Warszawa, dnia 9 grudnia 2021 r.

Poz. 2269

USTAWA

z dnia 2 grudnia 2021 r.

o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw[1), 2)]

Art. 1. W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110 i 1093) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 1 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy „dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 188 z 12.07.2019, str. 116), dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającą dyrektywę 2012/27/UE (Dz. Urz. UE L 158 z 14.06.2019, str. 125) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającą dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (Dz. Urz. UE L 156 z 19.06.2018, str. 75).”;

2) w art. 2:

   a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

      „1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.[3)]) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, 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 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 1047 i 2127);”,

---

1) Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 188 z 12.07.2019, str. 116), dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającą dyrektywę 2012/27/UE (Dz. Urz. UE L 158 z 14.06.2019, str. 125) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającą dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (Dz. Urz. UE L 156 z 19.06.2018, str. 75).

2) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, 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 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 dozorze technicznym, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, ustawę z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, ustawę z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz ustawę z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw.

3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 463, 694, 720, 1641, 1997, 2165 i 2269.

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą oraz stacje wodoru, przeznaczone do ładowania lub tankowania pojazdów samochodowych wykorzystywanych w transporcie publicznym, w szczególności autobusów zeroemisyjnych;”,

c) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie punktem bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, naprawę i modernizację tego punktu oraz za nadzór nad bunkrowaniem skroplonym gazem ziemnym (LNG) jednostek pływających w tym punkcie;”,

d) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) operator stacji wodoru – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie stacją wodoru, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, naprawę i modernizację tej stacji oraz mogący świadczyć usługę tankowania wodoru;”,

e) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) paliwa alternatywne – energię elektryczną lub paliwa wykorzystywane do napędu silników:

a) pojazdów silnikowych w rozumieniu art. 2 pkt 32 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

b) pojazdów szynowych,

c) jednostek pływających

– stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności 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);”,

f) pkt 14 i 15 otrzymują brzmienie:

„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, oraz posiadający:

a) silnik jednopaliwowy albo

b) silnik dwupaliwowy typu 1A, który pracuje w części gorącej cyklu testu dynamicznego ze średnim wskaźnikiem zużycia gazu nie niższym niż 90% oraz który na biegu jałowym nie zużywa wyłącznie oleju napędowego i nie posiada trybu pracy silnika zasilanego wyłącznie olejem napędowym w innym trybie pracy pojazdu niż serwisowy lub awaryjny występującym w fabrycznej instalacji gazowej, z którą homologowany jest pojazd albo, w przypadku silnika o zapłonie iskrowym, który posiada awaryjny zbiornik benzyny silnikowej o pojemności nie większej niż 15 litrów;

15) pojazd napędzany wodorem – pojazd silnikowy w rozumieniu art. 2 pkt 32 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, pojazd szynowy lub jednostkę pływającą, wykorzystujące do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych;”,

g) po pkt 21 dodaje się pkt 21a w brzmieniu:

„21a) punkt tankowania wodoru – urządzenie służące do zaopatrywania w wodór pojazdów napędzanych wodorem, w celu napędu silników tych pojazdów;”,

h) pkt 26 i 27 otrzymują brzmienie:

„26) stacja gazu ziemnego – zespół urządzeń, w tym punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie sprężania lub punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji;

27) stacja ładowania:

a) urządzenie budowlane obejmujące co najmniej jeden 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

– wyposażone w oprogramowanie wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania, wraz ze stanowiskami postojowymi, których liczba odpowiada liczbie punktów ładowania umożliwiających jednoczesne świadczenie tej usługi, 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;”,

i) po pkt 27 dodaje się pkt 27a w brzmieniu:

„27a) stacja wodoru – zespół urządzeń, w tym punkt tankowania wodoru wraz z niezbędną infrastrukturą pomocniczą oraz zbiornikami magazynowymi, służący do tankowania wodoru;”,

j) w pkt 28 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 29 w brzmieniu:

„29) zamawiający – zamawiającego publicznego, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, 1598, 2054 i 2269), i zamawiającego sektorowego, o którym mowa w art. 5 tej ustawy.”;

3) w art. 3:

a) w ust. 1:

– w pkt 4 w lit. a w tiret drugim po wyrazach „Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych” dodaje się wyrazy „ , zwanej dalej „rejestrem”,”,

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) przekazuje dostawcy usługi ładowania dane niezbędne do dokonania rozliczenia świadczonej usługi ładowania;”,

– pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz na potrzeby świadczenia usług ładowania przez dostawców usług ładowania, którzy świadczą usługę ładowania na tej stacji;”,

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) zapewnia dostawcom usług ładowania dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania, na podstawie umowy zawartej na zasadach rynkowych;”,

b) w ust. 2:

– uchyla się pkt 1,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) świadczy usługę ładowania, która obejmuje:

a) ładowanie,

b) zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania na potrzeby ładowania, w tym na potrzeby rejestracji użytkownika pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego, autoryzacji sesji ładowania, prowadzenia ewidencji informacji o sesji ładowania, udostępnienia informacji o sesji ładowania użytkownikowi, naliczania i pobierania płatności, wystawiania dokumentów sprzedaży oraz obsługi zgłoszeń i reklamacji;”;

4) po art. 3 dodaje się art. 3a–3c w brzmieniu:

„Art. 3a. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie może być operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania, właścicielem tej stacji lub dostawcą usługi ładowania.

2. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może pozostać właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania w przypadku spełnienia łącznie następujących warunków:

1) w celu sprzedaży ogólnodostępnej stacji ładowania przeprowadził otwarty, przejrzysty i niedyskryminacyjny przetarg:

   a) którego ogólne warunki, na jego wniosek, zostały zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, zwanego dalej „Prezesem URE”, w drodze decyzji,

   b) w wyniku którego nie została zawarta umowa sprzedaży tej stacji, w szczególności z uwagi na brak możliwości zapewnienia świadczenia usług ładowania niezwłocznie po nabyciu tej stacji i po rynkowych cenach;

2) podejmuje działania w celu zapewnienia, że w ogólnodostępnej stacji ładowania, której jest właścicielem, operator tej stacji realizuje obowiązek, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 10.

3. W ogólnych warunkach przeprowadzenia przetargu, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może ustalić cenę sprzedaży danej ogólnodostępnej stacji ładowania, która uwzględnia wysokość kapitału zaangażowanego przez niego w budowę tej stacji pomniejszoną o koszty odzyskane jako koszty uzasadnione w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, uwzględnione w kalkulacji stawek opłat zawartych w taryfie zatwierdzonej przez Prezesa URE. W przypadku ustalenia ceny w sposób określony w zdaniu pierwszym do wniosku o zatwierdzenie ogólnych warunków przeprowadzenia przetargu operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dołącza dokumenty potwierdzające prawidłowość jej ustalenia.

4. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego informuje Prezesa URE o przebiegu i wynikach przetargu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, oraz o innym przypadku zbycia ogólnodostępnej stacji ładowania.

5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do stacji ładowania wykorzystywanych przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego wyłącznie do użytku własnego.

6. Prezes URE opracowuje wytyczne dotyczące przeprowadzenia przetargu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, zapewniające przeprowadzenie tego przetargu, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wytyczne Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki.

7. Przepisy ust. 2–6 stosuje się wyłącznie do ogólnodostępnych stacji ładowania, o których mowa w art. 25 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2269), oraz do ogólnodostępnych stacji ładowania będących w dniu wejścia w życie tej ustawy własnością operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

Art. 3b. 1. Prezes URE, przynajmniej raz na 5 lat, przeprowadza konsultacje rynkowe celem ustalenia, czy istnieją podmioty zainteresowane nabyciem ogólnodostępnej stacji ładowania, której właścicielem, zgodnie z art. 3a ust. 2, jest operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

2. Konsultacje rynkowe, o których mowa w ust. 1, Prezes URE przeprowadza również na wniosek właściciela danej ogólnodostępnej stacji ładowania, z tym że w odniesieniu do danej stacji wniosek można składać nie częściej niż raz na 3 lata i nie wcześniej niż rok po zakończeniu ostatnich konsultacji rynkowych. Przeprowadzenie konsultacji rynkowych na podstawie wniosku nie zwalnia Prezesa URE z przeprowadzenia konsultacji rynkowych zgodnie z ust. 1.

3. Prezes URE wyznacza termin na zgłoszenie podmiotów zainteresowanych, o których mowa w ust. 1, nie krótszy niż 3 miesiące od dnia ogłoszenia konsultacji rynkowych, o których mowa w ust. 1. Informacje o ogłoszeniu konsultacji rynkowych oraz wynikach tych konsultacji Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki.

