

Opracowano na  
podstawie: t.j.  
Dz. U. z 2021 r.  
poz. 110, 1093,  
2269.

## Dz. U. 2018 poz. 317

### U S T A W A

z dnia 11 stycznia 2018 r.

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

#### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

**Art. 1.** Ustawa określa:

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

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

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1), 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).

- 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.<sup>2)</sup>) 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);
- 2) bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) – napełnianie zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek lub do napędu urządzeń znajdujących się na tych jednostkach;
- 3) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania 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;
- 4) jednostka pływająca – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863) oraz statek morski w rozumieniu art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175);
- 5) ładowanie – pobór energii elektrycznej przez:
  - a) pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny,
  - b) niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym  
– na potrzeby napędu tego pojazdu;
- 6) ogólnodostępna stacja ładowania – stację ładowania dostępną na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego posiadacza pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego;

---

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 463, 694, 720, 1641, 1997, 2165 i 2269.

- 7) operator ogólnodostępnej stacji ładowania – podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 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;
- 8) operator stacji gazu ziemnego – podmiot świadczący usługę tankowania gazu ziemnego w postaci sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu;
- 8a) operator stacji wodoru – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie stacją wodoru, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, naprawę i modernizację tej stacji oraz mogący świadczyć usługę tankowania wodoru;
- 9) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego – operatora systemu dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 833, 843, 1086, 1378 i 1565), zajmującego się dystrybucją energii elektrycznej;
- 10) operator systemu dystrybucyjnego gazowego – operatora systemu dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zajmującego się dystrybucją paliw gazowych;
- 11) paliwa alternatywne – 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);

- 12) pojazd elektryczny – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- 13) pojazd hybrydowy – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- 14) pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, 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;
- 16) punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – urządzenie lub zespół urządzeń służących do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, ze zbiorników magazynowych lub zbiorników transportowych spełniających wymogi odpowiednio umów i regulaminu wymienionych w art. 2 pkt 1–3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 154 i 875) lub kodeksu IMDG, o którym mowa w art. 7 tej ustawy, lub z innych jednostek, przyłączy lub urządzeń pływających do tego przystosowanych;

- 17) punkt ładowania – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu;
- 18) punkt ładowania o normalnej mocy – punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW zainstalowanych w miejscach innych niż ogólnodostępne stacje ładowania, w szczególności w budynkach mieszkalnych;
- 19) punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW;
- 20) punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- 21) punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- 21a) punkt tankowania wodoru – urządzenie służące do zaopatrywania w wodór pojazdów napędzanych wodorem, w celu napędu silników tych pojazdów;
- 22) punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu – zespół urządzeń służących do zasilania energią elektryczną jednostek pływających w czasie postoju w porcie, gdy silniki pomocnicze tych jednostek są wyłączone;
- 23) sieć bazowa TEN-T – bazową transeuropejską sieć transportową, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 24) skroplony gaz ziemny (LNG) – skroplony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2019 r. poz. 660 i 1527 oraz z 2020 r. poz. 284);
- 25) sprężony gaz ziemny (CNG) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;

---

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

- 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;
- 27a) stacja wodoru – zespół urządzeń, w tym punkt tankowania wodoru wraz z niezbędną infrastrukturą pomocniczą oraz zbiornikami magazynowymi, służący do tankowania wodoru;
- 28) tankowanie gazu ziemnego – napełnianie zbiorników pojazdów samochodowych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, służącym do napędu tych pojazdów;
- 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.

