SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-123-21

Druk nr 1633

Warszawa, 7 października 2021 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Klimatu i Środowiska.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Projekt

U S T A W A

z dnia

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

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

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

---

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

2) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, ustawę z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, ustawę z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz ustawę z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw.

2) w art. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720 i 1641) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1077 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 1047);”,

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

e) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

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

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

b) pojazdów szynowych,

c) jednostek pływających

– stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG);”,

f) pkt 14 i 15 otrzymują brzmienie:

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

a) silnik jednopaliwowy albo

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

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

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

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

h) pkt 26 i 27 otrzymują brzmienie:

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

pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji;

27) stacja ładowania:

a) urządzenie budowlane obejmujące co najmniej jeden punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub

b) wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy

– wyposażone w oprogramowanie wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania, wraz ze stanowiskami postojowymi, których liczba odpowiada liczbie punktów ładowania umożliwiających jednoczesne świadczenie tej usługi oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;”,

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

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

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

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

3) w art. 3:

a) w ust 1:

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

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

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

– pkt 7 otrzymuje brzmienie:

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

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 2:

– uchyla się pkt 1,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) świadczy usługę ładowania, która obejmuje:

a) ładowanie,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do stacji ładowania wykorzystywanych przez operatora systemu dystrybucyjnego wyłącznie do użytku własnego.

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

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

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

konsultacji rynkowych na podstawie wniosku nie zwalnia Prezesa URE z przeprowadzenia konsultacji rynkowych zgodnie z ust. 1.

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

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

Art. 3c. Ogólnodostępnej stacji ładowania należącej do operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie może nabyć inny operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.”;

5) uchyla się art. 9;

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

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

1) znajdują się wewnątrz budynku lub

2) przylegają do budynku.

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

1) znajdują się wewnątrz budynku lub

2) przylegają do budynku.

3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2, mają również zastosowanie w przypadku budynków poddawanych przebudowie albo remontowi, w ramach których

koszt wykonywanych prac związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi budynku wynosi więcej niż 25% wartości budynku, nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowane są budynek i parking, oraz gdy koszty instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej nie przekraczają 7% całkowitego kosztu przebudowy albo remontu, jeżeli stanowiska postojowe:

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

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

1) bezpośrednio przylega do tego budynku lub
2) nie przylega bezpośrednio do tego budynku.

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

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

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

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

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

1) oświadczenie o zobowiązaniu się wnioskodawcy do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją punktu ładowania, w tym kosztów zakupu i montażu tego punktu;
2) oświadczenie o posiadaniu tytułu prawnego do lokalu;
3) zgodę właściciela lokalu na instalację punktu ładowania – w przypadku gdy wnioskodawca nie jest właścicielem lokalu;
4) zgodę, o której mowa w ust. 11 – w przypadku nieruchomości będącej zabytkiem w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisanej do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków.

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

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

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

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

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

1) z ekspertyzy wynika, że instalacja punktu ładowania zgodnie z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, nie jest możliwa lub
2) wnioskodawca nie posiada tytułu prawnego do lokalu w obrębie tego budynku i stanowiska postojowego do wyłącznego użytku, lub
3) wnioskodawca nie przedłożył zgody właściciela lokalu na instalację punktu ładowania – w przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 3;

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

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

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

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

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

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

2. W przypadku gdy wnioski złożyło kilku wnioskodawców, można sporządzić jedną ekspertyzę dotyczącą wszystkich lub wybranych punktów ładowania objętych tymi wnioskami.

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

4. W przypadku gdy jest to niezbędne do sporządzenia ekspertyzy, osobie, która ją sporządza, udostępnia się wyniki okresowego badania instalacji elektrycznej, o którym mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.[3)]), oraz dokumentację projektową obiektu budowlanego.

5. Ekspertyza określa w szczególności:

1) moc przyłączeniową budynku, która może zostać wykorzystana na potrzeby funkcjonowania punktu ładowania;
2) punkty w instalacji elektrycznej, w których przyłączenie punktu ładowania jest dopuszczalne, oraz parametry tego punktu, w tym maksymalną moc punktu ładowania, który może być przyłączony do instalacji elektrycznej;
3) rozwiązania budowlane oraz techniczno-instalacyjne, jakie powinny być przyjęte przy instalacji punktu ładowania, w tym wymagania dotyczące wyrobów zastosowanych do instalacji tego punktu;
4) warunki niezbędne do bezpiecznej eksploatacji punktu ładowania;
5) wymagania, jakie powinny być spełnione w zakresie bezpieczeństwa pożarowego w związku z zainstalowaniem punktu ładowania.

6. Koszty sporządzenia ekspertyzy ponosi wnioskodawca.”;

7) w art. 16:
   a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
      „2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji lub infrastruktury, w tym polegającej na zwiększeniu liczby punktów ładowania, lub zmiany miejsca zainstalowania punktu ładowania w tej stacji lub infrastrukturze, z wyłączeniem prac polegających wyłącznie na wymianie części lub podzespołów urządzenia na części lub podzespoły o takich samych parametrach i charakterystykach lub spełniające wymagania producenta.”,

---

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

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

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

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

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

9) w art. 19:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

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

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

„Art. 26. 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji gazu ziemnego operator systemu dystrybucyjnego gazowego może wystąpić z wnioskiem do UDT, a w przypadku stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej do TDT, o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 25 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1.

2. Prezes UDT albo Dyrektor TDT 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 odpowiednio UDT albo TDT.

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

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

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

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

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

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

12) w art. 28:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

1) przed oddaniem tego punktu do eksploatacji;
2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji tego punktu, z wyłączeniem naprawy wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela;
3) okresowo – co najmniej raz w roku;
4) każdorazowo, w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu tego punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją, przekazanych zgodnie z ust. 3a.”,

b) ust. 3 i 3a otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

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

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

4. Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) udziela podmiotowi odpowiedzialnemu za sporządzenie oceny ryzyka informacji niezbędnych do jej sporządzenia.

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

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

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

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

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

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

1) zapewnia, że osoby zaangażowane w bunkrowanie spełniają wymagania określone w ust. 1;
2) wyznacza spośród osób, o których mowa w pkt 1, osobę odpowiedzialną za koordynację bunkrowania, w tym za współpracę z osobami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo bunkrowania ze strony bunkrowanej jednostki pływającej.

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

14) w art. 29:

a) w ust. 1:

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

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

b) w ust. 2:

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

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

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

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

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

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

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

1) bezpieczeństwo użytkowników;

2) bezpieczeństwo pożarowe;

3) dostęp dla osób niepełnosprawnych;

4) właściwy stan techniczny wykorzystywanej infrastruktury.

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

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

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

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

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

1) przed oddaniem do eksploatacji stacji wodoru;
2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji, z wyłączeniem naprawy wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

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

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

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

6. Maksymalna wysokość opłaty za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, wynosi 2 000 zł.

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

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru,
2) rodzaje badań technicznych stacji wodoru przeprowadzanych przez UDT i TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań,
4) wysokość opłat, o których mowa w art. 29b ust. 3 i art. 29c ust. 5

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

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

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

1) nieprawidłowościach w ich funkcjonowaniu, w szczególności o podejrzeniu zagrożenia dla bezpieczeństwa ich użytkowników, lub o wypadku związanym z ich eksploatacją;
2) eksploatacji stacji ładowania, punktu ładowania wodoru stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru bez przeprowadzenia badań, o których mowa odpowiednio w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, lub pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa odpowiednio w art. 16 ust. 4, art. 27 ust. 4 lub art. 29c ust. 4.

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

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

1) nieprawidłowościach w ich funkcjonowaniu, w szczególności o podejrzeniu zagrożenia dla bezpieczeństwa ich użytkowników, lub o wypadku związanym z ich eksploatacją;
2) ich eksploatacji bez przeprowadzenia badań, o których mowa odpowiednio w art. 18 ust. 1, art. 27 ust. 1, art. 28 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, lub pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa odpowiednio w art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 28 ust. 4 lub art. 29c ust. 4.

4. W ramach kontroli, o której mowa w ust. 1 i 3, odpowiednio Prezes UDT albo Dyrektor TDT kontroluje spełnianie przez stację ładowania, punkt ładowania stanowiący element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stację gazu ziemnego, stację wodoru, punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z

lądu lub punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych odpowiednio na podstawie art. 17, art. 19, art. 29 lub art. 29d lub wybranych wymagań, w zależności od zakresu informacji, o której mowa w ust. 1 lub 2.

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

6. Ustalenia z kontroli dokumentuje się w protokole z kontroli.

7. Prezes UDT w wyniku kontroli wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji:

1) stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego – w przypadku stwierdzenia, że nie spełniają one wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17;
2) stacji gazu ziemnego – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1;
3) stacji wodoru – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29d.

8. Dyrektor TDT w wyniku kontroli wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji:

1) stacji gazu ziemnego zainstalowanej na obszarze kolejowym, bocznicy kolejowej, na terenie portu i przystani morskiej oraz żeglugi śródlądowej – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1;
2) stacji wodoru zainstalowanej na obszarze kolejowym, bocznicy kolejowej, na terenie portu i przystani morskiej oraz żeglugi śródlądowej – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29d;
3) punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19;
4) punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2.

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

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

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

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

„Art. 30. Podstawą ustalenia wysokości opłat, o których mowa w art. 15 ust. 3, art. 16 ust. 5, art. 18 ust. 5, art. 18a ust. 3, art. 26 ust. 3, art. 27 ust. 5, art. 28 ust. 5, art. 28a ust. 3, art. 29b ust. 3 i art. 29c ust. 5, jest przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłaszane przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 746), obowiązujące w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego lub sporządzenie opinii.

Art. 31. 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o których mowa w art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 28 ust. 4, art. 29c ust. 4 i art. 29f ust. 7 i 8, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 i 1491).

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

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

18) w art. 33:

a) uchyla się ust. 3 i 4,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

19) w art. 34:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie :

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

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

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

20) w art. 35:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu tej ustawy.”,

b) w ust. 2:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zleca wykonywanie zadania publicznego, o którym mowa w pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej 30% floty pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

używanych do wykonywania tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym, lub”,

– dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

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

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

d) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

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

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

„1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371) podmiotom, które łącznie zapewnią udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynoszący co najmniej 30%.”;

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

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

23) w art. 37:

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

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

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

c) dodaje się ust 6 w brzmieniu:

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

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

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

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

1) elektryczne;
2) napędzane wodorem;
3) napędzane gazem ziemnym;
4) wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z ust. 4.

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

1) pojazdy:
   a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych,
   b) używane we flocie obsługującej Kancelarię Prezesa Rady Ministrów,
   c) zarządów dróg i realizujące zadania na rzecz zarządców dróg,
   d) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
   e) urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich,
   f) posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne;
2) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego;
3) autobusy zeroemisyjne;
4) autobusy szkolne.

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

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

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

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

1) oznakowania strefy czystego transportu;

2) zakupu autobusów zeroemisyjnych;
3) zakupu tramwajów;
4) zakupu innych środków transportu zbiorowego;
5) pokrycia kosztów wykonania analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1;
6) finansowania programów wsparcia zakupu rowerów w rozumieniu art. 3 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wyposażonych w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.

7. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, nie może być wyższa niż:
1) 2,50 zł za godzinę w przypadku opłaty jednorazowej;
2) 500 zł w przypadku opłaty abonamentowej za jeden miesiąc.

8. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

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

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

11. Nalepkę wydaje wójt, burmistrz albo prezydent miasta za opłatą, której maksymalna wysokość wynosi 5 zł.

12. Opłata za nalepkę stanowi dochód własny gminy.

13. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wzór nalepki dla pojazdu umożliwiającej wjazd do strefy czystego transportu, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu.

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

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

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

1) granice obszaru strefy czystego transportu;
2) sposób organizacji ruchu w strefie czystego transportu;
3) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu;
4) wysokość oraz sposób poboru opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 5;
5) wysokość opłaty za nalepkę, o której mowa w art. 39 ust. 11, i szczegółowy sposób wydawania nalepki w gminie.

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

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

5. Rada gminy podejmuje uchwałę w sprawie ustanowienia strefy czystego transportu w terminie 60 dni od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w ust. 4.

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

26) w art. 41:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 6:

– uchyla się pkt 3,
– w części wspólnej skreśla się wyrazy „oraz zapewnienia przejrzystości danych porównywanych cen paliw”;

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

„Art. 41a. 1. Minister właściwy do spraw energii porównuje ceny jednostkowe oferowanych na rynku paliw przeznaczonych do napędu samochodów osobowych w rozumieniu art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/732 z dnia 17 maja 2018 r. w sprawie wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 123 z 18.05.2018, str. 85, z późn. zm.[4)]).

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

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

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

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

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

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

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

---

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

ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na których świadczona jest usługa tankowania wodoru;

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

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

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

28) w art. 42:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 3:

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

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

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

c) w ust. 4 w pkt 1:

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

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

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

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

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

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

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

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

1) danych obejmujących:

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

b) rodzaj infrastruktury obsługiwanej przez operatora,

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

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

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

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

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

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

g) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

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

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

i) ust. 10 otrzymują brzmienie:

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

29) w art. 45:

a) w ust. 1:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

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

„4a) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 lub art. 28 ust. 1, lub eksploatuje punkty zasilania jednostek pływających

energią elektryczną z lądu lub punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa w art. 18 ust. 4, art. 28 ust. 4 lub art. 29f ust. 8 pkt 3 lub 4;”,

– uchyla się pkt 5 i 6,

– uchyla się pkt 12,

b) w ust. 2:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pkt 4 wynosi:

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

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

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

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

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

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

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

– pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) pkt 11 wynosi 2 000 zł.”;

30) w art. 46:

a) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

– pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

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

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

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

c) w ust. 5 wyrazy „art. 45 ust. 1 pkt 4, 5 i 11" zastępuje się wyrazami „art. 45 ust. 1 pkt 4 i 11”,

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

31) uchyla się art. 64–66;

32) w art. 68:

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

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

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r., wykonuje, zleca lub powierza wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotom, których łączny udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów

samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym używanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. Przepisu nie stosuje się do zlecania lub powierzania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, oraz do wykonywania, zlecania lub powierzania zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołoledzi i usuwaniu śniegu.”,

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

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

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

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

1) udział pojazdów kategorii M1, M2 i N1, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.[5)]), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858”, elektrycznych lub napędzanych wodorem, w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, do dnia 31 grudnia 2030 r., wynosił co najmniej 22%, z tym że do dnia 31 grudnia 2025 r. do tego udziału, wlicza się pojazdy hybrydowe lub napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO_2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji;

2) udział pojazdów kategorii N2 i N3, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858, napędzanych paliwami alternatywnymi w całkowitej

---

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

liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, wynosił co najmniej:

a) 7% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,

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

3) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.[6)]), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

a) 32% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2) których przedmiotem są usługi w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.[7)]);

3) o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, i których przedmiotem są usługi oznaczone następującymi kodami Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz. Urz. UE L 340 z 16.12.2002, str. 1, z późn. zm.[8)]):

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

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

---

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

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

c) CPV 60140000-1, nieregularny transport osób,

d) CPV 90511000-2, wywóz odpadów,

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

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

g) CPV 64121100-1, dostarczanie poczty,

h) CPV 64121200-2, dostarczanie paczek.

