konfiguracja sieci oraz miejsce zainstalowania układów pomiarowo-rozliczeniowych nie odwzorowują rzeczywistych rozplywów mocy oraz energii biernej pobieranej lub oddawanej do sieci przedsiębiorstwa energetycznego, wielkość energii biernej podlegającej rozliczeniu ustala się na podstawie odpowiednich pomiarów właściwych dla miejsca dostarczania, przeprowadzonych przez przedsiębiorstwo energetyczne, odbiorcę lub niezależną jednostkę, w sposób przez nie uzgodniony, o ile umowa nie stanowi inaczej.

**§ 46. 1.** Przedsiębiorstwo energetyczne monitoruje pobór mocy czynnej pobieranej przez odbiorcę, zwanej dalej „mocą pobraną”, i mocy czynnej oddawanej do sieci przez podmiot przyłączony oraz wyznacza wielkości nadwyżek mocy pobranej ponad moc umowną określoną w umowie o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji albo umowie kompleksowej.

2. Nadwyżki mocy czynnej wyznacza się dla każdej godziny okresu rozliczeniowego ze średnich wartości tej mocy rejestrowanych w okresach piętnastominutowych lub dla każdej godziny okresu rozliczeniowego ze średnich wartości tej mocy rejestrowanych w okresach godzinowych, o ile układy pomiarowo-rozliczeniowe uniemożliwiają rejestrację w cyklu piętnastominutowym, lub jako maksymalną wielkość tej nadwyżki mocy wyznaczoną w okresie rozliczeniowym, o ile układy pomiarowo-rozliczeniowe uniemożliwiają rejestrację w cyklu piętnastominutowym i godzinowym.

3. Za przekroczenie mocy umownej określonej w umowach, o których mowa w ust. 1, jest pobierana opłata w wysokości stanowiącej iloczyn składnika stałego stawki sieciowej oraz:

- 1) sumy dziesięciu największych wielkości nadwyżek mocy pobranej ponad moc umowną albo
- 2) dziesięciokrotności maksymalnej wielkości nadwyżki mocy pobranej ponad moc umowną, zarejestrowanej w okresie rozliczeniowym, jeżeli urządzenia pomiarowe nie pozwalają na zastosowanie sposobu wskazanego w pkt 1.

4. Opłata, o której mowa w ust. 3, jest ustalana i pobierana za każdy miesiąc, w którym nastąpiło przekroczenie, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, gdy opłata jest ustalana i pobierana w okresie rozliczeniowym.

5. Jeżeli dostarczanie energii elektrycznej odbywa się z kilku niezależnych miejsc jej dostarczania, opłatę za przekroczenie mocy umownej oblicza się oddzielnie dla każdego miejsca, w którym nastąpiło przekroczenie tej mocy. Niezależnymi miejscami dostarczania energii elektrycznej nie są miejsca, za którymi występuje naturalne sumowanie pobranej mocy lub w których, zgodnie z umową o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej albo z umową kompleksową, moc pobrana jest kontrolowana za pomocą sumatora.

6. W przypadku gdy moc umowna jest wyznaczana z uwzględnieniem współczynników odzwierciedlających specyfikę układu zasilania, sposób wyznaczania mocy pobranej określa umowa o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej albo umowa kompleksowa.

7. Opłaty za przekroczenia mocy umownej w okresie rozliczeniowym nie pobiera się w rozliczeniach między:

- 1) operatorem systemu przesyłowego elektroenergetycznego a operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego posiadającym co najmniej dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora, w odniesieniu do tych miejsc dostarczania;
- 2) operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, z których każdy posiada co najmniej po dwa sieciowe miejsca dostarczania energii elektrycznej połączone siecią tego operatora.

8. Jeżeli dostarczanie energii elektrycznej odbywa się z kilku niezależnych miejsc jej dostarczania, a wskutek awarii w sieci przedsiębiorstwa lub wyłączenia lub załączenia

urządzeń elektroenergetycznych na potrzeby tego przedsiębiorstwa wzrasta suma mocy podlegającej opłacie, opłatę za przekroczenie mocy oblicza się jedynie od wartości przekraczającej łączną moc umowną, z wyjątkiem sytuacji, w której awaria w sieci lub wyłączenie urządzeń nastąpiły w wyniku przeciążeń lub zakłóceń spowodowanych pracą urządzeń odbiorcy.

**§ 47.** 1. W przypadku gdy jest zamawiana różna wielkość mocy umownej na poszczególne miesiące roku albo gdy moc umowna jest zmieniana w trakcie obowiązywania taryfy, szczegółowy sposób dokonywania rozliczeń określa umowa.