4. Jeżeli w konsultacjach rynkowych, o których mowa w ust. 1, w terminie wyznaczonym zgodnie z ust. 3, zgłosił się co najmniej jeden podmiot zainteresowany nabyciem ogólnodostępnej stacji ładowania, Prezes URE wydaje decyzję, w której zobowiązuje operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego do przeprowadzenia, w terminie 12 miesięcy od dnia wydania decyzji, przetargu na sprzedaż tej stacji. Przepisy art. 3a stosuje się.

Art. 3c. Ogólnodostępnej stacji ładowania, której właścicielem jest operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, nie może nabyć inny operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.”;

5) uchyla się art. 9;

6) po art. 12 dodaje się art. 12a–12c w brzmieniu:

„Art. 12a. 1. Budynki niemieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, projektuje się i buduje, zapewniając zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne umożliwiających zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na pięć stanowisk postojowych, jeżeli te stanowiska postojowe:

1) znajdują się wewnątrz budynku lub

2) przylegają do budynku.

2. Budynki mieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, projektuje się i buduje, zapewniając zainstalowanie kanałów na przewody i kable elektryczne na wszystkich stanowiskach postojowych, umożliwiających zainstalowanie punktów ładowania na każdym stanowisku postojowym, jeżeli te stanowiska postojowe:

1) znajdują się wewnątrz budynku lub

2) przylegają do budynku.

3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2, mają również zastosowanie w przypadku budynków poddawanych przebudowie albo remontowi, w ramach których koszt wykonywanych prac związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi budynku wynosi więcej niż 25% wartości budynku, nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowane są budynek i parking, oraz gdy koszty instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej nie przekraczają 7% całkowitego kosztu przebudowy albo remontu, jeżeli stanowiska postojowe:

1) znajdują się wewnątrz budynku, a przebudowa albo remont obejmuje parking lub infrastrukturę elektryczną budynku, lub

2) przylegają do budynku, a przebudowa albo remont obejmuje parking lub infrastrukturę elektryczną parkingu.

4. Przez przyleganie do budynku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2, rozumie się powiązanie z tym budynkiem, pod względem własności lub używania na podstawie innego tytułu prawnego, parkingu, który:

1) bezpośrednio przylega do tego budynku lub

2) nie przylega bezpośrednio do tego budynku.

5. W przypadku budynków, o których mowa w ust. 3, będących zabytkiem nieruchomym w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2021 r. poz. 710 i 954), wpisanych do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków, instalacja punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne wymaga uzyskania zgody wojewódzkiego konserwatora zabytków właściwego dla lokalizacji tego zabytku, udzielonej w drodze decyzji.

6. W przypadku budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorców, o których mowa w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162 i 2105), przepisów ust. 1 i 3 w zakresie budynków niemieszkalnych nie stosuje się.

Art. 12b. 1. W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy, punkt ładowania instaluje się i eksploatuje po uzyskaniu zgody zarządu wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością, wydawanej na wniosek osoby posiadającej tytuł prawny do lokalu w tym budynku i stanowisko postojowe do wyłącznego użytku, zwanej dalej „wnioskodawcą”.

2. W przypadku wspólnoty mieszkaniowej wydanie zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania o mocy mniejszej niż 11 kW stanowi czynność zwykłego zarządu.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

1) oświadczenie o zobowiązaniu się wnioskodawcy do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją punktu ładowania, w tym kosztów zakupu i montażu tego punktu;

2) oświadczenie o posiadaniu tytułu prawnego do lokalu;

3) zgodę właściciela lokalu na instalację punktu ładowania – w przypadku gdy wnioskodawca nie jest właścicielem lokalu;

4) zgodę, o której mowa w ust. 11 – w przypadku nieruchomości będącej zabytkiem nieruchomym w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisanej do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków.

4. W terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, podmiot, o którym mowa w ust. 1, zleca sporządzenie ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania, zwanej dalej „ekspertyzą”, i niezwłocznie po jej otrzymaniu udostępnia ją wnioskodawcy.

5. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, rozpatruje wniosek, o którym mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia otrzymania ekspertyzy albo, w przypadku gdy sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

6. Sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane w przypadku budynków, w których została zaprojektowana i wykonana instalacja elektryczna przeznaczona do zasilania punktów ładowania. W takim przypadku przy instalacji punktu ładowania uwzględnia się przyjęte rozwiązania dotyczące instalacji elektrycznej, w szczególności jej parametry techniczne oraz zastosowane środki zabezpieczeń.

7. W przypadku braku obowiązku sporządzenia ekspertyzy oraz gdy wszelkie koszty związane z instalacją punktu ładowania, w tym koszt jego zakupu i montażu, zostaną pokryte przez wnioskodawcę, może on przystąpić do instalacji i eksploatacji tego punktu po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 5.

8. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, odmawia udzielenia zgody na zainstalowanie i eksploatację punktu ładowania w przypadku gdy:

1) z ekspertyzy wynika, że instalacja punktu ładowania zgodnie z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, nie jest możliwa lub

2) wnioskodawca nie posiada tytułu prawnego do lokalu w obrębie tego budynku i stanowiska postojowego do wyłącznego użytku, lub

3) wnioskodawca nie przedłożył zgody właściciela lokalu na instalację punktu ładowania – w przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 3;

4) wnioskodawca nie zobowiązał się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją oraz przyłączeniem do sieci elektroenergetycznej punktu ładowania objętego wnioskiem, o którym mowa w ust. 1.

9. W przypadku gdy z ekspertyzy wynika, że instalacja punktu ładowania objętego wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, jest możliwa jedynie po zmianie umowy o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej lub wykonaniu nowej lub przebudowie istniejącej instalacji elektrycznej, zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania można udzielić wyłącznie, jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty tych czynności.

10. Jeżeli na stanowisku postojowym, do którego prawo do wyłącznego użytku posiada wnioskodawca, został zainstalowany punkt ładowania, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje układ pomiarowo-rozliczeniowy, w celu opomiarowania energii elektrycznej pobieranej przez ten punkt ładowania, po uprzednim zawarciu umowy, o której mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

11. W przypadku budynku będącego zabytkiem nieruchomym w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisanego do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków, instalacja punktu ładowania wymaga uzyskania zgody wojewódzkiego konserwatora zabytków właściwego dla lokalizacji tego zabytku, udzielonej w drodze decyzji.

12. Przepisy ust. 1–11 stosuje się odpowiednio do spółdzielni mieszkaniowej w przypadkach, o których mowa w art. 26 ust. 2 i art. 27 ust. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o spółdzielniach mieszkaniowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1208), oraz do spółdzielni mieszkaniowej w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których nie występują lokale stanowiące własność podmiotów innych niż spółdzielnia mieszkaniowa.

Art. 12c. 1. Przedmiotem ekspertyzy jest ocena instalacji elektrycznej w obrębie budynku objętego wnioskiem, o którym mowa w art. 12b ust. 1, oraz ocena stanowisk postojowych znajdujących się wewnątrz tego budynku lub do niego przylegających pod względem dopuszczalności przyłączenia do tej instalacji punktu ładowania objętego tym wnioskiem oraz zasad bezpieczeństwa związanych z jego używaniem.

2. W przypadku gdy wnioski, o których mowa w art. 12b ust. 1, złożyło kilku wnioskodawców, można sporządzić jedną ekspertyzę dotyczącą wszystkich lub wybranych punktów ładowania objętych tymi wnioskami.

3. Ekspertyzę sporządza osoba posiadająca uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych do projektowania bez ograniczeń.

4. W przypadku gdy jest to niezbędne do sporządzenia ekspertyzy, osobie, która ją sporządza, udostępnia się wyniki okresowego badania instalacji elektrycznej, o którym mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.[4)]), oraz dokumenty, w tym opracowania, o których mowa w art. 63 tej ustawy.

5. Ekspertyza określa w szczególności:

1) moc przyłączeniową budynku, która może zostać wykorzystana na potrzeby funkcjonowania punktu ładowania;

2) punkty w instalacji elektrycznej, w których przyłączenie punktu ładowania jest dopuszczalne, oraz parametry tego punktu, w tym maksymalną moc punktu ładowania, który może być przyłączony do instalacji elektrycznej;

3) rozwiązania budowlane oraz techniczno-instalacyjne, jakie powinny być przyjęte przy instalacji punktu ładowania, w tym wymagania dotyczące wyrobów zastosowanych do instalacji tego punktu;

4) warunki niezbędne do bezpiecznej eksploatacji punktu ładowania;

5) wymagania, jakie powinny być spełnione w zakresie bezpieczeństwa pożarowego w związku z zainstalowaniem punktu ładowania.

