Tekst ustawy przekazany do Senatu zgodnie z art. 52 regulaminu Sejmu

U S T A W A

z dnia 11 stycznia 2018 r.

o elektromobilności i paliwach alternatywnych[1), 2)]

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa:

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

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. …), wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów

---

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

2) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2017 r. poz. 286, 1566 i 1999) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

2) bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) – napełnianie zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek;

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

4) jednostka pływająca – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128) oraz statek morski w rozumieniu art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66), mogące wykorzystywać do napędu paliwa alternatywne;

5) ładowanie – pobór energii elektrycznej przez pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny, pojazd silnikowy niebędący pojazdem elektrycznym, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, na potrzeby napędu tego pojazdu;

6) ogólnodostępna stacja ładowania – stację ładowania dostępną na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i pojazdu silnikowego niebędącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

7) operator ogólnodostępnej stacji ładowania – podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty ogólnodostępnej stacji ładowania;

8) operator stacji gazu ziemnego – podmiot świadczący usługę tankowania gazu ziemnego w postaci sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu;

9) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego – operatora systemu dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566 oraz z

2018 r. poz. 9 i …), zajmującego się dystrybucją energii elektrycznej;

10) operator systemu dystrybucyjnego gazowego – operatora systemu dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zajmującego się dystrybucją paliw gazowych;

11) paliwa alternatywne – paliwa lub energię elektryczną wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG);

12) pojazd elektryczny – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;

13) pojazd hybrydowy – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;

14) pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu;

15) pojazd napędzany wodorem – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych;

16) punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń wraz z obiektami budowlanymi lub jednostkę pływającą, służące do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu;

17) punkt ładowania – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu;

18) punkt ładowania o normalnej mocy – punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW zainstalowanych w miejscach innych niż ogólnodostępne stacje ładowania, w szczególności w budynkach mieszkalnych;
19) punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW;
20) punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
21) punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
22) punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu – zespół urządzeń służących do zasilania energią elektryczną jednostek pływających w czasie postoju w porcie, gdy silniki pomocnicze tych jednostek są wyłączone;
23) sieć bazowa TEN-T – bazowa transeuropejska sieć transportowa, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.[3)]);
24) skroplony gaz ziemny (LNG) – skroplony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1928 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 624 i 2290);
25) sprężony gaz ziemny (CNG) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
26) stacja gazu ziemnego – zespół urządzeń, w tym punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), przyłączonych do sieci dystrybucyjnej gazowej lub terminalu przeznaczonego do sprowadzania, wyładunku i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego (LNG) wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji;

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

27) stacja ładowania:
   a) urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub
   b) wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy

   – wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;
28) tankowanie gazu ziemnego – napełnianie zbiorników pojazdów samochodowych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, służącym do napędu tych pojazdów.

Rozdział 2

Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych

Art. 3. 1. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania:

1) zapewnia, aby:
   a) w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania,
   b) ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania techniczne, o których mowa w art. 13 oraz przepisach wydanych na podstawie art. 17;
2) zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania;
3) zapewnia bezpieczną eksploatację ogólnodostępnej stacji ładowania;
4) wyposaża:
   a) ogólnodostępną stację ładowania w oprogramowanie pozwalające na:
      – podłączenie i ładowanie pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego,
      – przekazywanie danych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych o dostępności punktu ładowania i cenie za usługę ładowania,
   b) każdy punkt ładowania zainstalowany w ogólnodostępnej stacji ładowania, którą zarządza, w układ pomiarowo-rozliczeniowy umożliwiający minutowy pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego układu do układu pomiarowo-rozliczeniowego tej stacji ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego;

5) zawiera umowę o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz świadczenia usług ładowania;
6) przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, dostawcy usług ładowania i sprzedawcy energii elektrycznej, który zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej z dostawcą usług ładowania prowadzącym działalność na tej stacji, dane dotyczące ilości zużytej energii elektrycznej odrębnie na świadczenie usług ładowania oraz na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
7) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania;
8) rozlicza straty energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji ładowania;
9) udostępnia w ogólnodostępnej stacji ładowania informacje dotyczące zasad korzystania z tej stacji oraz instrukcję jej obsługi;
10) zapewnia dostawcom usług ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania;
11) uzgadnia z organem zarządzającym ruchem na drogach liczbę możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania w przypadkach, o których mowa w art. 12b ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 oraz z 2018 r. poz. 12 i …).

2. Dostawca usługi ładowania:

1) zawiera ze sprzedawcą energii elektrycznej umowę sprzedaży energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
2) świadczy usługę ładowania obejmującą ładowanie oraz zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania, na potrzeby ładowania,
3) udostępnia, na swojej stronie internetowej, informacje o cenie usługi ładowania i warunkach jej świadczenia.

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

Art. 5. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z niespełnieniem przez ogólnodostępną stację ładowania

wymagań technicznych określonych w art. 13 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 17, lub w wyniku niezrealizowania obowiązków, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 3 i 9, na zasadach określonych w art. 435 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2017 r. poz. 459, 933 i 1132).

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

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

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

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

Art. 9. 1. Dostawca usługi ładowania wskazuje operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania sprzedawcę energii elektrycznej, z którym zawarł umowę sprzedaży energii elektrycznej, najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania, oraz informuje operatora ogólnodostępnej stacji ładowania o każdorazowej zmianie tego sprzedawcy.

2. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego informację o zmianie przez dostawcę usług ładowania sprzedawcy energii elektrycznej, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.

