Projekt z dnia 13.10.2017 r.

**U S TAWA**

z dnia ………………………..

**o elektromobilności i paliwach alternatywnych1), 2)**

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

**Art. 1.** Ustawa określa:

1) zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw

alternatywnych w transporcie, zwanej dalej: „infrastrukturą”, w tym wymagania

techniczne, jakie powinna spełniać ta infrastruktura;

2) zasady rozwoju infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego;

3) obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych;

4) warunki funkcjonowania stref niskoemisyjnego transportu;

5) Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich

realizacji.

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

1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca

1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128), wykorzystujący do

napędu ogniwa paliwowe lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do

emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji, objętych systemem zarządzania

emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r.

o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U.

z 2017 r. poz. 286);

2) bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) – napełnianie zbiorników jednostek

pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek;

3) dostawca usługi ładowania – podmiot świadczący usługę w zakresie ładowania

pojazdów;

4) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania wraz

z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do

ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w publicznym transporcie

zbiorowym;

5) jednostka pływająca – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia

2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458, z póź. zm.3)), oraz statek

morski w rozumieniu art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks Morski (Dz.

U. z 2016 r. poz. 66) wyposażony w napęd oparty o paliwa alternatywne;

6) ładowanie – pobór energii elektrycznej przez pojazd elektryczny, pojazd silnikowy

niebędący pojazdem elektrycznym, motorower, rower lub wózek rowerowy, w

rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, realizowany

w punkcie ładowania, na potrzeby napędu tego pojazdu;

7) ogólnodostępna stacja ładowania – stacja ładowania dostępna na zasadach

równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego;

8) operator ogólnodostępnej stacji ładowania – podmiot odpowiedzialny za budowę,

zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty

stacji ładowania lub punktu zasilania statków energią elektryczną;

9) operator stacji gazu ziemnego – podmiot świadczący usługę tankowania gazu ziemnego

w postaci sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG) do

tankowania gazu ziemnego oraz odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo

funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji gazu ziemnego;

10) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego – operator systemu

dystrybucyjnego, o którym mowa w art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. –

Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, z póżn. zm.3)), zajmujący się

dystrybucją energii elektrycznej;

11) operator systemu dystrybucyjnego gazowego – operator systemu dystrybucyjnego, o

którym mowa w art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne,

zajmujący się dystrybucją paliw gazowych;

paliwa alternatywne – paliwa lub energia elektryczna wykorzystywane do napędu

silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla

paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa,

w szczególności: energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i

parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG) lub gaz płynny

(LPG);

13) pojazd elektryczny – pojazd samochodowy, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20

czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym:

a) o napędzie spalinowo-elektrycznym z wbudowanymi akumulatorami, albo

b) wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną

- w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego

źródła zasilania;

14) pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu

sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG);

15) pojazd napędzany wodorem – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z

dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu ogniwa

paliwowe;

16) punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń wraz z

obiektami budowlanymi lub jednostka pływająca, służące do zaopatrywania jednostek

pływających w skroplony gaz ziemny (LNG);

17) punkt ładowania – pojedyncze urządzenie umożliwiające jednoczesne ładowanie

pojedynczego pojazdu lub wymianę akumulatora służącego do napędu pojazdu

elektrycznego;

18) punkt ładowania o normalnej mocy – punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej

22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW zainstalowanych

w budynkach mieszkalnych i nie będących ogólnodostępnymi punktami ładowania;

19) punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW;

20) punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) – zespół urządzeń służących do

zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG) w celu

napędu silników tych pojazdów;

21) punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do

zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG) w celu

napędu silników tych pojazdów;

22) punkt zasilania statków i jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu –

zespół urządzeń służących do zasilania jednostek pływających na czas postoju w porcie,

gdy silniki pomocnicze tych statków bądź jednostek są wyłączone;

23) sieć bazowa TEN-T – bazowa transeuropejska sieć transportowa, o której mowa w

rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia

2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci

transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013

str. 1 z późn. zm.4));

24) skroplony gaz ziemny (LNG) – skroplony gaz ziemny, o którym mowa w art. 2 pkt 7a

ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości

paliw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1928 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 624);

25) sprężony gaz ziemny (CNG) – sprężony gaz ziemny, o którym mowa w art. 2 pkt 7

ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości

paliw;

26) stacja gazu ziemnego – zespół urządzeń służących do tankowania gazu ziemnego,

przyłączonych do sieci dystrybucyjnej gazowej lub terminalu przeznaczonego do

sprowadzania, wyładunku i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego wraz z

instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi

w procesie regazyfikacji;

27) stacja ładowania – wolnostojący obiekt budowlany w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca

1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529) z zainstalowanym co

najmniej jednym punktem ładowania wraz z niezbędną dla jego funkcjonowania

infrastrukturą towarzyszącą, wyposażony w oprogramowanie umożliwiające

świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym;

28) tankowanie gazu ziemnego – napełnianie zbiorników pojazdów samochodowych

sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym

do napędu tych pojazdów.

Rozdział 2

**Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury**

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

4) Zmiany tekstu dyrektywy zostały opublikowane w Dz.Urz.UE.L136 z 29.05.2014 poz. 10, Dz. Urz. UE. L

126 z 03.06.2016 poz. 3, Dz. Urz. UE. L 128 z 2017.06.08 poz. 1.

1) zapewnia, aby:

a) w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadził działalność co najmniej jeden

dostawca usługi ładowania,

b) ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania techniczne, o których mowa

w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 16;

2) zawiera umowę o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej;

3) przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, dostawcy

usług ładowania i sprzedawcy energii elektrycznej dane dotyczące ilości zużytej energii

elektrycznej;

4) zapewnia energię elektryczną na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;

5) rozlicza straty energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji ładowania;

6) udostępnia informacje dotyczące zasad korzystania z ogólnodostępnej stacji ładowania

oraz instrukcję obsługi tej stacji;

7) zapewnia dostawcom usług ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp

do ogólnodostępnego punktu ładowania.

**Art. 4.** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania zawiera z dostawcą usługi ładowania,

w formie pisemnej, umowę o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania, która określa

co najmniej:

1) oznaczenie ogólnodostępnej stacji ładowania udostępnionej dostawcy usługi ładowania

na podstawie umowy;

2) warunki, na jakich dostawca usługi ładowania ma świadczyć tę usługę w objętej umową

ogólnodostępnej stacji ładowania;

3) zasady rozliczeń z tytułu uzyskania dostępu do ogólnodostępnej stacji ładowania i

świadczenia usług ładowania;

4) zasady odpowiedzialności stron za niedotrzymanie warunków umowy;

5) sposób postępowania w przypadku zmiany sprzedawcy energii elektrycznej przez

dostawcę usług ładowania;

6) zasady rozwiązania umowy.

**Art. 5.** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania ponosi wobec użytkownika pojazdu

elektrycznego odpowiedzialność za szkody powstałe w wyniku nieprawidłowego działania

ogólnodostępnej stacji ładowania. Odpowiedzialności tej nie można wyłączyć ani ograniczyć.

Do ustalenia odpowiedzialności za pozostałe rodzaje szkód stosuje się przepisy ogólne

dotyczące prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody.

**Art. 6** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, z wyłączeniem operatora systemu

dystrybucyjnego elektroenergetycznego, może jednocześnie pełnić funkcję dostawcy usługi

ładowania.

**Art. 7.** Dostawca usługi ładowania nie może uzależniać świadczenia usługi ładowania

w ogólnodostępnej stacji ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu

elektrycznego umowy w formie pisemnej lub elektronicznej.

**Art. 8**. Energia elektryczna dostarczana do punktu ładowania może być

wykorzystywana wyłącznie:

1) w celu ładowania:

a) pojazdu elektrycznego,

b) pojazdu silnikowego niebędącego pojazdem elektrycznym, motoroweru, roweru

łub wózka rowerowego, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o

ruchu drogowym i ich akumulatorów, jeżeli posiadają podstawowy lub pomocniczy

napęd elektryczny,

c) wymiennych akumulatorów służących do napędu pojazdów elektrycznych;

2) na potrzeby zasilania punktu ładowania i świadczenie usług ładowania.

**Art. 9.** 1. Dostawca usługi ładowania wskazuje operatorowi stacji ładowania

sprzedawcę energii elektrycznej, z którym zawarł umowę sprzedaży, najpóźniej w dniu

rozpoczęcia świadczenia usług ładowania, oraz informuje operatora stacji ładowania o

każdorazowej zmianie tego sprzedawcy.

2. Operator stacji ładowania przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego

elektroenergetycznego informację o zmianie sprzedawcy energii elektrycznej dokonanej

przez dostawcę usług ładowania, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.

**Art. 10.** 1. Jeżeli w pojeździe elektrycznym zainstalowany jest układ pomiaroworozliczeniowy,

który umożliwia komunikację z systemem teleinformatycznym

ogólnodostępnej stacji ładowania, operator ogólnodostępnej stacji ładowania zapewnia

użytkownikowi tego pojazdu możliwość zapłaty za energię elektryczną pobraną do ładowania

pojazdu na warunkach określonych w umowie sprzedaży energii elektrycznej użytkownika

pojazdu, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo

energetyczne.