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

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

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

2) dokonuje corocznie oceny poziomu osiągnięcia minimalnych udziałów;

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

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

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

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

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

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

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

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

2) kategorii M3, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, innych niż pojazdy klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r.

w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.”;

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

Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281, 720, 1023 i 1655) art. 96c otrzymuje brzmienie:

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

Art. 3. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, 1163, 1243, 1551 i 1574) w art. 23:

1) w ust. 1:

a) w pkt 4:

– lit. a i b otrzymują brzmienie:

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

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

– dodaje się lit. c w brzmieniu:

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

b) pkt 47a otrzymuje brzmienie:

„47a) dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, z wyjątkiem opłat z tytułu składek na ubezpieczenie

samochodu osobowego, w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota, o której mowa w pkt 4 odpowiednio w lit. b lub c, pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem tej umowy;”;

2) ust. 5e otrzymuje brzmienie:

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

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

1) w ust. 1:

a) w pkt 4:

– lit. a i b otrzymują brzmienie:

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

b) 150 000 zł – jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720 i 1641), wynosi mniej niż 50 g na kilometr,”,

– dodaje się lit. c w brzmieniu:

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

b) pkt 49a otrzymuje brzmienie:

„49a) dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, o której mowa w art. 17a pkt 1, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o

podobnym charakterze, z wyjątkiem opłat z tytułu składek na ubezpieczenie samochodu osobowego, w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota, o której mowa w pkt 4 odpowiednio lit. b lub c, pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem tej umowy;”;

2) ust. 5e otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

2) w art. 7:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

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

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

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

1) wyraził zgodę na taką wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to wydaje warunki przyłączenia,

2) nie wyraził zgody na taką wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to odmawia wydania warunków przyłączenia

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

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

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

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

5) art. 11za otrzymuje brzmienie:

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

Art. 6. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720 i 1641) w art. 148a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

1) w art. 37 pkt 20 otrzymuje brzmienie:

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

2) w art. 44 w ust. 1 pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

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

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

Art. 8. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, z późn. zm.[9)]) wprowadza się następujące zmiany:

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

„9) zatwierdzanie wniosków Zarządu Narodowego Funduszu w sprawach nabywania obligacji, obejmowania lub nabywania akcji i udziałów w spółkach, wnoszenia udziałów do spółek, a także obejmowania lub nabywania jednostek uczestnictwa lub certyfikatów inwestycyjnych funduszy inwestycyjnych oraz prawa uczestnictwa alternatywnej spółki inwestycyjnej lub instytucji wspólnego inwestowania;”;

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

a) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się pkt 12;

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

„6b. Narodowy Fundusz może obejmować lub nabywać jednostki uczestnictwa lub certyfikaty inwestycyjne funduszy inwestycyjnych oraz prawa uczestnictwa alternatywnej spółki inwestycyjnej lub instytucji wspólnego inwestowania, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 605 i 1595), za zgodą ministra właściwego do spraw klimatu i ministra właściwego do spraw finansów publicznych, jeżeli jest to związane z rozwojem przemysłu i usług w zakresie ochrony środowiska.”.

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

---

9) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 1378, 1565, 2127 i 2338 oraz z 2021 r. poz. 802, 868, 1047, 1162, 1535, 1642, 1648 i 1718.

Art. 10. W ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 i 1598) uchyla się art. 244.

Art. 11. W ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1842, z późn. zm.[10)]) w art. 31zzh dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

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

Art. 12. W ustawie z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1093, 1505 i 1642) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w pkt 20 w dodawanym:
   a) art. 11z w ust. 1 wyrazy „ , operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego oraz operator ogólnodostępnej stacji ładowania realizuje proces wymiany informacji rynku energii” zastępuje się wyrazami „oraz operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego realizuje proces wymiany informacji rynku energii”,
   b) art. 11zb:
      – w ust. 4 skreśla się wyrazy „ , operator ogólnodostępnej stacji ładowania”,
      – w ust. 5 skreśla się wyrazy „oraz operator ogólnodostępnej stacji ładowania”,
   c) art. 11zc:
      – w ust. 1 uchyla się pkt 6,
      – w ust. 2 wyrazy „ust. 1 pkt 3–6” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 3 – 5”,
      – w ust. 3 uchyla się pkt 7,
   d) art. 11zg w ust. 1 uchyla się pkt 5;
2) uchyla się art. 9.

[10)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 2112, 2113, 2123, 2157, 2255, 2275, 2320, 2327, 2338, 2361 i 2401 oraz z 2021 r. poz. 11, 159, 180, 694, 981, 1023, 1090, 1162, 1163, 1192, 1510, 1535 i 1777.

Art. 13. Minister właściwy do spraw transportu informuje Komisję Europejską do dnia 2 sierpnia 2022 r. o działaniach podjętych w celu wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 188 z 12.07.2019, str. 116) oraz o działaniach planowanych do podjęcia w celu zwiększenia wielkości udziału pojazdów, o których mowa w art. 68a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w ogólnej liczbie udzielanych zamówień.

Art. 14. Minister właściwy do spraw transportu po raz pierwszy przekaże Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 68d ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 18 kwietnia 2026 r.

Art. 15. Informację, o której mowa w art. 68c ustawy zmienianej w art. 1, podmioty obowiązane do jej przekazania po raz pierwszy przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 stycznia 2022 r. Informacja ta obejmuje dane za okres od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2021 r.

Art. 16. Przepisy art. 68a, art. 68b i art. 68e ustawy zmienianej w art. 1, stosuje się do postępowań o udzielenie zamówienia publicznego wszczętych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 17. 1. Indywidualne kody identyfikacyjne nadane operatorom ogólnodostępnych stacji ładowania, dostawcom usługi ładowania oraz operatorom stacji gazu ziemnego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stają się indywidualnymi kodami identyfikacyjnymi w rozumieniu art. 41b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

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

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

Art. 18. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operator stacji gazu ziemnego przekazują do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych informację, o której mowa w

art. 42 ust. 3 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie stosowanej przez tego operatora metody płatności za świadczone przez niego odpowiednio usługi ładowania lub usługi tankowania gazu ziemnego, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 19. Strefy czystego transportu ustanowione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy są strefami czystego transportu w rozumieniu art. 39 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 20. Oznaczenia pojazdów wydane przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta na podstawie art. 39 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, pozostają ważne.

Art. 21. Przepis art. 39 ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 39 ust. 13 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 22. 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy podmioty eksploatujące punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), o których mowa w art. 28 ust. 3 i 3a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stają się operatorami punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w rozumieniu art. 2 pkt 7a ustawy zmienianej w art. 1.

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

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

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

Art. 23. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego po raz pierwszy ogłasza przetarg, o którym mowa w art. 3a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki opracowuje wytyczne dotyczące przeprowadzenia przetargu, o którym mowa w art. 3a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 5 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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

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

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

Art. 24. Do:

1) rozpoczętej budowy ogólnodostępnej stacji ładowania, która nie została oddana do eksploatacji do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,
2) budowy ogólnodostępnej stacji ładowania nierozpoczętej do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, której termin przyłączenia przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, zgodnie z programem przyłączania, o którym mowa w art. 62 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1, upływa 31 grudnia 2021 r.

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

Art. 25. 1. W budynkach niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych, właściciel lub zarządca budynku, w terminie do dnia 1 stycznia 2025 r., instaluje co najmniej jeden punkt ładowania oraz kanały na przewody i kable elektryczne, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych, jeżeli te stanowiska postojowe:

1) znajdują się wewnątrz budynku lub
2) przylegają do budynku.

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

1) bezpośrednio przylega do tego budynku lub
2) nie przylega bezpośrednio do tego budynku.

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

Art. 26. 1. Przepisów art. 12a ust. 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 nie stosuje się, w przypadku gdy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:

1) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę, odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego, odrębny wniosek o wydanie odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego, wniosek o zmianę pozwolenia na budowę, wniosek o pozwolenie na wznowienie robót budowlanych lub wniosek o zatwierdzenie zamiennego projektu budowlanego albo projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego;
2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych, w przypadku gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę;
3) została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę, odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu budowlanego, odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub odrębna decyzja o zatwierdzeniu projektu architektoniczno-budowlanego.

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

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

Art. 28. 1. Podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy stacje wodoru, w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29d ustawy zmienianej w art. 1 dostosować je do wymagań określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz w tych przepisach wykonawczych, a także złożyć do Prezesa Urzędu

Dozoru Technicznego, a w przypadku gdy stacje wodoru są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów lub przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej – do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na ich dalszą eksploatację.

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

Art. 29. Do pojazdów wprowadzonych do ewidencji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych podatnika przed dniem wejścia w życie art. 23 ust. 1 pkt 4 lit. a–c i pkt 47a oraz ust. 5e ustawy zmienianej w art. 3 i art. 16 ust. 1 pkt 4 lit. a–c i pkt 49a oraz ust. 5e ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 3 i art. 4, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 30. Przepisy art. 7 ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do wniosków o wydanie warunków przyłączenia złożonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 31. Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, albo zmienionych zgodnie z art. 36 ust. 1 w zakresie dodania przepisów dotyczących działań Transportowego Dozoru Technicznego, do przeprowadzania badań i kontroli stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej stosuje się przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, a opłaty za wydanie opinii i przeprowadzenie badań stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi

śródlądowej, w wysokości określonej w tych przepisach wykonawczych stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 32. Wysokość opłat za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz utrzymanie go w systemie teleinformatycznym na rok 2022 minister właściwy do spraw energii może określić bez zachowania terminu, o którym mowa w art. 41b ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 33. 1. Minister właściwy do spraw energii po raz pierwszy ogłasza porównanie cen, o którym mowa w art. 41a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, na podstawie cen z pierwszego kwartału 2022 r.

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

Art. 34. Do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 35 ustawy zmienianej w art. 1, można zaliczyć pojazdy napędzane gazem ziemnym w rozumieniu art. 2 pkt 14 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, jeżeli były przedmiotem umowy sprzedaży zawartej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 35. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

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

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

Art. 37. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 69 ustawy zmienianej w art. 9, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 69 ustawy zmienianej w art. 9, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 38. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań naczelnych i centralnych organów administracji państwowej wynikających z art. 25 wynosi w:

1) 2021 r. – 8 877 250 zł;
2) 2022 r. – 8 877 250 zł;
3) 2023 r. – 8 877 250 zł;
4) 2024 r. – 8 877 250 zł;
5) 2025 r. – 0 zł;
6) 2026 r. – 0 zł;
7) 2027 r. – 0 zł;
8) 2028 r. – 0 zł;
9) 2029 r. – 0 zł;
10) 2030 r. – 0 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczeniem przyjętego na dany rok budżetowy limitu wydatków określonego w ust. 1 stosuje się mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu realizacji obowiązku dostosowania budynków niemieszkalnych zgodnie z art. 25.

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

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

Art. 39. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art.11, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
2) art. 12:
   a) pkt 1 lit. a–c i pkt 2, które wchodzą w życie z dniem 1 lipca 2024 r.,
   b) pkt 1 lit. d, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.;

3) art. 1 pkt 19 i 20, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;
4) art. 3 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b oraz art. 4 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
5) art. 1 pkt 21, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel regulacji

Elektromobilność jest dziedziną, która rozwija się dynamicznie na całym świecie, wprowadzane są coraz nowsze rozwiązana, które mają na celu przyczynić się do neutralności klimatycznej transportu oraz zwiększenia poziomu ekologii w tym sektorze.

Przez czas obowiązywania ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dalej: „ustawa", do zawartych w niej rozwiązań zgłaszanych było wiele postulatów i uwag co do treści jej przepisów. Projektowana nowelizacja ma na celu:

1) wyjście naprzeciw oczekiwaniom społecznym oraz dostosowanie się do coraz szybszego rozwoju branży motoryzacyjnej;

2) służyć jeszcze lepszemu wsparciu rozwoju elektromobilności oraz infrastruktury paliw alternatywnych, a tym samym zachęcić konsumentów do zakupu pojazdów napędzanych tymi paliwami;

3) dostosowanie obowiązujących przepisów do założeń zawartych w ogłoszonej przez Ministra Klimatu i Środowiska „Dziesiątki dla elektromobilności"[1)].

Ponadto projektowana ustawa, w zakresie swojej regulacji, transponuje do polskiego prawa dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającą dyrektywę 2012/27/UE oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającą dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.

[1)] Niezależnie od prac legislacyjnych nad niniejszym projektem, należy dodać, że w celu realizacji ww. „Dziesiątki dla elektromobilności" w dniu 26 czerwca 2020 r., przez Ministra Klimatu i Środowiska i nadzorowany przez niego Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, uruchomione zostały programy mające na celu wsparcie osób fizycznych oraz przedsiębiorców w zakupie pojazdów zeroemisyjnych (pierwsze z uruchomionych programów zakończyły się w dniu 31 lipca 2020 r.). Ww. programy traktowane są jako pilotaże, które pozwolą poznać oczekiwania podmiotów zainteresowanych wsparciem oraz zebrać doświadczenia (zarówno od strony warunków wsparcia, jak i logistyki wdrażania) dotyczące krajowego rynku pojazdów elektrycznych, które zostaną wykorzystane przy pracach nad kolejnymi naborami.
Po zakończeniu pierwszych programów, Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dokonają ich ewaluacji, ewentualnych usprawnień i modyfikacji warunków.

Prace nad projektem poprzedzone były szczegółowymi analizami potrzeb i potencjalnych kierunków nowelizacji ustawy. Jedną z analizowanych kwestii była np. kwestia recyklingu baterii instalowanych w pojazdach elektrycznych i hybrydowych, w wyniku której stwierdzono brak uzasadnienia dla rozszerzania przedmiotowego projektu o kwestię zagospodarowania tych odpadów. W przypadku baterii do pojazdów elektrycznych i hybrydowych stosuje się bowiem przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Kolejną dogłębnie analizowaną kwestią było zagadnienie stref czystego transportu. W kontekście proponowanych rozwiązań w zakresie stref czystego transportu należy przyjąć, że działania mające na celu zmniejszenie poziomu emisji w centrach miast, gdzie są one najwyższe, jest uzasadnione ze względów zdrowotnych i ekologicznych. Działania te wpisują się również w cele polskiego rządu oraz cele wskazane przez Unię Europejską w zakresie dążenia do redukcji emisji pochodzących z transportu. Projektowane przepisy pozwalają, m.in. na utworzenie strefy czystego transportu na terenie każdej gminy. Jednocześnie, zdecydowano się pozostawić organom gminy dużą swobodę decyzyjną w zakresie szczegółowych rozwiązań dotyczących strefy przyjmując, że władze lokalne najlepiej znają potrzeby danej gminy i to jak można je zaadresować tworząc strefę.

W projektowanych przepisach wprowadzono także niezbędne pojęcia i rozwiązania dotyczące planowanego powstania infrastruktury tankowania wodoru. Jednym z najważniejszych celów projektu jest przygotowanie przez prawodawcę konkretnych regulacji, określających nie tylko podstawowe definicje ustawowe, ale również konkretne rozwiązania, które poprzez swoją spójność, umiejętność prognozowania rynku i pewną dalekosiężność będą impulsem do rozpoczęcia wykorzystania wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie. Jednym z priorytetów regulacyjnych w tym zakresie jest wprowadzenie przepisów dotyczących infrastruktury wodorowej, w tym tych odnoszących się do powstawania oraz zgodnej z obowiązującymi normami, bezpiecznej eksploatacji i modernizacji stacji wodoru. Proponowane przepisy określają także organy odpowiedzialne za dopuszczenie do użytku stacji wodoru i ich niezbędną kontrolę techniczną. Ww. przepisy skonstruowano analogicznie jak istniejące w ustawie regulacje dotyczące pozostałych elementów infrastruktury paliw alternatywnych, tj. stacji ładowania czy stacji gazu ziemnego, opierając się na sprawdzonych w praktyce rozwiązaniach. Wprowadzenie regulacji w zakresie wodoru jest konieczne, gdyż zakłada się, że nowe paliwo alternatywne znajdzie w niedalekiej przyszłości zastosowanie w różnych segmentach gospodarki w ramach zorganizowanych flot pojazdów, w logistyce przemysłowej oraz w transporcie publicznym. Zwłaszcza ten ostatni segment, charakteryzujący

się stosunkowo dużym zużyciem wodoru na pojazd i znaczną flotą, może okazać się przez dłuższy czas kluczowym z punktu widzenia popytu na paliwo wodorowe. Nie można pominąć również potencjału we wdrożeniu wodoru w transporcie kolejowym i morskim oraz perspektywy pojawienia się na drogach pierwszych samochodów osobowych napędzanych wodorem.