6. Koszty sporządzenia ekspertyzy ponosi wnioskodawca.”;

7) w art. 16:

a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji stacji ładowania lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w tym polegającej na zwiększeniu liczby punktów ładowania, lub zmiany miejsca zainstalowania punktu ładowania w tej stacji lub infrastrukturze, z wyłączeniem prac polegających wyłącznie na wymianie części lub podzespołów urządzenia na części lub podzespoły o takich samych parametrach i charakterystykach lub spełniające wymagania producenta.”,

b) w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego przepis ust. 2 pkt 1 stosuje się.”;

8) w art. 18 w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu przepis ust. 2 stosuje się.”;

9) w art. 19:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:”,

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 18 ust. 5 i art. 18a ust. 3”;

10) w art. 21 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) buduje stację gazu ziemnego zgodnie z programem, o którym mowa w art. 20, w tym punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);”;

11) art. 26 i art. 27 otrzymują brzmienie:

„Art. 26. 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji gazu ziemnego operator systemu dystrybucyjnego gazowego może wystąpić z wnioskiem do UDT, a w przypadku stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej do TDT, 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.

[4)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 2127 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 11, 234, 282, 784 i 1986.

2. Prezes UDT albo 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 odpowiednio UDT albo TDT.

Art. 27. 1. Stacje gazu ziemnego, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT albo, w przypadku gdy są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, przez TDT.

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, z wyłączeniem naprawy wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

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

4. Prezes UDT albo Dyrektor TDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji stacji gazu ziemnego w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, że stacja gazu ziemnego nie spełnia wymagań określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1. W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji stacji gazu ziemnego przepis ust. 2 stosuje się.

5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód odpowiednio UDT albo TDT.”;

12) w art. 28:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

1) przed oddaniem punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) do eksploatacji;

2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), z wyłączeniem naprawy wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela;

3) okresowo – co najmniej raz w roku;

4) każdorazowo w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub wypadku związanym z jego eksploatacją, przekazanych zgodnie z ust. 3a.”,

b) ust. 3 i 3a otrzymują brzmienie:

„3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek operatora punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

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

13) po art. 28a dodaje się art. 28b–28d w brzmieniu:

„Art. 28b. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią, właściwy ze względu na lokalizację punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), a w przypadku jego braku – operator nabrzeża, na terenie którego zlokalizowany jest taki punkt bunkrowania, sporządza ocenę ryzyka.

2. Ocenę ryzyka, o której mowa w ust. 1, sporządza się dla danej lokalizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przed dokonaniem bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) jednostki pływającej po raz pierwszy w tej lokalizacji.

3. Oceny ryzyka, o której mowa w ust. 1, nie sporządza się dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) znajdujących się na terenie zakładów zwiększonego oraz dużego ryzyka.

4. Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) udziela podmiotowi odpowiedzialnemu za sporządzenie oceny ryzyka, o której mowa w ust. 1, informacji niezbędnych do jej sporządzenia.

5. Ocenę ryzyka, o której mowa w ust. 1, uzgadnia się z dyrektorem urzędu morskiego albo dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej właściwym dla lokalizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), po uprzednim zasięgnięciu opinii właściwego miejscowo komendanta powiatowego albo miejskiego Państwowej Straży Pożarnej.

6. Podmiot odpowiedzialny za sporządzenie oceny ryzyka, o której mowa w ust. 1, udostępnia tę ocenę ryzyka operatorowi punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w celu uwzględnienia jej wyników przy opracowaniu planu bunkrowania.

Art. 28c. 1. Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) sporządza plan bunkrowania.

2. Plan bunkrowania, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia się z właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskiego albo dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej, po uprzednim zasięgnięciu opinii właściwego miejscowo komendanta powiatowego albo miejskiego Państwowej Straży Pożarnej.

Art. 28d. 1. Osoby zaangażowane w bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) posiadają niezbędne w tym zakresie kompetencje potwierdzone udokumentowanym uczestnictwem w szkoleniach w zakresie zasad bezpieczeństwa bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) jednostek pływających oraz w zakresie czynności wykonywanych przez te osoby.

2. Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG):

1) zapewnia, że osoby zaangażowane w bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) spełniają wymagania określone w ust. 1;

2) wyznacza spośród osób, o których mowa w pkt 1, osobę odpowiedzialną za koordynację bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym za współpracę z osobami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) ze strony bunkrowanej jednostki pływającej.

3. Osoba odpowiedzialna, wyznaczona zgodnie z ust. 2 pkt 2, odpowiada za koordynację działań awaryjnych, do czasu ewentualnego przejęcia koordynacji przez wyspecjalizowane służby.”;

14) w art. 29:

a) w ust. 1:

– w pkt 2 po wyrazach „przez UDT” dodaje się wyrazy „albo TDT”,

– w części wspólnej po wyrazach „przez UDT” dodaje się wyrazy „albo TDT”,

b) w ust. 2:

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) zakres szkoleń, o których mowa w art. 28d ust. 1,”,

– w pkt 3 po wyrazach „w art. 28 ust. 5” dodaje się wyrazy „i w art. 28a ust. 3”;

15) po art. 29 dodaje się art. 29a–29g w brzmieniu:

„Art. 29a. 1. Eksploatację stacji wodoru prowadzi się zgodnie z jej przeznaczeniem oraz gdy jej stan techniczny zapewnia bezpieczne korzystanie z tej stacji.

2. Stacje wodoru posiadają dokumenty określające ich właściwości konstrukcyjne, techniczne i eksploatacyjne.

3. Stacje wodoru są budowane, eksploatowane, naprawiane i modernizowane w sposób zgodny z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 29d, zapewniającymi:

1) bezpieczeństwo użytkowników;

2) bezpieczeństwo pożarowe;

3) dostęp dla osób niepełnosprawnych;

4) właściwy stan techniczny wykorzystywanej infrastruktury.

Art. 29b. 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji wodoru można wystąpić z wnioskiem do Prezesa UDT, a w przypadku stacji wodoru zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej – do Dyrektora TDT, o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji wodoru z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 29a oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29d.

2. Prezes UDT albo 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 odpowiednio UDT albo TDT.

Art. 29c. 1. Stacje wodoru, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT albo, w przypadku gdy są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, przez TDT.

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

1) przed oddaniem do eksploatacji stacji wodoru;

2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji, z wyłączeniem naprawy wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

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

4. Prezes UDT albo Dyrektor TDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji stacji wodoru w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez stację wodoru wymagań określonych w art. 29a lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29d. W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji stacji wodoru przepis ust. 2 pkt 1 stosuje się.

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

6. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 5, wynosi 2000 zł.

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

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru,

2) rodzaje badań technicznych stacji wodoru przeprowadzanych przez UDT i TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,

3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań,

4) wysokość opłat, o których mowa w art. 29b ust. 3 i art. 29c ust. 5

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

Art. 29e. Operator stacji wodoru zapewnia przeprowadzenie badań technicznych stacji wodoru, o których mowa w art. 29c.

Art. 29f. 1. Prezes UDT przeprowadza kontrolę stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, z wyłączeniem stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych oraz na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, w przypadku powzięcia informacji o:

1) nieprawidłowościach w ich funkcjonowaniu, w szczególności o podejrzeniu zagrożenia dla bezpieczeństwa ich użytkowników, lub o wypadku związanym z ich eksploatacją;

2) ich eksploatacji bez przeprowadzenia badań, o których mowa odpowiednio w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, lub pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa odpowiednio w art. 16 ust. 4, art. 27 ust. 4 lub art. 29c ust. 4.

2. Prezes UDT przeprowadza kontrolę stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru w przypadku powzięcia informacji o niespełnieniu obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5.

3. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu lub punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku powzięcia informacji o:

1) nieprawidłowościach w ich funkcjonowaniu, w szczególności o podejrzeniu zagrożenia dla bezpieczeństwa ich użytkowników, lub o wypadku związanym z ich eksploatacją;

2) ich eksploatacji bez przeprowadzenia badań, o których mowa odpowiednio w art. 18 ust. 1, art. 27 ust. 1, art. 28 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, lub pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa odpowiednio w art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 28 ust. 4 lub art. 29c ust. 4.

4. W ramach kontroli, o której mowa w ust. 1–3, kontroluje się odpowiednio spełnianie przez stację ładowania, punkt ładowania stanowiący element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stację gazu ziemnego, stację wodoru, punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu lub punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych odpowiednio na podstawie art. 17, art. 19, art. 29 lub art. 29d, w zależności od zakresu informacji, o której mowa w ust. 1 lub 3, albo spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5.