## Rozdział 2

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

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

- 1) zapewnia, aby:

- a) w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania,
  - b) ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania techniczne, o których mowa w art. 13 oraz przepisach wydanych na podstawie art. 17;
- 2) zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania;
  - 3) zapewnia bezpieczną eksploatację ogólnodostępnej stacji ładowania;
  - 4) wyposaża:
    - a) ogólnodostępną stację ładowania w oprogramowanie pozwalające na:
      - podłączenie i ładowanie pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego,
      - przekazywanie danych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zwanej dalej „rejestrem”, o dostępności punktu ładowania i cenie za usługę ładowania,
    - b) każdy punkt ładowania zainstalowany w ogólnodostępnej stacji ładowania, którą zarządza, w system pomiarowy umożliwiający pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego systemu do systemu zarządzania stacją ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego;
  - 5) zawiera umowę o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz świadczenia usług ładowania – jeżeli stacja ładowania jest przyłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
  - 6) przekazuje dostawcy usługi ładowania dane niezbędne do dokonania rozliczenia świadczonej usługi ładowania;
  - 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;
  - 8) rozlicza straty energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji ładowania;

- 9) udostępnia w ogólnodostępnej stacji ładowania informacje dotyczące zasad korzystania z tej stacji oraz instrukcję jej obsługi;
- 10) zapewnia dostawcom usług ładowania dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania, na podstawie umowy zawartej na zasadach rynkowych;
- 11) uzgadnia z organem zarządzającym ruchem na drogach liczbę możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania w przypadkach, o których mowa w art. 12b ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087).

2. Dostawca usługi ładowania:

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

**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.

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

**Art. 5.** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z niespełnieniem przez ogólnodostępną stację ładowania wymagań technicznych, określonych w art. 13 oraz w przepisach

wydanych na podstawie art. 17, lub w wyniku niezrealizowania obowiązków, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 3 i 9, na zasadach określonych w art. 435 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740).

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

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

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

- 1) ładowania;
- 2) ładowania lub wymiany akumulatora służącego do napędu pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego, autobusu zeroemisyjnego lub pojazdu silnikowego, w rozumieniu art. 2 pkt 32 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, niebędącego pojazdem elektrycznym;
- 3) zapewnienia funkcjonowania tej stacji.

**Art. 9.** (uchylony)

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

2. Jeżeli w pojeździe elektrycznym lub pojeździe hybrydowym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy, który umożliwia komunikację z układem pomiarowo-rozliczeniowym służącym do pomiaru energii elektrycznej pobranej przez użytkownika pojazdu w budynku mieszkalnym jednorodzinny albo lokalu mieszkalnym znajdującym się w budynku mieszkalnym wielorodzinnym, do którego posiada on tytuł prawny, sprzedawca energii elektrycznej uwzględnia pobraną podczas

ładowania energią elektryczną w fakturze za energią elektryczną użytkownika tego pojazdu.

**Art. 11.** Budowa i utrzymanie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz przedsięwzięcia niezbędne do przyłączania do sieci punktów ładowania stanowiących element tej infrastruktury, polegające w szczególności na modernizacji, rozbudowie albo budowie sieci, są celem publicznym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990).

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

2. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania minimalnej mocy przyłączeniowej, o której mowa w ust. 1, kierując się koniecznością zapewnienia w budynkach, o których mowa w ust. 1, mocy przyłączeniowej pozwalającej instalować punkty ładowania oraz koniecznością stopniowego zwiększania liczby punktów ładowania i biorąc pod uwagę potrzebę zaspokojenia bieżącego zapotrzebowania na energię elektryczną wynikającego z używania tych budynków.

**Art. 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.<sup>4)</sup>), 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.

---

<sup>4)</sup> 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.

## 6. Koszty sporządzenia ekspertyzy ponosi wnioskodawca.

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

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

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

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

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

3. Wydanie opinii, o której mowa w ust. 1, podlega opłacie, która stanowi przychód UDT.

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

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

- 1) przed oddaniem do eksploatacji stacji ładowania lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego;

2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji 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.

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

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

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

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

- 1) szczegółowe wymagania techniczne, inne niż w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów:
  - a) dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania,

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

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

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

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

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu,

każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu oraz każdorazowo w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją przekazanych zgodnie z ust. 3a.