2. Jeżeli w pojeździe elektrycznym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy,

który umożliwia komunikację z układem pomiarowo-rozliczeniowym służącym do pomiaru

pobranej energii elektrycznej w budynku mieszkalnym, sprzedawca energii elektrycznej

uwzględnia pobraną energię elektryczną w fakturze za energię elektryczną właściciela

pojazdu elektrycznego.

**Art. 11.** Budowa i utrzymanie infrastruktury ładowania drogowego transportu

publicznego oraz przedsięwzięcia niezbędne do przyłączania tych punktów do sieci,

polegające w szczególności na modernizacji, rozbudowie albo budowie sieci, są celem

publicznym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce

nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147, z późn. zm.5)).

**Art. 12.** 1. Stanowiska postojowe zlokalizowane przy budynkach użyteczności

publicznej oraz budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, usytuowanych w gminach,

o których mowa w art. 58 ust. 1*,* projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową

pozwalającą wyposażyć je w punkty ładowania o mocy przynajmniej 3,7 kW.

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

wyznaczania mocy przyłączeniowej oraz liczby punktów ładowania dla stanowisk

postojowych zlokalizowanych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w budynkach

mieszkalnych wielorodzinnych, kierując się potrzebą stopniowego zwiększania liczby

punktów ładowania i budowy sieci tych punktów umożliwiającej użytkowanie pojazdów

elektrycznych.

**Art. 13.** 1. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania wyposaża:

1) stację ładowania w oprogramowanie pozwalające na podłączenie i ładowanie każdego

modelu pojazdu elektrycznego;

2) każdy punkt ładowania zainstalowany w stacji ładowania, którą zarządza, w układ

pomiarowo-rozliczeniowy umożliwiający minutowy pomiar zużycia energii elektrycznej

i przekazywanie danych pomiarowych tego układu do układu pomiaroworozliczeniowego

stacji ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego.

2. Stacje ładowania oraz punkty zasilania statków i jednostek żeglugi śródlądowej

energią elektryczną z lądu muszą spełniać wymagania techniczne i eksploatacyjne

5) Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2016 r. poz. 2260 oraz z 2017 r. poz. 624,

820, 1509, 1529 i 1595.

zapewniające ich bezpieczne użytkowanie, w tym bezpieczeństwo pożarowe oraz bezpieczne

funkcjonowanie sieci elektroenergetycznych*.*

**Art. 14.** 1. Stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury

drogowego transportu publicznego, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i

modernizacji podlegają badaniom przeprowadzanym przez Prezesa Urzędu Dozoru

Technicznego.

2. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty. Opłaty

stanowią przychód Urzędu Dozoru Technicznego.

**Art. 15.** 1 Punkty zasilania statków i jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną

z lądu w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają badaniom

przeprowadzanym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty. Opłaty

stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

**Art. 16.** 1. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe wymagania dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i

modernizacji stacji ładowania w zakresie ładowania pojazdów elektrycznych;

2) warunki techniczne dla ogólnodostępnych stacji ładowania w zakresie ładowania

pojazdów elektrycznych i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury

drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym:

a) gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych,

b) warunków technicznych przyłączenia do sieci;

3) tryb i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań stacji

ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego

transportu publicznego;

4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 14 ust. 2.

- biorąc pod uwagę konieczność wspierania rozwoju technologii ładowania, zapewnienie

bezpieczeństwa użytkowników pojazdów elektrycznych i dostępu dla osób

niepełnosprawnych oraz zakres badania przeprowadzanego przez Prezesa Urzędu Dozoru

Technicznego oraz rodzaj przedmiotu badania.

2. Minister właściwy do spraw energii w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1,

może określić:

1) szczegółowe wymagania dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i

modernizacji punktów ładowania w zakresie wymiany akumulatorów służących do

napędu pojazdów elektrycznych;

2) warunki techniczne dla punktów ładowania w zakresie wymiany akumulatorów

służących do napędu pojazdów elektrycznych;

3) tryb i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań

punktów ładowania w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów

elektrycznych;

4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 14 ust. 2

- biorąc pod uwagę konieczność wspierania rozwoju różnych technologii ładowania,

zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników pojazdów elektrycznych i dostępu dla osób

niepełnosprawnych oraz zakres badania przeprowadzanego przez Prezesa Urzędu Dozoru

Technicznego oraz rodzaj przedmiotu badania.

**Art. 17.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej i minister właściwy do spraw

żeglugi śródlądowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw energii, określi,

w drodze rozporządzenia:

1) warunki techniczne punktów zasilania statków i jednostek żeglugi śródlądowej energią

elektryczną z lądu;

2) warunki bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania

statków i jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu;

3) tryb i terminy przeprowadzania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego

badań punktów zasilania statków i jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną z

lądu;

4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 15 ust. 2.

- kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa zasilania statków i jednostek

żeglugi śródlądowej, jednolitości rozwiązań technicznych i bezpieczeństwa działania sieci

dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz biorąc pod uwagę zakres badania

przeprowadzanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz rodzaj

przedmiotu badania.

**Art. 18.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego, który sporządza i uzgadnia z

Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i

przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia

10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, opracowuje program budowy stacji gazu

ziemnego oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci

niezbędnych do przyłączenia tych stacji i uzgadnia go z operatorem systemu przesyłowego

gazowego.

2. Program, o którym mowa w ust. 1, jest opracowywany na okres 5 lat i stanowi część

planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa

gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo

energetyczne.

3. Program, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego

sporządza wyłącznie dla gminy położonej na obszarze jego działania, która spełnia łącznie

następujące kryteria:

1) liczba jej mieszkańców wynosi co najmniej 100 tys.;

2) zostało w niej zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych;

3) na 1000 mieszkańców tej gminy przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.

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

1) liczbę planowanych stacji gazu ziemnego, niemniejszą niż określona w art. 58 ust. 2*;*

2) parametry techniczne oraz lokalizacje stacji gazu ziemnego planowanych do

przyłączenia do sieci;

3) informację o dostępnych zdolnościach technicznych sieci gazowych, do których mają

zostać przyłączone stacje gazu ziemnego;

4) informację o dostępnej w punkcie wyjścia mocy przyłączeniowej.

**Art. 19.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego:

1) buduje stację gazu ziemnego zgodnie z programem, o którym mowa w art. 18, w tym

punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego w liczbie wskazanej w art. 58 ust. 2;

2) dokonuje napraw, remontów i modernizacji stacji gazu ziemnego.

2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego koszty realizacji

obowiązku budowy, napraw, remontów i modernizacji stacji gazu ziemnego, o których mowa

w ust. 1, z wyjątkiem kosztów napraw i remontów wynikających z nieodpowiedniej

eksploatacji prowadzonej przez operatora stacji gazu ziemnego**,** są zaliczane do kosztów

uzasadnionych jego działalności w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo

energetyczne.

**Art. 20.** Operator stacji gazu ziemnego:

1) zapewnia przeprowadzenie badań okresowych stacji gazu ziemnego wykonywanych

przez Urząd Dozoru Technicznego;

2) eksploatuje stację gazu ziemnego zgodnie z umową;

3) pokrywa koszty napraw i remontów wynikających z nieodpowiedniej eksploatacji stacji

gazu ziemnego;

4) prowadzi sprzedaż sprężonego gazu ziemnego (CNG) do tankowania pojazdów.

**Art. 21.** Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłania operatora stacji gazu

ziemnego w drodze przetargu i zawiera z nim umowę na wykonywanie usług tankowania.

Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub

usługi (Dz. U. z 2016 r. poz. 1920) stosuje się odpowiednio.

**Art. 22.** 1. W przypadku braku możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego

zgodnie z art. 21, funkcję operatora stacji gazu ziemnego pełni przedsiębiorstwo energetyczne

wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego

wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b1

ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 23.** Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T zapewnia,

aby w tym porcie był dostępny punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

**Art. 24.** Stacje gazu ziemnego oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego

(LNG) są budowane, eksploatowane, naprawiane i modernizowane w sposób zgodny z

wymaganiami technicznymi i warunkami tankowania pojazdów zapewniając:

1) bezpieczeństwo użytkowników;

2) prawidłowe funkcjonowanie sieci;

3) bezpieczeństwo pożarowe;

4) dostęp dla osób niepełnosprawnych

4) właściwy stan techniczny infrastruktury.

**Art. 25.** 1. Stacje gazu ziemnego w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i

modernizacji podlegają badaniom przeprowadzanym przez Prezesa Urzędu Dozoru

Technicznego.

2. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty. Opłaty

stanowią przychód Urzędu Dozoru Technicznego.

**Art. 26.** 1. Punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w zakresie ich

bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają badaniom przeprowadzanym

Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty. Opłaty

stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

**Art. 27.** 1. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać stacje gazu ziemnego;

2) szczegółowe wymagania dotyczące ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i

modernizacji stacji gazu ziemnego;

3) tryb i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań stacji

gazu ziemnego;

4) wysokość opłat, o których mowa w art. 25 ust. 2;

- kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych

stacji oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez Prezesa Urzędu Dozoru

Technicznego oraz rodzaj przedmiotu badania.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz minister właściwy do spraw

żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać punkty bunkrowania skroplonego gazu

ziemnego (LNG);

2) warunki użytkowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);

3) tryb i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badań stacji

gazu ziemnego;

4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 25 ust. 2.

- kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych

punktów oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez Prezesa Dyrektora

Transportowego Dozoru Technicznego oraz rodzaj przedmiotu badania.

Rozdział 3

**Obowiązki podmiotów publicznych**

**Art. 28.** 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje plan

lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w

jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T, na okres nie krótszy niż 5 lata.

2. Plan*,* o którym mowa w ust. 1, określa liczbę i miejsce położenia ogólnodostępnych

stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego, z uwzględnieniem punktów tankowania

sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego

(LNG) niezbędnych do pokrycia zapotrzebowania na paliwa alternatywne w pojazdach

poruszających się po drogach sieci bazowej TEN-T*.*

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad konsultuje projekt planu, o którym

mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych

i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróżnych, o których

mowa w przepisach wykonawczych określających warunki techniczne dla dróg publicznych

wydanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz.

1332 i 1529).

4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz

podmioty zarządzające miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w ust. 3, przekazują

stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1*,* które zawiera ocenę technicznych

i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów ładowania oraz stacji gazu ziemnego w

lokalizacjach wskazanych w tym planie, w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania projektu,.

5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad publikuje plan, o którym mowa w

ust. 1, wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów dystrybucyjnych

elektroenergetycznych i gazowych, na stronie internetowej obsługującego go urzędu.

**Art. 29.** 1. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T

przygotowuje plan lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz

punktów zasilania statków energią elektryczną z lądu.

2. Plan, o którym mowa w ust. 1, określa liczbę i miejsce położenia punktów

bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania statków energią

elektryczną z lądu.

3. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T konsultuje projekt

planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych

elektroenergetycznych i gazowych.

4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych przekazują

stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1, które zawiera ocenę technicznych i

ekonomicznych warunków przyłączenia punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego

(LNG) oraz punktów zasilania statków energią elektryczną z lądu, w terminie 2 miesięcy od

dnia otrzymania projektu.

5. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T publikuje plan, o

którym mowa w ust. 1, wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów

dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, na swojej stronie internetowej.

**Art. 30.** Naczelne i centralne organy administracji państwowej, z wyłączeniem

Komendanta Głównego Policji, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Szefa Agencji

Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu

Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Centralnego Biura

Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego

Państwowej Straży Pożarnej oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w

zakresie pojazdów wykorzystywanych do realizacji celów statutowych, zapewniają, aby

udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanej w obsługującym je urzędzie lub

instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę gospodarczą

w zakresie transportu, był równy lub większy 50 % liczby użytkowanych pojazdów.

**Art. 31.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów,

których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys., zapewnia, aby udział pojazdów

elektrycznych w użytkowanej w obsługującym ją urzędzie flocie pojazdów był równy lub

większy 30 % liczby użytkowanych pojazdów.

2. Naczelny organ administracji państwowej, centralny organ administracji państwowej i

jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba

mieszkańców nie przekracza 50 tys., wykonuje lub zleca wykonywanie zadania publicznego,

z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego przynajmniej 30 %

floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne

lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.

**Art. 32.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów,

których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys., świadczy lub zleca świadczenie usługi

komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym

transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, z późn. zm.4)) podmiotowi, którego

udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanej na obszarze jednostki samorządu

terytorialnego wynosi co najmniej 30 %.

**Art. 33.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 31, sporządza,

co 36 miesięcy, analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu

usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w

których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje

emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami

gazów cieplarnianych.

2. Analiza obejmuje w szczególności:

1) analizę ekonomiczną,

2) zestawienie kosztów i korzyści środowiskowych,

3) zestawienie potencjalnych zmian stanu środowiska naturalnego związanych z emisją

szkodliwych substancji w przypadku braku wykorzystania autobusów zeroemisyjnych

oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie

silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów lub innych substancji objętych

systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych.

3. Jednostka samorządu terytorialnego uzgadnia analizę, o której mowa w ust. 1,

z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

4. Jednostka samorządu terytorialnego zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w

opracowaniu analizy, o której mowa w ust. 1, na zasadach określonych w dziale III w

rozdziałach 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o

środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach

oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405).

5. Analiza, o której mowa w ust. 2, przekazywana jest ministrowi właściwemu do spraw

energii, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki i ministrowi właściwemu do spraw

środowiska.

6. Jednostka samorządu terytorialnego może nie realizować obowiązku osiągnięcia

poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych, o którym mowa w ust. 1, jeżeli wyniki analizy

wskazują na brak korzyści ekonomicznych, środowiskowych oraz zdrowotnych związanych

ze zwiększeniem wykorzystywania tych autobusów.

**Art. 34.** Podmioty, o których mowa w art. 30-32, do dnia 31 stycznia każdego roku

przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii informacje o liczbie i udziale

procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w

użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego

przekazanie tej informacji.

**Art. 35.** 1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i

środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze zwartej zabudowy

mieszkaniowej z koncentracją budynków użyteczności publicznej można ustanowić strefę

niskoemisyjnego transportu.

2. W strefie niskoemisyjnego transportu ogranicza się dostęp dla pojazdów innych niż:

1) elektryczne, w przypadku, gdy pojazd wykorzystuje do napędu wyłącznie energię

elektryczną;

2) napędzane wodorem;

3) napędzane gazem ziemnym.

3. Od ograniczenia, o którym mowa w ust. 2, są zwolnione:

1) pojazdy:

a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,

Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu

Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura

Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej,

Państwowej Straży Pożarnej, służb ratowniczych oraz specjalistyczne środki

transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego

oraz zespoły transportu sanitarnego,

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

c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych,

jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczypospolita Polska jest stroną, tak

stanowi,

d) komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym

transporcie zbiorowy,

e) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami, posiadaczami lub

użytkownikami są mieszkańcy strefy niskoemisyjnego transportu;

2) autobusy szkolne.

4. Za wjazd do strefy niskoemisyjnego transportu użytkownicy pojazdów

samochodowych innych, niż wskazane w ust. 2 i 3 ponoszą opłaty.

5. Z opłat, o których mowa w ust. 4, zwolnione są także pojazdy samochodowe, o

których mowa w ust. 2 i 3 oraz pojazdy samochodowe wskazane w uchwale rady gminy

ustanawiającej strefę niskoemisyjnego transportu.

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

7. Opłatę, o której mowa w ust. 4, pobiera się za wjazd pojazdów samochodowych z

uwzględnieniem zwolnień, o których mowa w ust. 5 do strefy niskoemisyjnego transportu, w

wyznaczonym miejscu, w określone dni tygodnia, w określonych godzinach

**Art. 36** 1. Strefę niskoemisyjnego transportu ustanawia, w drodze uchwały stanowiącej

akt prawa miejscowego, rada gminy.

2. Obszar strefy niskoemisyjnego transportu oznacza się znakami drogowymi

pionowymi.

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

1) granice obszaru objętego strefą niskoemisyjnego transportu;

2) sposób organizacji, ograniczenia lub zakaz ruchu pojazdów innych niż pojazdy

wskazane w art. 35 ust. 2 i 3;

3) wysokość i sposób pobierania opłaty za wjazd do strefy niskoemisyjnego transportu dla

pojazdów innych niż pojazdy wskazane w art. 35 ust. 2 i 3;

4) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu

strefy, o której mowa w ust. 1.

4. Uchwała, o której mowa w ust. 1, może określać wyłączenia z ograniczenia w

dostępie do strefy niskoemisyjnego transportu dla użytkowników pojazdów, o których mowa

w art. 35 ust. 5.

5. Rada gminy, ustalając strefę niskoemisyjnego transportu:

1) ustala wysokość opłaty, o której mowa w art. 35 ust. 4, z tym że dzienna opłata za

wjazd pojazdu samochodowego do strefy niskoemisyjnego transportu nie może

przekraczać 30 zł;

2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty

dla niektórych pojazdów samochodowych;

3) określa sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 35 ust. 4.

6. Opłatę, o której mowa w art. 35 ust. 4, pobiera zarządca drogi.

Rozdział 4

**Obowiązki informacyjne**

**Art. 37.** 1. Informacja o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu

pojazdu samochodowego jest umieszczana:

1) w instrukcji obsługi tego pojazdu – przez producenta pojazdu samochodowego;

2) na korkach wlewu paliwa lub w pobliżu tych korków – przez producenta pojazdu

samochodowego;

3) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych – przez

właściciela tej placówki.

2. Operator stacji ładowania i operator stacji gazu ziemnego oznaczają odpowiednio

stację ładowania lub stację gazu ziemnego w sposób jednoznacznie wskazujący na

możliwości ładowania pojazdu lub tankowania pojazdu gazem ziemnym.

3. Informacje, o których mowa w ust. 1-2, umieszcza się w widocznym i dostępnym dla

adresata miejscu.