5. Ustalenia stanu faktycznego dokonuje się w szczególności na podstawie wyników badań technicznych, oględzin, zgromadzonej dokumentacji, w tym fotograficznej, pisemnych wyjaśnień i oświadczeń.

6. Ustalenia z kontroli, o której mowa w ust. 1–3, dokumentuje się w protokole z kontroli.

7. Prezes UDT w wyniku kontroli, o której mowa w ust. 1, wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji:

1) stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego – w przypadku stwierdzenia, że nie spełniają one wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17;

2) stacji gazu ziemnego – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1;

3) stacji wodoru – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29d.

8. Dyrektor TDT w wyniku kontroli, o której mowa w ust. 3, wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji:

1) stacji gazu ziemnego zainstalowanej na obszarze kolejowym, bocznicy kolejowej, na terenie portu i przystani morskiej oraz żeglugi śródlądowej – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1;

2) stacji wodoru zainstalowanej na obszarze kolejowym, bocznicy kolejowej, na terenie portu i przystani morskiej oraz żeglugi śródlądowej – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29d;

3) punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19;

4) punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2.

9. W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego, stacji wodoru, punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu lub punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) po wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 7 albo w ust. 8, przepisy art. 16 ust. 2 pkt 1, art. 18 ust. 2, art. 27 ust. 2, art. 28 ust. 2 pkt 1 lub art. 29c ust. 2 pkt 1 stosuje się.

10. Podstawę wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji lub wymierzenia kary pieniężnej może stanowić protokół z kontroli stwierdzający wystąpienie nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1 i 3, lub niespełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5.

Art. 29g. Do kontroli stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego, stacji wodoru, punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) nie stosuje się przepisów rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.”;

16) art. 30 i art. 31 otrzymują brzmienie:

„Art. 30. Podstawą ustalenia wysokości opłat, o których mowa w art. 15 ust. 3, art. 16 ust. 5, art. 18 ust. 5, art. 18a ust. 3, art. 26 ust. 3, art. 27 ust. 5, art. 28 ust. 5, art. 28a ust. 3, art. 29b ust. 3 i art. 29c 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 2021 r. poz. 746), 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, art. 28 ust. 4, art. 29c ust. 4 i art. 29f ust. 7 i 8, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491 i 2052).

2. W przypadku odwołania od decyzji, o których mowa w art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 28 ust. 4, art. 29c ust. 4 i art. 29f ust. 7 i 8, organem wyższego stopnia w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego jest minister właściwy do spraw energii.”;

17) w art. 32 w ust. 3 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2020 r. poz. 1333)”;

18) w art. 33:

a) uchyla się ust. 3 i 4,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T publikuje plan, o którym mowa w ust. 1, na swojej stronie internetowej.”;

19) w art. 34:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Naczelne i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w obsługującym je urzędzie lub instytucji gospodarki budżetowej, lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób wynosił co najmniej 50% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu tej ustawy.”,

b) w ust. 2 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:

„6) Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w zakresie pojazdów innych niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób;

7) innych podmiotów, w zakresie pojazdów używanych do realizacji ich ustawowych zadań związanych z ochroną ludności, bezpieczeństwem pożarowym oraz utrzymaniem porządku publicznego.”;

20) w art. 35:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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 samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu tej ustawy.”,

b) w ust. 2:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zleca wykonywanie zadania publicznego, o którym mowa w pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej 30% floty pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym używanych do wykonywania tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym, lub”,

– dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) powierza, w drodze odrębnej uchwały organu stanowiącego, wykonywanie zadania publicznego, o którym mowa w pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, utworzonej przez siebie spółce prawa handlowego, w stosunku do której zobowiązuje się do zapłaty rekompensaty z własnego budżetu z tytułu wykonywania tego zadania, jeżeli co najmniej 30% floty pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym używanych przez tę spółkę przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisów ust. 2 pkt 2 i 3 nie stosuje się do zlecania i powierzania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.”,

d) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się również do wykonywania, zlecania lub powierzania zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołoledzi i usuwaniu śniegu.”;

21) w art. 36 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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 2021 r. poz. 1371) podmiotom, które łącznie zapewnią udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynoszący co najmniej 30%.”;

22) po art. 36 dodaje się art. 36a w brzmieniu:

„Art. 36a. Udział pojazdów, o którym mowa w art. 34–36, art. 68 i art. 68a, oblicza się, stosując zasadę, zgodnie z którą wielkość tego udziału poniżej 0,5 zaokrągla się w dół, a wielkość tego udziału 0,5 i powyżej zaokrągla się w górę.”;

23) w art. 37:

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

„1a. Analizy, o której mowa w ust. 1, nie sporządza jednostka samorządu terytorialnego, która osiągnęła udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów, przewidziany w art. 36 lub art. 68 ust. 4 na poziomie wyższym niż określony w tych przepisach dla kolejnego okresu, w którym powinna być przeprowadzona kolejna analiza.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W analizie, o której mowa w ust. 1, można uwzględnić korzyści z nowo powstających linii tramwajowych, linii metra lub zelektryfikowanej kolei miejskiej, których utworzenie spowoduje wycofanie z tej samej trasy autobusów napędzanych silnikiem spalinowym.”;

24) w art. 38 po wyrazach „w użytkowanej flocie pojazdów” dodaje się wyrazy „samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym”;

25) art. 39 i art. 40 otrzymują brzmienie:

„Art. 39. 1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu obejmującą drogi, których zarządcą jest gmina, do której zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym innych niż:

1) elektryczne;

2) napędzane wodorem;

3) napędzane gazem ziemnym;

4) wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z ust. 4.

2. Od zakazu, o którym mowa w ust. 1, zwolnione są:

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,

e) urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich,

f) posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne,

g) Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, inne niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób;

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

3) autobusy zeroemisyjne;

4) autobusy szkolne.

3. Strefę czystego transportu ustanawia się na czas nieoznaczony lub oznaczony nie krótszy niż 5 lat.

4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić dodatkowe wyłączenia podmiotowe i przedmiotowe od zakazu wjazdu do tej strefy, inne niż określone w ust. 2.

5. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić wjazd do strefy, w godzinach 9–17 w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia ustanowienia strefy, pojazdów innych niż określone w ust. 1 i 2 oraz korzystających z wyłączeń na podstawie ust. 4, pod warunkiem uiszczenia opłaty.

6. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, stanowi dochód gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na potrzeby:

1) oznakowania strefy czystego transportu;

2) zakupu autobusów zeroemisyjnych;

3) zakupu tramwajów;

4) zakupu innych środków transportu zbiorowego;

5) pokrycia kosztów wykonania analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1;

6) finansowania programów wsparcia zakupu rowerów w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wyposażonych w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.

7. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, nie może być wyższa niż:

1) 2,50 zł za godzinę w przypadku opłaty jednorazowej;

2) 500 zł w przypadku opłaty abonamentowej za jeden miesiąc.

8. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

9. Pojazdy samochodowe, o których mowa w ust. 1, oraz korzystające z wyłączeń na podstawie ust. 4, uprawnione do wjazdu do strefy czystego transportu, oznacza się nalepką umieszczaną w lewym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu.

10. Oznaczenie nalepką, o której mowa w ust. 9, nie jest wymagane, jeżeli pojazd elektryczny lub napędzany wodorem jest oznaczony tablicami, o których mowa w art. 71 ust. 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, lub oznaczony nalepką umieszczoną na przedniej szybie pojazdu, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

11. Nalepkę, o której mowa w ust. 9, wydaje wójt, burmistrz albo prezydent miasta za opłatą, której maksymalna wysokość wynosi 5 zł.

12. Opłata za nalepkę, o której mowa w ust. 9, stanowi dochód gminy.

13. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wzór nalepki, o której mowa w ust. 9, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu.

14. Granice obszaru strefy czystego transportu gmina oznacza znakami drogowymi.

Art. 40. 1. W przypadku gdy rada gminy podejmie decyzję o ustanowieniu strefy czystego transportu, strefę tę ustanawia w drodze uchwały.

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

1) granice obszaru strefy czystego transportu;

2) sposób organizacji ruchu w strefie czystego transportu;

3) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu;

4) wysokość oraz sposób poboru opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 5;

5) wysokość opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 11, i szczegółowy sposób wydawania nalepki, o której mowa w art. 39 ust. 9.

3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza projekt uchwały, o której mowa w ust. 1, i konsultuje go z mieszkańcami gminy, zamieszczając projekt na stronie internetowej obsługującego go urzędu i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 21 dni.

4. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje projekt uchwały, o której mowa w ust. 1, radzie gminy niezwłocznie po rozpatrzeniu wszystkich uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych.

