

Warszawa, dnia 18 stycznia 2021 r.

Poz. 110

**OBWIESZCZENIE  
MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

z dnia 2 grudnia 2020 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych**

1. Na podstawie art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 908), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych ustawą z dnia 19 czerwca 2020 r. o dopłatach do oprocentowania kredytów bankowych udzielanych przedsiębiorcom dotkniętym skutkami COVID-19 oraz o uproszczonym postępowaniu o zatwierdzenie układu w związku z wystąpieniem COVID-19 (Dz. U. poz. 1086) oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 26 listopada 2020 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity ustawy nie obejmuje art. 103 ustawy z dnia 19 czerwca 2020 r. o dopłatach do oprocentowania kredytów bankowych udzielanych przedsiębiorcom dotkniętym skutkami COVID-19 oraz o uproszczonym postępowaniu o zatwierdzenie układu w związku z wystąpieniem COVID-19 (Dz. U. poz. 1086), który stanowi:

„Art. 103. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 50, art. 58 i art. 89, które wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 70 pkt 1 i art. 76, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.;
- 3) art. 75, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą od dnia 14 listopada 2019 r.;
- 4) art. 77:
  - a) pkt 3 lit. a, b i e, pkt 4 lit. a–c oraz pkt 5 i 10, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą od dnia 25 maja 2020 r.,
  - b) pkt 34–36, które wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia,
  - c) pkt 58 w zakresie art. 31q ust. 8, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą od dnia 1 kwietnia 2020 r.,
  - d) pkt 27 i 60, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą od dnia 31 marca 2020 r.;
- 5) art. 77 pkt 24 i art. 93, które wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.”

Marszałek Sejmu: *E. Witek*

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej  
Polskiej z dnia 2 grudnia 2020 r. (poz. 110)

## USTAWA

z dnia 11 stycznia 2018 r.

### o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>1)</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 ma 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 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517), 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 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1077), 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 lub do napędu urządzeń znajdujących się na tych jednostkach;
- 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 żegludzie śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863) oraz statek morski w rozumieniu art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175);
- 5) ładowanie – pobór energii elektrycznej przez:
  - a) pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny,
  - b) niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, 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 – stację ładowania dostępną na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego posiadacza pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego;
- 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;

<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).

- 9) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego – operatora systemu dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 833, 843, 1086, 1378 i 1565), zajmującego się dystrybucją energii elektrycznej;
- 10) operator systemu dystrybucyjnego gazowego – operatora systemu dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zajmującego się dystrybucją paliw gazowych;
- 11) paliwa alternatywne – paliwa lub energię elektryczną 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 energię elektryczną, 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 w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, 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 ogniach paliwowych;
- 16) punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – urządzenie lub zespół urządzeń służących do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, ze zbiorników magazynowych lub zbiorników transportowych spełniających wymogi odpowiednio umów i regulaminu wymienionych w art. 2 pkt 1–3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 154 i 875) lub kodeksu IMDG, o którym mowa w art. 7 tej ustawy, lub z innych jednostek, przyłączy lub urządzeń pływających do tego przystosowanych;
- 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 – bazową transeuropejską sieć transportową, 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>2)</sup>);
- 24) skroplony gaz ziemny (LNG) – skroplony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2019 r. poz. 660 i 1527 oraz z 2020 r. poz. 284);
- 25) sprężony gaz ziemny (CNG) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;

<sup>2)</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.

- 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:
- 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
- wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, 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:

- zapewnia, aby:
  - w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania,
  - ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania techniczne, o których mowa w art. 13 oraz przepisach wydanych na podstawie art. 17;
- zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania;
- zapewnia bezpieczną eksploatację ogólnodostępnej stacji ładowania;
- wyposaża:
  - 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,
  - każdy punkt ładowania zainstalowany w ogólnodostępnej stacji ładowania, którą zarządza, w system pomiarowy umożliwiający pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego systemu do systemu zarządzania stacją ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego;
- 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 – jeżeli stacja ładowania jest przyłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
- 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;
- zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
- rozlicza straty energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji ładowania;
- 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 2020 r. poz. 470, 471 i 1087).

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 2020 r. poz. 1740).