3. Przepis art. 4j ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne stosuje się odpowiednio.

Art. 10. 1. Jeżeli w pojeździe elektrycznym lub pojeździe hybrydowym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy, który umożliwia komunikację z systemem teleinformatycznym ogólnodostępnej stacji ładowania oraz przekazanie do

tego systemu informacji o warunkach, na jakich użytkownik tego pojazdu dokonuje zakupu energii elektrycznej na podstawie zawartej przez siebie umowy sprzedaży energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, dostawca usług ładowania zapewnia użytkownikowi tego pojazdu możliwość zapłaty za energię elektryczną pobraną do ładowania pojazdu na warunkach określonych w tej umowie sprzedaży.

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

Art. 11. Budowa i utrzymanie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz przedsięwzięcia niezbędne do przyłączania do sieci punktów ładowania stanowiących element tej infrastruktury, polegające w szczególności na modernizacji, rozbudowie albo budowie sieci, są celem publicznym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147, z późn. zm.[4)]).

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

2. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania mocy przyłączeniowej, o której mowa w ust. 1, kierując się potrzebą stopniowego zwiększania liczby punktów ładowania i budowy sieci tych punktów umożliwiającej użytkowanie pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych.

Art. 13. Stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu spełniają wymagania techniczne i

---

4) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2260 oraz z 2017 r. poz. 624, 820, 1509, 1529, 1566, 1595 i 2375.

eksploatacyjne określone w szczególności w Polskich Normach, zapewniające ich bezpieczne użytkowanie, w tym bezpieczeństwo pożarowe, bezpieczne funkcjonowanie sieci elektroenergetycznych oraz dostęp do stacji ładowania dla osób niepełnosprawnych.

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się odpowiednio na wniosek operatora ogólnodostępnej stacji ładowania lub podmiotu eksploatującego stację

ładowania inną niż ogólnodostępna stacja ładowania lub infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego.

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

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

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

1) szczegółowe wymagania techniczne, inne niż w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów:
   a) dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania,
   b) dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego,
   c) jakie muszą spełniać ogólnodostępne stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych,
2) rodzaje badań, jakim podlegają stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, oraz sposób i terminy przeprowadzania tych badań przez UDT,
3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań,
4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 15 ust. 3 i art. 16 ust. 5

– biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitości rozwiązań technicznych, bezpieczeństwa użytkowników, dostępu dla osób niepełnosprawnych, zakres badania przeprowadzanego przez UDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.

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

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji,

naprawy i modernizacji punktów ładowania w zakresie wymiany akumulatorów służących do napędu pojazdów elektrycznych lub pojazdów hybrydowych,

2) sposób i terminy przeprowadzania przez UDT badań punktów ładowania, o których mowa w pkt 1,

3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań,

4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 16 ust. 5

– biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitości rozwiązań technicznych, bezpieczeństwa podczas wymiany i przechowywania akumulatorów służących do napędu pojazdów, zakres badania przeprowadzanego przez UDT oraz rodzaj przedmiotu badania.

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

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu.

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

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

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

Art. 19. Minister właściwy do spraw energii, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe wymagania techniczne, jakie muszą spełniać punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów,

2) rodzaje badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 18 ust. 5

– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa zasilania jednostek pływających, jednolitości rozwiązań technicznych i bezpieczeństwa działania sieci, dostępu dla osób niepełnosprawnych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez TDT oraz rodzaj przedmiotu badania.

Art. 20. 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego, który sporządza i uzgadnia z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki, zwanym dalej „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, opracowuje program budowy stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do przyłączenia tych stacji.

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

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

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

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

1) liczbę planowanych stacji gazu ziemnego;
2) parametry techniczne oraz lokalizacje stacji gazu ziemnego planowanych do przyłączenia do sieci;
3) informację o dostępnych zdolnościach technicznych sieci gazowych, do których mają zostać przyłączone stacje gazu ziemnego;
4) informację o mocy przyłączeniowej dostępnej w punkcie wyjścia.

Art. 21. 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego:

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

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

Art. 22. 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłania operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu i zawiera z nim umowę na świadczenie usług tankowania i prowadzenie stacji gazu ziemnego. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920) stosuje się odpowiednio.

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

Art. 23. Operator stacji gazu ziemnego:

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

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

Art. 25. Stacje gazu ziemnego oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) są budowane, eksploatowane, naprawiane i modernizowane w sposób zgodny z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach wydanych na

podstawie art. 29 oraz warunkami tankowania pojazdów i bunkrowania jednostek pływających, zapewniającymi:

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

Art. 26. 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji gazu ziemnego operator systemu dystrybucyjnego gazowego może wystąpić z wnioskiem do UDT o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 25 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1.

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

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

Art. 27. 1. Stacje gazu ziemnego, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji stacji gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji.

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

4. Prezes UDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji stacji gazu ziemnego w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez stację gazu ziemnego wymagań określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1.

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

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

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiego punktu.

3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu eksploatującego punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

4. Dyrektor TDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez ten punkt wymagań technicznych określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2.

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

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

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego,
2) rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez UDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
3) wysokość opłat, o których mowa w art. 26 ust. 3 i art. 27 ust. 5

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

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

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG),
2) rodzaje badań technicznych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeprowadzanych przez TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
3) wysokość opłaty, o której mowa w art. 28 ust. 5

– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych punktów, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego przez TDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.

Art. 30. Podstawą ustalenia wysokości opłat, o których mowa w art. 15 ust. 3, art. 16 ust. 5, art. 18 ust. 5, art. 26 ust. 3, art. 27 ust. 5 i art. 28 ust. 5, jest przeciętne

miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłaszane przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2191 i 2371), obowiązujące w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego lub sporządzenie opinii.

Art. 31. 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o których mowa w art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4 i art. 28 ust. 4, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257).

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

Rozdział 3

Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych

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

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

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12 i …).

4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz

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

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

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

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

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

3. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych.

4. Operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych przekazują stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania tego projektu. Stanowisko zawiera ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

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

plan, o którym mowa w ust. 1, wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych, na swojej stronie internetowej.