II. Obowiązujący stan prawny

1. Prawo krajowe

Obowiązujące przepisy regulują funkcjonowanie paliw alternatywnych wykorzystywanych w transporcie oraz stanowią ramy prawne dla bezpiecznego korzystania z tego rodzaju paliw i związanej z nimi infrastruktury. Dodatkowo, ujednolicają kwestie związane z rynkiem elektromobilności, wprowadzając, m.in. ułatwienia dla posiadaczy aut zeroemisyjnych i niskoemisyjnych oraz nakładają różnego rodzaju obowiązki na jednostki samorządu terytorialnego. W związku z ciągłym rozwojem elektromobilności w Polsce i na świecie, jak wskazano wyżej, konieczna jest modyfikacja i uzupełnienie obowiązujących przepisów.

1.1. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych – Wybrane zagadnienia związane z projektowaną nowelizacją.

Przede wszystkim w obowiązujących przepisach ustawy pojęcie wodoru zostało użyte jedynie w definicji paliw alternatywnych, jako jedno z paliw wyliczonych w ich otwartym katalogu. Obowiązująca definicja ustawowa pojazdu napędzanego wodorem jest ponadto zbyt wąska oraz brak jest regulacji dotyczących budowy, eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji i punktów tankowania wodoru.

W obowiązującym stanie prawnym przepisy dopuszczają ustanowienie strefy czystego transportu w gminie liczącej powyżej 100 tys. mieszkańców, tylko dla terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części, stanowiącej zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia. Wjazd do strefy jest możliwy dla pojazdów napędzanych energią elektryczną, gazem ziemnym oraz wodorem, jak również dla pojazdów policji, straży pożarnej etc. Pojazdy elektryczne, pojazdy wodorowe, jak również napędzane gazem ziemnym posiadają (wydawane na wniosek właściciela) identyfikujące naklejki na szybę umożliwiające wjazd do strefy. Ponadto, rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić swoje wyłączenia od ograniczenia wjazdu do strefy inne niż wymienione w ustawie. Przestrzeganie ograniczeń wjazdu do strefy zapewnia art. 96c ustawy – Kodeks wykroczeń,

zgodnie z którym za nieprzestrzeganie ograniczeń we wjeździe do strefy grozi kara grzywny wysokości do 500 zł.

Kolejną regulacją wymagającą zmian jest kwestia kontroli stacji ładowania i innych obiektów infrastruktury paliw alternatywnych przez właściwe inspekcje. Obecnie występują bowiem wątpliwości odnośnie do kwestii, które stacje ładowania świadczą usługę ładowania, przez co podlegają obowiązkowej kontroli przeprowadzanej przez Urząd Dozoru Technicznego (dalej: UDT). Brak również przepisów przyznających UDT oraz Transportowemu Dozorowi Technicznemu (dalej: TDT) uprawnienia w zakresie dodatkowych, obowiązkowych kontroli, np. w przypadku powzięcia informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Ponadto obecnie ustawa w niewystarczającym stopniu reguluje prowadzenie Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. W związku z wprowadzeniem regulacji dotyczących wodoru oraz zobowiązaniem się Polski do stworzenia repozytorium kodów ID w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez Komisję Europejską konieczne jest dokonanie w tych przepisach stosownych zmian. Polegają one, w szczególności, na uzupełnieniu Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych o stacje oraz uregulowaniu kwestii nadawania i uznawania ww. indywidualnych kodów identyfikacyjnych, w tym kwestii pobierania opłat za te czynności.

Dotychczasowe doświadczenia wynikające ze stosowania ustawy pokazują również, że obecne przepisy nie zapewniają wystarczających ułatwień w zakresie instalacji punktów ładowania znajdujących się w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych dla mieszkańców tych budynków.

Nowelizowana ustawa nie przewiduje szczególnych rozwiązań w zakresie udzielania zamówień publicznych na pojazdy. Wyznacza natomiast obowiązek dotyczący minimalnego poziomu pojazdów niskoemisyjnych we flocie jednostek samorządu terytorialnego oraz urzędów państwowych. Zawiera także katalog podmiotów zwolnionych z obowiązku posiadania pojazdów niskoemisyjnych w posiadanej lub używanej flocie. Jest to zwolnienie ogólne, które w projekcie zostało doprecyzowane i będzie obejmować konkretne rodzaje pojazdów.

1.2. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń

Obecne sformułowanie w kwestii kar za nieuprawniony wjazd do strefy czystego transportu wymaga dostosowania do proponowanych zmian w przepisach dotyczących tych stref.

1.3. Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych

Obecne przepisy nie określają zasad amortyzacji dla innych niż elektryczne pojazdów niskoemisyjnych.

1.4. Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych

Obecne przepisy nie określają zasad amortyzacji dla innych niż elektryczne pojazdów niskoemisyjnych.

1.5. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne

Przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne regulują, m.in. warunki zaopatrzenia i użytkowania energii elektrycznej oraz zasady zaopatrzenia w te energię, co znajduje również zastosowanie do infrastruktury ładowania pojazdów.

Zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, przedsiębiorstwo energetyczne, które zajmuje się dystrybucją energii zawiera umowę z podmiotem ubiegającym się o przyłączenie do sieci, jeśli pozwalają na to techniczne i ekonomiczne warunki. Brak natomiast uregulowań, jak postępować w przypadku braku możliwości przyłączenia do wybranej przez wnioskodawcę lokalizacji z powodu niewystarczającej mocy.

1.6. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

W obecnym stanie prawnym zezwala się na poruszanie się pojazdów elektrycznych po pasach ruchu wyznaczonych dla autobusów. Projektuje się poszerzenie zakresu przedmiotowego tego przepisu poprzez nadanie ww. uprawnienia także pojazdom zasilanym wodorem.

1.7. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym

W obecnym stanie prawnym nie uwzględniono nowych kompetencji UDT i TDT przewidzianych w przedmiotowym projekcie zmian ustawy.

1.8. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska

Przepisy w dotychczasowym brzmieniu przewidują dofinansowanie wyłącznie do zakupu pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi. Tym samym znacząco zawężają możliwość wsparcia innych środków transportu. Obecne brzmienie przepisu art. 401c ust. 9c pkt 9 ustawy

z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, dalej „POŚ”, wymuszałoby na uczestnikach rynku konieczność nabywania pojazdu od razu lub po zakończeniu leasingu, a więc wyklucza (lub co najmniej ogranicza) m.in. leasing operacyjny.

Aktywność kapitałowa Narodowego Funduszu wymaga każdorazowo uzyskania zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych i ministra właściwego do spraw klimatu, zgodnie z art. 411 ust. 6a POŚ. Dodatkowo, wniosek Zarządu Narodowego Funduszu w przedmiotowych kwestiach wymaga uzyskania zatwierdzenia przez Radę Nadzorczą Narodowego Funduszu, co jest procesem długotrwałym i skomplikowanym.

1.9. Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze

Dotychczasowa delegacja ustawowa zawarta w art. 69 odnosi się tylko do praktyki, o której mowa w art. 52 ust. 4 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, tj. praktyki przy wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi oraz sporządzaniu projektów i dokumentacji geologicznych. Nie odnosi się natomiast wprost do praktyki określonej w art. 52 ust. 8 ww. ustawy, tj. praktyki osób zatrudnionych w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu projektów robót geologicznych i dokumentacji geologicznych.

1.10. Ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych

W oparciu o delegację art. 244 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, minister właściwy do spraw gospodarki ma określić, w drodze rozporządzenia, inne niż cena kryteria oceny ofert, które mają zastosowanie w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień, oraz sposób opisania i oceny tych kryteriów, kierując się potrzebą wdrożenia przepisów prawa Unii Europejskiej oraz mając na względzie szczególny charakter lub cel zamówienia oraz ułatwienie stosowania tych kryteriów oceny ofert.

1.11. Ustawa z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych

Krótki okres, w którym dopuszcza się wnoszenie zabezpieczeń w formie niepieniężnej, nie pozwala przedsiębiorstwom energetycznym na wykorzystanie środków finansowych w obszarach niezbędnych dla ich prawidłowego funkcjonowania.

1.12 Ustawa z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw

Przedmiotowa nowelizacja ustawy – Prawo energetyczne rozszerza obowiązki operatora ogólnodostępnej stacji ładowania o konieczność uczestnictwa w centralnym systemie informacji rynku energii, co wymaga modyfikacji w kontekście zmian proponowanych w niniejszym projekcie ustawy.

2. Prawo europejskie

2.1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego ma na celu popularyzację ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Przepisy dyrektywy nakładają na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału ekologicznie czystych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia kończących się w 2025 r. i w 2030 r. Zakresem ww. dyrektywy objęte zostały zawierane umowy zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych oraz świadczenia usług w zakresie publicznego transportu drogowego, specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularnego transportu osób, transportu i doręczania przesyłek pocztowych lub paczek oraz wywozu odpadów, o ile zamawiający mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień publicznych określonych w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE **z** dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę 2004/18/WE i Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylającej dyrektywę 2004/17/WE. Dyrektywa obejmuje także swoim zakresem udzielane w ww. trybie zamówienia z zakresu świadczenia usług w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

2.2. Dyrektywa 2019/944 UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE ustanawia zasady dotyczące wytwarzania, przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii i dostaw energii elektrycznej, oraz przepisy dotyczące ochrony konsumentów, w celu stworzenia zintegrowanych, konkurencyjnych, elastycznych i przejrzystych rynków energii elektrycznej.

Przedmiotowa dyrektywa dąży do zapewnienia wysokiego stopnia bezpieczeństwa dostaw i sprawnego przejścia na zrównoważony, niskoemisyjny system energetyczny. Dyrektywa określa także, w art. 33, warunki na jakich, w drodze wyjątku, który może wprowadzić państwo członkowskie, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego (OSD) może być właścicielem stacji ładowania pojazdów oraz prowadzić działalność obejmującą takie stacje. Niniejszy projekt wdraża dyrektywę 2019/944 w tym właśnie zakresie.

2.3. Ostatnią z wdrażanych przez projektowaną ustawę dyrektyw jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej, zwana dalej „dyrektywą 2018/844". Przepisy implementujące postanowienia dyrektywy 2018/844 do polskiego porządku prawnego mają zastosowanie do nowych budynków oraz budynków poddawanych przebudowie albo remontom budynków niemieszkalnych i mieszkalnych mających więcej niż 10 miejsc parkingowych, jak również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych. Zgodnie z art. 8 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, zwanej dalej „dyrektywą 2010/31/UE", w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków niemieszkalnych i budynków niemieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, wraz z infrastrukturą kanałową na przewody elektryczne, na co najmniej jednym na pięć miejsc parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych. Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 5 dyrektywy 2010/31/UE, w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków mieszkalnych i budynków mieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, do których należy więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację infrastruktury kanałowej na przewody elektryczne na wszystkich miejscach parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych. Wymagania dyrektywy 2010/31/UE dotyczą również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych, co do których państwa członkowskie określają wymagania dotyczące instalowania minimalnej liczby

punktów ładowania – obowiązujące od dnia 1 stycznia 2025 r. Mając na uwadze cel dyrektywy, jakim jest zapewnienie rozwoju infrastruktury niezbędnej do inteligentnego ładowania pojazdów elektrycznych, przepisy te odnoszą się do wymagań dotyczących instalowania punktów ładowania i infrastruktury kanałowej.

III. Opis proponowanych zmian – przewidywane skutki prawne

1. Projektowane zmiany mają na celu przede wszystkim:

- doprecyzowanie zasad dotyczących ustanawiania stref czystego transportu, możliwość ich utworzenia na terenach wszystkich gmin oraz określenia indywidualnych uprawnień do wjazdu;
- wprowadzenie ułatwień w procedurach planowania i projektowania punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych, w tym określenie obowiązku zapewnienia odpowiedniej mocy przyłączeniowej dla budynków i wprowadzenie ułatwień w uzyskiwaniu zgody na instalację punktu ładowania na parkingach wielostanowiskowych we wspólnotach/spółdzielniach mieszkaniowych;
- dookreślenie uprawnień UDT oraz TDT w zakresie przeprowadzania badań i kontroli infrastruktury paliw alternatywnych;
- doprecyzowanie kwestii związanych ze stacjami ładowania, w tym z ich budową, oraz zmiana definicji stacji ładowania;
- wprowadzenie obowiązku uzyskiwania indywidualnych kodów identyfikacyjnych (numery EIPA) lub uznania takiego kodu uzyskanego w innym państwie Unii Europejskiej, z którym Rzeczpospolita Polska nawiązała współpracę w zakresie wzajemnego uznawania tych kodów, w tym wprowadzenie opłat za wydawanie tych kodów;
- określenie zasad amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych;
- wprowadzenie przepisów umożliwiających rozwój infrastruktury tankowania wodoru, a w konsekwencji rozwój gospodarki wodorowej;
- wprowadzenie możliwości udzielania wsparcia finansowego, w przypadku gdy przedsiębiorca nie kupuje pojazdu a korzysta z leasingu. Rozwiązanie to ma na celu dostosowanie warunków udzielania wsparcia do najczęściej wybieranej przez przedsiębiorców formie użytkowania pojazdów;

– wdrożenie dyrektyw Parlamentu Europejskiego nr 2019/1161 i 2019/944 oraz 2018/844.

Projektowane zmiany mają również na celu wprowadzenie ułatwień w uzyskaniu zgody na instalację punktu ładowania na parkingach wielostanowiskowych we wspólnotach lub spółdzielniach mieszkaniowych. Należy jasno doprecyzować w jakich przypadkach możliwa jest odmowa udzielenia takiej zgody. Dodatkowo, przepisy powinny nakładać obowiązek planowania rozwoju stacji ładowania przy projektowaniu osiedli mieszkaniowych.

2. Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Art. 2 – Definicje

Autobus zeroemisyjny – obecna definicja została doprecyzowana. Włączenie trolejbusów do definicji autobusu zeroemisyjnego wynika z motywu 18 dyrektywy 2019/1161, zgodnie z którym trolejbusy uznawane są za autobusy zeroemisyjne, pod warunkiem że napędzane są wyłącznie energią elektryczną lub korzystają wyłącznie z zeroemisyjnego mechanizmu napędowego, gdy nie są podłączone do trakcji. Celem zmiany definicji jest wzmocnienie wymagań względem trolejbusów, które także poza trakcją elektryczną maja wykorzystywać napęd elektryczny lub inne paliwa alternatywne Wykluczone są trolejbusy wyposażone w konwencjonalne silniki spalinowe.

Infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – wprowadzona została zmiana definicji poprzez określenie, iż punkty ładowania oraz stacje wodoru przeznaczone są dla pojazdów samochodowych wykorzystywanych w transporcie publicznym.

Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – wprowadzono definicję podmiotu celem dostosowania regulacji w zakresie bunkrowania do systematyki ustawy. W obecnym stanie prawnym brak jest określenia podmiotu dokonującego bunkrowania statków w gaz ziemny (LNG). W związku z tym, mając na uwadze, że projekt obejmuje regulacje w zakresie bunkrowania jednostek pływających, niezbędne jest dodanie pojęcia określającego podmiot odpowiedzialny za realizację tej operacji. Określony zostały również zakres obowiązków podmiotu, tj. zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, naprawę i modernizację punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Pojęcie eksploatacji obejmuje również konserwację.

Operator stacji wodoru – zdefiniowane zostało pojęcie operatora stacji wodoru oraz określono zakres obowiązków podmiotu, tj. zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania,

eksploatację, naprawę i modernizację stacji wodoru. Pojęcie eksploatacji obejmuje również konserwację.

Paliwa alternatywne – obecna definicja została zmodyfikowana tak, aby obejmowała nie tylko energie i paliwa wykorzystywane do napędu pojazdów samochodowych i jednostek pływających, lecz również innych pojazdów silnikowych oraz pojazdów szynowych.

Pojazd napędzany gazem ziemnym – definicja został doprecyzowana o typ silnika, w jaki wyposażony jest pojazd, aby mógł zostać uznany za napędzany gazem ziemnym. Wyliczono w niej zatem silniki jednopaliwowe oraz dwupaliwowe typu A1 oraz posiadające tryb serwisowy, jeżeli występuje on w fabrycznej instalacji gazowej, z którą homologowany jest pojazd lub w przypadku silnika o zapłonie iskrowym posiadające maksymalnie 15 l awaryjny zbiornik benzyny.

Przez silnik dwupaliwowy rozumie się silnik zasilany jednocześnie dwoma paliwami, olejem napędowym oraz gazem ziemnym.

Doprecyzowanie ma na celu objęcie definicją pojazdów, które ze względów konstrukcyjnych są fabrycznie przystosowane wyłącznie do zasilania gazem ziemnym, a ich eksploatacja na innym rodzaju paliwa jest w znacznym stopniu utrudniona. Zmiana ma także na celu uniknięcie włączania do kategorii pojazdów napędzanych gazem ziemnym pojazdów posiadających niefabryczne instalacje posiadające małe zbiorniki gazu, oraz brak lub łatwe do odłączenia tryby serwisowe umożliwiające eksploatację prawie wyłącznie na oleju napędowym lub benzynie w trakcie eksploatacji.

Pojazd napędzany wodorem – obecna wąska definicja została zmodyfikowana tak, aby obejmowała nie tylko pojazdy samochodowe, lecz również inne pojazdy silnikowe oraz pojazdy szynowe.

Punkt tankowania wodoru – zdefiniowany został punkt tankownia wodoru.

Stacja gazu ziemnego – zmieniono definicję stacji gazu ziemnego. Zmiana polega na odejściu od doprecyzowania sposobu dostarczenia gazu ziemnego do stacji gazu ziemnego. Zmieniona definicja dopuszcza różne rozwiązania techniczne służące dystrybuowaniu paliwa gazowego, m.in. w których CNG uzyskiwane jest poprzez regazyfikację LNG.

Stacja ładowania – definicja została przeredagowana w sposób przesądzający, że stacją ładowania jest obiekt, który świadczy usługę ładowania, jak również uzupełniona o określenie liczby stanowisk postojowych, w które musi być wyposażona.

Obowiązująca definicja stacji ładowania nie rozstrzyga jasno, iż jest to stacja świadcząca usługę ładowania. Stanowi jedynie, że jest ona wyposażona w oprogramowanie umożliwiające

świadczenie usługi ładowania. Doprecyzowanie przepisów w tym zakresie, polegające na zastąpieniu takiego sformułowania sformułowaniem stanowiącym, że stacja wyposażona jest w oprogramowanie „wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania", w opinii projektodawcy, pozwoli w jasny sposób odróżnić stacje ładowania, które świadczą usługę ładowania i muszą podlegać obowiązkom takim jak wymóg przeprowadzenia badań technicznych od innych obiektów o podobnym charakterze, np. obiektów wykorzystywanych do celów naukowo – badawczych lub stacji demonstracyjnych, czyli takich, które nie są wyposażone w oprogramowanie wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania. Pozwoli to uniknąć wątpliwości w zakresie postępowania ze stacjami demonstracyjnymi i testowymi, które nie świadczą usług ładowania.

Jednocześnie należy wyjaśnić, że poprzez oprogramowanie użyte w definicji stacji ładowania należy rozumieć oprogramowanie służące do komunikacji stacji z pojazdem elektrycznym.

Stacja wodoru – dodano definicję stacji wodoru. Biorąc pod uwagę wczesny etap rozwoju przedmiotowej technologii, definicja stanowi, że jest to zespół urządzeń służący do tankowania wodoru, bez rozróżniania celu komercyjnego (świadczenie usługi) lub innego. Ponadto, proponowana definicja nie rozstrzyga, czy stacja wodoru jest związana z gruntem czy też stanowi infrastrukturę mobilną. Ponownie, biorąc pod uwagę wczesny etap rozwoju regulowanej technologii, zdecydowano się na ogólne brzmienie definicji, które w opinii projektodawcy obejmuje swoim zakresem zarówno stacje „stacjonarne", jak i mobilne. Rozróżnienie tych dwóch rodzajów tej infrastruktury będzie widoczne w rozporządzeniu określającym wymagania techniczne dla stacji wodoru, gdyż będzie ono kompleksowo regulować wymagania dla każdego rodzaju obiektu.

Zamawiający – wprowadzone zostało pojęcie zgodne z art. 4 i art. 5 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych

Art. 3

Zmiany zawarte w ust. 1 pkt 6 dotyczą kwestii związanych z przekazywaniem danych dotyczących zużycia energii elektrycznej przez operatora stacji ładowania. Celem wprowadzonych zmian jest doprecyzowanie i dostosowanie przepisów do aktualnych możliwości technicznych związanych z świadczeniem usługi ładowania.

W ust. 1 pkt 7 rozszerzono natomiast o kwestię zawarcia umowy przez operatora stacji ładowania na potrzeby świadczenia usług ładowania przez dostawców usług ładowania, którym udostępniono ogólnodostępną stację ładowania.

Zmodyfikowany pkt 10 w ust. 1 zapewnia dostawcom usług ładowania, w oparciu o umowę

zawartą na zasadach rynkowych, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania. Dotychczasowe sformułowanie odwołujące się do bardzo szerokiego pojęcia „równego traktowania" budziło wątpliwości w stosowaniu w zakresie dostępu do tej infrastruktury. Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu, dostawca również ma mieć zapewniony dostęp do stacji ładowania, jednakże doprecyzowano, że podstawą do uzyskania tego dostępu jest umowa zawarta zgodnie z zasadami panującymi na rynku w danej branży, tj. np. z uwzględnieniem panującej na rynku konkurencji.

W ust. 2 uchyla się pkt 1, który stał się bezprzedmiotowy wskutek zmian wprowadzonych w ust. 1.

Przepisy ust. 2 pkt 2 uzupełniono o przykładowy katalog czynności składających się na usługę ładowania i związanych z zapewnieniem rejestracji użytkownika samochodu elektrycznego lub hybrydowego, autoryzacją sesji ładowania, prowadzeniem ewidencji informacji o sesji ładowania, udostępnieniem informacji o sesjach ładowania użytkownikowi, naliczaniem opłat i pobieraniem płatności, wystawianiem dokumentów sprzedaży oraz obsługą zgłoszeń i reklamacji.

Art. 3a

Zgodnie z art. 33 dyrektywy 2019/944 określone zostały zasady utrzymywania przez OSD własności ogólnodostępnych stacji ładowania. Co do zasady, zgodnie z przepisami dyrektywy, OSD nie może być właścicielem, posiadać ani budować stacji ładowania pojazdów. Ma to na celu uniknięcie sytuacji, w której OSD wykorzystałoby swoją uprzywilejowaną sytuację i rozwijał sieć dystrybucyjną w ten sposób, aby tylko należące do niego stacje były przyłączane do sieci. Wyjątkiem są stacje wykorzystywane przez operatora systemu dystrybucyjnego wyłącznie do użytku własnego. Dyrektywa przewiduje jednak procedurę, której zastosowanie umożliwia OSD, w drodze wyjątku, nabycie własności stacji ładowania lub jej budowę lub eksploatację. Pozostawia jednak państwu członkowskiemu swobodę w zakresie jej wdrożenia. Biorąc pod uwagę realia krajowe rynku stacji ładowania oraz określony w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne zakaz prowadzenia przez OSD działalności innej niż dystrybucyjna, zdecydowano się na wprowadzenie przewidzianych przez dyrektywę odstępstw jedynie w zakresie własności istniejących (wybudowanych przed wejściem w życie przepisów) ogólnodostępnych stacji ładowania (na co wskazywać ma sformułowanie „pozostać właścicielem" zamiast „nabyć własność") rezygnując jednocześnie z umożliwienia OSD prowadzenia działalności operatora lub dostawcy. Zgodnie z projektowanym art. 3a OSD, aby pozostać właścicielem ogólnodostępnych stacji ładowania, musi spełnić łącznie warunki

określone w ust. 2. Kluczowym elementem projektowanej procedury jest przeprowadzenie przetargu, na zatwierdzonych przez Prezesa URE warunkach. Należy również wyjaśnić, że słowo „przetarg" rozumiane jest w projekcie w jego najszerszym znaczeniu, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego, jako jeden ze sposobów zawarcia umowy.

Art. 3b

Projektowany przepis jest konsekwencją wprowadzenia do krajowych przepisów określonego w art. 3a odstępstwa od generalnej zasady, zgodnie z którą OSD nie może być właścicielem, operatorem ani dostawcą usługi ładowania. Dyrektywa 2019/844 wymaga, aby w przypadku wprowadzenia odstępstw wprowadzić również regulacje skutkujące stopniowym wycofywaniem się OSD z działalności, którą w ramach odstępstw może prowadzić. W związku z tym, zgodnie z art. 33 dyrektywy, przepis określa tryb przeprowadzenia konsultacji rynkowych oraz sprzedaży należącej do OSD stacji ładowania, oraz rolę Prezesa URE w tym postępowaniu. Zgodnie z wytycznymi zawartymi w Dyrektywie 2019/944, przeprowadzenie konsultacji oraz sprzedaż stacji ładowania do OSD są procedurami obowiązkowymi.

Celem konsultacji jest sprawdzenie, czy istnieją podstawy do zobligowania OSD do ogłoszenia przetargu celem zbycia stacji (co służy wdrożeniu art. 33 ust. 4 dyrektywy 2019/944 (fragment: „państwa członkowskie zapewniają stopniowe wycofywanie się operatorów systemów dystrybucyjnych z prowadzenia działań w tym zakresie")). Narzędziem, które ma to zapewnić, będą konsultacje rynkowe, stanowiące w praktyce badanie/ rozeznanie rynku oraz decyzja Prezesa URE. Wydając decyzję, Prezes URE będzie sprawdzał wyłącznie czy w ramach konsultacji zgłosiły się podmioty zainteresowane nabyciem stacji ładowania. Jeżeli tak, wyda decyzję obligującą OSD do przeprowadzenia, w odniesieniu do danej stacji, procedury z art. 3a. Prezes URE nie będzie badał żadnych innych przesłanek, zostaną one bowiem zweryfikowane w przetargu, który, zgodnie z art. 3a, musi zostać przeprowadzony zgodnie z zaakceptowanymi przez Prezesa URE warunkami.

W opinii projektodawcy termin 12 miesięcy na przeprowadzenie przez OSD przetargu na zbycie ogólnodostępnej stacji ładowania jest terminem adekwatnym. Należy uwzględnić, że w tym okresie OSDe będzie musiał dokonać szeregu czynności, począwszy od opracowania ogólnych warunków przeprowadzenia przetargu, co może wymagać przeprowadzenia analiz, w tym analiz finansowych. W 12 miesięcznym terminie zawiera się również czas dla Prezesa URE na zatwierdzenie ogólnych warunków. Biorąc pod uwagę liczbę stacji oraz to, że w podobnych terminach dana procedura może toczyć się w stosunku do wielu z nich, należy także uwzględnić możliwości OSD w zakresie realizacji tego zadania. Wydaje się zatem, że jest to

termin realny, który uwzględnia zarówno potrzebę wypełnienia obowiązków wynikających z dyrektywy, jak i realia prowadzenia działalności przez OSDe. W opinii projektodawcy, podczas dokonywania oceny zgodności przedmiotowego terminu z dyrektywą 2018/944 należy brać pod uwagę zarówno powyższe, jak również to, że termin ten jest terminem maksymalnym i jak wskazano wyżej – oznacza realną cezurę czasową, oraz stanowi element całej procedury, której celem jest doprowadzenie do wycofania się OSDe z rynku stacji ładowania.

Art. 3c

Przepis stanowi w sposób jednoznaczny, że operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie może nabyć stacji ładowania od innego operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

Art. 9

Uchylenie art. 9 jest następstwem wprowadzonych w projekcie zmian dotyczących zawarcia umowy ze sprzedawcę energii elektrycznej na ogólnodostępnej stacji ładowania.

Art. 12a

W art. 12a ust. 1 wprowadzono przepis, który określa, że budynki niemieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż dziesięć stanowisk postojowych projektuje się i buduje tak aby zapewnić zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne, na co najmniej jednym na pięć stanowisk postojowych, w sposób umożliwiający zainstalowanie punktów ładowania między innymi w przypadku gdy parking znajduje się wewnątrz budynku, lub parking przylega do budynku lub jest powiązany z budynkiem pod względem własności lub używania na podstawie innego tytułu prawnego.

W przypadku projektowanych i budowanych budynków mieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż dziesięć stanowisk postojowych, zgodnie z projektowanym art. 12a ust. 2 należy zapewnić zainstalowanie kanałów na przewody i kable elektryczne, na wszystkich stanowiskach postojowych, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania między innymi w przypadku, gdy parking znajduje się wewnątrz budynku, lub parking przylega do budynku lub jest powiązany z budynkiem pod względem własności lub używania na podstawie innego tytułu prawnego.

Jednocześnie w art. 12a ust. 3 w zależności od kosztów przebudowy albo remontu oraz kosztów instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej dla budynków mieszkalnych i niemieszkalnych poddawanych przebudowie albo remontom wprowadzono stosowne

przepisy dotyczące konieczności lub braku konieczności instalacji punktów ładowania lub infrastruktury kanałowej.

W art. 12a ust. 4 określono, że przez przyleganie do budynku rozumie się powiązanie z budynkiem, pod względem własności lub używania na podstawie innego tytułu prawnego, parkingu, który bezpośrednio przylega do tego budynku lub nie przylega bezpośrednio do tego budynku.

W art. 12a ust. 5 określono, że dla budynków, o których mowa w art. 12a ust. 3 będących zabytkiem instalacja punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne wymaga uzyskania zgody wojewódzkiego konserwatora zabytków właściwego dla miejsca położenia zabytku.

Ponadto w art. 12a ust. 6 określono, że dla budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorców nie stosuje się przepisów art. 12a ust. 1 i 3 – w odniesieniu do budynków niemieszkalnych. Wyłączenia w stosowaniu przepisów przez małych i średnich przedsiębiorców określono zgodnie z art. 8 ust 4 dyrektywy, zgodnie z którym państwa członkowskie mogą zdecydować o nieustanowieniu lub niestosowaniu wymagań dla budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorstw i zajmowanych przez takie przedsiębiorstwa.