4. 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 budowalne, pojazdy samochodowe mogą

być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi, operator infrastruktury umieszcza na

tej stacji porównanie cen jednostkowych oferowanych na niej paliw.

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

formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu

samochodowego benzyną silnikową, olejem napędowym, paliwem alternatywnym oraz

sposób porównywania cen paliw, biorąc pod uwagę konieczność udzielania użytkownikom

pojazdów kompletnych informacji w zakresie paliw alternatywnych oraz zapewnienia im

przejrzystych danych do porównania cen paliw.

6. Kontrolę wykonania obowiązków informacyjnych, o których mowa w ust. 1-3 i 5,

przeprowadza Inspekcja Handlowa.

**Art. 38.** 1. Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zwana dalej „rejestrem”,

jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów

elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie

z tych pojazdów oraz identyfikacji pojazdów elektrycznych.

2. Rejestr prowadzi Prezes Urzędu Dozoru Technicznego.

3. Rejestr prowadzi się w formie elektronicznej.

4. System teleinformatyczny obsługujący rejestr składa się z:

1) bazy danych rejestru;

2) strony internetowej;

3) elektronicznego formularza zgłoszeniowego;

4) elektronicznej mapy.

5. Baza danych, o której mowa w ust. 4 pkt 1, zawiera informacje o:

1) geograficznym położeniu punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i

punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);

2) geograficznym położeniu ogólnodostępnych punktów ładowania;

3) aktualnych cenach paliw alternatywnych *w* miejscach wskazanych w pkt 1 i pkt 2;

4) dostępności ogólnodostępnych punktów ładowania.

6. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania przekazuje, za pomocą elektronicznego

formularza zgłoszeniowego, informacje, o których mowa w ust. 5:

1) pkt 2 - najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług w zakresie ładowania;

2) pkt 3 i 4 – od dnia rozpoczęcia świadczenia usług w zakresie ładowania, oraz

każdorazowo, w przypadku zmiany ceny lub zmiany stanu dostępności punktu

ładowania.

7. Operator stacji gazu ziemnego przekazuje, za pomocą elektronicznego formularza

zgłoszeniowego, informacje, o których mowa w ust. 5:

1) pkt 1 – najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług w zakresie tankowania paliw

alternatywnych w tych punktach;

2) pkt 3 – od dnia rozpoczęcia świadczenia usług w zakresie tankowania paliw

alternatywnych w tych punktach, oraz każdorazowo, w przypadku zmiany ceny paliw

alternatywnych w punkcie.

8. Elektroniczny formularz zgłoszeniowy zawiera:

1) oznaczenie firmy operatora stacji ładowania lub operatora stacji gazu ziemnego, adres

jego siedziby oraz jego dane teleadresowe;

2) określenie rodzaju infrastruktury obsługiwanej przez operatora;

3) informacje, o których mowa w ust. 5.

9. Jeżeli właściciel pojazdu elektrycznego zgłosi pojazd elektryczny do rejestru, Prezes

Urzędu Dozoru Technicznego wydaje dla tego pojazdu elektroniczną kartę identyfikacyjną,

która służy do przyporządkowania płatności do użytkownika.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wzór

elektronicznego formularza zgłoszeniowego, kierując się koniecznością ujednolicenia formy i

sposobu przekazywania informacji.

11. Minister właściwy do spraw energii w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 10,

może określić sposób rozliczania płatności pomiędzy różnymi dostawcami usług.

12. Dane prezentowane na mapie, o której mowa w ust. 4 pkt 2, aktualizowane są w

zakresie danych, o których mowa:

1) w ust. 5 pkt 3 w ciągu godziny od zaistnienia zmiany oceny;

2) w ust. 5 pkt 4 w czasie rzeczywistym.

Rozdział 5

**Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych**

**Art. 39.** 1. Minister właściwy do spraw energii opracowuje Krajowe ramy polityki

rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, zwane dalej „Krajowymi ramami”.

2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:

1) ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze

transportu;

2) krajowy cel w zakresie liczby ogólnodostępnych punktów ładowania w wybranych

gminach, o których mowa w art. 58 ust. 1, w podziale na punkty ładowania o normalnej

mocy i punkty ładowania o dużej mocy;

3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG),

punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania LNG;

4) działania konieczne, aby zapewnić osiągnięcie krajowych celów, o których mowa w pkt

2 i 3;

5) działania, które mogą wspierać rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w usługach

publicznego transportu zbiorowego;

6) wykaz gmin i sieci transportowych, w których, przy uwzględnieniu potrzeb rynkowych,

mają zostać rozmieszczone ogólnie dostępne punkty tankowania sprężonego gazu

ziemnego (CNG);

7) ocenę potrzeby instalowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)

w portach morskich poza siecią bazową TEN-T;

8) ocenę potrzeby instalowania w portach morskich punktów zasilania statków żeglugi

morskiej energią elektryczną z lądu;

9) ocenę potrzeby instalowania w portach lotniczych urządzeń do zasilania energią

elektryczną samolotów podczas postoju.

3. Minister właściwy do spraw energii może ująć w Krajowych ramach cele i działania

związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych w portach śródlądowych.

4. Rada Ministrów przyjmuje Krajowe ramy w drodze uchwały, na wniosek ministra

właściwego do spraw energii.

5. Krajowe ramy ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej

„Monitor Polski”.

6. Minister właściwy do spraw energii, niezwłocznie po przyjęciu przez Radę

Ministrów, przekazuje Komisji Europejskiej Krajowe ramy.

7. Krajowe ramy aktualizuje się, biorąc pod uwagę ocenę ich funkcjonowania oraz

wyniki monitorowania, ocenę i sprawozdanie, o których mowa w art. 40. Do aktualizacji

Krajowych ram przepisy ust. 2-6 stosuje się odpowiednio.

**Art. 40.** 1. Minister właściwy do spraw energii:

1) monitoruje poziom osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach, w

szczególności na podstawie danych zawartych w rejestrze oraz wyników badań

statystycznych prowadzonych zgodnie z programem badań statystycznych statystyki

publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz.

U. z 2016 r. poz. 1068 oraz z 2017 r. poz. 60);

2) dokonuje, co roku, oceny poziomu osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach

i publikuje ją na stronie internetowej obsługującego go urzędu;

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

realizacji Krajowych ram, które przedstawia do zatwierdzenia Radzie Ministrów w

terminie do dnia 15 października roku następującego po okresie objętym

sprawozdaniem;

4) przekazuje Komisji Europejskiej przyjęte przez Radę Ministrów sprawozdanie, o którym

mowa w pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada trzeciego roku objętego sprawozdaniem.

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

1) omówienie poziomu realizacji celów, o których mowa w art. 39 ust. 2 pkt 2 i 3, oraz

informacje o działaniach podjętych w celu ich realizacji;

2) informacje o zastosowanych bezpośrednich instrumentach wsparcia, w szczególności o

instrumentach podatkowych oraz zachętach niefinansowych do nabywania pojazdów

napędzanych paliwami alternatywnymi lub budowy infrastruktury tych paliw;

3) informacje o polityce stosowanej w zakresie zamówień publicznych w celu wspierania

wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie;

4) ocenę konieczności instalacji punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł

odnawialnych w portach lotniczych należących do sieci bazowej TEN-T;

5) informacje o procedurach i przepisach związanych z ułatwieniem obrotu paliwami

alternatywnymi w transporcie;

6) informacje o rocznej wielkości środków publicznych przeznaczonych na:

a) rozwój infrastruktury paliw alternatywnych,

b) wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami

alternatywnymi,

c) wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i projektów pilotażowych

związanych z paliwami alternatywnymi

- w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje transportu;

7) informacje o przewidywanej liczbie zarejestrowanych na terenie kraju pojazdów

napędzanych paliwami alternatywnymi w latach 2020, 2025 oraz 2030.

Rozdział 6

**Kary pieniężne**

**Art. 41.** 1. Karze pieniężnej podlega ten kto:

1) nie opracowuje programu, o którym mowa w art. 18 ust. 1;

2) nie przestrzega obowiązku zapewnienia dostawcom usługi ładowania dostępu, o którym

mowa w art. 3 ust. 7;

3) uzależnia możliwość ładowania pojazdu w ogólnodostępnym punkcie ładowania od

zawarcia umowy w formie pisemnej;

4) w ogólnodostępnym punkcie ładowania wykorzystuje energię elektryczną w sposób

inny niż wskazany w art. 8;

5) nie przestrzega wymogów technicznych określonych w przepisach wydanych na

podstawie art. 16, a lub art. 27 ust. 1;

6) nie przestrzega wymogów technicznych określonych w przepisach wydanych na

podstawie art. 17, art. 27 ust. 2;

7) nie buduje stacji gazu ziemnego zgodnie z art. 19 ust. 1;

8) nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 23;

9) nie przestrzega obowiązków informacyjnych, o których mowa w art. 37 ust. 1-5;

10) nie przekazuje informacji, o których mowa w art. 38 ust. 5.