Art. 34. 1. Naczelne i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym je urzędzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób był równy lub wyższy niż 50% liczby użytkowanych pojazdów.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:

1) ministra właściwego do spraw zagranicznych w zakresie pojazdów wykorzystywanych w placówkach zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. o służbie zagranicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 161 i 476);
2) Dyrektora Generalnego Służby Więziennej, Komendanta Głównego Policji, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Straży Granicznej i Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;
3) Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie pojazdów używanych do celów specjalnych w rozumieniu art. 2 pkt 37 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
4) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie pojazdów innych niż wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób;
5) Służby Ochrony Państwa.

Art. 35. 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie był równy lub wyższy niż 30% liczby użytkowanych pojazdów.

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

1) wykonuje zadanie publiczne, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów elektrycznych lub pojazdów

napędzanych gazem ziemnym lub

2) zleca wykonywanie zadania publicznego, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej 30% floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.

Art. 36. 1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2341 oraz z 2018 r. poz. …) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.

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

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

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

1) analizę finansowo-ekonomiczną;

2) oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych

substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi;

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

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu analizy, o której mowa w ust. 1, na zasadach określonych w dziale III w rozdziale 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, 1566 i 1999).

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

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

Art. 38. Podmioty, o których mowa w art. 34–36, do dnia 31 stycznia każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

Art. 39. 1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu, na obszarze zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją budynków użyteczności publicznej można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż:

1) elektryczne;

2) napędzane wodorem;

3) napędzane gazem ziemnym.

2. Posiadacz pojazdu napędzanego gazem ziemnym może skorzystać z wyłączenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, jeżeli zapewni oznakowanie tego pojazdu na jego przedniej szybie zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Oznakowanie to wydaje

posiadaczowi pojazdu wójt, burmistrz albo prezydent miasta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania albo siedziby posiadacza pojazdu.

3. Od ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, są zwolnione:

1) pojazdy:
   a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych,
   b) użytkowane we flocie obsługującej Kancelarię Prezesa Rady Ministrów,
   c) zarządów dróg i realizujące zadania na rzecz zarządców dróg,
   d) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
   e) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu;
2) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego;
3) autobusy zeroemisyjne;
4) autobusy szkolne.

4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić wyłączenia od ograniczenia wjazdu do tej strefy inne niż określone w ust. 3.

5. Granice obszaru strefy czystego transportu oznacza się znakami drogowymi.

Art. 40. 1. Strefę czystego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy.

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

1) granice obszaru strefy czystego transportu;
2) sposób organizacji ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu;
3) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu.

3. Uchwała, o której mowa w ust. 1, stanowi akt prawa miejscowego.

Rozdział 4

Obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych

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

1) w instrukcji obsługi tego pojazdu – przez producenta pojazdu samochodowego;
2) na korkach wlewu paliwa lub gniazdach pojazdowych lub w pobliżu tych korków lub tych gniazd – przez producenta pojazdu samochodowego;
3) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych – przez właściciela tej placówki.

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

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

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

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

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

1) oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego,
2) formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym,
3) porównywania cen paliw alternatywnych z cenami benzyny silnikowej oraz oleju napędowego

– biorąc pod uwagę konieczność udzielania użytkownikom pojazdów samochodowych kompletnych informacji w zakresie paliw alternatywnych oraz zapewnienia przejrzystości danych porównywanych cen paliw.

Art. 42. 1. Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zwana dalej „rejestrem”, jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów.

2. Rejestr prowadzi Prezes UDT przy użyciu systemu teleinformatycznego.

3. Rejestr zawiera informacje o:

1) współrzędnych stacji gazu ziemnego, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych;
2) współrzędnych ogólnodostępnych stacji ładowania, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych;
3) aktualnych cenach paliw alternatywnych w miejscach wskazanych w pkt 1 i 2;
4) dostępności punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.

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

1) usługi elektroniczne pozwalające na:
   a) zgłoszenie do rejestru oraz aktualizację danych, dotyczących punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania, przy użyciu formularza elektronicznego,
   b) przesyłanie aktualnej informacji o dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania i aktualnych cenach paliw alternatywnych, przy użyciu udostępnionej usługi sieciowej;
2) interaktywną mapę zawierającą informacje, o których mowa w ust. 3.

5. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operator stacji gazu ziemnego są obowiązani do dokonania zgłoszenia do rejestru, przy użyciu formularza elektronicznego, o którym mowa w ust. 4 pkt 1 lit. a, danych dotyczących:

1) oznaczenia firmy operatora ogólnodostępnej stacji ładowania lub operatora stacji gazu ziemnego, adres jego siedziby oraz jego dane teleadresowe,
2) określenia rodzaju infrastruktury obsługiwanej przez operatora,
3) współrzędnych stacji gazu ziemnego lub ogólnodostępnej stacji ładowania, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2

– najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania lub usług tankowania gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych.

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

1) dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania – natychmiast po zmianie stanu dostępności tego punktu, w czasie wynikającym ze sposobu działania usługi sieciowej;

2) aktualnych cenach usług ładowania – w ciągu godziny od zmiany tej ceny.

7. Operator stacji gazu ziemnego przekazuje informacje o aktualnych cenach gazu ziemnego, za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, w ciągu godziny od zmiany tej ceny.

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

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

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

10. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 2, umożliwia udostępnianie zgromadzonych w nim informacji, o których mowa w ust. 3, każdemu podmiotowi zainteresowanemu ich przetwarzaniem w celu udostępnienia na mapie.

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

Rozdział 5

Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych

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

2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:

1) ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze transportu;
2) krajowy cel w zakresie liczby punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, w podziale na punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy;
3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);
4) działania niezbędne do zapewnienia osiągnięcia krajowych celów, o których mowa

w pkt 2 i 3;

5) działania służące wsparciu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w usługach publicznego transportu zbiorowego;

6) wykaz gmin i sieci transportowych, w których, przy uwzględnieniu potrzeb rynkowych, mają zostać rozmieszczone punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);

7) ocenę potrzeby instalowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w portach morskich poza siecią bazową TEN-T;

8) ocenę potrzeby instalowania w portach morskich punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu;

9) ocenę potrzeby instalowania w portach lotniczych urządzeń do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.