Przepisy wskazane w art. 12a wprowadzają nowe wymagania dotyczące budynków, a w szczególności instalowania punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych lub wstępnego wyposażania parkingów w odpowiednią infrastrukturę kanałową – kanałów na przewody i kable elektryczne, która stworzy warunki umożliwiające w razie potrzeby szybkie zainstalowanie punktów ładowania tam, gdzie będą potrzebne. Zmiany dotyczące infrastruktury elektrycznej parkingu oraz przebudowy, wiązać się będą również (w zależności od rodzaju budynku i parkingu) z pracami nad zapewnieniem przytoczonej infrastruktury kanałowej.

W zakresie dodawanego art. 12a należy również wyjaśnić, że wprowadzane rozwiązanie nie budzi zastrzeżeń w zakresie proporcjonalności zastosowanych środków, bowiem korzyści z celów, jakie zamierza się osiągnąć za pomocą przedmiotowego przepisu przewyższają koszty i obciążenia związane z jego wprowadzaniem. Korzyści wynikające z wprowadzanego rozwiązania to rozwój elektromobilności, w tym powodowany zwiększeniem liczby punktów ładowania (co również stanowi cel sam w sobie), oraz wzrost innowacyjności i rozwój nowych technologii. Wskazane korzyści skutkują ponadto korzyściami dla środowiska i klimatu

(poprawa jakości powietrza), a w konsekwencji dla zdrowia mieszkańców. Wprowadzane rozwiązanie jest zgodne z celem wdrażanej dyrektywy. Przyjęcie szerokiego rozumienia „fizycznego przylegania", zgodnie z zaleceniami Komisji (UE) 2019/1019 z dnia 7 czerwca 2019 r. w sprawie modernizacji budynków i obejmującego zarówno bezpośrednie przyleganie parkingu do budynku, jak również powiązanie w zakresie własności lub użytkowania jest konieczne dla osiągnięcia ww. celów, w tym jak wskazano celów dyrektywy, co zapewnia jej prawidłową implementację. Ograniczenie przepisu wyłącznie do bezpośredniego przylegania („stykania się" powierzchni parkingu ze ścianą budynku) w obecnych warunkach drastycznie ograniczyłoby liczbę przyszłych punktów ładowania – przykładowo, biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy dotyczące lokalizacji parkingów, w przypadku jednoznacznego rozumienia pojęcia „przylega do budynku" (jako „stykający się" z budynkiem) w przypadku parkingu np. składającego się z 24 stanowisk postojowych, oddalonego o 10 m od budynku użyteczności publicznej (np. muzeum), ale zaprojektowanego na potrzeby tego budynku wymóg dotyczący projektowania punktów ładowania pojazdów elektrycznych nie obowiązywałby – taka sytuacja nie jest pożądana. Ponadto, nie można wykluczyć, że wąskie rozumienie „fizycznego przylegania" otworzyłoby pole do nadużyć w postaci omijania wprowadzanego obowiązku. Ponadto, należy uwzględnić, że instalacja elektryczna nie zawsze będzie doprowadzana do parkingu z budynku, do którego parking „przylega" ale z miejsca wskazanego w warunkach przyłączenia.

Zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne to przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją energii jest obowiązane zapewnić wszystkim odbiorcom oraz przedsiębiorstwom zajmującym się sprzedażą energii, na zasadzie równoprawnego traktowania, świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii, na zasadach i w zakresie określonym w ustawie, a świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji energii odbywa się na podstawie umowy o świadczenie tych usług.

Ponadto zgodnie z art. 7 ust 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją energii jest obowiązane do zawarcia umowy o przyłączenie do sieci z podmiotami ubiegającymi się o przyłączenie do sieci, na zasadzie równoprawnego traktowania i przyłączania, w pierwszej kolejności, instalacji odnawialnego źródła energii, jeżeli istnieją techniczne i ekonomiczne warunki przyłączenia do sieci i dostarczania energii, a żądający zawarcia umowy spełnia warunki przyłączenia do sieci i odbioru.

Należy też zaznaczyć, że nie w każdym przypadku będzie występowała konieczność przeprowadzenia instalacji przez nieruchomości będące własnością innych podmiotów. To zakład energetyczny wydając warunki przyłączenia uwzględni techniczne i ekonomiczne możliwości i określi punkt, do którego można się przyłączyć, w związku z powyższym budynek nie musi być połączony przyłączem energetycznym z parkingiem. Obowiązkiem zakładu energetycznego jest dostarczenie energii elektrycznej, zgodnie ze złożonym zapotrzebowaniem oraz wydanymi warunkami przyłączenia.

Mając na uwadze powyższe, należy wskazać również, że ewentualne dodatkowe koszty pojawiające się w przypadkach, w których byłoby konieczne ustanowienie służebności przesyłu, nie będą się pojawiać w każdej sytuacji nieprzylegania parkingu bezpośrednio do budynku.

Dodatkowo należy zauważyć, że istnieje możliwość dostarczenia energii do punktów ładowania z alternatywnych źródeł energii, m.in. instalacji fotowoltaicznej lub akumulatorowej, działających jako instalacje w trybie off-grid, co umożliwi wykonanie punktu ładowania bez ingerencji w prawo własności innych podmiotów.

Z wymienionymi przepisami powiązany jest przepis art. 25 projektu, określający sposób i termin realizacji wymagań w zakresie instalacji punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne w istniejących budynkach niemieszkalnych. Potrzeba wprowadzenia przedmiotowego rozwiązania wynika z art. 8 ust. 3 dyrektywy, który ustanawia wymóg, aby państwa członkowskie ustanowiły wymagania dotyczące instalowania minimalnej liczby punktów ładowania we wszystkich budynkach niemieszkalnych, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych. Wymagania te muszą zacząć obowiązywać do dnia 1 stycznia 2025 r. Jak wskazano w ww. zaleceniach: „Wymagania ustanowione przez państwa członkowskie na podstawie art. 8 ust. 3 dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków będą miały zastosowanie indywidualnie do każdego budynku niemieszkalnego z parkingiem, który istnieje w dniu 1 stycznia 2025 r. i na którym jest więcej niż 20 miejsc parkingowych.”.

Z wymienionymi przepisami powiązany jest przepis przejściowy – art. 26 wskazujący na zakres stosowania wprowadzanych przepisów art. 12a ust. 1 i 2 w odniesieniu do postępowań oraz sytuacji trwających w momencie wejścia w życie powyższych przepisów oraz konieczność ich stosowania w odniesieniu do dotychczasowych przepisów.

Art. 12b

Projektowany artykuł określa procedurę dotyczącą instalacji punktu ładowania na wniosek osoby posiadającej tytuł prawny do lokalu w tym danym budynku i stanowisko postojowe do wyłącznego użytku. W zakresie dodawanego art. 12b należy wyjaśnić, że określony w tym przepisie tryb instalacji punktów ładowania w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych będzie mieć zastosowanie w przypadkach, gdy w danym budynku znajdują się więcej niż 3 lokale mieszkalne. Bez znaczenia pozostaje przy tym istniejąca w danym budynku struktura własnościowa lokali (mianowicie kwestia, czy lokale są wyodrębnione czy nie). Istotne jest jedynie ich przeznaczenie (cel mieszkalny), gdyż takie rozwiązanie najlepiej realizuje cel przepisu – popularyzację elektromobilności poprzez ułatwianie mieszkańcom instalacji punktów ładowania. W związku z tym, w przepisie posłużono się stosowanym w art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali pojęciem „samodzielny lokal mieszkalny" odnoszącym się do funkcjonalnego wydzielenia i przeznaczenia danego lokalu.

W celu instalacji punktu ładowania, należy złożyć wniosek do zarządcy nieruchomości, a w przypadku gdy nie został on wyznaczony, do zarządu wspólnoty lub spółdzielni, lub do osoby sprawującej zarząd nad nieruchomością, której wniosek dotyczy.
W projektowanym ust. 2 określono jednoznacznie, że zgoda na instalację i eksploatację punktu ładowania o mocy mniejszej niż 11kW stanowi czynność zwykłego zarządu. Pozwoli to uniknąć wątpliwości w zakresie trybu uzyskiwania zgody na instalację takiego punktu, a zatem usprawni taki proces i przyczyni się do rozwoju infrastruktury ładowania. Należy również wyjaśnić, że użyte w przepisie pojęcia są powszechnie zrozumiałe i jasne – pojęcie zwykłego zarządu jest pojęciem o powszechnie zrozumiałym znaczeniu i nie wymaga zdefiniowania, zaś jego rozumienie jest ugruntowane na bazie stosowania art. 22 ustawy z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali.

Podmiot, do którego złożono wniosek, co do zasady powinien następnie zlecić sporządzenie ekspertyzy, na podstawie której będzie mógł stwierdzić, czy możliwa jest instalacja punktu ładowania objętego wnioskiem.

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

W przypadku budynków będących zabytkami instalacja punktu ładowania uzależniona jest dodatkowo od zgody właściwego konserwatora zabytków. Projektowane przepisy mają na celu ułatwienie w procedurze instalacji punktu ładowania.

Art. 12c

Projektowany przepis określa szczegółowe kwestie związane ze sporządzeniem ekspertyzy dotyczącej możliwości zainstalowania punktu ładowania. Ekspertyza ma być źródłem informacji w zakresie możliwości zainstalowania punktu ładowania w wybranym budynku. Określono także jakie uprawnienia powinna mieć osoba sporządzająca ekspertyzę. W szczególności określono, że osoba zainteresowana instalacją punktu ładowania ponosi koszty sporządzenia ekspertyzy, jako ewentualny beneficjent jej sporządzenia. Nie jest zatem uzasadnione, aby koszty tego działania ponosili również inni mieszkańcy budynku. Doprecyzowano również, że w przypadku gdy wnioski o instalację punktu ładowania zamierza złożyć kilku wnioskodawców, można sporządzić jedną ekspertyzę dotyczącą wszystkich lub wybranych punktów ładowania objętych tymi wnioskami. Rozwiązanie to ma na celu ułatwienie w przypadku chęci budowy punktów ładowania przez kilku wnioskodawców jednocześnie.

Art. 16

Dokonano zmiany brzmienia art. 16 ust. 2 pkt 2 w celu wyłączenia z obowiązku przeprowadzania badania dokonania prac polegających wyłącznie na wymianie części lub podzespołów urządzenia na części lub podzespoły o takich samych parametrach i charakterystykach lub spełniające wymagania producenta i wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. Wprowadzenie wyłączenia wskazanego w przepisie jest jak najbardziej uzasadnione. W praktyce, wyłączenie dotyczy bowiem napraw drobnych, bieżących, pozostających bez wpływu na konstrukcję i parametry techniczne instalacji. Nałożenie obowiązku przeprowadzania badań każdorazowo po przeprowadzeniu takiego rodzaju napraw jest zbędne z perspektywy celu, jaki przeprowadzenie badań ma zapewniać (tj. zapewnienia bezpiecznej eksploatacji instalacji) i stanowiłoby nadmierne obciążenie dla adresata przepisów. Należy podkreślić, że zmiana zaproponowana w art. 16 ust. 2 pkt 2, nie będzie mieć wpływu na obowiązywanie rozporządzenia wydanego na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy, w szczególności nie będzie skutkować jego pośrednim uchyleniem. Zgodnie z ugruntowanym poglądem, skutek taki zachodzi w przypadku, gdy zmieniane są przepisy, do których odsyła przepis

upoważniający, a zmiana ta prowadzi do tego, że obowiązujące rozporządzenie jest niezgodne z ustawą lub przepisem upoważniającym. W niniejszym przypadku nie zachodzi żadna ze wskazanych przesłanek – zmieniany przepis jest w pewien sposób powiązany ze sprawami określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 17 ust. 1, jednakże upoważnienie zawarte w art. 17 ust. 1 nie odsyła do art. 16 ust. 2, zaś wprowadzona zmiana nie powoduje niezgodności przepisów rozporządzenia z ustawą. Co więcej, celem przedmiotowej zmiany jest ujednolicenie rozwiązań w zakresie badań technicznych dla wszystkich obiektów infrastruktury paliw alternatywnych (analogiczne rozwiązanie wprowadzone zostało w przepisach dotyczących stacji gazu ziemnego, stacji wodoru i punktów bunkrowania) i w praktyce polega ona na przeniesieniu do ustawy regulacji, która obecnie zawarta jest w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 17 ust. 1. W związku z tym, obowiązujące rozporządzenie będzie w pełni zgodne ze znowelizowanymi przepisami ustawy. Zatem, jak wskazano wyżej, proponowana zmiana nie będzie mieć wpływu na jego obowiązywanie.

Analogiczne przepisy, polegające na doprecyzowaniu, dokonanie jakich napraw powoduje konieczność przeprowadzenia badań danego obiektu, wprowadzono do art. 27 ust. 2, art. 28 ust. 2.

W ust. 4 dodatkowo określono tryb, który stosuje się w celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego.

W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego zastosowanie ma procedura taka jak przy odbiorze nowo wybudowanej stacji tj. niezbędne są badanie oraz wniesienie opłaty za to badanie.

Art. 18

Dodanie zadania drugiego w ust. 4 określa tryb, w jakim może zostać rozpoczęta ponowna eksploatacja punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu. W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktu punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu zastosowanie ma procedura taka jak przy odbiorze nowo wybudowanej stacji, tj. niezbędne są badanie oraz wniesienie opłaty za to badanie.

Art. 19

Zmianie uległa delegacja do wydania rozporządzenia dotyczącego punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu. Zgodnie z propozycją, organem właściwym do wydania rozporządzenia będzie minister właściwy do spraw energii.

Ponadto, ponieważ dotychczasowe brzmienie art. 19 pkt 3 nie uwzględnia konieczności określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłaty za wydanie przez Dyrektora TDT opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach prawa, uzupełniono o te kwestie przepis upoważniający. O taką opinię, przed przystąpieniem do budowy punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, może wystąpić inwestor.

Art. 21

Obecny przepis art. 21 ust. 1 uzupełniono o punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Zmiana ma na celu uwzględnienie przez OSDg w planie budowy stacji gazu ziemnego stacji wyposażonych zarówno w punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) jak i w punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Zmiana wynika z tego, że nie w każdej lokalizacji dostępna jest sieć dystrybucyjna gazowa i w takich przypadkach gaz do stacji dostarczany jest np. cysternami drogowymi w postaci skroplonej.

Art. 26

W przepisach dotyczących wydania opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z odpowiednimi wymaganiami technicznymi katalog organów właściwych do jej wydania uzupełniono o Dyrektora TDT. Projektowana zmiana podyktowana jest koniecznością dostosowania przepisów ustawy do podziału właściwości pomiędzy UDT i TDT określonego w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym.

Wobec powyższego należy wyjaśnić, że w niniejszym oraz w kolejnych przepisach regulujących działania dozorów technicznych w zakresie stacji gazu ziemnego i stacji wodoru przyjęto zasadę, że do właściwości UDT należy wydawanie opinii, przeprowadzanie badań oraz kontroli stacji gazu ziemnego oraz stacji wodoru z wyłączeniem stacji gazu ziemnego i stacji wodoru zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej. Te instalacje będą bowiem podlegać właściwości TDT. Kompetencje obu dozorów dotyczące pozostałych rodzajów infrastruktury paliw alternatywnych uregulowanych w ustawie (stacje ładowania, punkty bunkrowania

skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu) pozostają bez zmian.