5. Rada gminy podejmuje uchwałę, o której mowa w ust. 1, w terminie 60 dni od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w ust. 4.

6. Uchwała, o której mowa w ust. 1, stanowi akt prawa miejscowego.”;

26) w art. 41:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„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 aktualne porównanie cen, o którym mowa w art. 41a ust. 1.”,

b) w ust. 6:

– uchyla się pkt 3,

– w części wspólnej skreśla się wyrazy „oraz zapewnienia przejrzystości danych porównywanych cen paliw”;

27) po art. 41 dodaje się art. 41a i art. 41b w brzmieniu:

„Art. 41a. 1. Minister właściwy do spraw energii porównuje ceny jednostkowe oferowanych na rynku paliw przeznaczonych do napędu samochodów osobowych w rozumieniu art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/732 z dnia 17 maja 2018 r. w sprawie wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 123 z 18.05.2018, str. 85, z późn. zm.[5)]).

2. Porównanie cen, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw energii przygotowuje dla wybranych grup samochodów osobowych możliwych do porównania co najmniej pod względem masy i mocy.

3. Minister właściwy do spraw energii ogłasza porównanie cen, o którym mowa w ust. 1, do końca miesiąca następującego po kwartale, którego porównanie dotyczy, na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

Art. 41b. 1. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawca usługi ładowania, operator stacji gazu ziemnego oraz operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru składa do Prezesa UDT wniosek o:

1) nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, zwanego dalej „numerem EIPA”;

2) uznanie kodu nadanego mu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, z którym Rzeczpospolita Polska nawiązała współpracę w zakresie wzajemnego uznawania kodów, zwanego dalej „kodem”, za równorzędny numerowi EIPA, pod warunkiem że taki kod odpowiada strukturą numerowi EIPA.

---

5) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 195 z 19.06.2020, str. 57.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składa się przed rozpoczęciem działalności jako operator ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawca usługi ładowania, operator stacji gazu ziemnego lub operator stacji wodoru, na której świadczona jest usługa tankowania wodoru, za pośrednictwem rejestru.

3. Za nadanie numeru EIPA, uznanie kodu oraz utrzymanie go w systemie teleinformatycznym Prezes UDT pobiera opłatę miesięczną:

1) od operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na której świadczona jest usługa tankowania wodoru – równą iloczynowi stawki opłaty wynoszącej maksymalnie 25 zł i liczby jego ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na których świadczona jest usługa tankowania wodoru;

2) od dostawcy usługi ładowania – równą stawce opłaty wynoszącej maksymalnie 50 zł.

4. Podmiot posiadający numer EIPA lub uznany kod wskazuje go we wniosku o przeprowadzenie badań technicznych, o których mowa w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1.

5. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, w terminie do dnia 15 grudnia każdego roku na kolejny rok kalendarzowy, wysokość stawek opłaty za nadanie numeru EIPA, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz termin wnoszenia tej opłaty, uwzględniając konieczność pokrycia niezbędnych kosztów prowadzenia i utrzymania rejestru oraz potrzebę ujednolicenia terminów wnoszenia opłaty, a także mając na uwadze, aby wysokość tej opłaty nie wpływała negatywnie na rozwój sieci stacji ładowania, stacji gazu ziemnego i stacji wodoru.”;

28) w art. 42:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rejestr jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych, pojazdów napędzanych gazem ziemnym i pojazdów napędzanych wodorem informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów.”,

b) w ust. 3:

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) współrzędnych stacji wodoru zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych;”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) aktualnych cenach paliw alternatywnych w miejscach wskazanych w pkt 1–2a oraz stosowanych w tych miejscach metodach płatności;”,

c) w ust. 4 w pkt 1:

– w lit. a po wyrazie „dotyczących” dodaje się wyrazy „punktu tankowania wodoru,”,

– w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) nadawanie numerów EIPA oraz uznanie kodu podmiotom, o których mowa w art. 41b ust. 1;”,

d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Interaktywna mapa, o której mowa w ust. 4 pkt 2:

1) zawiera informacje dotyczące wyłącznie ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz stacji wodoru, na których zostały przeprowadzone badania techniczne, o których mowa odpowiednio w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1;

2) identyfikuje ogólnodostępne stacje ładowania, stacje gazu ziemnego oraz stacje wodoru, dla których została wydana decyzja o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa odpowiednio w art. 16 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 29c ust. 4 lub art. 29f ust. 7 i 8.”,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, operator stacji gazu ziemnego lub operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru są obowiązani do dokonania zgłoszenia do rejestru przy użyciu formularza elektronicznego, o którym mowa w ust. 4 pkt 1 lit. a:

1) danych obejmujących:

a) firmę operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, adresu jego miejsca zamieszkania albo siedziby oraz danych teleadresowych,

b) rodzaj infrastruktury obsługiwanej przez operatora,

c) współrzędne stacji gazu ziemnego, ogólnodostępnej stacji ładowania lub stacji wodoru, o których mowa w ust. 3 pkt 1–2a

– najpóźniej w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego, o którym mowa w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, poprzedzającego oddanie do eksploatacji ogólnodostępnej stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych;

2) zakończenia świadczenia na danej stacji usługi ładowania, usługi tankowania gazu ziemnego lub usługi tankowania wodoru w celu usunięcia danego podmiotu z rejestru – najpóźniej w dniu zakończenia świadczenia tej usługi.”,

f) po ust. 5 dodaje się ust. 5a i 5b w brzmieniu:

„5a. Zgłoszenia do rejestru może dokonać jedynie podmiot posiadający numer EIPA lub uznany kod.

5b. Dyrektor TDT niezwłocznie przekazuje Prezesowi UDT informację o dopuszczeniu do eksploatacji stacji gazu ziemnego i stacji wodoru oraz o wydaniu decyzji o wstrzymaniu eksploatacji takiej stacji.”,

g) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Operator stacji gazu ziemnego oraz operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru przekazuje informacje o aktualnych cenach gazu ziemnego lub wodoru za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, w ciągu godziny od zmiany tej ceny.”,

h) w ust. 9 skreśla się wyrazy „zdefiniowana językiem opisu usług sieciowych WSDL,”,

i) ust. 10 otrzymują brzmienie:

„10. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 2, umożliwia udostępnianie zgromadzonych w nim informacji, o których mowa w ust. 3, dotyczących ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na których świadczona jest usługa tankowania wodoru, przedstawionych na mapie, o której mowa w ust. 4 pkt 2, każdemu podmiotowi zainteresowanemu ich przetwarzaniem.”;

29) w art. 45:

a) w ust. 1:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, lub eksploatuje stacje ładowania, punkty ładowania zainstalowane na stacji ładowania lub stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacje gazu ziemnego lub stacje wodoru pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa w art. 16 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 29c ust. 4 lub art. 29f ust. 7 lub ust. 8 pkt 1 lub 2;”,

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 lub art. 28 ust. 1, lub eksploatuje punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu lub punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa w art. 18 ust. 4, art. 28 ust. 4 lub art. 29f ust. 8 pkt 3 lub 4;”,

– uchyla się pkt 5 i 6,

– uchyla się pkt 12,

b) w ust. 2:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pkt 4 wynosi:

a) 20 000 zł – w przypadku niezapewnienia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 16 ust. 1, lub eksploatacji stacji ładowania lub punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pomimo wydania decyzji, o której mowa w art. 16 ust. 4,

b) 50 000 zł – w przypadku niezapewnienia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1,

c) 100 000 zł – w przypadku eksploatacji stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego lub stacji gazu ziemnego, lub stacji wodoru, pomimo wydania decyzji, o której mowa w art. 27 ust. 4, art. 29c ust. 4 lub art. 29f ust. 7 lub ust. 8 pkt 1 i 2

– odpowiednio za każdą stację ładowania, również w przypadku punktów ładowania zainstalowanych na stacji ładowania, punkt ładowania stanowiący element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stację gazu ziemnego albo stację wodoru;”,

– po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) pkt 4a wynosi od 20 000 zł do 100 000 zł;”,

– w pkt 5 wyrazy „w pkt 7 i 12” zastępuje się wyrazami „pkt 7”,

– pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) pkt 11 wynosi 2000 zł.”;

30) w art. 46:

a) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pkt 1–3, 7 i 8 – wymierza Prezes URE;”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) pkt 4, z wyłączeniem postępowań dotyczących stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, i pkt 11 – wymierza Prezes UDT;”,

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) pkt 4, w zakresie stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, i pkt 4a – wymierza Dyrektor TDT;”,