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

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

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

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

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

Art. 44. 1. Minister właściwy do spraw energii:

1) monitoruje poziom osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach, w szczególności na podstawie danych zawartych w rejestrze oraz wyników badań statystycznych prowadzonych zgodnie z programem badań statystycznych statystyki publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1068 oraz z 2017 r. poz. 60);

2) dokonuje, corocznie, oceny poziomu osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach i publikuje ją na stronie internetowej obsługującego go urzędu;

3) na podstawie oceny, o której mowa w pkt 2, sporządza, co 3 lata, sprawozdanie z realizacji Krajowych ram, które przedstawia do zatwierdzenia Radzie Ministrów

w terminie do dnia 15 października trzeciego roku objętego sprawozdaniem;

4) przekazuje Komisji Europejskiej zatwierdzone przez Radę Ministrów sprawozdanie, o którym mowa w pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada trzeciego roku objętego sprawozdaniem.

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

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

   – w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje środków transportu;
7) informacje o przewidywanej liczbie zarejestrowanych na terenie kraju pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi w latach 2020, 2025 oraz 2030.

Rozdział 6

Kary pieniężne

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

1) nie przestrzega obowiązku zapewnienia dostawcom usługi ładowania dostępu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 10;
2) uzależnia świadczenie usługi ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu elektrycznego lub elektrycznego

hybrydowego umowy w formie pisemnej lub elektronicznej;

3) nie zapewnia w ogólnodostępnej stacji ładowania wykorzystania energii elektrycznej w sposób wskazany w art. 8;
4) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 16 ust. 1 lub art. 27 ust. 1, lub eksploatuje ogólnodostępne stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego lub stacje gazu ziemnego wbrew decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa w art. 16 ust. 4 i art. 27 ust. 4;
5) nie przestrzega wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 lub art. 29 ust. 1;
6) nie przestrzega wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19 oraz art. 29 ust. 2;
7) nie opracowuje programu, o którym mowa w art. 20 ust. 1;
8) nie buduje stacji gazu ziemnego zgodnie z art. 21 ust. 1;
9) nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 24;
10) nie przestrzega obowiązków informacyjnych, o których mowa w art. 41 ust. 1–4;
11) nie wykonuje obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5.

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

1) pkt 1 wynosi od 5000 zł do 150 000 zł;
2) pkt 2 wynosi od 1000 zł do 50 000 zł;
3) pkt 3 wynosi od 5000 zł do 50 000 zł;
4) pkt 4–6 wynosi od 1000 zł do 100 000 zł;
5) pkt 7 wynosi od 5000 zł do 500 000 zł;
6) pkt 8 wynosi od 10 000 zł do 2 000 000 zł;
7) pkt 9 wynosi 50 000 zł do 1 000 000 zł;
8) pkt 10 wynosi od 500 zł do 2000 zł;
9) pkt 11 wynosi od 500 zł do 10 000 zł.

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

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

1) pkt 1–3, 7 i 8 – wymierza Prezes URE;
2) pkt 4, 5 i 11 – wymierza Prezes UDT;
3) pkt 6 – wymierza Dyrektor TDT;
4) pkt 9 – wymierza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego;

5) pkt 10 – wymierza wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej.

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

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

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

5. Prezes UDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4, 5 i 11, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw energii.

6. Dyrektor TDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 6, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.

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

1) ust. 2–4 – stanowią dochód budżetu państwa;
2) ust. 5 – stanowią przychód UDT;
3) ust. 6 – stanowią przychód TDT.

Rozdział 7

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 48. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.[5)]) po art. 96b dodaje się art. 96c w brzmieniu:

„Art. 96c. Kto nie przestrzega ograniczeń w dostępie do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 500 złotych.”.

Art. 49. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 oraz z 2018 r. poz. 12) wprowadza się następujące zmiany:

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

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

---

[5)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1485, 1634 i 1707 oraz 2017 r. poz. 966, 1941 i 2361.

wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe przy ogólnodostępnych stacjach ładowania dla pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. …):

1) na drogach publicznych,

2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

– oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od miejsc postojowych dla pozostałych pojazdów samochodowych.

2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, wyznacza się co najmniej w liczbie odpowiadającej liczbie punktów ładowania w danej lokalizacji.

3. Pojazdy elektryczne mogą korzystać z miejsc postojowych, o których mowa w ust. 1, wyłącznie przez czas ładowania.

4. Organ, o którym mowa w ust. 1, może wyznaczyć miejsca parkingowe przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym również w miejscach, gdzie nie występują ogólnodostępne stacje ładowania, w celu promocji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.”;

2) w art. 13 w ust. 3 w pkt 1 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) pojazdy elektryczne, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;

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

„1a) wyznacza, w strefie płatnego parkowania, miejsca przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, o których mowa w art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;

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

„1a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1907 i 2201) oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów,

pary, gazu, energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.”;

5) tytuł rozdziału 6 otrzymuje brzmienie:

„Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe”;

6) po art. 50 dodaje się art. 50a w brzmieniu:

„Art. 50a. W okresie do dnia 31 grudnia 2028 r. od opłat za przejazdy po drogach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, są zwolnione autobusy zeroemisyjne operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. …).”.

Art. 50. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205) w art. 42 w ust. 2 w pkt 33 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 34 w brzmieniu:

„34) kontroli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie zapewnienia przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) określonej w przepisach ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. …).”.