**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 art. 2 pkt 32 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 jednorodzinny lub 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 2020 r. poz. 1990).

**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 minimalnej mocy przyłączeniowej, o której mowa w ust. 1, kierując się koniecznością zapewnienia w budynkach, o których mowa w ust. 1, mocy przyłączeniowej pozwalającej instalować punkty ładowania oraz koniecznością stopniowego zwiększania liczby punktów ładowania i biorąc pod uwagę potrzebę zaspokojenia bieżącego zapotrzebowania na energię elektryczną wynikającego z używania tych budynków.

**Art. 13.** Stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu spełniają wymagania techniczne i eksploatacyjne określone w szczególności w Polskich Normach, zapewniające ich bezpieczne używanie, 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 łądu prowadzi się zgodnie z ich przeznaczeniem oraz gdy ich stan techniczny zapewnia bezpieczne korzystanie z nich.

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, o której mowa w ust. 1, 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 ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych,
- 2) rodzaje badań, jakim podlegają stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania 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 łądu, 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 łądu, każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu oraz każdorazowo w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją przekazanych zgodnie z ust. 3a.

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

3a. Podmiot eksploatujący punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić TDT o każdej nieprawidłowości w funkcjonowaniu tego punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją.

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.

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

**Art. 18a.** 1. Przed przystąpieniem do budowy punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu można wystąpić z wnioskiem do Dyrektora TDT o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 13 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 19.

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

3. Wydanie opinii, o której mowa w ust. 1, podlega opłacie, która stanowi 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 łądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów,
- 2) rodzaje badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu 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, o którym mowa w art. 9d ust. 1d ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, z wyłączeniem przedsiębiorstw, o których mowa w art. 9d ust. 7 pkt 3 i 4 tej ustawy, 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 mieszkańców tej gminy wynosi co najmniej 100 000 oraz
- 2) zostało w tej gminie 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. Ponożone 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 jego kosztów uzasadnionych w rozumieniu art. 3 pkt 21 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. z 2019 r. poz. 1528, 1655 i 2020) 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 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.

**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, o której mowa w ust. 1, 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), każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu, okresowo – co najmniej raz w roku oraz każdorazowo w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją przekazanych zgodnie z ust. 3a.
3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu eksploatującego punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

3a. Podmiot eksploatujący punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić TDT o każdej nieprawidłowości w funkcjonowaniu tego punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją.

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. 28a.** 1. Przed przystąpieniem do budowy punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) można wystąpić z wnioskiem do Dyrektora TDT o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 25 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2.

2. Dyrektor TDT wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.
3. Wydanie opinii, o której mowa w ust. 1, podlega opłacie, która stanowi 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 2020 r. poz. 1070), 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 2020 r. poz. 256, 695 i 1298).

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 2020 r. poz. 1333).

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 r. – 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 obsługującej go urząd.

6. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w planie, o którym mowa w ust. 1, może ująć lokalizację punktów tankowania wodoru, czyli zespołów urządzeń służących do zaopatrywania w wodór pojazdów napędzanych wodorem w celu napędu silników tych pojazdów, jeśli lokalizacja takich punktów będzie uzasadniona potrzebami rozwoju rynku paliw alternatywnych. Przepisy ust. 2–5 stosuje się odpowiednio.

**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 łądu.

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 miesiące 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.

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 użytkowanych pojazdów w obsługującym je urzędzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób wynosił co najmniej 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 2020 r. poz. 1854);
- 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 art. 2 pkt 37 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) Służby Ochrony Państwa.

**Art. 35.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów.

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

- 1) wykonuje zadania publiczne określone w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 i 1378), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 920) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub
- 2) zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w pkt 1, 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.

3. Przepisu ust. 2 pkt 2 nie stosuje się do zlecenia wykonania zadania publicznego, którego wartość nie przekracza równowartości kwoty 30 000 euro wyrażonej w złotych.

**Art. 36.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów 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 usługę 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 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 2020 r. poz. 283, 284, 322, 471 i 1378).

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 klimatu.

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 oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu 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 w gminie liczącej powyżej 100 000 mieszkańców dla terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, można ustanowić na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, 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 z dnia 20 czerwca 1997 r. – 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, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych,
  - b) używane 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,
  - da) urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich,
  - 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.