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

1) w pkt 1 wynosi od 500 zł do 2000000 zł;

2) w pkt 2 wynosi od 5000 zł do 150000 zł;,

3) w pkt 3 wynosi od 1000 zł do 50000 zł;

4) w pkt 4 wynosi od 5000 zł do 50000 zł;

5) w pkt 5 i 6 wynosi od 1000 zł do 10000 zł;

6) w pkt 7 wynosi od 1000 zł do 2000000 zł;

7) w pkt 8 wynosi 50000 zł do 1000000 zł;

8) w pkt 9 wynosi od 500 zł do 2000 zł;

9) w pkt 10 wynosi od 500 zł do 10000 zł .

3. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 15%

przychodu ukaranego przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku podatkowym.

**Art. 42.** 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 41 ust. 1:

1) pkt 1-4 i 7– wymierza Prezes URE;

3) pkt 9 – wymierza wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej;

4) pkt 8 – wymierza dyrektor urzędu morskiego;

6) pkt 5 i 10 – wymierza Prezes Urzędu Dozoru Technicznego.

7) pkt 6 – wymierza Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Prezes URE wymierza kary, o których mowa w art. 41 ust. 1 pkt 1-4 i 7, w drodze

decyzji, od której przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony

konkurencji i konsumentów.

3. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej wymierza karę, o której mowa w art. 41

ust. 1 pkt 9, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Prezesa Urzędu Ochrony

Konkurencji i Konsumentów.

4. Dyrektor urzędu morskiego wymierza karę, o której mowa w art. 41 ust. 1 pkt 8,

w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw

gospodarki morskiej.

5. Prezes Urzędu Dozoru Technicznego wymierza karę, o której mowa w art. 41 ust. 1

pkt 5 i 10, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do

spraw gospodarki.

6. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wymierza karę, o której mowa w art.

41 ust. 1 pkt 6 w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do

spraw transportu.

**Art. 43.** Należności pieniężne z tytułu kar, o których mowa w art. 42:

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

2) ust. 5 – stanowią przychód Urzędu Dozoru Technicznego;

3) ust. 6 – stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

**Art. 44.** W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do kar pieniężnych stosuje się

odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa

(Dz. U. z 2017 r. poz. 201, z późn. zm.5)).

Rozdział 7

**Przepis karny**

**Art. 45.** Kto nie przestrzega ograniczeń w dostępie do strefy niskoemisyjnej podlega

karze grzywny do 500 złotych.

Rozdział 8

**Zmiany w przepisach obowiązujących**

**Art. 46.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r.

poz. 1440, z późn. zm.6)) wprowadza się następujące zmiany:

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

„12b. 1. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając miejsca

przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe przy stacjach

ładowania dla pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 11 ustawy z

dnia….. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. …):

1) na drogach publicznych;

2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca

1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca

1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

- oznaczając je znakami pozwalającymi odróżnić je od miejsc postojowych dla

pozostałych pojazdów samochodowych.

2. Stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych, w miejscu przeznaczonym

na postój pojazdów, wyznacza się co najmniej w liczbie odpowiadającej liczbie

i lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania, o których mowa w ustawie z dnia…

o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

3. Przed wyznaczeniem stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych, organ

właściwy do zarządzania ruchem na drogach zasięga opinii operatora systemu

dystrybucyjnego elektroenergetycznego, właściwego ze względu na miejsce

przyłączenia stacji ładowania.

4. Organ, o którym mowa w ust. 1, może wyznaczyć miejsca parkingowe

przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym

również w miejscach, gdzie nie występują stacje ładowania, w celu promocji

elektromobilności lub paliw alternatywnych.”;

2) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 w pkt 1 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w

brzmieniu:

„e) pojazdy elektryczne w rozumieniu ustawy z dnia………… o

elektromobilności i paliwach alternatywnych;”,

b) w ust. 3a w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) zeroemisyjne operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego

przewozy o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 pkt 12

ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz.U. 2016 r. poz. 1867) o publicznym

transporcie zbiorowym.”;

3) w art. 13b w ust. 6 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) wyznacza w strefie płatnego parkowania miejsca przeznaczone na postój pojazdów

elektrycznych wyposażone w punkty ładowania, o których mowa w art. 2 pkt 17

ustawy z dnia….o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;

4) w art. 39 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji,

przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia

16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2016 r. poz. 1489, z późn. zm.7))

oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu,

energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury

ładowania drogowego transportu publicznego, oraz urządzeń związanych z ich

eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i

tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.”.

**Art. 47.** W ustawie z dnia z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich

Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2145, z późn. zm.8))

w art. 42 w ust. 2 w pkt 33 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 34 w brzmieniu:

„34) kontroli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie zapewnienia

przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego

(LNG) oraz punktu zasilania statków energią elektryczną z lądu.

**Art. 48.** W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych

(Dz. U. z 2016 r. poz. 2032 z późn. zm.9)) w art. 23 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad

określonych w art. 22a-22o, w części ustalonej od wartości samochodu

przewyższającej równowartość:

a) 30.000 euro w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem

elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia… o elektromobilności i paliwach

alternatywnych (Dz. U. poz……),

b) 20.000 euro w przypadku pozostałych samochodów osobowych

- przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank

Polski z dnia przekazania samochodu do używania.”.

**Art. 49.** W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych

(Dz. U. z 2016 r. poz. 1888 z późn. zm.10)) w art. 16 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad

określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu

przewyższającej równowartość:

a) 30.000 euro w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdami

elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia… o elektromobilności i paliwach

alternatywnych (Dz. U. poz……),

b) 20.000 euro w przypadku pozostałych samochodów osobowych

- przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank

Polski z dnia przekazania samochodu do używania.”.

**Art. 50.** W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz.

1332 i 1529) wprowadza się następujące zmiany:

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

„8a) stacji ładowania w rozumieniu przepisów ustawy z dnia … o elektromobilności i

paliwach alternatywnych (Dz. U. poz…..);”;

2) w art. 29a ust. 1 i ust. 2 otrzymują brzmienie:

„1. Budowa przyłączy, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, oraz stacji

ładowania, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 8a, wymaga sporządzenia planu

sytuacyjnego na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do

państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

2. Do budowy, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy prawa energetycznego,

o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków albo o

elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

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

„1a) budowa, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 8a i pkt 20, z wyłączeniem stacji

ładowania sytuowanych na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, z

zastrzeżeniem art. 29a;”

4) art. 43 ust. 1-1a otrzymują brzmienie:

„1. Obiekty budowlane wymagające pozwolenia na budowę oraz obiekty, o

których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1a, 2b, 8a i 19a-20b, podlegają geodezyjnemu

wyznaczeniu w terenie, a po ich wybudowaniu – geodezyjnej inwentaryzacji

powykonawczej, obejmującej ich położenie na gruncie.

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

podlega:

1) przyłącze, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, jeżeli jego połączenie z siecią

znajduje się na tej samej działce co przyłącze lub na działce do niej przyległej;

2) stacja ładowania, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 8a.”.

**Art. 51.** W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U.

z 2010 r. Nr 33, poz. 179, z późn. zm.11)) w art. 8 w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuje się

średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) opłatę za użytkowanie infrastruktury paliw alternatywnych.”.

**Art. 52.** W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r.

poz. 220, 791, 1089 i 1387) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 3:

a) w pkt 5 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„- z wyłączeniem sprzedaży tych paliw lub energii oraz sprężania gazu w stacji

gazu ziemnego i dostarczania energii elektrycznej w punkcie ładowania

w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych dostawcom

usług ładowania prowadzonej odpowiednio przez operatora stacji gazu ziemnego

lub operatora stacji ładowania”,

b) pkt 6a otrzymuje brzmienie:

„6a) sprzedaż - bezpośrednią sprzedaż paliw lub energii przez podmiot zajmujący

się ich wytwarzaniem lub odsprzedaż tych paliw lub energii przez podmiot

zajmujący się ich obrotem; sprzedaż ta nie obejmuje derywatu

elektroenergetycznego i derywatu gazowego oraz tankowania pojazdów

sprężonym gazem ziemnym na stacjach gazu ziemnego i ładowania energią

elektryczną pojazdów elektrycznych w punktach ładowania;”,

c) po pkt 10j dodaje się pkt 10k-10n w brzmieniu:

„10k) magazyn energii - instalację służącą do przechowywania energii,

przyłączoną do sieci;

10l) stacja gazu ziemnego – stację gazu ziemnego w rozumieniu ustawy z dnia… o

elektromobilności i paliwach alternatywnych;

10m) ogólnodostępna stacja ładowania – ogólnodostępną stację ładowania w

rozumieniu ustawy z dnia… o elektromobilności i paliwach alternatywnych;

10n) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego - infrastrukturę

ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu ustawy z dnia…

o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”,

d) po pkt 11h dodaje się pkt 11i w brzmieniu:

„11i) instalacja zarządzania popytem – instalację odbiorcy końcowego, której

urządzenia umożliwiają zmianę profilu poboru energii elektrycznej na żądanie

operatora systemu dystrybucyjnego, operatora systemu przesyłowego lub

operatora systemu połączonego, na którą może składać się w szczególności

magazyn energii, instalacja wytwórcza niewspółpracująca bezpośrednio z

siecią lub punkt ładowania, o którym mowa w art. 2 pkt 17 ustawy z dnia…..