2. Jeżeli odbiorca, za zgodą przedsiębiorstwa energetycznego, do którego sieci są przyłączone jego urządzenia, instalacje lub sieci, dokonuje zmniejszenia mocy umownej, w rozliczeniach za świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej składnik stały stawki sieciowej zwiększa się o 10% dla całego okresu objętego korektą.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do sieciowych miejsc dostarczania energii elektrycznej oraz połączeń sieci operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, dla których moc umowna jest wyznaczana zgodnie z § 16 ust. 7–10.

## Rozdział 5

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 48.** Taryfy przedsiębiorstw energetycznych obowiązujące w dniu wejścia w życie rozporządzenia lub zatwierdzone przed tym dniem obowiązują przez okres określony w decyzjach Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki zatwierdzających te taryfy.

**§ 49.** Do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

**§ 50.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>2)</sup>

**MINISTER ENERGII**

---

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 18 sierpnia 2011 r. w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie energią elektryczną (Dz. U. 2013 r. poz. 1200), zgodnie z art. 82 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

## UZASADNIENIE

Konieczność wydania nowego rozporządzenia w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie energią elektryczną (zwanego dalej „rozporządzeniem taryfowym”) wynika z przepisów ustawy z dnia elektromobilności i paliwach alternatywnych Zgodnie z art. 82 tej ustawy dotychczasowe przepisy wykonawcze, wydane na podstawie art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, z późn. zm.) zachowują moc nie dłużej niż 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Nowe rozporządzenie zasadniczo powtarza rozwiązania przyjęte w poprzednim rozporządzeniu. Dodatkowo koniecznym stało się wprowadzenie nowych regulacji do rozporządzenia taryfowego. Głównym celem zmiany przepisów ww. rozporządzenia jest wprowadzenie taryf uwzględniających charakterystykę poboru energii elektrycznej przez infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego.

Przepisy rozporządzenia zakładają powstanie specjalnej, dodatkowej taryfy dla podmiotów posiadających autobusy elektryczne. Zmiany mają objąć sposób kalkulacji taryfy przedsiębiorstw dystrybucji.

Rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega procedurze notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z wymogami określonymi w art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) zostanie udostępniony na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do projektowanego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.





JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Brak											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ROZWOJU I FINANSÓW<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie udzielania dotacji dla jednostek samorządu terytorialnego na budowę infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego**

Na podstawie art. 42 ust. 11 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1453, 2203 i 2260) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i tryb udzielania jednostkom samorządu terytorialnego, zwanym dalej „jednostkami”, dotacji celowej z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego, o których mowa w ustawie z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „dotacją”.

**§ 2.** Jednostki mogą otrzymywać dotację na dofinansowanie zadań własnych w zakresie, o którym mowa w § 1, w wysokości 1000 zł do każdego kW mocy znamionowej zainstalowanej w każdym pojedynczym punkcie ładowania, o którym mowa w art. ... ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

**§ 3.** Warunkiem uzyskania dotacji jest ocena pisemnego wniosku o dofinansowanie wydatków związanych z realizacją zadań, o których mowa w § 1, zwanego dalej „wnioskiem”, dokonana przez komisję powołaną w tym celu przez właściwego wojewodę, oraz umieszczenie wniosku na liście zakwalifikowanych wniosków, zwanej dalej „listą”.

---

<sup>1)</sup> Minister Rozwoju i Finansów kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 2331).

§ 4. 1. Oceniając wniosek, komisja, o której mowa w § 3, bierze pod uwagę w szczególności wpływ realizacji zadania wynikający z:

- 1) konieczności zwiększenia liczby pojazdów elektrycznych wykorzystywanych przy realizacji zadań własnych jednostek wynikająca z art. 30–32 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych – skala od 0 do 12 punktów;
- 2) wyniku analizy, o której mowa w art. 37 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych wskazującej na zasadność wykorzystania w publicznym transporcie zbiorowym pojazdów elektrycznych – skala od 0 do 8 punktów;
- 3) poziom dochodów własnych wnioskodawcy, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, w stosunku do średniego dochodu własnego jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla w danym województwie – skala ocen od 0 do 8 punktów;
- 4) kontynuację zadania – skala ocen od 0 do 2 punktów.