Art. 51. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2032, z późn. zm.[6)]) w art. 23 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a–22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość:

a) 30 000 euro – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018

---

6) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2048 oraz z 2017 r. poz. 60, 528, 648, 859, 1089, 1428, 1448, 1530, 1971, 2056, 2175, 2201, 2203 i 2494.

r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...),

b) 20 000 euro – w przypadku pozostałych samochodów osobowych

– przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia przekazania samochodu do używania;”.

Art. 52. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2343, 2175, 2201 i 2369) w art. 16 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a–16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość:

a) 30 000 euro – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...),

b) 20 000 euro – w przypadku pozostałych samochodów osobowych

– przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia przekazania samochodu do używania;”.

Art. 53. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12) wprowadza się następujące zmiany:

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

„8a) stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) oraz punktów ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 17 tej ustawy, z wyłączeniem infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 tej ustawy;”;

2) w art. 29a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Budowa przyłączy, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, oraz stacji ładowania, w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wymaga sporządzenia planu sytuacyjnego na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.”;

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

„1a) budowa, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, oraz budowa stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o

elektromobilności i paliwach alternatywnych, z zastrzeżeniem art. 29a;”;

4) w art. 43 ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:

„1. Obiekty budowlane wymagające pozwolenia na budowę, obiekty, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1a, 2b i 19a–20b, oraz stacje ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, podlegają geodezyjnemu wyznaczeniu w terenie, a po ich wybudowaniu – geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej, obejmującej ich położenie na gruncie.

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

1) przyłącze, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, jeżeli jego połączenie z siecią znajduje się na tej samej działce co przyłącze lub na działce do niej przyległej;

2) stacja ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.

Art. 54. W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566 oraz z 2018 r. poz. 9) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) w pkt 5 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– z wyłączeniem sprzedaży tych paliw lub energii oraz sprężania gazu w stacji gazu ziemnego i dostarczania energii elektrycznej w ogólnodostępnej stacji ładowania do zainstalowanych w niej punktów ładowania w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. …);”,

b) pkt 6a otrzymuje brzmienie:

„6a) sprzedaż – bezpośrednią sprzedaż paliw lub energii przez podmiot zajmujący się ich wytwarzaniem lub odsprzedaż tych paliw lub energii przez podmiot zajmujący się ich obrotem; sprzedaż ta nie obejmuje derywatu elektroenergetycznego i derywatu gazowego oraz tankowania pojazdów sprężonym gazem ziemnym (CNG) oraz skroplonym gazem ziemnym (LNG) na stacjach gazu ziemnego i ładowania energią elektryczną w punktach ładowania;”,

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

„10k) magazyn energii – instalację służącą do przechowywania energii, przyłączoną do sieci, mającą zdolność do dostawy energii elektrycznej do sieci;

10l) stacja gazu ziemnego – stację gazu ziemnego w rozumieniu art. 2 pkt 26 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;

10m) ogólnodostępna stacja ładowania – ogólnodostępną stację ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;

10n) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”,

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

„11i) instalacja zarządzania popytem – instalację odbiorcy końcowego, której urządzenia umożliwiają zmianę profilu poboru energii elektrycznej na żądanie operatora systemu dystrybucyjnego, operatora systemu przesyłowego lub operatora systemu połączonego, na którą może składać się w szczególności magazyn energii, instalacja wytwórcza niewspółpracująca bezpośrednio z siecią lub punkt ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”

e) pkt 13a otrzymuje brzmienie:

„13a) odbiorca końcowy – odbiorcę dokonującego zakupu paliw lub energii na własny użytek; do własnego użytku nie zalicza się energii elektrycznej zakupionej w celu jej zużycia na potrzeby wytwarzania, przesyłania lub dystrybucji energii elektrycznej oraz paliw gazowych zakupionych w celu ich zużycia na potrzeby przesyłania, dystrybucji, magazynowania paliw gazowych, skraplania gazu ziemnego lub regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego;”,

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

„59) magazynowanie energii – świadczenie usług przechowywania energii w magazynie energii.”;

2) w art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją paliw lub energii, magazynowaniem energii lub paliw gazowych, w tym skroplonego gazu ziemnego, skraplaniem gazu ziemnego lub regazyfikacją skroplonego gazu ziemnego jest obowiązane utrzymywać zdolność urządzeń, instalacji i sieci do realizacji zaopatrzenia w te paliwa lub energię w sposób ciągły i niezawodny, przy zachowaniu obowiązujących wymagań jakościowych.”;

3) po art. $4e^1$ dodaje się art. $4e^2$ w brzmieniu:

„Art. $4e^2$. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się magazynowaniem energii jest obowiązane zapewniać, na zasadzie równoprawnego traktowania, świadczenie usług magazynowania energii. Świadczenie usług magazynowania energii odbywa się na podstawie umowy o świadczenie tych usług.”;

4) w art. 5 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dostarczanie energii elektrycznej do punktu ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania odbywa się na podstawie:

1) umowy o świadczenie usług dystrybucji tej energii, zawieranej przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
2) umowy sprzedaży tej energii zawieranej z dostawcą usług ładowania.”;

5) w art. 7:

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

„1a. Przepis ust. 1 w zakresie przyłączenia do sieci w pierwszej kolejności stosuje się także do infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego.”,

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

„4) za przyłączenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz ogólnodostępnych stacji ładowania:

a) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV i nie wyższym niż 110 kV opłatę ustala się na podstawie jednej szesnastej rzeczywistych nakładów poniesionych na realizację przyłączenia,

b) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV opłatę ustala się w oparciu o stawki opłat zawarte w taryfie, kalkulowane na podstawie jednej szesnastej

średniorocznych nakładów inwestycyjnych na budowę odcinków sieci służących do przyłączania tych podmiotów, określonych w planie rozwoju, o którym mowa w art. 16; stawki te mogą być kalkulowane w odniesieniu do wielkości mocy przyłączeniowej, jednostki długości odcinka sieci służącego do przyłączenia lub rodzaju tego odcinka;

