

## UZASADNIENIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

## **II. Obowiązujący stan prawny**

### **1. Prawo krajowe**

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

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

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

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

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

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

Podobnie jak w przypadku energii elektrycznej, obrót gazem ziemnym podlega również reżimowi ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Co do zasady, dla obrotu gazem ziemnym wymagana jest koncesja, zaś zwolnienie z tego obowiązku przysługuje, jeżeli roczna wartość obrotu paliwami gazowymi nie przekracza równowartości 100000 euro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2. Prawo europejskie**

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

## 1. Dostarczanie energii elektrycznej na potrzeby transportu:

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

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

## 2. Dostarczanie wodoru na potrzeby transportu drogowego:

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

## 3. Dostarczanie gazu ziemnego na potrzeby transportu:

### a) porty morskie i śródlądowe:

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

### b) transport drogowy:

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Szczegółowy opis proponowanych zmian**

### **Rozdział 1**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Art. 3**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dostawca usługi ładowania:

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

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

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

#### **Art. 4**

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

#### **Art. 5**

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

Operator ogólnodostępnej stacji ładowania ponosi odpowiedzialność, w przypadku gdy:

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

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

#### **Art. 6**

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

#### **Art. 7**

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

#### **Art. 8**

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

#### **Art. 9**

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

#### **Art. 10**

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

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

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

#### **Art. 11**

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

#### **Art. 12**

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

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

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

### **Art. 13**

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

### **Art. 14**

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

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

### **Art. 15**

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



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

#### **Art. 16**

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

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

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

Przyjęcie takiej częstotliwości badań infrastruktury najlepiej odpowiada potrzebom zapewnienia ich bezpiecznej eksploatacji oraz stanowi rozwiązanie stosowane w przypadku badań technicznych innych urządzeń podlegających pod dozór techniczny.

Jednocześnie projekt jednoznacznie określa, że badanie odbywa się na wniosek odpowiedniego podmiotu.

#### **Art. 17**

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

- 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania w zakresie ładowania,

- 2) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego transportu publicznego,
- 3) wymagania techniczne, jakie muszą spełniać ogólnodostępne stacje ładowania oraz punkty ładowania stanowiące element infrastruktury drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącymgniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych,
- 4) tryb i terminy przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego badaństacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego transportu publicznego,
- 5) wysokość opłaty za przeprowadzenie badań przez Urząd Dozoru Technicznego.

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

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

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

**Art. 18 i art. 19**

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

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

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

#### **Art. 20**

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

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

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

Powyższy obowiązek został nałożony na OSDg z uwagi na to, że podmiot ten posiada najlepsze kompetencje i wiedzę pozwalające opracować przedmiotowy program.

Program ten będzie częścią planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię, co pozwoli skorelować rozwój sieci gazowej z rozbudową sieci stacji gazu ziemnego.

#### **Art. 21**

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

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

Wprowadzenie omawianego rozwiązania jest motywowane następującymi przesłankami:

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

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

Zgodnie z przyjętym w projekcie modelem nastąpi wyraźny podział ról między OSDg a operatora stacji gazu ziemnego. Na OSDg będzie ciążyć wyłącznie odpowiedzialność za budowę stacji gazu ziemnego, natomiast już wybudowana stacja zostanie oddana do

eksploatacji operatorowi stacji. Jednocześnie gaz ziemny dostarczany do takiej stacji będzie dostarczany na podstawie umowy o świadczenie usług dystrybucji. W związku z powyższym OSDg będzie osiągał przychody za świadczone usługi dystrybucyjne (rzecz operatora stacji ładowania (co daje podstawę do zaliczenia infrastruktury do działalności dystrybucyjnej), jak i przychody z tytułu umowy najmu. Dodatkowo projekt przewiduje, że OSDg koszty budowy stacji gazu ziemnego będzie doliczał do kosztów uzasadnionych prowadzonej działalności i jednocześnie w taryfach uwzględni przychody z tytułu umowy najmu.

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

## **Art. 22**

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

OSDg będzie wyłaniał operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu i zawierał z nim umowę na wykonywanie usług. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920) OSDg będzie

stosował odpowiednio. Przepisy ww. ustawy będą stosowane przez podmioty, które są zobligowane do przestrzegania reguł dotyczących zamówień publicznych.

Umowa pomiędzy OSDg a operatorem stacji będzie dotyczyć świadczenia usług i pobierania korzyści z tych usług, przy czym to operator stacji będzie ponosił ryzyko ekonomiczne związane ze świadczeniem usług, w związku z tym zastosowanie przepisów ustawy z dnia 21 października 2016 r. wydaje się jak najbardziej właściwe.