Art. 27

Projektowane zmiany mają charakter doprecyzowujący. W ust. 2 doprecyzowano kiedy wymagane jest przeprowadzenie badań stacji gazu ziemnego; jest to zmiana analogiczna do projektowanej w art. 16 ust. 2 pkt 2 oraz art. 28 ust. 2. W ust. 4, celem wyjaśnienia pojawiających się w tym zakresie wątpliwości, wyraźnie określono sposób postepowania w przypadku ponownego uruchomienia stacji gazu ziemnego. Ponadto, jak wyjaśniono w uzasadnieniu zmiany w art. 26, jako organ właściwy do przeprowadzania badań stacji gazu ziemnego, oprócz Prezesa UDT wskazano Dyrektora TDT.

Art. 28

Proponowana w art. 28 ust. 2 zmiana polega na wprowadzeniu wyłączenia obowiązku przeprowadzania przez TDT badań technicznych punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku jego naprawy polegającej na dokonaniu czynności wynikających z instrukcji eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Obecny przepis nie przewiduje takiego wyłączenia, co skutkowałoby obowiązkiem składania do TDT wniosku o przeprowadzenie badania technicznego każdorazowo w przypadku dokonania nawet drobnych napraw, np. wymiany bezpiecznika. Zaproponowana zmiana usprawni funkcjonowanie punktów bunkrowania. Zmiana analogiczna do zmiany w art. 16 ust. 2 pkt 2 oraz art. 27 ust. 2.

Zmiana art. 28 ust 3 i 3a dotyczy podmiotu zobowiązanego do przeprowadzenia badania punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz powiadomienia TDT o nieprawidłowości jego działania. Podmiotem tym został operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

Art. 28b–28d

Dodanie nowych artykułów (art. 28b–28d) jest niezbędne w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Zmiana wynika z faktu, że to na poziomie ustawy, a nie rozporządzenia, jak pierwotnie projektowano, możliwe jest nałożenie obowiązku uzgadniania oceny ryzyka i planu bunkrowania z dyrektorem urzędu morskiego albo dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej, a także opiniowania tych dokumentów przez właściwego miejscowo komendanta powiatowego albo miejskiego Państwowej Straży Pożarnej. Na poziomie ustawy należy też wskazać obowiązek operatora punktu bunkrowania w zakresie nadzoru nad procesem bunkrowania, a

także wymagania, jakie muszą spełniać osoby zaangażowane w operację bunkrowania. Kwestie te zostaną doprecyzowane na poziomie aktu wykonawczego, wydanego na podstawie art. 29 ust. 2.

W dodawanych przepisach ustanowiono obowiązek sporządzenia dla danej lokalizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oceny ryzyka. Wprowadzono jednocześnie wyjątek, że sporządzenie oceny ryzyka nie będzie wymagane w przypadku punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) znajdujących się na terenie zakładów zwiększonego oraz dużego ryzyka. Powodem przedmiotowego wyłączenia jest okoliczność, że na takich terenach, na podstawie odrębnych przepisów, istnieje obowiązek opracowania i wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem i nałożenie obowiązku sporządzania oceny ryzyka skutkowałoby dublowaniem obowiązków nałożonych na podmioty stosujące te przepisy.

Zakłady stwarzające zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, w zależności od rodzaju, kategorii i ilości substancji niebezpiecznej znajdującej się w zakładzie, są zaliczane do zakładów zwiększonego lub dużego ryzyka. Przykładami zakładów zwiększonego oraz dużego ryzyka są: baza paliw PERN S.A., terminal paliw w Szczecinie PKN Orlen S.A., Morska Stocznia Remontowa GRYFIA.

Art. 29

Treść upoważnienia ustawowego z ust. 1 dostosowano do omówionych powyżej zmian polegających na określeniu, że badań i kontroli stacji gazu ziemnego dokonuje UDT albo TDT. Jednocześnie w projekcie zawarto przepisy przejściowe związane z przedmiotową zmianą – przepis art. 35, utrzymujący w mocy dotychczasowe upoważnienie oraz art. 31 umożliwiający TDT realizację nałożonych nowelizacją obowiązków w zakresie badań i kontroli stacji gazu ziemnego.

Zmiana dotychczasowego brzmienie art. 29 ust. 2 pkt 3 polega na uwzględnieniu konieczności określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłaty za wydanie przez Dyrektora TDT opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach prawa. O taką opinię, przed przystąpieniem do budowy punktu bunkrowania, może wystąpić inwestor. Zmiana ma charakter doprecyzowujący obecnie obowiązujące przepisy w tym zakresie.

W delegacji ustawowej art. 29 ust. 2 dodaje się nowy pkt 2a, wprowadzający obowiązek określenia w drodze rozporządzenia zakresu przeszkolenia, o którym mowa w dodawanym art.

28d ust. 1. W celu wyznaczenia zakresu przeszkolenia niezbędne jest poszerzenie zakresu obecnej delegaci ustawowej.

Art. 29a

Dodawane art. 29a – 29e regulują funkcjonowanie nowego rodzaju infrastruktury paliw alternatywnych – stacji wodoru. Bazując na dotychczasowych doświadczeniach, zagadnienie to uregulowano analogicznie do obowiązujących już rozwiązań w zakresie stacji gazu ziemnego lub stacji ładowania, z uwzględnieniem niezbędnych różnic wynikających ze specyfiki stacji wodoru.

Niniejszy artykuł określa jakie wymagania, w tym wymagania techniczne, musi spełniać stacja wodoru.

Art. 29b

Projektowany artykuł określa tryb wydania opinii Prezesa UDT albo Dyrektora TDT przed budową stacji wodoru.

Art. 29c

W artykule określono wymagane badania techniczne stacji wodoru. Projektowany przepis nadaje uprawnienia w zakresie badań technicznych oraz nakładania sankcji na skutek stwierdzenia nieprawidłowości Prezesowi UDT oraz Dyrektorowi TDT. Doprecyzowano również rodzaje napraw i modernizacji, po których stacje wodoru będą musiały podlegać badaniom UDT albo TDT.

Art. 29d

Przepis określa delegację ustawową dla ministra właściwego ds. energii do wydania rozporządzenia dotyczącego kwestii związanych z eksploatacją naprawą i modernizacją stacji wodoru oraz ich badań.

Art. 29e

Artykuł określa obowiązki operatora stacji wodoru inne niż wynikające z definicji tego podmiotu.

Art. 29f

Projektowany przepis przyznaje Prezesowi UDT oraz Dyrektorowi TDT, w zakresie ich właściwości, uprawnienia kontrolne wobec stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji wodoru, lub punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, lub punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji i spełniania wymagań określonych w przepisach wykonawczych do

ustawy. Zgodnie z projektem, w określonych przypadkach ww. organy będą mogły z urzędu przeprowadzić kontrolę danego obiektu infrastruktury paliw alternatywnych. Rozwiązanie to ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników tych obiektów, bowiem w obowiązującym stanie prawnym, są one kontrolowane wyłącznie na wniosek.

Art. 29g

Sprawdzenie stanu faktycznego oraz zestawienie z tym, co przewidują normy w zakresie stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego lub stacji tankowania wodoru, lub punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, lub punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) będzie odbywać się na zasadach określonych w przepisach ustawy. Prowadzone przez UDT albo TDT kontrole tych obiektów w zakresie spełniania przez te urządzenia wymagań technicznych, są prowadzone niezależnie od tego, czy podmiot eksploatujący, wykorzystuje te urządzenia do prowadzenia działalności gospodarczej, czy też nie. Podobnie na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, UDT oraz TDT wykonują kontrole przestrzegania przepisów niezależnie od tego, czy eksploatujący wykorzystuje urządzenia techniczne podlegające dozorowi technicznemu przy wykonywaniu działalności gospodarczej, czy też nie. Dlatego też nowelizowana ustawa wprowadza swoisty sposób przeprowadzania kontroli stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania transportu publicznego, stacji gazu ziemnego, stacji wodoru, lub punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, lub punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) doprecyzowując, że do tych czynności nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

Art. 30

Przedmiotowa zmiana jest konsekwencją ww. zmian dotyczących wprowadzenia do ustawy regulacji w zakresie wodoru i związanych z nimi kompetencji kontrolnych TDT i UDT.

Art. 31

Projektowana zmiana ma charakter wynikowy – dostosowuje art. 31 do zmian dotyczących postępowań w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji obiektów infrastruktury paliw alternatywnych do zmian wprowadzonych w ww. przepisach.

Art. 32

Zmiana o charakterze porządkującym – zgodnie z zasadami poprawnej legislacji metrykę ustawy przeniesiono do wcześniejszego przepisu, w którym zastosowano odesłanie do tego aktu.

Art. 33

W art. 33 ust. 3 zostaje uchylony. Uzasadnieniem proponowanej zmiany jest to, że względu na ogólną specyfikę warunków portowych odrzucić należy budowę sieci stałych punktów dystrybucyjnych paliwa LNG przy nabrzeżach jako ekonomicznie i organizacyjnie nieuzasadnioną i w związku z tym odstąpić od obowiązku konsultacji projektu takiej budowy z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych. Proponuje się również uchylić ust. 4. W związku uchyleniem ust. 3 brak jest uzasadnienia do przekazywania stanowiska zawierającego ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

Zmiany w ust. 5 stanowią konsekwencję uchylenia ww. przepisów.

Art. 34

Artykuł określa wymagany próg udziału pojazdów elektrycznych we flotach naczelnych i centralnych organów administracji państwowej oraz doprecyzowuje zakres przedmiotowy i podmiotowy wyłączeń z obowiązku osiągnięcia tego progu.

W ust. 1 doprecyzowano, iż wymóg zapewnienia minimalnego udziału pojazdów elektrycznych we flocie urzędu dotyczy pojazdów samochodowych. Doprecyzowanie określa w sposób jasny i jednoznaczny udziału jakiego rodzaju pojazdów dotyczy przepis.

Kolejną zmianą jest dodanie w ust. 2 pkt 6, który wyłącza z obowiązku osiągnięcia wymaganego art. 34 progu inne podmioty, w zakresie pojazdów używanych do ich ustawowych obowiązków związanych z ochroną ludności, bezpieczeństwem pożarowym oraz utrzymaniem porządku publicznego. Zadania te są często realizowane przez wyspecjalizowane pojazdy, dla których, względów konstrukcyjnych, brak aktualnie alternatywy w postaci pojazdów zasilanych gazem ziemnym lub energią elektryczną. Zdecydowano się zatem na uzupełnienie regulacji o przepis wskazujący 3 grupy zadań (jest to katalog zamknięty), przy realizacji których spełnianie wymogu udziału pojazdów elektrycznych byłoby istotnie utrudnione albo generujące koszty nieproporcjonalne do wartości celu, który przepisem miał zostać osiągnięty – tj. rozwoju elektromobilności i ekologicznych środków transportu (np. z uwagi na wstępny etap rozwoju specjalistycznych pojazdów elektrycznych ich cena jest nieadekwatna do możliwości finansowych administracji publicznej albo też inwestowanie w takie pojazdy, z uwagi na to, że są jeszcze niesprawdzone, byłoby obarczone nadmiernym ryzykiem). Ponadto, w przypadku pojazdów pożarniczych oraz służących do zapewnienia bezpieczeństwa, wymaga się, aby były one zawsze w stanie gotowości do wyjazdu, a w trakcie wykonywania czynności

zapewniały możliwość wielogodzinnej nieprzerwanej pracy (np. w trakcie pożarów lasów) bez przerw na doładowanie baterii lub dojazd do odległej stacji tankowania gazu ziemnego, zatem przy obecnych możliwościach technologicznych pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, ich zastosowanie w takich sytuacjach nie byłoby możliwe.

Art. 35

W ust. 1 i 2 doprecyzowano, iż flota oraz liczba użytkowanych pojazdów będzie dotyczyła pojazdów samochodowych. Doprecyzowanie określa w sposób jasny i jednoznaczny udziału jakiego rodzaju pojazdów dotyczy przepis.

W ust. 2 dodano pkt 3 określający kolejne wymagania w zakresie rozwoju floty niskoemisyjnego transportu przez jednostki samorządu terytorialnego. Celem przedstawionej propozycji jest doprecyzowanie ustawy poprzez wskazanie wprost, iż przy powierzeniu realizacji zadań publicznych spółce prawa handlowego, ustawa powinna mieć zastosowanie. Należy dodać, że niniejszy przepis został dodany jako odpowiedź na wątpliwości zgłaszane przez samorządy.

W ust. 3 w związku z nowelizacją treści ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, zmienione zostały zasady zlecania oraz powierzania wykonania zadania publicznego, którego wykonawca zobowiązany jest do wykorzystywania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

W dodawanym ust. 4 określono dodatkowe wyłączenia z obowiązku osiągnięcia minimalnego progu udziału pojazdów nisko i zeroemisyjnych obejmujące wykonywanie, zlecanie lub powierzanie zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegające na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, tj. zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, tj. gołoledzi i usuwaniu śniegu. Jest to uzasadnione postulatami zgłaszanymi przez jednostki samorządu terytorialnego, z których wynika, że pojazdy takie osiągają znikome przebiegi roczne. Ponadto ze względu na specyfikę wykonywanych zadań muszą one być eksploatowane przez wiele godzin bez przerwy, co nie jest możliwe z powodu czasochłonnego ładowania baterii lub uzupełniania sprężonego gazu w przypadku pojazdów ciężarowych.

Art. 36

Zaproponowana zmiana brzmienia ust. 1 umożliwia przeliczanie wymaganego progu udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem podmiotom, które zapewnią ich udział łącznie na obszarze jednostki samorządu terytorialnego. Zgodnie ze zgłoszonymi uwagami, pozwoli to zapewnić zarządcom transportu posiadającym umowy z kilkoma

przewoźnikami na różnych obszarach wymagany udział floty niskoemisyjnej łącznie. Będzie to możliwe poprzez zapewnienie przez niektórych przewoźników zdecydowanie większego udziału pojazdów zeroemisyjnych, a w innych mniejszego, nie wpływając na liczony łącznie obowiązek wymiany floty pojazdów.

Stwierdzenie „łącznie zapewniają" oznacza, że w przypadku gdy dane zadanie będzie realizować kilka podmiotów, realizacja wymogu zapewnienia 30% udziału pojazdów we flocie pojazdów użytkowanych będzie badana w kontekście wszystkich pojazdów oferowanych przez wszystkie podmioty realizujące zadanie; innymi słowy, nie ma wymogu aby każdy z podmiotów realizujących zadanie spełniał limit 30% (chyba, że dane zadanie realizuje wyłącznie jeden podmiot).

Dodatkowo rozszerzono katalog pojazdów jakie mogą być brane pod uwagę przy obliczaniu autobusów niskoemisyjnych o autobusy napędzane biometanem. Jest to uzasadnione, po pierwsze, poszerzeniem katalogu dostępnych pojazdów, jakie mogą być wykorzystane przy modernizacji taboru, zaś po drugie tym, że biometan wykorzystywany jako paliwo w transporcie, biorąc pod uwagę również jego produkcję jest paliwem niskoemisyjnym. Zmiana ta będzie również stymulować rynek biometanu w Polsce.

Art. 36a

Projektowany artkuł doprecyzowuje w jaki sposób należy zaokrąglać wskaźnik w zakresie liczenia udziałów pojazdów, o których mowa w art. 34–36, art. 68 i art. 68a. Zmiana ma na celu uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych.

Art. 37

W przepisie dodano ust. 1a, zgodnie z którym z obowiązku sporządzania co 36 miesięcy analizy kosztów i korzyści, o której mowa w art. 36, zwolniono gminy, które osiągnęły wymagany próg udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie przewidziany dla następnego okresu określonego w art. 36 i art. 68 ust 4.