– uchyla się pkt 3,

b) w ust. 2 w zdaniu pierwszym wyrazy „art. 45 ust. 1 pkt 1–3, 7, 8 i 12” zastępuje się wyrazami „art. 45 ust. 1 pkt 1–3, 7 i 8”,

c) w ust. 5 wyrazy „art. 45 ust. 1 pkt 4, 5 i 11” zastępuje się wyrazami „art. 45 ust. 1 pkt 4, z wyłączeniem postępowań dotyczących stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, i pkt 11”,

d) uchyla się ust. 6,

e) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Dyrektor TDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4, w zakresie stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, i pkt 4a, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.”;

31) w art. 47 w pkt 3 wyrazy „ust. 6” zastępuje się wyrazami „ust. 7”;

32) uchyla się art. 64–66;

33) w art. 68:

a) w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „we flocie użytkowanych pojazdów” zastępuje się wyrazami „we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym”,

b) w ust. 2 wyrazy „we flocie użytkowanych pojazdów” zastępuje się wyrazami „we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r. wykonuje, zleca lub powierza wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotom, których łączny udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym używanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. Przepisu nie stosuje się do zlecania lub powierzania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, oraz do wykonywania, zlecania lub powierzania zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołoledzi i usuwaniu śniegu.”,

d) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:”;

34) po art. 68 dodaje się art. 68a–68e w brzmieniu:

„Art. 68a. 1. Zamawiający zapewnia, aby:

1) udział pojazdów kategorii M_1, M_2 i N_1, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.[6)]), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858”, elektrycznych lub napędzanych wodorem, w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, do dnia 31 grudnia 2030 r., wynosił co najmniej 22%, z tym że do dnia 31 grudnia 2025 r. do tego udziału, wlicza się pojazdy hybrydowe lub napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO_2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji;

2) udział pojazdów kategorii N_2 i N_3, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858, napędzanych paliwami alternatywnymi w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, wynosił co najmniej:

a) 7% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,

b) 9% – od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.;

3) udział autobusów zaliczanych do kategorii M_3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.[7)]), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

a) 32% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,

b) 46% – od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

2. Udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej „minimalnymi udziałami”, dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

3. Do minimalnych udziałów można zaliczyć pojazdy, które w wyniku modernizacji spełniają wymagania dla pojazdów, o których mowa w ust. 1, potwierdzone badaniem technicznym przed dopuszczeniem do ruchu.

---

6) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2.

7) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 108 z 28.04.2011, str. 13, Dz. Urz. UE L 337 z 20.12.2011, str. 27, Dz. Urz. UE L 160 z 21.06.2012, str. 8, Dz. Urz. UE L 28 z 04.02.2015, str. 3, Dz. Urz. UE L 308 z 25.11.2015, str. 11, Dz. Urz. UE L 165 z 23.06.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 95 z 04.04.2019, str. 1 i Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1.

4. W przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b pkt 1, na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi udziałami uwzględnia się liczbę pojazdów samochodowych nabytych, wziętych w leasing, wynajętych lub dzierżawionych z opcją zakupu na podstawie każdej umowy.

5. W przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b pkt 2 i 3, na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi udziałami uwzględnia się liczbę pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową.

6. Dopuszcza się realizację zamówień wspólnych, o których mowa w art. 38 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, pod warunkiem że uczestnicy tego zamówienia zachowają łącznie minimalne udziały, o których mowa w ust. 1, określone dla poszczególnych okresów, o których mowa w ust. 2.

Art. 68b. Przepisy art. 68a stosuje się do zamówień:

1) o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, udzielanych na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdu samochodowego udzielaną przez zamawiającego, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych;

2) których przedmiotem są usługi w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.[8)]);

3) o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, i których przedmiotem są usługi oznaczone następującymi kodami Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz. Urz. UE L 340 z 16.12.2002, str. 1, z późn. zm.[9)]):

   a) CPV 60112000-6, w zakresie publicznego transportu drogowego,

   b) CPV 60130000-8, w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób,

   c) CPV 60140000-1, nieregularny transport osób,

   d) CPV 90511000-2, wywóz odpadów,

   e) CPV 60160000-7, drogowy transport przesyłek pocztowych,

   f) CPV 60161000-4, w zakresie transportu paczek,

   g) CPV 64121100-1, dostarczanie poczty,

   h) CPV 64121200-2, dostarczanie paczek.

Art. 68c. Zamawiający, do dnia 31 stycznia każdego roku, przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informację za poprzedni rok o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, w tym o pojazdach elektrycznych, pojazdach napędzanych wodorem oraz pojazdach napędzanych innymi paliwami alternatywnymi.

Art. 68d. 1. Minister właściwy do spraw transportu:

1) monitoruje poziom osiągnięcia minimalnych udziałów, w szczególności na podstawie danych dostarczonych przez Komisję Europejską w ramach bazy danych Tenders Electronic Daily;

2) dokonuje corocznie oceny poziomu osiągnięcia minimalnych udziałów;

3) na podstawie oceny, o której mowa w pkt 2, co 3 lata sporządza sprawozdanie;

4) przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w pkt 3, w terminie do dnia 18 kwietnia każdego trzeciego roku objętego sprawozdaniem.

---

8) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 240 z 16.09.2015, str. 65 i Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22.

9) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 329 z 17.12.2003, str. 1, Dz. Urz. UE L 74 z 15.03.2008, str. 1 i Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14.

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

1) działaniach podjętych w celu zwiększenia udziału zamówień na pojazdy, o których mowa w art. 68a ust. 1;

2) działaniach planowanych do podjęcia w celu zwiększenia wielkości udziału pojazdów, o których mowa w art. 68a ust. 1, w ogólnej liczbie udzielanych zamówień;

3) liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b.

Art. 68e. Przepisu art. 68a nie stosuje się do pojazdów:

1) o których mowa w art. 2 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2018/858 oraz w pkt 5.2–5.5 i pkt 5.7 części A załącznika I do tego rozporządzenia;

2) kategorii M_3, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, innych niż pojazdy klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.”;

35) w art. 76 w ust. 2 wyrazy „31 grudnia 2021 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2022 r.”;

36) w art. 84 uchyla się pkt 1.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008 i 2052) art. 96c otrzymuje brzmienie:

„Art. 96c. Kto nie przestrzega zakazu wjazdu do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 500 złotych.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, z późn. zm.[10)]) w art. 23:

1) w ust. 1:

a) w pkt 4:

– lit. a i b otrzymują brzmienie:

„a) 225 000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i 2269) oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy,

b) 150 000 zł – jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wynosi mniej niż 50 g na kilometr,”,

– dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) 100 000 zł – jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, jest równa lub wyższa niż 50 g na kilometr;”,

b) pkt 47a otrzymuje brzmienie:

„47a) dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, z wyjątkiem opłat z tytułu składek na ubezpieczenie samochodu osobowego, w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota, o której mowa w pkt 4 odpowiednio w lit. b lub c, pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem tej umowy;”;

2) ust. 5e otrzymuje brzmienie:

„5e. W przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy kwota limitu, o którym mowa w ust. 1 pkt 47a, wynosi 225 000 zł.”.

[10)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1163, 1243, 1551, 1574, 1834, 1981, 2071, 2105, 2133 i 2232.

Art. 4. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1800, 1927, 2105 i 2106) w art. 16:

1) w ust. 1:

a) w pkt 4:

– lit. a i b otrzymują brzmienie:

„a) 225 000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i 2269) oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy,

b) 150 000 zł – jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.[11)]), wynosi mniej niż 50 g na kilometr,”,

– dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) 100 000 zł – jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, jest równa lub wyższa niż 50 g na kilometr;”,

b) pkt 49a otrzymuje brzmienie:

„49a) dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, o której mowa w art. 17a pkt 1, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, z wyjątkiem opłat z tytułu składek na ubezpieczenie samochodu osobowego, w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota, o której mowa w pkt 4 odpowiednio lit. b lub c, pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem tej umowy;”;

2) ust. 5e otrzymuje brzmienie:

„5e. W przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy kwota limitu, o którym mowa w ust. 1 pkt 49a, wynosi 225 000 zł.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 716, 868, 1093, 1505, 1642 i 1873) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 w ust. 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) umowy sprzedaży tej energii zawieranej z operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania.”;

2) w art. 7:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Przepis ust. 1 w zakresie przyłączenia do sieci w pierwszej kolejności stosuje się także do infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, a następnie ogólnodostępnej stacji ładowania obejmującej wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy w rozumieniu art. 2 pkt 19 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”,

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

„1b. W przypadku braku możliwości przyłączenia do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w ust. 1a, przedsiębiorstwo energetyczne, w terminie 14 dni dla grupy przyłączeniowej IV i V, oraz w terminie 60 dni dla grupy przyłączeniowej III, powiadamia o tym pisemnie podmiot ubiegający się o przyłączenie i wskazuje maksymalną dostępną moc przyłączeniową w miejscu wskazanym we wniosku.