2. Decyzję o wysokości kwoty dotacji przyznanej jednostkom podejmuje minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem do spraw energii przez zatwierdzenie listy na podstawie oceny wniosków dokonanej przez komisję.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem do spraw energii może, na wniosek właściwego wojewody, zmienić listę w przypadku wycofania się wnioskodawcy zakwalifikowanego do dofinansowania zadania lub zmniejszenia wysokości dotacji w wyniku procedury przetargowej, umieszczając na niej kolejne zadanie z tej listy, pod warunkiem nieprzekraczania limitu środków ustalonego dla województwa na podstawie art. 42 ust. 9 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.

§ 5. 1. Udzielenie dotacji następuje na podstawie wniosku złożonego do właściwego wojewody i uwzględnionego na liście, zatwierdzonej przez ministra właściwego do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem do spraw energii.

2. Wniosek zawiera w szczególności:

- 1) dane wnioskodawcy;
- 2) planowane koszty realizowanego zadania;
- 3) źródła finansowania realizowanego zadania;
- 4) kwotę wnioskowanej dotacji;
- 5) szczegółowy opis zadania;
- 6) termin realizacji zadania.

**§ 6.** 1. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem do spraw energii po zatwierdzeniu listy sporządza na jej podstawie plan podziału środków z rezerwy celowej, określający kwoty środków, które mają być przekazane wojewodom w celu udzielenia dotacji.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw energii przekazuje plan podziału, o którym mowa w ust. 1, ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych i wojewodzie w zakresie jego właściwości.

**§ 7.** 1. Wojewoda, po otrzymaniu planu, o którym mowa w § 6 ust. 2, sporządza wniosek o uruchomienie środków z rezerwy celowej w kwocie przewidzianej w planie i przekazuje go ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, na podstawie wniosku, o którym mowa w ust. 1, oraz planu podziału, o którym mowa w § 6 ust. 2, dokonuje zwiększenia wydatków w części budżetu państwa będącej w dyspozycji wojewody.

**§ 8.** 1. Wojewoda, niezwłocznie po zwiększeniu wydatków, o którym mowa w § 7 ust. 2:

- 1) dokonuje podziału otrzymanej kwoty dotacji pomiędzy jednostki, których wnioski o dofinansowanie zostały uwzględnione na liście;
- 2) udziela jednostkom, na podstawie zawartej z nimi umowy, dotacji w kwocie nie wyższej niż kwota określona na liście.

2. Umowa o udzielenie dotacji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, określa w szczególności:

- 1) szczegółowy opis zadania, na które dotacja została przyznana, i termin jego wykonania;
- 2) wysokość dotacji i tryb płatności;
- 3) wysokość udziału środków własnych;
- 4) termin wykorzystania dotacji, nie dłuższy niż do dnia 31 grudnia danego roku budżetowego;
- 5) termin i sposób rozliczenia dotacji;
- 6) termin zwrotu niewykorzystanej części dotacji, nie dłuższy niż 15 dni od określonego w umowie dnia wykonania zadania.

**§ 9.** Wojewoda kontroluje sposób i terminowość wykonania zadania, na które została przyznana dotacja, mając na uwadze postanowienia umowy o udzielenie dotacji, o której mowa w § 8 ust. 1 pkt 2.

§ 10. 1. Jednostki przekazują właściwemu wojewodzie sprawozdanie z wykorzystania dotacji, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po roku, w którym dotacja została udzielona.

2. Wojewoda sporządza i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki i ministrowi właściwemu do spraw energii zbiorcze zestawienie wykorzystania dotacji przez jednostki, w terminie 30 dni od dnia otrzymania sprawozdań z wykorzystania dotacji od jednostek.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**MINISTER**  
**ROZWOJU I FINANSÓW**

## **UZASADNIENIE**

### **Cel wydania aktu**

Wydanie rozporządzenia jest konieczne w celu realizacji zapisu wynikającego z art. 57 pkt 2 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

### **Stan faktyczny i prawny**

Obecnie w Polsce nie ma wprowadzonych indywidualnych dotacji dla jednostek samorządu terytorialnego na budowę infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Powyższe wynika z faktu, iż konieczność wydania takiego rozporządzenia została zapisana po raz pierwszy w ustawie z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wejście w życie przepisów ww. ustawy spowoduje konieczność opracowania projektu rozporządzenia w powyższym zakresie.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie projektu rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie udzielania dotacji dla jednostek samorządu terytorialnego na budowę infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego nie spowoduje żadnych skutków prawnych.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest rozporządzenia dotyczącego udzielania dotacji dla jednostek samorządu terytorialnego na budowę infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Projektowane rozporządzenie określa szczegółowe warunki i tryb udzielania jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowej z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego.



Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt nie podlega procedurze notyfikacji.

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.



budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>	
<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak załączników.	

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wzoru sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych  
związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia**

Na podstawie art. 65n ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. ... ) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...

**MINISTER**  
**INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 2322).

Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
i Budownictwa  
z dnia ... (poz. ...)

**WZÓR SPRAWOZDANIA SKŁADANEGO PRZEZ  
ORGANIZATORÓW PRAC BADAWCZYCH ZWIĄZANYCH  
Z TESTOWANIEM POJAZDÓW AUTONOMICZNYCH  
ORAZ ICH WYPOSAŻENIA**

CZEŚĆ I OZNACZENIE OPERATORA PRAC BADAWCZYCH			
1. Nazwa lub imię i nazwisko			
2. NIP			
3. REGON			
4. Adres siedziby oraz dane teleadresowe			
4.1. Ulica	4.2. Numer budynku	4.3. Numer lokalu	4.4. Miejscowość
4.5. Kod pocztowy	4.6. Poczta	4.7. Województwo	
5. Telefon			
6. Faks			
7. E-mail			
8. Adres do korespondencji (w przypadku, gdy jest inny niż w pkt 4.)			
8.1. Ulica	8.2. Numer budynku	8.3. Numer lokalu	8.4. Miejscowość
8.5. Kod pocztowy	8.6. Poczta	8.7. Województwo	
CZEŚĆ II INFORMACJE O FUNKCJONOWANIU TESTOWANEGO POJAZDU			
CZEŚĆ III OPIS SPOSOBU PORUSZANIA SIĘ PO DROGACH TESTOWANEGO POJAZDU			
CZEŚĆ IV OPIS SPOSOBU STEROWANIA TESTOWANEGO POJAZDU			
CZEŚĆ V INFORMACJE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO			

## **UZASADNIENIE**

### **Cel wydania aktu**

Opracowano projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wzoru sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia.

Wydanie powyższego rozporządzenia jest konieczne w celu realizacji zapisu wynikającego z art. 65n ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto, wydanie przedmiotowego rozporządzenia przyczyni się do wdrożenia przepisów 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 28.10.2014, str. 1).

### **Stan faktyczny i prawny**

Obecnie w prawodawstwie Polskim nie wydano żadnego rozporządzenia określającego wzór sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia. Powyższe wynika z faktu, iż konieczność wydania takiego rozporządzenia została zapisana po raz pierwszy w projekcie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Aktualnie w Polsce nie istnieją przepisy określające sposób testowania pojazdów autonomicznych. Opracowanie rozporządzenia w tym zakresie jest konieczne w celu zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania tych pojazdów, sposobie poruszania się przez nie po drogach, sposobie sterowania nimi i bezpieczeństwie ruchu drogowego.

### **Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie**

Wejście w życie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wzoru sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia spowoduje, że osoby zajmujące się prowadzeniem badań nad pojazdami autonomicznymi, będą obowiązani do składania sprawozdań z przeprowadzonych badań, przy użyciu formularza opracowanego na podstawie niniejszego rozporządzenia, i przekazywania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego informacji związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych.

### **Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest rozporządzenia określającego wzór sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia.

Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt nie podlega procedurze notyfikacji.

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.



<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wzoru sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Ministerstwo Energii</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 02.01.2018</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe – art. 65n ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym ( Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, 1926).</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury i Budownictwa .....</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Opracowano projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wzoru sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia.

Wydanie powyższego rozporządzenia jest konieczne w celu realizacji zapisu wynikającego z art. 65n ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto, wydanie przedmiotowego rozporządzenia wdroży część przepisów 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 28.10.2014, str. 1).

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest opracowanie przedmiotowego projektu rozporządzenia. Opracowanie wzoru sprawozdania podyktowane jest koniecznością zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania pojazdów autonomicznych, sposobie poruszania się nimi po drogach, sposobie sterowania nimi i bezpieczeństwie ruchu drogowego. Sprawozdania przekazywane przez podmioty dokonujące testów pojazdów autonomicznych będą posiadały jednolitą formę, co przyczyni się do sprawnego i jasnego analizowania danych zawartych w sprawozdaniach.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Operator ogólnodostępnej stacji ładowania			Konieczność przekazywania
Operator stacji gazu ziemnego			

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie poddany uzgodnieniom międzyresortowym oraz konsultacjom społecznym. Projekt zostanie umieszczony na stronach Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny, gdzie będzie dostępny dla wszystkich zainteresowanych podmiotów.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie 0–10)

<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwroconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		