W ust. 4 natomiast ograniczeniu uległa liczba podmiotów, którym przekazywana jest analiza kosztów i korzyści.

Dodawany ust. 6 pozwala na uwzględnienie korzyści z nowopowstających linii tramwajowych linii metra lub zelektryfikowanej kolei miejskiej, których utworzenie skutkować będzie wycofaniem autobusów napędzanych silnikiem spalinowym na tej samej trasie. Przyczyni się to do rozwoju niskoemisyjnego transportu ale nie będzie powodować nadmiernych obciążeń związanych z wymianą floty autobusów, jeśli na skutek inwestycji ich liczba ulegnie zmniejszeniu.

Art. 38

Doprecyzowanie ma na celu jednoznaczne wskazanie, iż flota pojazdów dotyczy pojazdów samochodowych. Zmiana pozwoli na uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych.

Art. 39

W art. 39 i art. 40 zaproponowano nowe brzmienie przepisów określających zasady tworzenia i funkcjonowania stref czystego transportu. Przede wszystkim należy podkreślić, że wprowadzane w tym zakresie zmiany nie wprowadzają żadnych nowych obciążeń finansowych dla obywateli, a jedynie zawierają rozwiązania pozwalające gminom na wygodniejsze i bardziej efektywne korzystanie z narzędzia, jakim jest tworzenie stref. Należy również zaznaczyć, że tworzenie stref nadal będzie fakultatywne.

Projektowane zmiany wynikają z potrzeby dostosowania ustawy do oczekiwań społecznych oraz nadania JST prawa do stopniowego wprowadzania zmian związanych z ograniczaniem wjazdu do miast pojazdów emitujących zanieczyszczenia powietrza. Obecnie obowiązujące przepisy są dość restrykcyjne, w efekcie czego miasta nie chcą ustanawiać stref czystego transportu. Zgodnie z obecne obowiązującymi uregulowaniami dotyczącymi stref czystego transportu, tylko gminy liczące powyżej 100 tys. mieszkańców mają możliwość wprowadzania takich stref, jednakże praktyka wskazuje, że nie podejmują takich działań nawet w przypadku złej jakości powietrza na swoim obszarze. Projektowane zmiany mają na celu uelastycznienie przepisów w tym zakresie. Niechęć do ustanawiania stref wynika również z faktu, że w Polsce jest stosunkowo niewiele zarejestrowanych pojazdów elektrycznych. Zaproponowane zmiany wynikają również z doświadczeń innych krajów europejskich, które posiadają łagodniejsze obostrzenia w zakresie wjazdu do stref.

Znowelizowane przepisy wprowadzają możliwość ustanowienia strefy czystego transportu dla każdej gminy, niezależnie od liczby mieszkańców. Należy przy tym raz jeszcze podkreślić, że ustanowienie strefy zawsze będzie fakultatywne. Gminy otrzymały także możliwość wprowadzania własnych podmiotowych i przedmiotowych wyłączeń w ograniczeniu ruchu pojazdów. Aby łatwo było rozstrzygnąć, czy dany pojazd posiada uprawnienia do wjazdu do strefy zgodnie z kryteriami przyjętymi w uchwale JST, proponuje się wprowadzenie oznaczeń w postaci naklejek umieszczanych w pojeździe na jego przedniej szybie.

Jak wskazano powyżej, proponowane przepisy nie wprowadzają żadnych nowych obciążeń finansowych dla obywateli.

Zgodnie z ust. 1 strefa czystego transportu może obejmować drogi, których zarządcą jest gmina. Ze względu na rezygnację z kryterium liczby mieszkańców oraz brak innych kryteriów dotyczących ustanowienia strefy, strefę można utworzyć na terenie każdej gminy. W przepisie wyliczono także rodzaje pojazdów, które z uwagi na swój ekologiczny charakter otrzymują prawo do wjazdu do strefy niezależnie od wyłączeń uchwalonych przez gminę. Ponadto, aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych pojawiających się na etapie konsultacji projektu określono wprost, że na obszar wyznaczonej strefy będą mogły wjeżdżać pojazdy wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, w której może ona przyznać wyłączenia spod zakazu wjazdu do strefy dowolnej kategorii pojazdów, a więc np. pojazdom należącym do mieszkańców, przedsiębiorców oraz, w zależności od sytuacji ekonomicznej gminy, pojazdom spełniającym wybrane normy emisji spalin Euro.

Ust. 2 określa kategorie pojazdów, które otrzymują prawo wjazdu do strefy ze względu na swój rodzaj lub przeznaczenie. W szczególności, są to pojazdy, które ze względu na wykonywane zadania i pełnione funkcje, muszą posiadać prawo wjazdu do wyznaczonej strefy, jak np. pogotowie i policja. Przedmiotowy przepis wyłącznie w minimalnym zakresie różni się od obowiązującego obecnie, bowiem dalsze rozszerzanie katalogu podmiotów uprawnionych do wjazdu do stref skutkowałoby istotnym zniekształceniem tego instrumentu i utrudni osiągnięcie oczekiwanego efektu w postaci redukcji szkodliwych emisji pochodzących z transportu.

Ust. 3 określa ramy czasowe, na jakie może zostać ustanowiona strefa czystego transportu.

Ust. 4 pozwala na ustalenie dodatkowych wyłączeń podmiotowych i przedmiotowych od zakazu wjazdu do strefy czystego transportu, które może przyjąć rada gminy w uchwale ustanawiającej strefę. Jak wskazano wyżej, projektowany przepis pozwala na swobodne kształtowanie przez gminy kwestii związanych z ruchem pojazdów na terenie strefy czystego transportu. Przykładowo w uchwale gmina może umożliwić wjazd do strefy mieszkańcom lub przedsiębiorcom działającym na terenie tej strefy, nienależnie od posiadanego pojazdu. Gmina może podjąć także decyzję w zakresie dopuszczenia do wjazdu pojazdów spełniających określoną normę emisji spalin. Wymienione rozwiązania pozwalają na kształtowanie ruchu drogowego na terenie strefy z uwzględnieniem lokalnej specyfiki i potrzeb.

Ust. 5 jest kolejnym przepisem pozwalającym gminie na dostosowanie strefy czystego transportu do lokalnych potrzeb – zgodnie z tym przepisem, gmina może umożliwić wjazd na teren strefy pojazdom innym niż uprawnione na podst. ww. przepisów, jednak po uiszczeniu opłaty.

Ust. 6 określa, na jakie cele mogą być przeznaczone środki pochodzące z wjazdu do strefy czystego transportu będące dochodem gminy. Są to obszary związane z rozwojem ekologicznego transportu, który przyczynia się do poprawy jakości powietrza.

Ust. 7 określa maksymalne kwoty opłat za wjazd na teren strefy, jednorazowej oraz abonamentowej.

Ust. 8 określa podmiot pobierający opłatę za wjazd na teren strefy.

Ust. 9 określa sposób oznakowania pojazdów, które są wskazane przez gminę poprzez umieszczoną na przedniej szybie nalepkę. Oznakowanie ma na celu łatwą identyfikację uprawnionych do poruszania się w strefie pojazdów.

Ust. 10 wskazuje na brak konieczności posiadania nalepki uprawniającej do wjazdu do wyznaczonej strefy w przypadku pojazdów posiadających odpowiednio zielone tablice rejestracyjne lub oznakowanie zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Ust. 11 określa maksymalną wysokość opłaty za nalepkę przeznaczoną do oznakowania pojazdu.

Ust. 12 określa, iż opłata za wydanie nalepki przeznaczonej do oznakowania pojazdu stanowi dochód gminy.

Ust. 13 zawiera delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego wzór nalepki dla pojazdu umożliwiającej wjazd do strefy czystego transportu przez ministra właściwego do spraw energii.

Ust. 14 określa sposób oznaczenia obszaru strefy czystego transportu przez gminę – strefa będzie wyznaczona poprzez znaki drogowe.

Art. 40

Ust. 1 jest przepisem wynikowym wobec art. 39 ust. 1 i określa formę prawną, w jakiej gmina ustanawia strefę czystego transportu. Przepis oznacza, że gmina może ją ustanowić wyłącznie w drodze uchwały.

Ust. 2 określa treść uchwały rady gminy ustanawiającej strefę czystego transportu.

Ust 3, 4 i 5 określają tryb przyjęcia projektu uchwały określający zasady funkcjonowania strefy czystego transportu na terenie gminy.

Ust. 6 określa, iż uchwała rady gminy ustanawiająca strefę czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego.

Art. 41a

Dodawany art. 41a określa sposób porównywania cen paliw alternatywnych z cenami benzyny silnikowej i oleju napędowego zapewniający stosowanie przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/732 z dnia 17 maja 2018 r. w sprawie wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, które zostało opracowane w celu zapewnienia przejrzystej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych z cenami benzyny silnikowej i oleju napędowego na terenie całej Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich, do ustawy wprowadzono zatem jedynie przepisy zapewniające stosowanie przepisów rozporządzenia.

Zgodnie z proponowaną zmianą, minister właściwy do spraw energii porównuje ceny jednostkowe oferowanych na rynku paliw przeznaczonych do napędu samochodów osobowych, zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu wykonawczym komisji (UE) 2018/732 z dnia 17 maja 2018 r. w sprawie wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE.

Minister właściwy do spraw energii aktualizuje porównanie cen paliw raz na kwartał przez jego ogłoszenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Proponuje się, aby minister właściwy do spraw energii ogłosił pierwsze porównywanie cen paliw do końca miesiąca następującego po pierwszym kwartale 2022 r., czyli do dnia 30 kwietnia 2022 r., przedstawiając porównanie cen paliw za pierwszy kwartał 2022 r.

Metodyka porównywania cen paliw polega na zestawieniu kosztów przejechania dystansu 100 km. Koszt przejechania dystansu 100 km oblicza się poprzez mnożenie średnich cen paliw w uwzględnianych jednostkach umownych (średnich cen maksymalnie za ostatni kwartał kalendarzowy poprzedzający dzień obliczenia) przez średnie spalanie samochodu na 100 km, w zależności od porównywanego napędu.

Minister właściwy do spraw energii porównuje koszty przejechania dystansu 100 km dla wybranych grup samochodów osobowych możliwych do porównania co najmniej pod względem ich masy i mocy, ale zasilanych różnymi paliwami. W toku prekonsultacji z podmiotami reprezentującymi branżę paliwową oraz motoryzacyjną uznano, że w celu odzwierciedlenia preferencji motoryzacyjnych konsumentów i przekazania najbardziej miarodajnych informacji, porównywane ceny powinny dotyczyć średniego spalania paliwa dla

aut segmentu C – kompaktowych aut miejskich średnich wymiarów – przeznaczonych do jazdy po mieście oraz na dłuższych trasach, oferujących miejsce dla pięciu dorosłych osób oraz bagażnik. Minister właściwy do spraw energii, wybierając docelową grupę samochodów osobowych może wziąć pod uwagę np. udział danych samochodów osobowych w rynku.

Zużycie paliwa przez wybrane samochody osobowe na 100 km będzie określane na podstawie danych o zużyciu przedstawianych przez producentów tych samochodów w świadectwie zgodności WE pojazdu. Natomiast średnie ceny paliw (maksymalnie za ostatni kwartał kalendarzowy poprzedzający dzień obliczenia) niezbędne do obliczenia kosztu przejechania dystansu 100 km na danym paliwie, określane będą na podstawie dostępnych informacji, np. na podstawie średnich cen benzyn silnikowych, olejów napędowych oraz paliw alternatywnych gromadzonych w ramach badań statystyki publicznej przez ministra właściwego do spraw energii.

Właściciele stacji paliw płynnych, na których pojazdy samochodowe mogą być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi, zamieszczają aktualne porównanie cen paliw w widocznym i ogólnodostępnym dla konsumentów miejscu na stacji paliw płynnych, np. w formie plakatu lub na monitorze. Właściciele stacji paliw płynnych realizują ww. obowiązek po raz pierwszy w terminie 7 dni od dnia ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw energii porównania cen paliw na stronie BIP Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Zamieszczanie na stacji paliw płynnych porównania cen paliw ma na celu przedstawienie konsumentom jasnych i rzetelnych informacji pozwalających na porównanie kosztu przejechania pojazdem osobowym segmentu C dystansu 100 kilometrów przy zastosowaniu różnych rodzajów paliw alternatywnych w porównaniu do benzyny silnikowej i oleju napędowego. Celem przedstawiania takich informacji na stacjach paliw płynnych jest zwiększenie świadomości konsumentów na temat dostępności paliw alternatywnych na polskim rynku oraz korzyści ekonomicznych płynących z ich stosowania.

Ze względu na brak dostępności wodoru na stacjach paliw płynnych w Polsce, jego cena nie będzie podlegała porównaniu z cenami innych paliw. Dopiero w momencie włączenia do obrotu na stacjach paliw płynnych w Polsce wodoru przeznaczonego na cele transportowe, cena tego paliwa będzie porównywana z cenami oleju napędowego i benzyny silnikowej oraz innych paliw alternatywnych. Natomiast w przypadku gazu ziemnego zużywanego w transporcie, tylko cena sprężonego gazu ziemnego (CNG) będzie uwzględniana w metodyce porównywania cen paliw, ponieważ jest dedykowany dla pojazdów osobowych. Metodyka nie będzie

uwzględniała ceny skroplonego gazu ziemnego (LNG), ponieważ jest on dedykowany dla pojazdów ciężkich.

Konsekwencją ww. zmian, jest zmiana w art. 41 w ust. 3 określającym sposób udostępniania porównania cen paliw sporządzanego zgodnie z art. 41a oraz w ust. 6 stanowiącym upoważnienie do wydania rozporządzenia.

Art. 41b

Projektowany przepis określa sposób oraz podmiot właściwy do nadawania indywidualnych kodów identyfikacyjnych, zwanych numerami EIPA, oraz do uznawania indywidulanego kodu nadanego w innym państwie. Polska zobowiązała się do stworzenia repozytorium kodów ID (indywidualnych kodów identyfikacyjnych) w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez KE. Konieczne jest więc wyznaczenie podmiotu nadającego kody oraz wyznaczenie stawek za ich nadanie i utrzymanie w systemie.

Zgodnie z ust. 1 podmiotem właściwym do nadawania kodów, zwanych numerami EIPA, dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawcy usługi ładowania, operatora stacji gazu ziemnego oraz operatora stacji wodoru jest Prezes UDT.

Jak wskazano wyżej, nowelizowana ustawa będzie umożliwiać uznawanie kodów nadawanych w innych państwach członkowskich UE, jeżeli kod ten będzie odpowiadał strukturze numeru EIPA. Uznanie takiego kodu oraz jego utrzymanie generować będzie te same koszty w zakresie systemu EIPA, w związku z tym, podobnie jak w przypadku numeru EIPA, za uznanie kodu pobierane będą opłaty, na pokrycie kosztów utrzymania systemu EIPA.

Ust. 2 określa sposób i termin składania wniosku o nadanie numeru EIPA.

Przepisy ust. 3 określają maksymalną wysokość opłaty za nadanie lub uznanie numeru EIPA. Jako kryterium ustalania wysokości opłaty dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego oraz operatora stacji wodoru za nadanie i utrzymanie numeru EIPA wskazano liczbę stacji przedstawionych na interaktywnej mapie. Natomiast informacje dotyczące liczby stacji, na których działa dostawca usługi ładowania nie będą gromadzone w systemie, w związku z czym dostawcy usługi ładowania będą ponosili stałą opłatę za nadanie i utrzymanie numeru EIPA, niezależnie od ilości stacji, na których będą prowadzili działalność. Określone w projekcie stawki są stawkami maksymalnymi. Mając na uwadze rozwój transportu niskoemisyjnego, w rozporządzeniu wydawanym na podstawie projektowanego ust. 5, określone zostaną stawki szczegółowe.