4a. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić poruszanie się po tej strefie, w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia przyjęcia uchwały, pojazdów innych niż określone w ust. 1 i 3–4 pod warunkiem uiszczenia opłaty.

4b. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu stanowi dochód gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na potrzeby:

- 1) oznakowania strefy czystego transportu;
- 2) zakupu autobusów zeroemisyjnych;
- 3) pokrycia kosztów wykonania analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1.

4c. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu:

- 1) nie może być wyższa niż 2,50 zł za godzinę i może być pobierana jedynie za poruszanie się po tej strefie pojazdów innych niż określone w ust. 1 i 3–4 w godzinach od 9<sup>00</sup> do 17<sup>00</sup>;
- 2) może mieć formę opłaty abonamentowej lub zryczałtowanej.

4d. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

5. 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 strefy czystego transportu;
- 2) sposób organizacji ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu;
- 3) 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 przedsiębiorcę wykonującego działalność gospodarczą w tym zakresie.

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.

2a. Podmiot świadczący usługę tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, innym niż wymienione w ust. 2, oznacza miejsce tankowania pojazdu samochodowego w sposób jednoznacznie wskazujący na możliwość tankowania pojazdu paliwem alternatywnym danego rodzaju.

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, szczegółowy sposób:

- 1) formułowania i udostępniania informacji, o których mowa w ust. 1,
- 2) oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, w tym urządzeń służących do tankowania lub ładowania,
- 3) porównywania cen paliw alternatywnych z cenami benzyny silnikowej oraz oleju napędowego, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw

– biorąc pod uwagę konieczność udzielania użytkownikom pojazdów samochodowych kompletnych informacji w zakresie poszczególnych rodzajów paliw alternatywnych oraz zapewnienia przejrzystości danych porównywanych cen paliw, a w przypadku, gdy zostały wydane odpowiednie Polskie Normy, także ich postanowienia.

**Art. 42.** 1. Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zwana dalej „rejestr”, jest rejestr 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 informacji, o których mowa w:

- 1) ust. 3 pkt 3 – w ciągu godziny od zmiany ceny;
- 2) 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 klimatu 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 klimatu 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 klimatu.

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

6. Minister właściwy do spraw klimatu, 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 klimatu:

- 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 2020 r. poz. 443 i 1486);
- 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 posiadacza pojazdu elektrycznego lub pojazdu 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 pkt 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;
- 12) nie buduje ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z art. 64 ust. 1.

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

- 1) pkt 1 wynosi od 5000 zł do 150 000 zł;
- 2) pkt 2 wynosi od 1000 zł do 50 000 zł;
- 3) pkt 3 wynosi od 5000 zł do 50 000 zł;
- 4) pkt 4–6 wynosi od 1000 zł do 100 000 zł;
- 5) w pkt 7 i 12 wynosi od 5000 zł do 500 000 zł;
- 6) pkt 8 wynosi od 10 000 zł do 2 000 000 zł;
- 7) pkt 9 wynosi 50 000 zł do 1 000 000 zł;
- 8) pkt 10 wynosi od 500 zł do 2000 zł;
- 9) 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, 8 i 12 – wymierza Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, zwany dalej „Prezesem URE”;
- 2) pkt 4, 5 i 11 – wymierza Prezes UDT;
- 3) pkt 6 – wymierza Dyrektor TDT;
- 4) pkt 9 – wymierza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego;
- 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, 8 i 12, 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 morskiego 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. 48–59.** (pominięte)

## Rozdział 8

### Przepisy epizodyczne

**Art. 60.** 1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 marca 2021 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi:<sup>3)</sup>

- 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 marca 2021 r. wynosi co najmniej:<sup>3)</sup>

- 1) 6 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 000 000, 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.

<sup>3)</sup> Wprowadzenie do wyliczenia ze zmianą wprowadzoną przez art. 63 pkt 1 ustawy z dnia 19 czerwca 2020 r. o dopłatach do oprocentowania kredytów bankowych udzielanych przedsiębiorcom dotkniętym skutkami COVID-19 oraz o uproszczonym postępowaniu o zatwierdzenie układu w związku z wystąpieniem COVID-19 (Dz. U. poz. 1086), która weszła w życie z dniem 24 czerwca 2020 r.