5) nie pobiera się opłat za przyłączenie do sieci instalacji zarządzania popytem, która spełnia wymagania określone w instrukcji, o której mowa w art. 9g, operatora systemu przesyłowego i operatora systemu dystrybucyjnego, do którego sieci instalacja ta jest przyłączana.";

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

„9) dostarczanie użytkownikom sieci i operatorom innych systemów elektroenergetycznych, z którymi system jest połączony, informacji o warunkach świadczenia usług dystrybucji energii elektrycznej, w tym korzyściach z tytułu udostępnienia instalacji zarządzania popytem oraz zarządzaniu siecią, niezbędnych do uzyskania dostępu do sieci dystrybucyjnej i korzystania z tej sieci;";

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

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

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

„Art. 15g. Minister właściwy do spraw energii jest właściwym organem krajowym odpowiedzialnym za ułatwianie i koordynowanie procesu wydawania pozwoleń i decyzji dla projektów infrastruktury energetycznej będących przedmiotem wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylającego decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz. Urz. UE L 115 z 25.04.2013, str. 39, z późn. zm.[7)]), działającym w trybie współpracy, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. c tego rozporządzenia.";

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

[7)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 349 z 21.12.2013, str. 28 oraz Dz. Urz. UE L 19 z 27.01.2016, str. 1.

w brzmieniu:

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

10) w art. 45:

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

„2a) pokrycie kosztów uzasadnionych działalności gospodarczej przedsiębiorstw energetycznych w zakresie budowy i przyłączania ogólnodostępnych stacji ładowania, wykorzystywanych do ładowania pojazdów transportu publicznego, i powiązanych z nimi instalacji magazynowania energii, wraz z uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność w wysokości nie mniejszej niż stopa zwrotu na poziomie 6%;”,

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

„1g. Koszty związane z budową stacji gazu ziemnego, o której mowa w art. 21 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w liczbie, o której mowa w art. 60 ust. 2 tej ustawy, ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w art. 64 ust. 1 tej ustawy, lub punktu ładowania wykorzystywanego do ładowania pojazdów transportu publicznego, przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się dystrybucją paliw gazowych lub energii elektrycznej uwzględnia w kosztach swojej działalności.”,

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu:

„6a. Taryfy dla energii elektrycznej uwzględniają charakterystykę poboru przez infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego oraz konieczność rozwoju zbiorowego transportu publicznego wykorzystującego pojazdy elektryczne.

6b. Taryfy dla energii elektrycznej i paliw gazowych uwzględniają przychody z działalności niezwiązanej z działalnością, o której mowa w art. 44 ust. 1 pkt 1, związane z przychodami odpowiednio ogólnodostępnych stacji ładowania, lub punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o których mowa odpowiednio w art. 64 ust. 1 lub art. 60 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

11) w art. 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw energii, po zasięgnięciu opinii Prezesa URE,

określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady kształtowania i kalkulacji taryf dla energii elektrycznej oraz szczegółowe zasady rozliczeń w obrocie energią elektryczną, biorąc pod uwagę: politykę energetyczną państwa, zapewnienie pokrycia uzasadnionych kosztów przedsiębiorstw energetycznych, w tym kosztów ich rozwoju, ochronę interesów odbiorców przed nieuzasadnionym poziomem cen i opłat, poprawę efektywności dostarczania i wykorzystywania energii elektrycznej, równoprawne traktowanie odbiorców, eliminowanie subsydiowania skrośnego, przejrzystość cen i stawek opłat oraz potrzebę rozwoju drogowego elektrycznego transportu publicznego.”.

Art. 55. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926) wprowadza się następujące zmiany:

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

„Oddział 6

Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi

Art. 65k. Ilekroć w niniejszym oddziale jest mowa o pojeździe autonomicznym, należy przez to rozumieć pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem.

Art. 65l. 1. Prowadzenie prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych, w szczególności na potrzeby zastosowania pojazdów autonomicznych w transporcie zbiorowym i realizacji innych zadań publicznych, jest możliwe pod warunkiem spełnienia wymagań bezpieczeństwa i uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie tych prac.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje, w drodze decyzji, organ zarządzający ruchem na drodze, na której planuje się przeprowadzenie prac badawczych, na pisemny wniosek organizatora prac badawczych.

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

1) imię, nazwisko lub firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedziby organizatora prac badawczych;
2) informację o miejscu i dacie rozpoczęcia oraz zakończenia prac badawczych;

3) planowany przebieg trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny;
4) wykaz osób odpowiedzialnych za zabezpieczenie trasy pojazdu autonomicznego;
5) podpis organizatora prac badawczych lub jego przedstawiciela.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się:

1) dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatora prac badawczych za szkody powstałe w związku z prowadzeniem prac badawczych związanych z prowadzeniem pojazdów autonomicznych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania pozwolenia na prowadzenie prac badawczych;
2) dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;
3) kopię decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wydanej na podstawie art. 80t ust. 2.

5. Organ, o którym mowa w ust. 2, konsultuje z mieszkańcami gminy, na terenie której prowadzone będą prace badawcze, wniosek o przeprowadzenie prac badawczych, zamieszczając ten wniosek na swojej stronie internetowej i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 7 dni. W toku konsultacji właściciel nieruchomości położonej wzdłuż planowanej trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny, może zgłosić sprzeciw.

6. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydaje zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, po:

1) uzyskaniu zgody właściwego zarządcy drogi, na której planuje się przeprowadzenie prac badawczych oraz
2) zasięgnięciu opinii właściwego ze względu na miejsce prowadzenia prac badawczych komendanta wojewódzkiego Policji dotyczącej wpływu badań na płynność ruchu po planowanej trasie, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny.