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

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

4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”, wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu wymagań technicznych określonych w art. 13 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 19. W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu przepis ust. 2 stosuje się.

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

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

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

3. Wydanie opinii, o której mowa w ust. 1, podlega opłacie, która stanowi przychód TDT.

**Art. 19.** Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne, jakie muszą spełniać punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów,
  - 2) rodzaje badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
  - 3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 18 ust. 5 i art. 18a ust. 3
- kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa zasilania jednostek pływających, jednolitości rozwiązań technicznych i bezpieczeństwa działania sieci, dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez TDT oraz rodzaj przedmiotu badania.

**Art. 20.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego, o którym mowa w art. 9d ust. 1d ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, z wyłączeniem przedsiębiorstw, o których mowa w art. 9d ust. 7 pkt 3 i 4 tej ustawy, opracowuje program budowy stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do przyłączenia tych stacji.

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

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

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

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

- 1) liczbę planowanych stacji gazu ziemnego;
- 2) parametry techniczne oraz lokalizacje stacji gazu ziemnego planowanych do przyłączenia do sieci;
- 3) informację o dostępnych zdolnościach technicznych sieci gazowych, do których mają zostać przyłączone stacje gazu ziemnego;

- 4) informację o mocy przyłączeniowej dostępnej w punkcie wyjścia.

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

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

2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego koszty budowy, napraw i modernizacji stacji gazu ziemnego, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem kosztów, o których mowa w art. 23 pkt 4, są zaliczane do jego kosztów uzasadnionych w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 22.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłania operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu i zawiera z nim umowę na świadczenie usług tankowania i prowadzenie stacji gazu ziemnego. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2019 r. poz. 1528, 1655 i 2020) stosuje się odpowiednio.

2. W przypadku braku możliwości wyłonienia operatora stacji gazu ziemnego zgodnie z ust. 1, funkcję operatora stacji gazu ziemnego pełni przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b<sup>1</sup> ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

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

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

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

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

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

**Art. 26. 1.** Przed przystąpieniem do budowy stacji gazu ziemnego operator systemu dystrybucyjnego gazowego może wystąpić z wnioskiem do UDT, 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.

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.

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

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

- 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.

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.

4. Dyrektor TDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez ten punkt

wymagań technicznych określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2.

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

**Art. 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 przejścia koordynacji przez wyspecjalizowane służby.

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

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

3. Wydanie opinii, o której mowa w ust. 1, podlega opłacie, która stanowi dochód TDT.

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

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego,

- 2) rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez UDT albo TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
- 3) wysokość opłat, o których mowa w art. 26 ust. 3 i art. 27 ust. 5  
– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych stacji, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez UDT albo TDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.

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

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG),
- 2) rodzaje badań technicznych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
- 2a) zakres szkoleń, o których mowa w art. 28d ust. 1,
- 3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 28 ust. 5 i w art. 28a ust. 3  
– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych punktów, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez TDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.

**Art. 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

plywających energią elektryczną z ładu 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 plywających energią elektryczną z ładu 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, bocznic 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, bocznic 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.

**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.

### Rozdział 3

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

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

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

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami

obsługi podróźnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

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

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

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

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

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

3. (uchylony)

4. (uchylony)

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

**Art. 34.** [1. *Naczelne i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym je urządzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób wynosił co najmniej 50% liczby użytkowanych pojazdów.*]

**<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 urządzie 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.>**

Nowe brzmienie ust. 1 w art. 34 wejdzie w życie z dn. 1.01.2025 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269).

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:

- 1) ministra właściwego do spraw zagranicznych w zakresie pojazdów wykorzystywanych w placówkach zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. o służbie zagranicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1854);
- 2) Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Komendanta Głównego Policji, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Straży Granicznej i Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;
- 3) Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie pojazdów używanych do celów specjalnych w rozumieniu art. 2 pkt 37 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 4) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie pojazdów innych niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób;
- 5) Służby Ochrony Państwa;
- <6) Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w zakresie pojazdów innych niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób;**

Dodane pkt 6 i 7 w ust. 2 w art. 34 wejdą w życie z dn. 1.01.2025 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269).