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

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

### **Art. 23**

Projektowany artykuł określa zadania operatora stacji gazu ziemnego, który:

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

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

### **Art. 24**

Dyrektywa 2014/94/UE nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia możliwości bunkrowania statków gazem ziemnym LNG w portach należących do sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T od dnia 31 grudnia 2025 r. Międzynarodowy charakter transportu morskiego powoduje, że instrumenty dla wsparcia rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w tym transporcie, jakimi dysponuje państwo są dość ograniczone. Brak jest możliwości zastosowania instrumentów wsparcia dla armatorów, którzy zdecydują się wykorzystywać statki napędzane gazem ziemnym w postaci LNG lub instrumenty te mają dość ograniczony charakter. W związku z tym projektodawca zdecydował się na nałożenie obowiązku zapewnienia dostępu do punktów bunkrowania LNG przez zarządy portów. Nie ma znaczenia, jaki sposób bunkrowania zostanie wybrany – czy będą to statki bunkierki, bunkrowanie z cystern samochodowych, czy bunkrowanie za pomocą instalacji stacjonarnej. Ważne jest, aby istniała możliwość bunkrowania statku gazem ziemnym w postaci LNG. Należy zauważyć, że już obecnie w portach sieci TEN-T w Polsce, w Gdańsku i Gdyni, jest dostępna możliwość bunkrowania LNG. Przepisy projektu ustawy nakładające na podmioty zarządzające portem obowiązek zapewnienia dostępności punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) odnoszą się zarówno do portów morskich, jak i portów śródlądowych należących do sieci TEN-T.

#### **Art. 25**

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

#### **Art. 26**

Projektowany artykuł daje możliwość podmiotowi zainteresowanemu budową (rozmieszczeniem) stacji gazu ziemnego na zwrócenie się do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach rozporządzenia wydanego na

podstawie przepisów projektowanej ustawy. Zdaniem projektodawcy pozwoli to inwestorom na upewnienie się, czy projektowana przez nich infrastruktura spełnia wymagania techniczne. W efekcie pozwoli to uniknąć sytuacji, w której inwestor poniósł określone nakłady, a nie będzie w stanie uzyskać zezwolenia na eksploatację.

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

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

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

#### **Art. 29**

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

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

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

#### **Art. 30**

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



### **Art. 31**

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

### **Art. 32**

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

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

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

im na zaplanowanie ich działań inwestycyjnych w zakresie budowy ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji gazu ziemnego zależnie od uwarunkowań rynkowych.

### **Art. 33**

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

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

### **Art. 34**

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

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

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

Jednocześnie, obowiązek ten podkreśli w znaczący sposób rolę naczelnych i centralnych organów administracji publicznej dla rozwoju elektromobilności. Ograniczenie obowiązku tylko

do pojazdów elektrycznych ma na celu promowanie innowacyjnej, przyjaznej środowisku technologii oraz służy poprawie bezpieczeństwa paliwowego i ochronie zdrowia publicznego.

### **Art. 35**

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

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

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

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

Projektowane przepisy dotyczą sposobu realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego szczególnego rodzaju zadania publicznego, jakim jest publiczny transport zbiorowy. Wydzielenie tego zadania z katalogu zadań publicznych spowodowane jest istotnym wpływem komunikacji zbiorowej na środowisko naturalne oraz na rynek transportowy w Polsce. Niskoemisyjny publiczny transport zbiorowy jest

wykorzystywany na świecie w coraz większej liczbie miast i aglomeracji i ma znaczący wpływ na obniżenie zanieczyszczenia powietrza w tych miastach.

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

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

### **Art. 38**

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

### **Art. 39**

Projektowany przepis jest narzędziem, dzięki któremu rady gminy będą mogły wprowadzić strefy czystego transportu. Ustanowienie stref czystego transportu wpłynie na spadek emisji szkodliwych związków szczególnie w centrach miast. Wprowadzenie strefy nie będzie obowiązkowe i organy gminy same będą mogły zdecydować, czy taka strefa jest niezbędna. W strefie czystego transportu, co do zasady, będą mogły poruszać się tylko pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane wodorem i pojazdy napędzane gazem ziemnym. Projektowany przepis umożliwi gminom kształtowanie lokalnej polityki ochrony powietrza w większym stopniu.

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

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

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

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

### **Art. 40**

Projektowany artykuł określa sposób tworzenia stref czystego transportu.

#### **Art. 41**

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

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

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

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

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

#### **Art. 42**

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

- 1) geograficznego położenia punktów tankowania CNG lub LNG oraz punktów ładowania zlokalizowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, czyli informację o miejscu lokalizacji tych stacji;
- 2) cenach paliwa alternatywnego;
- 3) aktualnej dostępności punktu ładowania zlokalizowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania, czyli możliwości naładowania pojazdu.