o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ..);”

e) pkt 13a otrzymuje brzmienie:

„13a) odbiorca końcowy - odbiorcę dokonującego zakupu paliw lub energii na

własny użytek; do własnego użytku nie zalicza się energii elektrycznej

zakupionej w celu jej zużycia na potrzeby wytwarzania, przesyłania lub

dystrybucji energii elektrycznej oraz paliw gazowych zakupionych w celu ich

zużycia na potrzeby przesyłania, dystrybucji, magazynowania paliw

gazowych, skraplania gazu ziemnego lub regazyfikacji skroplonego gazu

ziemnego;”,

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

„58) magazynowanie energii – świadczenie usług przechowywania energii w

magazynie energii.”;

2) w art. 7:

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

„1a. Przepisy ust. 1 stosuje się do infrastruktury ładowania drogowego

transportu publicznego .”,

b) w ust. 8 pkt 3 lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 i 5

w brzmieniu:

„4) za przyłączenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego

oraz ogólnodostępnych stacji ładowania, o których mowa w ustawie z dnia…

o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

a) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym wyższym niż 1

kV i nie wyższym niż 110 kV opłatę ustala się na podstawie jednej

szesnastej rzeczywistych nakładów poniesionych na realizację

przyłączenia,

b) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym nie wyższym niż

1 kV opłatę ustala się w oparciu o stawki opłat zawarte w taryfie,

kalkulowane na podstawie jednej szesnastej średniorocznych nakładów

inwestycyjnych na budowę odcinków sieci służących do przyłączania

tych podmiotów, określonych w planie rozwoju, o którym mowa w art.

16; stawki te mogą być kalkulowane w odniesieniu do wielkości mocy

przyłączeniowej, jednostki długości odcinka sieci służącego do

przyłączenia lub rodzaju tego odcinka;

5) nie pobiera się opłat za przyłączenie do sieci instalacji zarządzania popytem,

która spełnia wymagania określone w instrukcji, o której mowa w art. 9g,

wydanej przez operatora systemu przesyłowego i operatora systemu

dystrybucyjnego do którego instalacja jest przyłączona.”;

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

„9) dostarczanie użytkownikom sieci i operatorom innych systemów

elektroenergetycznych, z którymi system jest połączony, informacji

o warunkach świadczenia usług dystrybucji energii elektrycznej, w tym

korzyściach z tytułu udostępnienia instalacji zarządzania popytem oraz

zarządzaniu siecią, niezbędnych do uzyskania dostępu do sieci dystrybucyjnej

i korzystania z tej sieci;”,

4) w art. 9g w ust. 4 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) wymagań technicznych dla instalacji zarządzania popytem, w tym magazynów

energii;”;

5) po art. 15f dodaje się art. 15g w brzmieniu:

„15g. Minister właściwy do spraw energii jest właściwym organem krajowym

odpowiedzialnym za ułatwianie i koordynowanie procesu wydawania pozwoleń i

decyzji dla projektów infrastruktury energetycznej będących przedmiotem wspólnego

zainteresowania Unii Europejskiej, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu

Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie

wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylającym

decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE)

nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz. Urz. UE L 115 z 25.04.2013, str. 39, z późn. zm.),

działającym w trybie współpracy, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. c tego

rozporządzenia.”;

6) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 5

w brzmieniu:

„5) politykę rozwoju infrastruktury i rynku paliw alternatywnych w transporcie.”;

7) w art. 32 w ust. 1:

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

„2a) wprowadzania energii do sieci z magazynu energii o mocy zainstalowanej

powyżej 1 MW;”,

b) pkt 4 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) ładowania pojazdów elektrycznych w rozumieniu ustawy z dnia…

o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

8) w art. 45:

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

„2a) pokrycie kosztów uzasadnionych działalności gospodarczej przedsiębiorstw

energetycznych w zakresie budowy i przyłączania stacji ładowania i

stanowiących ich zaplecze instalacji magazynowania energii, o których mowa

w ustawie z dnia … o elektromobilności i paliwach alternatywnych,

wykorzystywanych do ładowania pojazdów transportu publicznego wraz z

uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność w

wysokości nie mniejszej niż stopa zwrotu na poziomie 6%;”,

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

„1f. W kosztach działalności przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się

dystrybucją paliw gazowych lub energii elektrycznej uwzględnia się koszty

rozmieszczenia odpowiednio stacji gazu ziemnego lub ogólnodostępnych stacji

ładowania i punktów ładowania wykorzystywanych do ładowania pojazdów

transportu publicznego, o których mowa w ustawie z dnia… o elektromobilności i

paliwach alternatywnych.”,

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

2a. Taryfy dla energii elektrycznej uwzględniają charakterystykę poboru

infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, o których mowa w

ustawie z dnia… o elektromobilności oraz paliwach alternatywnych.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Taryfy dla energii elektrycznej uwzględniają konieczność rozwoju

zbiorowego transportu publicznego wykorzystującego pojazdy elektryczne w

rozumieniu ustawy z dnia …. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”,

e) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Taryfy dla energii elektrycznej i paliw gazowych powinny uwzględniać,

przychody z działalności niezwiązanej z działalnością, o której mowa w art. 44 ust.

1 pkt 1, związane z przychodami odpowiednio ogólnodostępnych stacji ładowania,

lub stacji gazu ziemnego, o których mowa odpowiednio w art. 63 lub w art. 58 ust.

2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

9) po art. 46 dodaje się art. 46a w brzmieniu:

„**Art. 46a.** Minister właściwy do spraw energii, po zasięgnięciu opinii Prezesa URE,

określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady kształtowania i kalkulacji taryf dla

energii elektrycznej oraz szczegółowe zasady rozliczeń w obrocie energią elektryczną

wykorzystywaną do ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w publicznym

transporcie zbiorowym oraz dla punktów ładowania o dużej mocy, biorąc pod uwagę

konieczność zwiększenia liczby pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w publicznym

transporcie zbiorowym oraz rozwoju rynku usług szybkiego ładowania.”.

**Art. 53.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z

2017 r. poz. 128) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po pkt 35a dodaje się punkt 35aa i 35ab w brzmieniu:

„35aa) pojazd elektryczny – pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z

dnia… o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz…), posiadający

na tablicach rejestracyjnych oznaczenie wskazujące rodzaj paliwa wykorzystywany

do jego napędu;

35ab) pojazd autonomiczny – pojazd elektryczny, wyposażony w technologie i systemy

sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez

udziału kierującego;

35ac) pojazd napędzany wodorem – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu

ogniwa paliwowe posiadający na tablicach rejestracyjnych oznaczenie wskazujące

rodzaj paliwa wykorzystywany do jego napędu;”;

2) w art. 16 dodaje się ust. 8-9 w brzmieniu:

– 33 –

„8. Dopuszcza się poruszanie pojazdów elektrycznych, o których mowa w ustawie

z dnia…….. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, po wyznaczonych przez

zarządcę drogi pasach drogowych dla autobusów.

9. Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych po

wyznaczonych pasach drogowych dla autobusów od liczby osób poruszających się tymi

pojazdami.”;

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

„ODDZIAŁ 6

Wykorzystanie dróg na potrzeby badań nad pojazdami autonomicznymi

Art. 65k. 1. Prowadzenie prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów

autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych, w szczególności na

potrzeby zastosowania pojazdów autonomicznych w transporcie zbiorowym i realizacji

innych zadań publicznych, jest możliwe pod warunkiem spełnienia wymagań

bezpieczeństwa i uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie takich badań.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje, w drodze decyzji, organ

zarządzający ruchem na drodze, na której planuje się przeprowadzenie prac

badawczych, na pisemny wniosek podmiotu zamierzającego prowadzić te prace.

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

1) imię, nazwisko lub firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedzibę

organizatora badań;

2) informację o miejscu i dacie rozpoczęcia oraz zakończenia prac badawczych;

3) planowany przebieg trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny;

4) wykaz osób reprezentujących organizatora w sprawach zabezpieczenia trasy

pojazdu samosterującego;

5) podpis organizatora lub jego przedstawiciela.

4. Do wniosku należy dołączyć:

1) dokument potwierdzający zawarcie warunkowej umowy obowiązkowego

ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatora prac badawczych, której

treść wchodzi w życie w przypadku uzyskania pozwolenia na prowadzenie prac

badawczych, oraz dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;

2) dopuszczenie jednostkowe pojazdu testowanego, o którym mowa w rozdziale 1b.

5. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydaje zezwolenie po zasięgnięciu opinii

właściwego ze względu na miejsce prowadzenia prac badawczych komendanta

wojewódzkiego Policji.

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

1) organizator nie podał we wniosku informacji określonych w art. 65k ust. 3;

2) organizator nie dołączył do wniosku dokumentów wskazanych w art. 65k ust. 4;

3) pomimo spełnienia wymogów określonych w art. 65k ust. 3 i 4 istnieje

niebezpieczeństwo, że prowadzenie prac badawczych będzie stanowić zagrożenie

dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości.