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

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

**<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 urządzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu tej ustawy.>**

Nowe brzmienie ust. 1 w art. 35 wejdzie w życie z dn. 1.01.2025 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269).

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

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

*[2) zleca wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej 30% floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.]*

**<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>**

Nowe brzmienie pkt 2 i dodany pkt 3 w ust. 2 w art. 35 wejdzie w życie z dn. 1.01.2025 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269).

**<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.>**

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

**<3. Przepisów ust. 2 pkt 2 i 3 nie stosuje się do zlecenia i powierzenia wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.>**

**<4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się również do wykonywania, zlecenia lub powierzenia zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zmiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołoledzi i usuwaniu śniegu.>**

*Art. 36. [1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.]*

**<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**

Nowe brzmienie ust. 3 i dodany ust. 4 w art. 35 wejdą w życie z dn. 1.01.2025 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269).

Nowe brzmienie ust. 1 w art. 36 wejdzie w życie z dn. 1.01.2028 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269).

**lub autobusów napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynoszący co najmniej 30%.>**

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

**Art. 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.

**Art. 37. 1.** Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, sporządza, co 36 miesięcy, analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.

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.

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

- 1) analizę finansowo-ekonomiczną;
- 2) oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi;

3) analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu analizy, o której mowa w ust. 1, na zasadach określonych w dziale III w rozdziałach 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283, 284, 322, 471 i 1378).

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

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

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.

**Art. 38.** Podmioty, o których mowa w art. 34–36, do dnia 31 stycznia każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

**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.

## Rozdział 4

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

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

- 1) w instrukcji obsługi tego pojazdu – przez producenta pojazdu samochodowego;
- 2) na korkach wlewu paliwa lub gniazdach pojazdowych lub w pobliżu tych korków lub tych gniazd – przez producenta pojazdu samochodowego;

3) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych – przez przedsiębiorcę wykonującego działalność gospodarczą w tym zakresie.

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

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

3. Jeżeli na stacji paliw płynnych w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane pojazdy samochodowe mogą być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi, właściciel tej stacji umieszcza na tej stacji aktualne porównanie cen, o którym mowa w art. 41a ust. 1.

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

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

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

- 1) formułowania i udostępniania informacji, o których mowa w ust. 1,
  - 2) oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, w tym urządzeń służących do tankowania lub ładowania,
  - 3) (uchylony)
- biorąc pod uwagę konieczność udzielania użytkownikom pojazdów samochodowych kompletnej informacji w zakresie poszczególnych rodzajów paliw alternatywnych, a w przypadku, gdy zostały wydane odpowiednie Polskie Normy, także ich postanowienia.

**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.<sup>5)</sup>).

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 wnioski 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.

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

---

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

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 ujednoczenia 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.

**Art. 42. 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.

2. Rejestr prowadzi Prezes UDT przy użyciu systemu teleinformatycznego.

3. Rejestr zawiera informacje o:

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

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

- 1) usługi elektroniczne pozwalające na:
  - a) zgłoszenie do rejestru oraz aktualizację danych, dotyczących punktu tankowania wodoru, punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania, przy użyciu formularza elektronicznego,
  - b) przesyłanie aktualnej informacji o dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania i aktualnych cenach paliw alternatywnych, przy użyciu udostępnionej usługi sieciowej,
  - c) nadawanie numerów EIPA oraz uznanie kodu podmiotom, o których mowa w art. 41b ust. 1;

- 2) interaktywną mapę zawierającą informacje, o których mowa w ust. 3.

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.

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.

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.

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

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

7. Operator stacji gazu ziemnego 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.

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

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

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

10. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 2, umożliwia udostępnianie zgromadzonych w nim informacji, o których mowa w ust. 3,

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.