Art. 65m. 1. Organ wydający zezwolenie, o którym mowa w art. 65l ust. 1, odmawia jego wydania, jeżeli:

1) organizator prac badawczych:
   a) nie podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 2, informacji określonych w art. 65l ust. 3,
   b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 2, dokumentów

wskazanych w art. 65l ust. 4,

c) nie uzyskał zgody i opinii, o których mowa w art. 65l ust. 6;

2) pomimo spełnienia wymogów określonych w art. 65l ust. 3 i 4 istnieje niebezpieczeństwo, że prowadzenie prac badawczych będzie stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości;

3) właściciel nieruchomości położonej wzdłuż planowanej trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny, zgłosił sprzeciw.

2. Organ wydający zezwolenie może:

1) cofnąć zezwolenie, jeżeli:

a) organizator prac badawczych podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 2, nieprawdziwe informacje,

b) prace badawcze prowadzone są niezgodnie z informacjami podanymi we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 2,

c) dalsze prowadzenie prac badawczych stanowi zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości;

2) zawiesić zezwolenie, jeżeli dalsze prowadzenie prac badawczych może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości – do czasu ustania tego zagrożenia.

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

1) umożliwić Policji wykonywanie czynności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia w trakcie prowadzenia prac badawczych;

2) zapewnić, aby w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe autonomicznym, w miejscu przeznaczonym dla kierującego, znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, która w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem, w szczególności w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

3) przekazywać do wiadomości publicznej informacje o planowanych pracach badawczych i przebiegu trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny;

4) przekazać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 2, w terminie 3 miesięcy od dnia

zakończenia testów.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych oraz ich wyposażenia, kierując się potrzebą zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania tych pojazdów, sposobie poruszania się po drogach, sposobie sterowania tymi pojazdami i bezpieczeństwie ruchu drogowego.”;

2) w art. 71 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Pojazd elektryczny i pojazd napędzany wodorem posiadają tablice rejestracyjne wskazujące na rodzaj paliwa wykorzystywanego do ich napędu.”;

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

„d) ograniczeniu ruchu w strefie czystego transportu, określonej w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. …).”;

4) tytuł działu VI otrzymuje brzmienie:

„Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe”;

5) po art. 148 dodaje się art. 148a i art. 148b w brzmieniu:

„Art. 148a. 1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.

2. Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych po wyznaczonych pasach ruchu dla autobusów od liczby osób poruszających się tymi pojazdami.

Art. 148b. 1. Od dnia 1 lipca 2018 r. do dnia 31 grudnia 2019 r. pojazdy elektryczne i pojazdy napędzane wodorem oznacza się nalepką wskazującą na rodzaj paliwa wykorzystywanego do ich napędu umieszczaną na przedniej szybie pojazdu według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1.

2. Nalepkę, o której mowa w ust. 1, wydaje wójt, burmistrz albo prezydent miasta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu.”.

Art. 56. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, 1555 i 2201) wprowadza się następujące zmiany:

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

„20) wydawanie opinii, o których mowa w art. 15 ust. 1 i art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. …), oraz przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 16 i art. 27 tej ustawy.”;

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

„9) przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 i art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.

Art. 57. W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1453, 2203 i 2260) w art. 42:

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

„5d) związanych z budową infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych, o których mowa w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...), wykorzystywanych do wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego;”;

2) dodaje się ust. 14 w brzmieniu:

„14. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa na zadania, o których mowa w ust. 2 pkt 5d, uwzględniając konieczność efektywnego wykorzystania oraz rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego środków budżetowych otrzymanych w formie dotacji oraz zabezpieczenia przez te jednostki udziału własnych środków w planowanych inwestycjach.”.

Art. 58. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43, 60, 937 i 2216) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 109 dodaje się art. 109a w brzmieniu:

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

elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) i pojazd napędzany wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwy naczelnik urzędu skarbowego wydaje na wniosek zainteresowanego podmiotu zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy pod warunkiem, że podmiot ten przedstawi dokumentację potwierdzającą, iż pojazd, którego dotyczy zwolnienie jest pojazdem elektrycznym lub pojazdem napędzanym wodorem.”;

2) w dziale VII tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy epizodyczne i przejściowe”;

3) po art. 163 dodaje się art. 163a w brzmieniu:

„Art. 163a. 1. W okresie do dnia 1 stycznia 2021 r. zwalnia się od akcyzy samochód osobowy stanowiący pojazd hybrydowy w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwy naczelnik urzędu skarbowego wydaje, na wniosek zainteresowanego podmiotu, zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy pod warunkiem, że podmiot ten przedstawi dokumentację potwierdzającą iż pojazd, którego dotyczy zwolnienie jest pojazdem hybrydowym.”.

Art. 59. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 1:

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

„9a) autobus zeroemisyjny – autobus zeroemisyjny w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...);”,

b) pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19) transport inny szynowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy;”,

c) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

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

poruszającym się po szynach lub po jednej szynie za pomocą liny napędowej;";

2) w art. 12:

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

„8) linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.",

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

„1a. Jeżeli plan transportowy przewiduje wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym, określa także:

1) geograficzne położenie stacji gazu ziemnego;

2) geograficzne położenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej „infrastrukturą ładowania";

3) miejsce przyłączenia do:

a) sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej – planowanej infrastruktury ładowania lub

b) sieci dystrybucyjnej gazowej – planowanej stacji gazu ziemnego, lub

c) magazynu energii, o którym mowa w art. 3 pkt 10k ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, 791, 1089, 1387 i 1566 oraz z 2018 r. poz. 9 i …).",

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

„2a. Przy opracowywaniu planu transportowego gminy należy uwzględnić również wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez tę gminę.