2. Organ wydający zezwolenie może zawiesić lub odwołać zezwolenie jeżeli:

1) organizator podał we wniosku o którym mowa w art. 65k ust. 2 nieprawdziwe

informacje;

2) prace badawcze prowadzone są niezgodnie z informacjami podanymi we

wniosku, o którym mowa w art. 65k ust. 2;

3) istnieje niebezpieczeństwo, że dalsze prowadzenie prac badawczych będzie

stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości.

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

1) umożliwić Policji wykonywanie czynności niezbędnych do zapewnienia

bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia

w trakcie prowadzenia prac badawczych;

2) zapewnić, aby w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe

autonomicznym znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania

pojazdem;

3) przekazywać do wiadomości publicznej informacje o planowanych pracach

badawczych i przebiegu trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny;

4) w uzgodnieniu z zarządcą drogi przygotować znaki lub tablice ostrzegawcze i

informacyjne, które w sposób jednoznaczny poinformują uczestników ruchu o

przeprowadzanych testach.

2. Zarządca drogi obowiązany jest oznaczyć trasę, po której będzie poruszał się

pojazd autonomiczny za pomocą znaków lub tablic ostrzegawczych i informacyjnych, o

których mowa w ust. 1 pkt 4.

Art. 65n. Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia zasady i postępowanie

w przypadku powstania szkody w wyniku testowania i prowadzenia pojazdu

autonomicznego, minimalne warunki ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej

organizatora prac badawczych, mając na uwadze konieczność zapewnienia

bezpieczeństwa osób i mienia na obszarze prowadzenia prac badawczych związanych z

testowaniem pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych.”;

4) w art. 70zn w ust. 2 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w

brzmieniu:

„3) autonomiczny będący przedmiotem prac badawczych, o których mowa w art.

65k.”;

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

brzmieniu:

„d) ograniczenia ruchu w strefie niskoemisyjnego transportu, określonej w uchwale

rady gminy, wydanej na podstawie art. 36 ust. 1 ustawy z dnia \_\_\_\_\_\_ o

elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.

**Art. 54.** W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2015 r.

poz. 1125 oraz z 2016 r. poz. 1165, 1228 i 2255) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 37 w pkt 19 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

„20) kontrola spełniania wymogów, o których mowa w art. 13 ust. 2 w zakresie stacji

ładowania i art. 27 ustawy z dnia… o elektromobilności i paliwach alternatywnych

(Dz. U. poz. ).”;

2) w art. 44 ust. 1 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w

brzmieniu:

„9) kontrola spełniania wymogów, o których mowa w art. 13 ust. 2 ustawy z dnia… o

elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ) w zakresie punktów

zasilania statków i jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu).”.

**Art. 55.** W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu

terytorialnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 198, 1609 i 1985) w art. 42:

1) w ust. 2 po pkt 5b dodaje się pkt 5c w brzmieniu:

„5c) związanych z budową infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego

oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych do

wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego, o których

mowa w ustawie z dnia… o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U.

poz. );”;

2) dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

„11. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem

właściwym do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i

tryb udzielania dotacji z budżetu państwa na zadania, o których mowa w ust. 2 pkt 5c,

uwzględniając konieczność efektywnego wykorzystania oraz rozliczenia przez jednostki

samorządu terytorialnego otrzymanych w formie dotacji środków budżetowych oraz

zabezpieczenia przez te jednostki udziału własnych środków w planowanych

inwestycjach.”.

**Art. 56**. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r.

poz. 43 i 60) po art. 109 dodaje się art. 109a w brzmieniu:

„Art. 109a. 1. Zwalnia się od akcyzy samochód osobowy stanowiący pojazd

elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia...o elektromobilności i paliwach

alternatywnych (Dz.U. poz....).

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 właściwy naczelnik urzędu skarbowego

wydaje na wniosek zainteresowanego podmiotu zaświadczenie stwierdzające zwolnienie

od akcyzy pod warunkiem, że podmiot ten przedstawi dokumentację potwierdzającą iż

pojazd, którego dotyczy zwolnienie jest pojazdem elektrycznym.”.

**Art. 57.** W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.

U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 1:

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

„9a) pojazd elektryczny – pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z

dnia…….o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz…);”,

b) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) publiczny transport zbiorowy - powszechnie dostępny regularny przewóz osób

wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej,

liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej oraz najem pojazdów

elektrycznych na podstawie umowy o carshare;”,

c) po pkt 14 dodaje się pkt 14a w brzmieniu:

„14a) stacja ładowania – stacja ładowania, o której mowa w art. 2 pkt 27 ustawy z

dnia….. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”,

d) pkt 19 otrzymuje brzmienie:

– 37 –

„19) transport inny szynowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się

po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub

przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie bądź na

poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport kolejowy i

transport linowo- terenowy;”,

e) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22) transport linowo-terenowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym

się po szynach lub szynie za pomocą liny napędowej;”

f) po pkt 23 dodaje się pkt 23a w brzmieniu:

„23a) umowa carshare – umowa, na podstawie której konsument, odpłatnie, nabywa

prawo do korzystania, przez określoną liczbę minut, z pojazdu

samochodowego, zawartą na okres niedłuższy niż 1 dzień;”;

2) w art. 12:

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

„8) linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów

elektrycznych bądź pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany

termin rozpoczęcia ich użytkowania.”,

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

„1a. Jeżeli plan transportowy przewiduje wykorzystanie pojazdów

elektrycznych bądź pojazdów napędzanych gazem ziemnym, określa także:

1) geograficzne położenie stacji gazu ziemnego;

2) geograficzne położenie stacji ładowania;

3) miejsce przyłączenia do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej lub sieci

dystrybucyjnej gazowej oraz instalacji zarządzania popytem, o których mowa

w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r.

poz. 220, z późn. zm.12)).”,

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

„2a. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić również

wyniki analizy, o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy z dnia ….. o

elektromobilności i paliwach alternatywnych;

2b. Jeżeli wyniki analizy, o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy z dnia … o

elektromobilności i paliwach alternatywnych wskazują na zasadność wykorzystania

w publicznym transporcie zbiorowym pojazdów elektrycznych, projekt planu

transportowego, w zakresie wykorzystania tych pojazdów, podlega konsultacjom z

operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, o którym mowa w

ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne oraz właścicielami innych

sieci zasilania, do których przyłączone mają być punkty ładowania bądź punkty

tankowania gazu ziemnego.

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

1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego zobowiązany jest

określić wstępną ocenę technicznych i ekonomicznych warunków

przyłączenia w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako

lokalizacje infrastruktury ładowania wykorzystywanej do ładowania

pojazdów elektrycznych używanych w publicznym transporcie zbiorowym

oraz możliwości świadczenia usług zarządzania popytem w ramach

infrastruktury ładowania, w tym z wykorzystaniem magazynów energii;

2) operator systemu dystrybucyjnego gazowego zobowiązany jest określić

wstępną ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia w

miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako lokalizacje

instalacji służących do zaopatrywania pojazdów publicznego transportu

zbiorowego w sprężony gaz ziemny (CNG) lub w skroplony gaz ziemny

(LNG).”.

Rozdział 9

**Przepisy epizodyczne**

**Art. 58.** 1. Minimalna liczba ogólnodostępnych punktów ładowania zlokalizowanych w

gminach do roku 2020 wynosi:

1) 1000 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 milion, w których zostało

zarejestrowanych co najmniej 600 tys. pojazdów samochodowych i na 1000

mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych;

2) 210 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 300 tys., w których zostało

zarejestrowanych co najmniej 200 tys. pojazdów samochodowych, i na 1000

mieszkańców przypada co najmniej 500 pojazdów samochodowych;

3) 100 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 150 tys., w których zostało

zarejestrowanych co najmniej 95 tys. pojazdów samochodowych i na 1000

mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych;

4) 60 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 tys., w których zostało

zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych i na 1000

mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.

2. Minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)

zlokalizowanych w gminach do roku 2020 wynosi co najmniej:

1) 6 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 mln, w których zostało

zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych i na 1000

mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych;

2) 2 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 tys., w których zostało

zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych i na 1000

mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.

3. W liczbie ogólnodostępnych punktów ładowania, o której mowa w ust. 1, i do liczby

punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) uwzględnia się odpowiednio

ogólnodostępne punkty ładowania i punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)

zlokalizowane wzdłuż sieci bazowej TEN-T.

**Art. 59.** 1. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, na podstawie informacji

zgromadzonych w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych oraz informacji w

posiadaniu właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej, sporządza raport

dotyczący ogólnodostępnych punktów ładowania na obszarze gminy, w terminie do dnia

15 stycznia 2020 r.

2. Raport zawiera informację o:

1) liczbie i lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania o normalnej mocy wraz z

uwzględnieniem mocy punktów ładowania zainstalowanych na tych stacjach ładowania;

2) liczbie i lokalizacji planowanych ogólnodostępnych stacji ładowania o dużej mocy

3) liczbie punktów ładowania brakującej do osiągnięcia celów liczbowych z Krajowych

Ram.