[11)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 463, 694, 720, 1641, 1997, 2165 i 2269.

1c. Jeżeli podmiot ubiegający się o przyłączenie do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w ust. 1a, w terminie 14 dni od dnia otrzymania powiadomienia, o którym mowa w ust. 1b:

1) wyraził zgodę na wskazaną mu przez przedsiębiorstwo energetyczne wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to wydaje warunki przyłączenia,

2) nie wyraził zgody na wskazaną mu przez przedsiębiorstwo energetyczne wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to odmawia wydania warunków przyłączenia

– przy czym bieg terminu, o którym mowa w ust. 8g, ulega zawieszeniu do dnia otrzymania zgody od podmiotu ubiegającego się o przyłączenie.”;

3) w art. 8 w ust. 1 po wyrazach „odnawialnego źródła energii” dodaje się wyrazy „lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w art. 7 ust. 1a”;

4) w art. 9c w ust. 3 pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) planowanie rozwoju sieci dystrybucyjnej z uwzględnieniem przedsięwzięć związanych z efektywnością energetyczną, zarządzaniem popytem na energię elektryczną lub rozwojem mocy wytwórczych, budową ogólnodostępnych stacji ładowania oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, przyłączanych do sieci dystrybucyjnej;”;

5) art. 11za otrzymuje brzmienie:

„Art. 11za. Sprzedawca energii elektrycznej, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego oraz inne podmioty w celu realizacji procesów rynku energii i wymiany informacji rynku energii za pośrednictwem centralnego systemu informacji rynku energii w zakresie realizacji tych procesów wykorzystują systemy informacyjne współpracujące z centralnym systemem informacji rynku energii w sposób określony w instrukcji, o której mowa w art. 9g ust. 5c.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.[12)]) w art. 148a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 37 pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) wydawanie opinii, o których mowa w art. 15 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 29b ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i 2269), przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 16, art. 27 i art. 29c tej ustawy, oraz przeprowadzanie kontroli, o której mowa w art. 29f ust. 1 i 2 tej ustawy, z wyłączeniem wydawania opinii, przeprowadzania badań i przeprowadzania kontroli, których przedmiotem są stacje gazu ziemnego i stacje wodoru, zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej.”;

2) w art. 44 w ust. 1:

a) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9) przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 i art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz badań, o których mowa w art. 27 ust. 1 i art. 29c tej ustawy, których przedmiotem są stacje gazu ziemnego i stacje wodoru, zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej;

10) wydawanie opinii, o których mowa w art. 18a ust. 1 i art. 28a ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz opinii, o których mowa w art. 26 ust. 1 i art. 29b ust. 1 tej ustawy, których przedmiotem są stacje gazu ziemnego i stacje wodoru, zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej;”,

[12)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 463, 694, 720, 1641, 1997 i 2165.

b) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:

„10a) przeprowadzanie kontroli, o której mowa w art. 29f ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, której przedmiotem są stacje gazu ziemnego i stacje wodoru, zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej;”.

Art. 8. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 i 2127) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 400h w ust. 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) zatwierdzanie wniosków Zarządu Narodowego Funduszu w sprawach nabywania obligacji, obejmowania lub nabywania akcji i udziałów w spółkach, wnoszenia udziałów do spółek, a także obejmowania lub nabywania jednostek uczestnictwa lub certyfikatów inwestycyjnych funduszy inwestycyjnych oraz prawa uczestnictwa alternatywnej spółki inwestycyjnej lub instytucji wspólnego inwestowania, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 605, 1595 i 2140);”;

2) w art. 401c w ust. 9c:

a) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) dofinansowanie zakupu nowych pojazdów lub jednostek pływających zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną;”,

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

9a) udzielanie dopłat, o których mowa w art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e, jeżeli przedmiotem umów, w ramach których udzielane są te dopłaty, jest leasing nowych pojazdów lub jednostek pływających zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną;”,

c) uchyla się pkt 12;

3) w art. 411 po ust. 6a dodaje się ust. 6b w brzmieniu:

„6b. Narodowy Fundusz może obejmować lub nabywać jednostki uczestnictwa lub certyfikaty inwestycyjne funduszy inwestycyjnych oraz prawa uczestnictwa alternatywnej spółki inwestycyjnej lub instytucji wspólnego inwestowania, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi, za zgodą ministra właściwego do spraw klimatu i ministra właściwego do spraw finansów publicznych, jeżeli jest to związane z rozwojem przemysłu i usług w zakresie ochrony środowiska.”.

Art. 9. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212 i 1997) w art. 6 w ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) kategorii B uprawnia do kierowania:

a) motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm^3, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, lub motocyklem trójkołowym, pod warunkiem że osoba posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat,

b) pojazdem samochodowym zasilanym paliwami alternatywnymi o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz nieprzekraczającej 4250 kg, jeżeli przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 t wynika z zastosowania paliw alternatywnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a informacja o tym przekroczeniu jest odnotowana w dowodzie rejestracyjnym, pod warunkiem że osoba posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej 2 lat.”.

Art. 10. W ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2021 r. poz. 1420) w art. 69 w ust. 1 w pkt 1 po wyrazach „art. 52 ust. 4” dodaje się wyrazy „i 8”.

Art. 11. W ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, 1598 i 2054) wprowadza się następujące zmiany:

1) uchyla się art. 244;

2) w art. 364 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dostawy energii oraz paliw do wytwarzania energii, a także zakup świadectw pochodzenia lub świadectw pochodzenia biogazu rolniczego, w celu wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 52 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (Dz. U. z 2021 r. poz. 610, 1093 i 1873), zakup świadectw efektywności energetycznej, w celu wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 10 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 2166), oraz zakup gwarancji pochodzenia, o których mowa w art. 120 ust. 1 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii;”;

3) w art. 417 w ust. 1 skreśla się zdanie drugie.

Art. 12. W ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095, 2120, 2133 i 2262) w art. 31zzh dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Spółka prowadząca giełdową izbę rozrachunkową oraz spółka wykonująca funkcję giełdowej izby rozrachunkowej na podstawie art. 68a ust. 14 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi stosuje przepisy ust. 1–7 również do dnia 30 czerwca 2022 r.”.

Art. 13. W ustawie z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1093, 1505 i 1642) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w pkt 20 w dodawanym:

a) art. 11z w ust. 1 wyrazy „ , operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego oraz operator ogólnodostępnej stacji ładowania realizuje proces wymiany informacji rynku energii” zastępuje się wyrazami „oraz operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego realizuje proces wymiany informacji rynku energii”,

b) art. 11zb:

– w ust. 4 skreśla się wyrazy „ , operator ogólnodostępnej stacji ładowania”,

– w ust. 5 skreśla się wyrazy „oraz operator ogólnodostępnej stacji ładowania”,

c) art. 11zc:

– w ust. 1:

– – uchyla się pkt 6,

– – w części wspólnej wyrazy „pkt 2–9” zastępuje się wyrazami „pkt 2–5 i 7–9”,

– w ust. 2 wyrazy „ust. 1 pkt 3–6” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 3–5”,

– w ust. 3:

– – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „pkt 3–9” zastępuje się wyrazami „pkt 3–5 i 7–9”,

– – uchyla się pkt 7,

d) w art. 11zd w ust. 1 wyrazy „pkt 3–9” zastępuje się wyrazami „pkt 3–5 i 7–9”,

e) art. 11zg w ust. 1 uchyla się pkt 5;

2) uchyla się art. 9;

3) w art. 19 i art. 20 skreśla się wyrazy „oraz operatorzy ogólnodostępnych stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy zmienianej w art. 9”;

4) w art. 37 w pkt 6 wyrazy „ , art. 8 pkt 6 oraz art. 9” zastępuje się wyrazami „oraz art. 8 pkt 6”.

Art. 14. Minister właściwy do spraw transportu informuje Komisję Europejską do dnia 2 sierpnia 2022 r. o działaniach podjętych w celu wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 188 z 12.07.2019, str. 116) oraz o działaniach planowanych do podjęcia w celu zwiększenia wielkości udziału pojazdów, o których mowa w art. 68a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w ogólnej liczbie udzielanych zamówień.

Art. 15. Minister właściwy do spraw transportu po raz pierwszy przekaże Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 68d ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 18 kwietnia 2026 r.

Art. 16. Informację, o której mowa w art. 68c ustawy zmienianej w art. 1, podmioty obowiązane do jej przekazania po raz pierwszy przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 stycznia 2022 r. Informacja ta obejmuje dane za okres od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2021 r.