2b. Jeżeli wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez gminę wskazują na zasadność wykorzystania w publicznym transporcie zbiorowym autobusów zeroemisyjnych, projekt planu transportowego, w zakresie wykorzystania tych autobusów, podlega

konsultacjom odpowiednio z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz operatorem systemu dystrybucyjnego gazowego, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

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

1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego przedstawia ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako jej lokalizacje oraz możliwości dostawy energii elektrycznej do sieci z magazynu energii stanowiącego część tej infrastruktury;
2) operator systemu dystrybucyjnego gazowego przedstawia ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci stacji gazu ziemnego w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako lokalizacje instalacji służących do zaopatrywania pojazdów publicznego transportu zbiorowego.”.

Rozdział 8

Przepisy epizodyczne

Art. 60. 1. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi:

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

2. Minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zlokalizowanych w gminach do dnia 31 grudnia 2020 r. wynosi co najmniej:

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

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

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

2. Raport zawiera informację o:

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

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

1) której liczba mieszkańców wynosi co najmniej 100 000 oraz
2) w której zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych, oraz

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

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

2. Plan określa:

1) liczbę i lokalizację planowanych ogólnodostępnych stacji ładowania z liczbą planowanych do zainstalowania w nich punktów ładowania, z uwzględnieniem mocy każdego z tych punktów;

2) proponowany harmonogram budowy ogólnodostępnych stacji ładowania.

3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta opracowuje projekt planu w terminie do dnia 15 marca 2020 r. i konsultuje go z mieszkańcami gminy, zamieszczając go na stronie internetowej obsługującego go urzędu i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 21 dni.

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

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

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

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

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

9. Plan nie jest aktem prawa miejscowego.

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

11. Na podstawie projektu planu przekazanego operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, operator ten opracowuje program przyłączania

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

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

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

Art. 64. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, właściwy ze względu na lokalizację ogólnodostępnej stacji ładowania wskazanej w planie, buduje taką stację.

2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, o których mowa w ust. 1, są zaliczane do kosztów uzasadnionych w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

Art. 65. 1. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta składa wniosek do Prezesa URE o wskazanie przedsiębiorstwa energetycznego, które będzie pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, która zostanie wybudowana zgodnie z planem, wykonującego zadania w zakresie zarządzania, bezpieczeństwa funkcjonowania, eksploatacji, konserwacji i remontów takiej stacji oraz dostawcy usług ładowania na takiej stacji.

2. Prezes URE wyznacza, w drodze decyzji administracyjnej, do pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania, przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do co najmniej 40% odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie gminy, w której ma pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.

3. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który wybudował ogólnodostępną stację ładowania, w terminie roku od dnia objęcia funkcji operatora tej stacji przez przedsiębiorstwo energetyczne wyznaczone zgodnie z ust. 2, przeprowadza postępowanie w celu wyłonienia operatora ogólnodostępnej stacji ładowania prowadzącego działalność w zakresie wskazanym w ust. 1. Przepisy ustawy z dnia 21

października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi stosuje się odpowiednio.

Art. 66. Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1.

Art. 67. Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w planie oraz realizacja przedsięwzięć niezbędnych do przyłączania ich do sieci, w szczególności modernizacja, rozbudowa albo budowa sieci, stanowią cel publiczny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

Art. 68. 1. Naczelny lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił:

1) 10% – od dnia 1 stycznia 2020 r.;
2) 20% – od dnia 1 stycznia 2023 r.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2020 r., wynosił 10%.

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2020 r., wykonuje zadanie lub zleca wykonywanie zadania publicznego podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów przy wykonywaniu tego zadania wynosi 10%.

4. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów wynoszący:

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

Rozdział 9

Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe

Art. 69. Tworzy się Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

Art. 70. 1. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych przyjęte uchwałą Rady Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. stanowią Krajowe ramy

polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, o których mowa w art. 43.

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

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

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

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

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

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

Art. 76. Umowy zawarte przez naczelny i centralny organ administracji państwowej z podmiotem zapewniającym obsługę gospodarczą w zakresie transportu oraz zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonanie zadania publicznego, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, wygasają z dniem 31 grudnia 2019 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych na poziomie określonym odpowiednio w art. 68 ust. 1 lub 3.

Art. 77. Do dnia wejścia w życie art. 65l ust. 4 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55

do wniosku o zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych załącza się kopię decyzji o czasowej rejestracji pojazdu wydanej na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 55.

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

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

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

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

Art. 79. Podmioty obowiązane do przekazywania informacji do rejestru po raz pierwszy przekazują informacje, o których mowa w art. 42 ust. 3, do dnia 15 stycznia 2019 r., z wyłączeniem podmiotów, o których mowa w art. 74, eksploatujących ogólnodostępne stacje ładowania lub stacje gazu ziemnego, które przekazują te informacje po raz pierwszy w terminie miesiąca od dnia przeprowadzenia badania

zezwalającego na dalszą eksploatację tych stacji.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 84. Przepisy:

1) art. 66 niniejszej ustawy,

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

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

Art. 85. 1. Przepisy art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 51, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 52, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:

1) od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej;

2) w odniesieniu do pojazdów elektrycznych w rozumieniu niniejszej ustawy oddanych do używania po dniu określonym zgodnie z pkt 1.

2. Przepisy art. 109a oraz art. 163a ustawy zmienianej w art. 58, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:

1) od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej;

2) do pojazdów elektrycznych, pojazdów hybrydowych i pojazdów napędzanych wodorem, w rozumieniu niniejszej ustawy, w stosunku do których obowiązek podatkowy w akcyzie powstał po dniu określonym zgodnie z pkt 1.

Art. 86. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 3 ust. 1 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.;

2) art. 24, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;

3) art. 34 i art. 35, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;
4) art. 36, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;
5) art. 39 ust. 2, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
6) art. 41 ust. 1, który wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
7) art. 42 i art. 69, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.;
8) art. 49 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 3 listopada 2018 r.;
9) art. 55:
   a) pkt 1 w zakresie dodawanego art. 65l ust. 4 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2019 r.,
   b) pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

MARSZAŁEK SEJMU

/ – / Marek Kuchciński