**Art. 60.** 1. W przypadku, w którym z raportu, o którym mowa w art. 59, wynika, że nie

osiągnięta została minimalna liczba punktów ładowania wskazana w art. 58 ust. 1, wójt,

burmistrz albo prezydent miasta dla gminy:

1) której liczba mieszkańców wynosi co najmniej 100 tys.,

2) w której zostało zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych,

3) w której co najmniej 400 pojazdów samochodowych przypada na 1000 mieszkańców,

- przygotowuje plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania.

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

1) liczbę i lokalizację planowanych ogólnodostępnych stacji ładowania o normalnej mocy

wraz z liczbą zainstalowanych punktów ładowania, z uwzględnieniem mocy każdego z

tych punktów;

2) liczbę i lokalizację planowanych ogólnodostępnych stacji ładowania o dużej mocy;

3) proponowany harmonogram realizacji budowy ogólnodostępnych stacji ładowania.

3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta projekt planu, o którym mowa w ust. 1,

konsultuje z mieszkańcami gminy, zamieszczając projekt ten na swojej stronie internetowej i

wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 21 dni.

4. Projekt planu wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje operatorom systemów

dystrybucyjnych elektroenergetycznych, na obszarze których planowane jest rozmieszczenie

ogólnodostępnych stacji ładowania w celu uzgodnienia oraz opracowania programu

przyłączania do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnych stacji

ładowania przewidzianych w projekcie planu, wyznaczając termin na jego uzgodnienie.

Termin ten nie może być krótszy niż 30 dni.

5. Program przyłączania, o którym mowa w ust. 4, powinien określać techniczne i

ekonomiczne warunki przyłączenia stacji ładowania wskazanych w projekcie planu, o którym

mowa w ust. 3 wraz z przewidywanymi terminami przyłączenia.

6. Operatorzy uzgadniają projekt planu, biorąc pod uwagę istniejące oraz przewidywane

w planie rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na

energię, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy – Prawo energetyczne, moce przyłączeniowe,

które mają powstać w okresie obowiązywania planu, o którym mowa w ust. 1.

7. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego informuje o uzgodnieniu

planu wójta, burmistrza albo prezydenta miasta oraz przekazuje opracowany program

przyłączania, o którym mowa w ust. 4.

8. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta projekt planu przekazuje radzie gminy w celu

jego przyjęcia w drodze uchwały, niezwłocznie po jego uzgodnienia przez ostatniego

operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

9. Rada gminy zatwierdza plan, w drodze uchwały, w terminie nie dłuższym niż

2 miesiące od dnia jego przekazania przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta.

10. Plan nie jest aktem prawa miejscowego.

11. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje zatwierdzony plan operatorowi

systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

12. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta umieszcza zatwierdzony plan na stronie

internetowej obsługującego go urzędu.

**Art. 61.** 1. Zadanie dotyczące sporządzenia planu budowy ogólnodostępnych stacji

ładowania, o którym mowa w art. 60 ust. 3, jest wykonywane jako zadanie zlecone z zakresu

administracji rządowej.

**Art. 62.** 1. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta informuje Prezesa URE o przyjęciu

planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania oraz składa wniosek o wskazanie

przedsiębiorstwa energetycznego, które pełni funkcję operatora stacji ładowania, które

zostaną wybudowane w trybie, o którym mowa w ust. 1.

2. Prezes URE wyznacza do pełnienia funkcji operatora stacji ładowania

przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu

energią elektryczną, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do co najmniej 40 %

odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie

danej gminy, w drodze decyzji administracyjnej.

3. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, najpóźniej po upływie 1

roku od dnia objęcia funkcji przez przedsiębiorstwo energetyczne wskazane przez Prezesa

URE przeprowadza procedurę w celu wyłonienia operatora stacji ładowania. Przepisy ustawy

z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U.

poz. 1920) stosuje się odpowiednio.

**Art. 63.** 1. W przypadku, gdy do dnia do 31 grudnia 2019 r. nie zostanie osiągnięta

minimalna liczba ogólnodostępnych punktów ładowania określona w art. 58 operator systemu

dystrybucyjnego elektroenergetycznego buduje stacje ładowania w lokalizacjach wskazanych

w planach, o których mowa w art. 58.

2. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego rozmieszcza na obszarze

gminy punkty ładowania w liczbie stanowiącej różnicę pomiędzy określoną dla gminy w

art. 58 ust. 1 liczbą punktów ładowania i liczbą punktów ładowania funkcjonujących w danej

gminie.

3. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty

realizacji obowiązku budowy ogólnodostępnych stacji ładowania są zaliczane do kosztów

uzasadnionych działalności w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. –

Prawo energetyczne.

**Art. 64.** Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie

służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego,

który pełni funkcję operatora stacji ładowania zgodnie z art. 62 ust. 2.

**Art. 65.** Budowa punktów ładowania wskazanych w planie, o którym mowa w art. 60

ust. 6, oraz przedsięwzięcia niezbędne do przyłączania tych punktów do sieci,

w szczególności modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci, stanowią cel publiczny

w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami

(Dz. U. z 2016 r. poz. 2147 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 624).

**Art. 66.** 1. Naczelny lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w

art. 30, obowiązany jest zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie

użytkowanych pojazdów wynosił:

1) 10% - od 1 stycznia 2020 r.;

2) 20% - od 1 stycznia 2023 r.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 31 ust. 1, obowiązana jest

zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od 1

stycznia 2020 r., wynosił 10 %.

3. Naczelny organ administracji państwowej, centralny organ administracji państwowej,

i jednostka samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 31 ust. 2, od 1 stycznia 2020 r.,

wykonuje lub zleca wykonywanie zadania publicznego podmiotowi, którego udział pojazdów

elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi

10%.

4. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 32 ust. 1, zapewnia udział

autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów:

1) 5% - od 1 stycznia 2021 r.;

2) 10% - od 1 stycznia 2023 r.;

3) 20% - od 1 stycznia 2025 r.

Rozdział 10

**Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe**

**Art. 67.** Tworzy się Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

**Art. 68.** Minister właściwy do spraw energii po raz pierwszy przekaże Komisji

Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 40 ust. 1 pkt 3, w terminie do dnia 18

listopada 2019 r.

**Art. 69.** Jednostka samorządu terytorialnego po raz pierwszy sporządza analizę, o której

mowa w art. 33 ust. 1, w terminie do dnia 31 grudnia 2018 r.

**Art. 70.** Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych przyjęte

uchwałą Rady Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. stanowią Krajowe ramy polityki rozwoju

infrastruktury paliw alternatywnych, o których mowa w art. 39.

**Art. 71.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1

lit. a ustawy zmienianej w art. 53, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów

wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy zmienianej w art. 53, jednak nie

dłużej niż 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 72.** Eksploatujący stacje ładowania wchodzące w skład infrastruktury ładowania

pojazdów drogowego transportu publicznego, punkty zasilania statków energią elektryczną z

lądu oraz stacje gazu ziemnego i bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w dniu

wejścia w życie niniejszej ustawy, w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązani złożyć

odpowiednio do Urzędu Dozoru Technicznego lub Transportowego Dozoru Technicznego

wniosek o decyzję zezwalającą na eksploatację, nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia

wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 16, art. 19 i art. 29.

**Art. 73.** Przepis art. 12 stosuje się do budynków, których projektowanie nie zostało

zakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 74.** Umowy zawarte przez naczelny i centralny organ administracji państwowej z

podmiotem zapewniającym obsługę gospodarczą w zakresie transportu oraz zawarte przez

jednostki samorządu terytorialnego na wykonanie zadania publicznego, z wyłączeniem

publicznego transportu zbiorowego, jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów

elektrycznych na poziomie określonym odpowiednio w art. 67 ust. 1 lub 3, wygasają z dniem

31 grudnia 2019 r.

**Art. 75.** 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na

wykonywanie zadań naczelny i centralnych organów administracji państwowej oraz

jednostek samorządu terytorialnego wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:

1) 2018 r. – 25 mln zł;

2) 2019 r. – 91 mln zł;

3) 2020 r. – 214 mln zł;

4) 2021 r. – 462 mln zł;

5) 2022 r. – 904 mln zł;

6) 2023 r. – 1 338 mln zł;

7) 2024 r. – 1916 mln zł;

8) 2025 r. – 2 363 mln zł.

2. Maksymalny limit wydatków jednostek samorządu terytorialnego i ich jednostki

organizacyjnych przeznaczonych na wykonywanie zadań wynikających z niniejszej ustawy

wynosi w roku:

1) 2018 r. – 53 mln zł;

2) 2019 r. – 54 mln zł;

3) 2020 r. – 63 mln zł;

4) 2021 r. – 273 mln zł;

5) 2022 r. – 26 mln zł;

6) 2023 r. – 375 mln zł;

7) 2024 r. – 7 mln zł;

8) 2025 r. – 739 mln zł.

**Art. 76.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 23, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;

2) art. 30 i 31, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;

3) art. 32 ust. 1, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;

4) art. 37 ust. 1, które wchodzą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie

ustawy;

5) art. 38 ust. 1-7 oraz art. 57, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.;

6) art. 48-49 i art. 56, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.