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

## Rozdział 5

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

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

2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:

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

- 8) ocenę potrzeby instalowania w portach morskich punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu;
- 9) ocenę potrzeby instalowania w portach lotniczych urządzeń do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.

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

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

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

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

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

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

- 1) monitoruje poziom osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach, w szczególności na podstawie danych zawartych w rejestrze oraz wyników badań statystycznych prowadzonych zgodnie z programem badań statystycznych statystyki publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 443 i 1486);
- 2) dokonuje, corocznie, oceny poziomu osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach i publikuje ją na stronie internetowej obsługującego go urzędu;
- 3) na podstawie oceny, o której mowa w pkt 2, sporządza, co 3 lata, sprawozdanie z realizacji Krajowych ram, które przedstawia do zatwierdzenia Radzie Ministrów w terminie do dnia 15 października trzeciego roku objętego sprawozdaniem;
- 4) przekazuje Komisji Europejskiej zatwierdzone przez Radę Ministrów sprawozdanie, o którym mowa w pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada trzeciego roku objętego sprawozdaniem.

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

- 1) omówienie poziomu realizacji celów, o których mowa w art. 43 ust. 2 pkt 2 i 3, oraz informacje o działaniach podjętych dla ich realizacji;
- 2) informacje o zastosowanych bezpośrednich instrumentach wsparcia, w szczególności o instrumentach podatkowych oraz zachętach niefinansowych do nabywania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub budowy infrastruktury tych paliw;
- 3) informacje o polityce stosowanej w zakresie zamówień publicznych w celu wspierania wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie;
- 4) ocenę konieczności instalacji punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych należących do sieci bazowej TEN-T;
- 5) informacje o procedurach i przepisach związanych z ułatwieniem obrotu paliwami alternatywnymi w transporcie;
- 6) informacje o rocznej wielkości środków publicznych przeznaczonych na:
  - a) rozwój infrastruktury paliw alternatywnych,
  - b) wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami alternatywnymi,
  - c) wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i projektów pilotażowych związanych z paliwami alternatywnymi– w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje środków transportu;
- 7) informacje o przewidywanej liczbie zarejestrowanych na terenie kraju pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi w latach 2020, 2025 oraz 2030.

## Rozdział 6

### Kary pieniężne

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

- 1) nie przestrzega obowiązku zapewnienia dostawcom usługi ładowania dostępu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 10;
- 2) uzależnia świadczenie usługi ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania od uprzedniego zawarcia przez posiadacza pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego umowy w formie pisemnej lub elektronicznej;
- 3) nie zapewnia w ogólnodostępnej stacji ładowania wykorzystania energii elektrycznej w sposób wskazany w art. 8;

- 4) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 16 ust. 1, 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;
- 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 ładu 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;
- 5) (uchylony)
- 6) (uchylony)
- 7) nie opracowuje programu, o którym mowa w art. 20 ust. 1;
- 8) nie buduje stacji gazu ziemnego zgodnie z art. 21 ust. 1 pkt 1;
- 9) nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 24;
- 10) nie przestrzega obowiązków informacyjnych, o których mowa w art. 41 ust. 1–4;
- 11) nie wykonuje obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5;
- 12) (uchylony)
  2. Wysokość kary w przypadkach określonych w ust. 1 w:
    - 1) pkt 1 wynosi od 5000 zł do 150 000 zł;
    - 2) pkt 2 wynosi od 1000 zł do 50 000 zł;
    - 3) pkt 3 wynosi od 5000 zł do 50 000 zł;
    - 4) pkt 4 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;

- 4a) pkt 4a wynosi od 20 000 zł do 100 000 zł;  
5) w pkt 7 wynosi od 5000 zł do 500 000 zł;  
6) pkt 8 wynosi od 10 000 zł do 2 000 000 zł;  
7) pkt 9 wynosi 50 000 zł do 1 000 000 zł;  
8) pkt 10 wynosi od 500 zł do 2000 zł;  
9) pkt 11 wynosi 2000 zł.