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 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 konsultacji nie może być krótszy niż 45 dni, przy czym koniec tego terminu nie może przypadać później niż dnia 31 maja 2020 r.

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 od daty zakończenia konsultacji społecznych, o których w ust. 3.

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 z dnia 10 kwietnia 1997 r. – 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, określa 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 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 wyznaczenie 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, 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 największej liczby 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 przyłączania 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. Naczelny lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił co najmniej:

- 1) 10% – od dnia 1 stycznia 2022 r.;
- 2) 20% – od dnia 1 stycznia 2023 r.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2022 r., wynosił co najmniej 10%.

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%.

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

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

**Art. 71.** Minister właściwy do spraw energii po raz pierwszy przekazuje 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.** 1. Podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie ustawy stacje ładowania, punkty ładowania wchodzące w skład infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pojazdów, punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z ładu 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.

2. Do podmiotów, które rozpoczęły eksploatację albo budowę stacji ładowania, punktów ładowania wchodzących w skład infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pojazdów, punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z ładu oraz stacji gazu ziemnego i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, a przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, wydanych na podstawie odpowiednio art. 17, art. 19 i art. 29, w celu rozpoczęcia lub 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 się 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 rozpoczęcie lub ich dalszą eksploatację. Przepisu art. 16 nie stosuje się.

**Art. 75.** 1. 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.

2. Przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 12 ust. 2 nie stosuje się do zamierzeń budowlanych, dla których wniosek o wydanie decyzji o pozwolenie na budowę albo odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego złożono przed dniem wejścia w życie tych przepisów wykonawczych.

**Art. 76.** 1. Umowy zawarte przez naczelną i centralny organ administracji państwowej z podmiotem zapewniającym obsługę gospodarczą w zakresie transportu wygasają z dniem 31 grudnia 2021 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych na poziomie określonym w art. 68 ust. 1.

2. Umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, wygasają z dniem 31 grudnia 2021 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym w art. 68 ust. 3.

**Art. 77.** Do dnia wejścia w życie art. 651 ust. 4 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55<sup>4)</sup> 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 art. 20 ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego określa liczbę planowanych punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), nie mniejszą niż określona w art. 60 ust. 2.

2a.<sup>5)</sup> Operator systemu dystrybucyjnego gazowego może pomniejszyć liczbę planowanych punktów, o której mowa w ust. 2, o liczbę punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowanych na obszarze gminy w dniu wejścia w życie ustawy.

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje po raz pierwszy plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania oraz 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.

<sup>4)</sup> Artykuł 55 zawiera zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

<sup>5)</sup> Dodany przez art. 63 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

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 łądu, 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<sup>6)</sup>, podmiot obowiązany do jego opracowania aktualizuje w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 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<sup>7)</sup>, 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.

**Art. 82.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 46 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 54<sup>8)</sup> 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 niniejszej ustawy,
- 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.

<sup>6)</sup> Artykuł 59 zawiera zmiany do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

<sup>7)</sup> Artykuł 49 zawiera zmiany do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

<sup>8)</sup> Artykuł 54 zawiera zmiany do ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 85.** 1. Przepisy art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 51<sup>9)</sup>, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 52<sup>10)</sup>, 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 używania po dniu określonym zgodnie z pkt 1.

2. Przepisy art. 109a oraz art. 163a ustawy zmienianej w art. 58<sup>11)</sup>, 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. 85a.** Przepis art. 3 ust. 1 pkt 10 stosuje się od dnia 1 stycznia 2023 r.

**Art. 86.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>12)</sup>, z wyjątkiem:

- 1) art. 3 ust. 1 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 1 września 2018 r.;
- 2) art. 24, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
- 3) art. 34 i art. 35, które wchodzą 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 wchodzą 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. 651 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.

<sup>9)</sup> Artykuł 51 zawiera zmiany do ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.

<sup>10)</sup> Artykuł 52 zawiera zmiany do ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych.

<sup>11)</sup> Artykuł 58 zawiera zmiany do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

<sup>12)</sup> Ustawa została ogłoszona w dniu 7 lutego 2018 r.