Art. 17. Przepisy art. 68a, art. 68b i art. 68e ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się do postępowań o udzielenie zamówienia publicznego wszczętych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 18. 1. Indywidualne kody identyfikacyjne nadane operatorom ogólnodostępnych stacji ładowania, dostawcom usługi ładowania oraz operatorom stacji gazu ziemnego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stają się indywidualnymi kodami identyfikacyjnymi w rozumieniu art. 41b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

2. Operator stacji wodoru, który przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczął świadczenie usługi tankowania wodoru, składa wniosek o nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, o którym mowa w art. 41b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawca usługi ładowania, operator stacji gazu ziemnego i operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru, który posiada kod nadany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, z którym Rzeczpospolita Polska nawiązała współpracę w zakresie wzajemnego uznawania kodów, składa wniosek o uznanie tego kodu w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 19. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operator stacji gazu ziemnego przekazują do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych informację, o której mowa w art. 42 ust. 3 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie stosowanej przez tego operatora metody płatności za świadczone przez niego odpowiednio usługi ładowania lub usługi tankowania gazu ziemnego, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 20. Strefy czystego transportu ustanowione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stają się strefami czystego transportu w rozumieniu art. 39 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 21. Oznaczenia pojazdów wydane przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta na podstawie art. 39 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, pozostają ważne.

Art. 22. Przepis art. 39 ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 39 ust. 13 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 23. 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy podmioty eksploatujące punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), o których mowa w art. 28 ust. 3 i 3a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stają się operatorami punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w rozumieniu art. 2 pkt 7a ustawy zmienianej w art. 1.

2. W odniesieniu do punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), których eksploatację rozpoczęto:

1) przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy,

2) po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, a przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą

– obowiązki, o których mowa w art. 28b–28d ustawy zmienianej w art. 1, realizuje się po raz pierwszy w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 24. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego po raz pierwszy ogłasza przetarg, o którym mowa w art. 3a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki opracowuje wytyczne, o których mowa w art. 3a ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 5 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki przeprowadza dla danej ogólnodostępnej stacji ładowania konsultacje rynkowe, o których mowa w art. 3b ustawy zmienianej w art. 1, po raz pierwszy nie później niż w terminie 5 lat od dnia otrzymania po raz pierwszy informacji, o której mowa w art. 3a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1.

4. W przypadku ogólnodostępnych stacji ładowania, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie wyłonił operatora ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z art. 65 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, operator ogólnodostępnej stacji ładowania wyznaczony zgodnie z art. 65 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wykonuje swoje zadania do czasu przekazania wykonywania zadań operatora ogólnodostępnej stacji ładowania innemu podmiotowi lub sprzedaży przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnej stacji ładowania.

5. Do postępowań o wyznaczenie przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki operatora ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z art. 65 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 25. Do:

1) rozpoczętej budowy ogólnodostępnej stacji ładowania, która nie została oddana do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy,

2) budowy ogólnodostępnej stacji ładowania nierozpoczętej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, której termin przyłączenia przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, zgodnie z programem przyłączania, o którym mowa w art. 62 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1, upływa w dniu 31 grudnia 2021 r.

– stosuje się przepisy art. 45 ust. 1 pkt 12 i ust. 2 pkt 5, art. 64 i art. 65 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym oraz przepis art. 67 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 26. 1. W budynkach niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych, właściciel lub zarządca budynku, w terminie do dnia 1 stycznia 2025 r., instaluje co najmniej jeden punkt ładowania oraz kanały na przewody i kable elektryczne, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych, jeżeli te stanowiska postojowe:

1) znajdują się wewnątrz budynku lub

2) przylegają do budynku.

2. Przez przyleganie do budynku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, rozumie się powiązanie z tym budynkiem, pod względem własności lub używania na podstawie innego tytułu prawnego, parkingu, który:

1) bezpośrednio przylega do tego budynku lub

2) nie przylega bezpośrednio do tego budynku.

3. Do budynków niemieszkalnych, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 12a ust. 5 i 6 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się odpowiednio.

Art. 27. 1. Przepisów art. 12a ust. 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 nie stosuje się, w przypadku gdy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:

1) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę, odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego, odrębny wniosek o wydanie odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego, wniosek o zmianę pozwolenia na budowę, wniosek o pozwolenie na wznowienie robót budowlanych lub wniosek o zatwierdzenie zamiennego projektu budowlanego albo projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego;

2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych, w przypadku gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę;

3) została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę, odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu budowlanego, odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu architektoniczno-budowlanego.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku, gdy jest wymagane sporządzenie projektu technicznego.

Art. 28. Stacje ładowania wybudowane i oddane do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą nie spełniać wymogu w zakresie liczby stanowisk postojowych określonego w art. 2 pkt 27 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 29. 1. Podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy stacje wodoru, w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29d ustawy zmienianej w art. 1 dostosować je do wymagań określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz w tych przepisach wykonawczych, a także złożyć do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, a w przypadku gdy stacje wodoru są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów lub przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej – do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na ich dalszą eksploatację.

2. Podmioty, które rozpoczęły eksploatację albo budowę stacji wodoru po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, a przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, wydanych na podstawie art. 29d ustawy zmienianej w art. 1, w celu ich dalszej eksploatacji lub jej rozpoczęcia są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29d, dostosować się do wymagań określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz w tych przepisach wykonawczych, a także złożyć do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, a w przypadku gdy stacje wodoru są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej – do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na dalszą eksploatację lub jej rozpoczęcie.

Art. 30. Do pojazdów wprowadzonych do ewidencji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych podatnika przed dniem wejścia w życie art. 23 ust. 1 pkt 4 i 47a oraz ust. 5e ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i art. 16 ust. 1 pkt 4 i 49a oraz ust. 5e ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 3 i art. 4, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 31. Przepisy art. 7 ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do wniosków o wydanie warunków przyłączenia złożonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 32. Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, albo zmienionych zgodnie z art. 37 ust. 1 w zakresie dodania przepisów dotyczących działań Transportowego Dozoru Technicznego, do przeprowadzania badań i kontroli stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej stosuje się przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, a opłaty za wydanie opinii i przeprowadzenie badań stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, w wysokości określonej w tych przepisach wykonawczych, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 33. Wysokość opłat za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz utrzymanie go w systemie teleinformatycznym na rok 2022 minister właściwy do spraw energii może określić bez zachowania terminu, o którym mowa w art. 41b ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 34. 1. Minister właściwy do spraw energii po raz pierwszy ogłasza porównanie cen, o którym mowa w art. 41a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, na podstawie cen z pierwszego kwartału 2022 r.

2. Obowiązek, o którym mowa w art. 41 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, po raz pierwszy stosuje się w terminie 7 dni od dnia ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw energii porównania cen zgodnie z ust. 1.

Art. 35. Do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 35 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, można zaliczyć pojazdy napędzane gazem ziemnym w rozumieniu art. 2 pkt 14 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, jeżeli były przedmiotem umowy sprzedaży zawartej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 36. Do postępowań o udzielenie zamówienia, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 11, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 364 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 11, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 37. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 42 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 42 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane na podstawie art. 42 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 38. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 41 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 41 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie art. 41 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 39. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 69 ustawy zmienianej w art. 10, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 69 ustawy zmienianej w art. 10, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 40. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań naczelnych i centralnych organów administracji państwowej wynikających z art. 26 wynosi w:

1) 2021 r. – 8 877 250 zł;

2) 2022 r. – 8 877 250 zł;

3) 2023 r. – 8 877 250 zł;

4) 2024 r. – 8 877 250 zł;

5) 2025 r. – 0 zł;

6) 2026 r. – 0 zł;

7) 2027 r. – 0 zł;

8) 2028 r. – 0 zł;

9) 2029 r. – 0 zł;

10) 2030 r. – 0 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczeniem przyjętego na dany rok budżetowy limitu wydatków określonego w ust. 1 stosuje się mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu realizacji obowiązku dostosowania budynków niemieszkalnych zgodnie z art. 26.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, jest minister właściwy do spraw budżetu, finansów publicznych oraz instytucji finansowych.

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

Art. 41. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 1 pkt 35 oraz art. 12, które wchodzą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;

2) art. 13:

   a) pkt 1 lit. a–d, pkt 2 i 4, które wchodzą w życie z dniem 1 lipca 2024 r.,

   b) pkt 1 lit. e, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.;

3) art. 1 pkt 19 i 20, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;

4) art. 3 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b oraz art. 4 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;

5) art. 1 pkt 21, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Duda*