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

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

- 1) pkt 1–3, 7 i 8 – wymierza Prezes URE;  
2) pkt 4, 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;  
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;  
3) (uchylony)  
4) pkt 9 – wymierza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego;  
5) pkt 10 – wymierza wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej.

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

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

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

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

6. (uchylony)

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.

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

- 1) ust. 2–4 – stanowią dochód budżetu państwa;
- 2) ust. 5 – stanowią przychód UDT;
- 3) ust. 7 – stanowią przychód TDT.

## Rozdział 7

### Zmiany w przepisach obowiązujących

**Art. 48–59.** (pominięte)

## Rozdział 8

### Przepisy epizodyczne

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

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

2. Minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowanych w gminach do dnia 31 marca 2021 r. wynosi co najmniej:

- 1) 6 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 000 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych;
- 2) 2 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.

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

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

2. Raport zawiera informację o:

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

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

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

– sporządza plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, zwany dalej „planem”.

2. Plan określa:

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

3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta opracowuje projekt planu w terminie do dnia 15 marca 2020 r. i konsultuje go z mieszkańcami gminy, zamieszczając go na stronie internetowej obsługującego go urzędu i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin konsultacji nie może być krótszy niż 45 dni, przy czym koniec tego terminu nie może przypadać później niż dnia 31 maja 2020 r.

4. Projekt planu wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje operatorom systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, na obszarze działania których planowane jest rozmieszczenie ogólnodostępnych stacji ładowania, w celu uzgodnienia. Termin na uzgodnienie projektu planu nie może być krótszy niż 30 dni od daty zakończenia konsultacji społecznych, o których w ust. 3.

5. Operatorzy uzgadniają projekt planu, biorąc pod uwagę moce przyłączeniowe istniejące oraz przewidywane w planie rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

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

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

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

9. Plan nie jest aktem prawa miejscowego.

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

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

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

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

**Art. 64.** (uchylony)

**Art. 65.** (uchylony)

**Art. 66.** (uchylony)

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

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

**Art. 68.** 1. Naczelný lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, 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 wynosił co najmniej:

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

2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, od dnia 1 stycznia 2022 r., wynosił co najmniej 10%.

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r. wykonuje, 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 zlecenia lub powierzania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, oraz do wykonywania, zlecenia lub powierzania zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zmiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołoledzi i usuwaniu śniegu.

4. 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:

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

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

- 1) udział pojazdów kategorii M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> i N<sub>1</sub>, 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.<sup>6)</sup>), 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<sub>2</sub>/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji;
- 2) udział pojazdów kategorii N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, 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<sub>3</sub>, 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.<sup>7)</sup>), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b,

---

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

<sup>7)</sup> 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.

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.

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.<sup>8)</sup>);

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.<sup>9)</sup>):

- 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;

---

<sup>8)</sup> 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.

<sup>9)</sup> 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) 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.

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<sub>3</sub>, 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.

## Rozdział 9

### Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe

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

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

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

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

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

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

**Art. 74.** 1. Podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie ustawy stacje ładowania, punkty ładowania wchodzące w skład infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pojazdów, punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z ładu oraz stacje gazu ziemnego i punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie odpowiednio art. 17, art. 19 i art. 29, dostosować je do wymagań określonych w niniejszej ustawie oraz w tych przepisach wykonawczych a także złożyć, odpowiednio do UDT lub TDT, wnioski o przeprowadzenie badania zezwalającego na ich dalszą eksploatację.

2. Do podmiotów, które rozpoczęły eksploatację albo budowę stacji ładowania, punktów ładowania wchodzących w skład infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pojazdów, punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z ładu oraz stacji gazu ziemnego i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, a przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, wydanych na podstawie odpowiednio art. 17, art. 19 i art. 29, w celu rozpoczęcia lub ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie odpowiednio art. 17, art. 19 i art. 29, dostosować się do wymagań określonych w niniejszej ustawie oraz w tych przepisach wykonawczych, a także złożyć, odpowiednio do UDT lub TDT, wnioski o przeprowadzenie badania

zezwalającego na rozpoczęcie lub ich dalszą eksploatację. Przepisu art. 16 nie stosuje się.