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

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

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

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

#### **Art. 43**

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

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

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

#### **Art. 44**

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

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

Projektowany artykuł określa również terminy przekazania sprawozdania pod obrady Rady Ministrów, a następnie do Komisji Europejskiej. Planuje się, aby Krajowe ramy



były przyjmowane uchwałą Rady Ministrów, tak więc sprawozdanie z realizacji Krajowych ram również powinno być przedmiotem obrad Rady Ministrów. Krajowe ramy mają charakter międzysektorowy i ważne jest, aby ministrowie odpowiedzialni za poszczególne działy administracji rządowej mieli wiedzę dotyczącą realizacji tej strategii.

#### **Art. 45**

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

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

Dla poszczególnych naruszeń przepisów ustawy określono następujące kary:

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

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

różnego rodzaju infrastruktury zostały one odpowiednio szeroko zapisane, dając możliwość dopasowania kary do rodzaju przewinienia.

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

jednak też podkreślić, że w przypadku braku realizacji tego obowiązku operator stacji ładowania ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą. Co więcej wydaje się, że w interesie operatorów jest jak najlepsze informowanie konsumentów o paliwach alternatywnych. W związku z tym, została zaproponowana wysokość kar, która zdaniem projektodawcy jest odpowiednia w stosunku do braku realizacji obowiązku.

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

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

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

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

#### **Art. 48**

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

#### **Art.49**

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

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

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

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

osoby, które obecnie wjeżdżają samochodami o napędzie konwencjonalnym do stref płatnego parkowania.

Pkt 3 odnosi się do wyznaczenia w strefie płatnego parkowania miejsc przeznaczonych na postój pojazdów elektrycznych. Przyczym, miejsca te powinny być zlokalizowane przy ogólnodostępnych punktach ładowania. Projektowany przepis jest kolejnym elementem wsparcia rozwoju elektromobilności.

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

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

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

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

## **Art. 50**

Projektowany artykuł wprowadza zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, które rozszerzają kompetencje organów administracji morskiej o kontrolę podmiotów zarządzających

portami morskimi w zakresie zapewnienia przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

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

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

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

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

### **Art. 53**

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

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

Dlatego też, w art. 2 pkt 27 projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadzono definicję stacji ładowania, a następnie wprowadzono odpowiednie zmiany w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane,

które mają ułatwić i przyspieszyć procedurę budowy stacji ładowania. Zgodnie z zaproponowanymi zmianami, budowa stacji ładowania będzie wymagała zgłoszenia budowy albo sporządzenia planu sytuacyjnego na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (wówczas nie jest wymagane zgłoszenie budowy). Stacja ładowania będzie podlegała, po jej wybudowaniu, obowiązkowi geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej, obejmującej jej położenie na gruncie.

#### **Art. 54**

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

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

Proponuje się wprowadzenie następujących definicji:

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

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



energii eklektycznej do sieci. Ustawa przewiduje możliwość przyznania korzyści przyłączonym do sieci instalacjom zarządzania popytem, w tym inteligentnym punktom ładowania.

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

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

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

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

Proponowane zmiany dotyczące wskazania właściwego organu wynikają z potrzeby dostosowania regulacji do zmian wynikających z ustawy z dnia 19 listopada 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz innych niektórych ustaw, tj. wydzielenia działu „energia”. Natomiast zmiana trybu, w jakim działa organ właściwy, umożliwi skuteczniejsze i bardziej efektywne jego funkcjonowanie przy jednoczesnym zmniejszeniu obciążeń dla administracji publicznej.

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

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

#### **Art. 55**

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

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

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

Projektowany przepis określa również, co powinien zawierać wniosek o zezwolenie oraz jakie załączniki należy dołączyć do wniosku. Organizatorzy prac badawczych muszą posiadać: dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Pozwoli to w sposób jednoznaczny rozstrzygnąć kwestię odpowiedzialności za ewentualne szkody czy wypadki oraz pozwoli mieć pewność, że testowany pojazd jest sprawny technicznie i nie zagraża bezpieczeństwu innych użytkowników dróg.

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

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

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

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

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

#### **Art. 56**

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

#### **Art. 57**

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

#### **Art. 58**

Projektowane przepisy wprowadzają zmiany do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, ustanawiające zwolnienie od akcyzy pojazdów elektrycznych. Zdaniem projektodawcy, zmianakorzystnie wpłynie na wzrost użytkowania pojazdów

elektrycznych, a tym samym pozwoli osiągnąć zakładane cele w zakresie rozwoju rynku pojazdów elektrycznych i odpowiedniej infrastruktury.

Dla pojazdów hybrydowych zostało zastosowane zwolnienie czasowe.