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

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

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

2. Umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, wygasają z dniem 31 grudnia 2022 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym w art. 68 ust. 3.

**Art. 77.** Do dnia wejścia w życie art. 651 ust. 4 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55<sup>10)</sup> do wniosku o zezwolenie na przeprowadzenie prac badawczych załącza się kopię decyzji o czasowej rejestracji pojazdu wydanej na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55.

**Art. 78.** 1. Jeżeli termin sporządzenia przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego aktualizacji planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, przypada po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, operator ten opracowuje program, o którym mowa w art. 20 ust. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy na

---

<sup>10)</sup> Artykuł 55 zawiera zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

okres obowiązywania planu rozwoju aktualnego na dzień wejścia w życie niniejszej ustawy, i uzgadnia go z operatorem systemu przesyłowego gazowego, a następnie z Prezesem URE.

2. W programie, o którym mowa w art. 20 ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego określa liczbę planowanych punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), nie mniejszą niż określona w art. 60 ust. 2.

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

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

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

**Art. 79.** Podmioty obowiązane do przekazywania informacji do rejestru po raz pierwszy przekazują informacje, o których mowa w art. 42 ust. 3, do dnia 15 stycznia 2019 r., z wyłączeniem podmiotów, o których mowa w art. 74,

eksploatujących ogólnodostępne stacje ładowania lub stacje gazu ziemnego, które przekazują te informacje po raz pierwszy w terminie miesiąca od dnia przeprowadzenia badania zezwalającego na dalszą eksploatację tych stacji.

**Art. 80.** Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy zmienianej w art. 59<sup>11)</sup>, podmiot obowiązany do jego opracowania aktualizuje w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a–2c ustawy zmienianej w art. 59, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 81.** Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach realizuje obowiązek, o którym mowa w art. 12b i art. 13b ust. 6 pkt 1a ustawy zmienianej w art. 49<sup>12)</sup>, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, od pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów określających warunki dla oznakowania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych.

**Art. 82.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 46 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 54<sup>13)</sup> zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 46 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 54, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż 36 miesięcy.

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

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

---

<sup>11)</sup> Artykuł 59 zawiera zmiany do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

<sup>12)</sup> Artykuł 49 zawiera zmiany do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

<sup>13)</sup> Artykuł 54 zawiera zmiany do ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

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

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

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

**Art. 84. Przepisy:**

1) (uchylony)

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

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

**Art. 85. 1.** Przepisy art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 51<sup>14)</sup>, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 52<sup>15)</sup>, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:

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

2. Przepisy art. 109a oraz art. 163a ustawy zmienianej w art. 58<sup>16)</sup>, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:

---

<sup>14)</sup> Artykuł 51 zawiera zmiany do ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.

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

<sup>16)</sup> Artykuł 58 zawiera zmiany do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

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

**Art. 85a.** Przepis art. 3 ust. 1 pkt 10 stosuje się od dnia 1 stycznia 2023 r.

**Art. 86.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>17)</sup>, z wyjątkiem:

- 1) art. 3 ust. 1 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 1 września 2018 r.;
- 2) art. 24, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
- 3) art. 34 i art. 35, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;
- 4) art. 36, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;
- 5) art. 39 ust. 2, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 6) art. 41 ust. 1, który wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 7) art. 42 i art. 69, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.;
- 8) art. 49 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 3 listopada 2018 r.;
- 9) art. 55:
  - a) pkt 1 w zakresie dodawanego art. 651 ust. 4 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2019 r.,
  - b) pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

---

<sup>17)</sup> Ustawa została ogłoszona w dniu 7 lutego 2018 r.