#### **Art. 59**

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

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

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

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

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

Projektowany przepis dodatkowo wprowadza wymóg uwzględnienia wyniku konsultacji z właściwym operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego lub gazowego. Obowiązek opiniowania przez operatorów sieci dystrybucyjnych planów gmin w zakresie budowy przyłączy dla infrastruktury ładowania dla transportu miejskiego na etapie opracowywania planów transportowych wprowadza projektowany art. 12 ust. 2c ustawy o transporcie publicznym. Projektowana zmiana ma skutkować:

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

#### **Art. 60**

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

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

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

powstanie infrastruktury, niezależnie czy uda się rozwinąć rynek pojazdów napędzanych energią elektryczną bądź innymi paliwami alternatywnymi.

W związku z powyższym, w przepisach projektowanej ustawy zawarto regulacje, które mają określić model rynku usługi ładowania pojazdów elektrycznych, natomiast sam rozwój infrastruktury pozostawiono siłom rynkowym. Pewnym wsparciem dla rozwoju stacji i punktów ładowania mają być środki finansowe z FNT. Przepisy w tym zakresie są obecnie przedmiotem prac Rady Ministrów.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 63**

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

#### **Art. 64**

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

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

Wprowadzenie takiego rozwiązania jest motywowane następującymi przesłankami:

- 1) ogólnodostępne punkty ładowania będą mogły być wykorzystywane do oddawania energii elektrycznej z baterii pojazdów do sieci dystrybucyjnej (ang. *vehicle to grid*), co pomoże ustabilizować pracę tych sieci;



- 2) rozszerzenie działalności operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego o budowę i zarządzanie ogólnodostępnymi stacjami ładowania pozwoli tym przedsiębiorstwom rozwinąć nowe modele biznesowe;
- 3) rozwój ogólnodostępnych stacji ładowania powinien spowodować rozwój rynku pojazdów elektrycznych, co jest korzystne z punktu widzenia poprawy jakości powietrza w miastach i zmniejszenie poziomu hałasu. Dlatego też, w przypadku zawodności mechanizmów rynkowych infrastrukturę powinien wybudować operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

#### **Art. 65**

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

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

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

ładowania jedynie operator z urzędu będzie mógł oferować ładowanie pojazdu, co mogłoby prowadzić do monopolizacji rynku.

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

#### **Art. 66**

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

#### **Art. 67**

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

#### **Art. 68**

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

#### **Art. 69**

Projektowany przepis tworzy Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

**Art. 70**

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

**Art. 71**

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

**Art. 72**

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

**Art. 73**

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

**Art. 74**

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

**Art. 76**

Projektowany artykuł wskazuje, kiedy umowy zawarte przez naczelną i centralny organ administracji państwowej z podmiotem zapewniającym obsługę gospodarczą w zakresie transportu oraz zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonanie zadania publicznego wygasają. Jednym z celów ustawy jest zapewnienie odpowiedniej liczby wykorzystywanych pojazdów zeroemisyjnych, w związku z tym proponuje się wygaszenie umów, jeśli podmioty wymienione w przepisie nie są w stanie zapewnić

wykorzystania autobusów zeroemisyjnych. Zdaniem projektodawcy wygaszenie tych umów może spowodować roszczenia odszkodowawcze w stosunku do naczelnych i centralnych organów administracji państwowej oraz jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast można również założyć, że podmioty realizujące usługi transportowe bądź usługi publicznej dokonają odpowiednich inwestycji w zakresie wymiany floty pojazdów, co pozwoli zrealizować zakładane w ustawie cele. Co więcej podmioty te będą mogły skorzystać ze środków finansowych projektowanego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

#### **Art. 81**

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

#### **Art. 83**

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

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

#### **Art. 86**

Określa termin wejścia ustawy w życie.

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

Projektowane przepisy będą mieć wpływ głównie na działalność małych i średnich przedsiębiorstw realizujących usługi publiczne i usługi publicznego transportu zbiorowego, gdyż projektowane przepisy nakładają na organ centralnej administracji publicznej i jednostki samorządu terytorialnego obowiązek zlecania tych zadań podmiotom, we flotach pojazdów, w których znajduje się odpowiednia liczba pojazdów napędzanych gazem ziemnym bądź energią elektryczną. Realizacja tego obowiązku została jednak rozłożona do 2025 r. w przypadku wykonywania usług publicznych oraz do 2028 r. w przypadku usług publicznego transportu zbiorowego. Wydaje się, że wpływ tego obowiązku na działalność przedsiębiorstw będzie neutralny, gdyż jego rozłożenie w czasie pozwoli w sposób naturalny wymienić flotę pojazdów, a wyższe obecnie koszty zakupu zostaną zneutralizowane przez niższe koszty użytkowania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. Należy również zauważyć, że przewiduje się spadek cen pojazdów napędzanych energią elektryczną.

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

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

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

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

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz na stronie

podmiotowej Ministerstwa Energii, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) oraz art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz został poddany uzgodnieniom międzyresortowym, konsultacjom i opiniowaniu.

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

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

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