Ust. 4 wprowadza obowiązek wskazania we wniosku o przeprowadzenie badań technicznych, o których mowa w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, numeru EIPA wnioskodawcy.

Obowiązek ten nie jest uciążliwy dla wnioskodawcy, stanowi on natomiast istotne usprawnienie działania UDT, a w szczególności TDT, który nie prowadzi rejestru, zatem nie posiada bieżących informacji o numerach EIPA.

Ust. 5 zawiera ustawową delegację dla ministra właściwego do spraw energii do wydania rozporządzenia określającego wysokość opłaty za przyznanie numeru EIPA, uznanie kodu oraz termin jej wnoszenia.

Art. 42

Projektowane zmiany dotyczą uwzględnienia w Ewidencji Infrastruktury i Paliw Alternatywnych (EIPA) stacji wodoru oraz zasad nadawania numerów EIPA. Mają one na celu dostosowanie obecnych przepisów do planowanego pojawienia się stacji wodoru oraz nowych obowiązków wynikających z nowej regulacji dotyczącej numerów EIPA.

Ponadto uszczegółowieniu uległy regulacje w zakresie funkcjonalności całego systemu, np. wprowadzono obowiązek dokonania w nim zgłoszenia wyrejestrowania z rejestru najpóźniej w dniu zakończenia świadczenia usługi ładowania, tankowania gazu ziemnego lub wodoru w celu zapewnienia aktualnych danych w rejestrze.

Przepis zawiera także delegację dla ministra właściwego do spraw energii do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru zgłoszenia do rejestru EIPA.

Dodatkowo, w konsekwencji przyznania Dyrektorowi TDT kompetencji do kontroli niektórych stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, został on zobowiązany do przekazania Prezesowi UDT informacji o dopuszczeniu do eksploatacji stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru oraz o wstrzymaniu eksploatacji takiej stacji niezwłocznie po otrzymaniu tych decyzji, bowiem dane te będą na bieżąco odzwierciedlane w rejestrze.

Należy wskazać, że wszelkie dane osobowe gromadzone w rejestrze przetwarzane są zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.

Art. 45

W przepisie wprowadzone zostały nowe kategorie kar pieniężnych związane z planowanym powstaniem infrastruktury tankowania wodoru oraz wprowadzeniem kontroli doraźnych UDT i TDT. W związku ze zmianą innych przepisów uchylone zostały ust. 1 pkt 5 i 6 oraz pkt 12.

W ust. 2 pkt 4 zaproponowane zostały nowe stawki kar pieniężnych. Pozostałe zmiany w przepisie są skutkiem wskazanych zmian.

Art. 46

Wprowadzane zmiany są konsekwencją zmian opisanych powyżej, w szczególności zmian polegających na modyfikacji właściwości TDT oraz wprowadzeniu regulacji dotyczących wodoru.

Art. 64 i art. 65

Przepisy zostają uchylone. W związku z implementacją dyrektywy 2019/944, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie będzie mógł budować ogólnodostępnej stacji ładowania. W związku z powyższym, model interwencyjny, w którym OSD buduje stacje nie może być kontynuowany, gdyż jest niezgodny z prawem europejskim. Natomiast utrzymywanie tego modelu z zastosowaniem do niego procedury odstępstw dozwolonej przez dyrektywę i wdrażanej w dodawanym art. 3a i art. 3b doprowadziłoby do sytuacji, kiedy proces danej stacji jest nieproporcjonalnie długi i skomplikowany (przed wybudowaniem każdej stacji, którą OSD musiałby wybudować w ramach mechanizmu musiałby najpierw przeprowadzić „przetarg" (w praktyce rodzaj postępowania sprawdzającego) celem sprawdzenia, czy nie jest tym zainteresowany inny podmiot, stosując warunki określone w dodawanym art. 3a). W opinii projektodawcy, konieczne zatem jest stopniowe wygaszenie mechanizmu interwencyjnego, czego dokonuje się przez uchylenie tych przepisów i wprowadzenie przepisów przejściowych pozwalających na dokończenie rozpoczętych inwestycji i inwestycji zaplanowanych na oznaczony w tym przepisie przejściowym okres. Należy wyjaśnić, że wówczas inwestycje te będą kończone i realizowane na podstawie przepisów dotychczasowych, a dopiero po ich ukończeniu będą stosowane do nich przepis art. 3a i art. 3b.

Art. 66

Przepis zostanie uchylony. Uzasadnieniem uchylenia jest fakt, iż z powodu zakończenia budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w trybie art. 64 przepis jest zbędny.

Art. 68

W ust. 1 wskazano jednoznacznie, że za flotę użytkowanych pojazdów na potrzeby tej regulacji uznaje się pojazdy samochodowe.

W ust. 3 natomiast doprecyzowano, kiedy nie ma obowiązku wykonania, zlecania lub powierzania wykonywania zadań publicznych, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. Zezwolono także na wyliczenie wymaganego progu pojazdów niskoemisyjnych przy wykonywaniu zadań w sposób łączny.

Zapis ten jest korzystny dla jednostki samorządu terytorialnego, gdy zlecone zadanie publiczne wykonuje kilka małych podmiotów. Pozwala on na łatwiejsze osiągnięcie wymaganego progu w sytuacjach gdzie jedno zadanie realizowane jest przez wiele firm o różnym udziale pojazdów niskoemisyjnych. Dodano także wyłączenie zadań dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg z art. 35 ust. 4, aby wejście w życie tego wyłączenia, niezbędnego dla odpowiedniego wykonywania ww. zadania, nie musiało być odłożone w czasie do dnia 1 stycznia 2025 r., kiedy wchodzi w życie art. 35.

W konsekwencji rozszerzenia zakresu art. 36. ust. 1 o autobusy napędzane biometanem niezbędne jest również rozszerzenie zakresu przedmiotowego ust. 4 w art. 68 o te pojazdy, zmiana ma zatem charakter wynikowy.

Art. 68a–68e

Projektowane przepisy wdrażają Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Wpisują się one w cele ustawy w zakresie rozwoju elektromobilności i niskoemisyjnego transportu.

Art. 68a

Projektowany przepis nakłada na zamawiających publicznych i sektorowych obowiązek zapewnienia, aby:

1) udział pojazdów kategorii M1, M2 i N1, zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858”, elektrycznych lub napędzanych wodorem w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, wynosił co najmniej 22%, z tym że w okresie do dnia 31 grudnia 2025 r. do tego udziału, wlicza się pojazdy hybrydowe lub napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO_2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji;

2) udział pojazdów kategorii N2 i N3, zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858, napędzanych paliwami alternatywnymi w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, wynosił co najmniej:

a) 7% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,

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

3) udział autobusów kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust.1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

a) 32% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,

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

Projektowany przepis stanowi, że minimalne udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami dotyczą łącznie wszystkich zamówień udzielonych przez zamawiającego w okresach: od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

W kolejnych ustępach projekt stanowi, że pojazdy, które spełniają wymogi w wyniku modernizacji, mogą być również zaliczane na poczet osiągnięcia odnośnych minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych oraz określa sposób obliczania zgodności z minimalnymi udziałami.

Ponadto projektowany przepis dopuszcza realizację zamówień wspólnych, o których mowa w art. 38 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, pod warunkiem że zachowane zostaną łącznie minimalne poziomy docelowe przypisane dla poszczególnych okresów przez uczestników tego zamówienia.

Art.68b

Projektowany przepis nakłada obowiązek stosowania projektowanych przepisów do udzielonych zamówień dotyczących zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych oraz świadczenia usług w zakresie publicznego transportu drogowego, specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularnego transportu osób, transportu i doręczania przesyłek pocztowych lub paczek oraz wywozu odpadów, o ile zamawiający mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień publicznych określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE i 2014/25/UE. Projektowany artykuł odnosi się także do udzielonych zamówień dotyczących świadczenia

usług w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Art. 68c

Projektowany przepis określa, że zamawiający przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje za poprzedni rok, o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, w tym o pojazdach elektrycznych, napędzanych wodorem oraz napędzanych innymi paliwami alternatywnymi do dnia 31 stycznia każdego roku.

Art. 68d

Projektowany przepis nakłada na ministra właściwego ds. transportu obowiązek monitorowania i oceniania poziomu osiągnięcia celów w zakresie zamówień na nisko- i zeroemisyjne pojazdy.

Projektowany przepis określa termin przekazania do Komisji Europejskiej sprawozdania na temat realizacji minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień, a następnie co trzy lata. Wskazany termin jest zgodny z przepisami dyrektywy 2019/1161/UE. Sprawozdanie ma zawierać w szczególności informacje o:

1) działaniach podjętych w celu zwiększenia udziału zamówień na pojazdy nisko- i zeroemisyjne;

2) działaniach planowanych do podjęcia w celu zwiększenia udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w ogólnej liczbie udzielanych zamówień;

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

Komisja przedstawi rozwiązania w zakresie rejestracji i monitorowania w ramach bazy danych Tenders Electronic Daily (TED) oraz zapewni obszerną sprawozdawczość w zakresie pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych w kontekście Wspólnego Słownika Zamówień Unii.

Art. 68e

Projektowany przepis określa kategorie pojazdów zwolnione z obowiązku dotyczącego minimalnego poziomu udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych określonego w art. 68a.

Art. 76

W związku z licznymi postulatami samorządów dotyczącymi problemów z zawarciem umów na wykonywanie zadań publicznych z wymaganym poziomem w zakresie wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz możliwym

paraliżem w aspekcie wykonywanych zadań publicznych, termin wygaśnięcia zawartych umów został wydłużony o jeden rok, do dnia 31 grudnia 2022 r.

Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń

W związku ze zmianami pojęć dotyczących funkcjonowania stref czystego transportu ujednolicono sformułowania zawarte w kodeksie wykroczeń, aby nie występowały wątpliwości interpretacyjne dla służb porządkowych oraz ukaranych grzywną w przypadku nieprzestrzegania zakazu wjazdu do strefy czystego transportu.

Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych – w zakresie zasad amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych

Projektowane rozwiązania mają na celu określenie zasad korzystniejszej amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych. Przewiduje się uzależnienie wysokości limitu amortyzacji od wielkości emisji przez pojazd dwutlenku węgla CO_2. Zaproponowane rozwiązania są korzystniejsze dla pojazdów które charakteryzują się niską emisją CO_2 – poniżej 50 g/km.

Projektowane przepisy wprowadzają nowe rozwiązania dotyczące limitu amortyzacji pojazdów spalinowych oraz niskoemisyjnych, które mogą być odliczane w kosztach uzyskania przychodu przez płatników podatków CIT oraz PIT (prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą). Wprowadzone zasady:

1. Utrzymanie na niezmienionym poziomie, stałej stawki amortyzacji dla pojazdów elektrycznych: 225 tys. zł.
2. Wprowadzenie stałej stawki amortyzacji dla pojazdów napędzanych wodorem na poziomie 225 tys. zł (dotychczas pojazdy napędzane wodorem traktowane były wszystkie jak pojazdy inne niż elektryczne – stawka amortyzacji wynosiła 150 tys. zł.)
3. Wprowadzenie zmiennych w czasie stawek amortyzacji dla pojazdów uzależnionych od emisji CO_2 napędzanych pojazdów hybrydowych oraz pojazdów spalinowych.

	Pojazdy emitujące > 50 g/km CO_2	**Pojazdy emitujące < 50 g/km CO_2**
2021 r. – 2025 r.	150 tys. zł	150 tys. zł
Od 2026 r.	100 tys. zł	150 tys. zł

Zaproponowane rozwiązanie wprowadza zachętę dla przedsiębiorców do sukcesywnej wymiany flot pojazdów spalinowych na pojazdy niskoemisyjne. Przepisy wprowadzają czytelne, długofalowe rozwiązanie, które gwarantuje pewność prawną i ułatwia zarządzanie flotami przez przedsiębiorców. Jednocześnie, daje im czas na dostosowanie procesu przechodzenia na transport niskoemisyjny, do swoich strategii prowadzenia działalności gospodarczej. Dodatkowo, preferencyjny sposób traktowania pojazdów niskoemisyjnych ma na celu zrównoważenie ich wyższej ceny w stosunku do pojazdów spalinowych. Działania te przyczynią się do szybszego tempa rozwoju nisko emisyjnego transportu. Pojazdy te staną się realną alternatywą pod względem finansowym do wyposażonych w silniki spalinowe.
Dane odnośnie do emisji CO_2 przez pojazd zawarte są w jego dokumentach homologacyjnych. Pozyskiwane one będą z centralnej ewidencji pojazdów, która jest częścią systemu informatyczne CEPiK.

Szczegółowy opis zmian proponowanych w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne

Art. 5 ust. 1a pkt 2

W przepisie zmieniony został podmiot zawierający umowę na dostarczanie energii elektrycznej do punktu ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania. W związku koniecznością dostosowania do funkcjonującego systemu jest to w wyniku zmiany – operator ogólnodostępnej stacji ładowania.

Art. 7 ust. 1a

W przepisie wyznaczającym preferencje czasowe dla warunków przyłączeniowych dla stacji ładowania transportu publicznego, rozszerzono kategorię o punkty ładowania o dużej mocy. Zmiana ta ma na celu ułatwienie budowy stacji ładowania o dużej mocy poprzez przyspieszenie terminu ich budowy.

Art. 7 ust. 1b

Projektowany ustęp wyznacza sposób postępowania OSD w sytuacji braku możliwości podłączenia do sieci stacji ładowania zgodnie z trybem zawartym w art. 7 ust. 1. Operator będzie miał obowiązek wskazać jaką moc przyłączeniową może dostarczyć we wskazanym wniosku.

Art. 7 ust. 5

Do obowiązków przedsiębiorstwa energetycznego związanych z zapewnieniem realizacji i finansowania budowy i rozbudowy sieci dodane zostały ogólnodostępne stacje ładowania oraz infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego. Zmiana ta ma na celu przyspieszenie rozwoju infrastruktury ładowania.

Art. 8 ust. 1

W konsekwencji udzielenia preferencji czasowych dla warunków przyłączeniowych punktów ładowania o dużej mocy, w sprawach spornych dotyczących odmowy zawarcia umowy o przyłączenie do sieci, kompetencje w zakresie rozstrzygania sporów wynikających z takich spraw przekazane zostały Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki.

Art. 9c ust. 3 pkt 11

Projektowany punkt nakłada na OSD obowiązek uwzględnienia planowanych lokalizacji stacji ładowania pojazdów przy planach rozwoju sieci dystrybucji. Ma to na celu zwiększenie tempa powstawania infrastruktury ładowania.

Art. 11 za

Zmiana brzmienia przepisu ma na celu usunięcie operatora ogólnodostępnej stacji ładowania z listy podmiotów, które w celu realizacji procesów rynku energii i wymiany informacji rynku energii za pośrednictwem centralnego systemu informacji rynku energii w zakresie realizacji tych procesów wykorzystują systemy informacyjne współpracujące z centralnym systemem informacji rynku energii. Przedmiotowa zmiana jest konsekwencją zmian jakie zostały zaproponowane w art. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Szczegółowy opis zmian proponowanych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

Art. 148a ust. 1

W obecnie obowiązującym przepisie zezwalającym na jazdę po pasie przeznaczonym dla autobusów pojazdom elektrycznych, dodano analogiczne uprawnienia dla pojazdów napędzanych wodorem. Są to pojazdy zeroemisyjne, które powinny otrzymać preferencje analogiczne to pojazdów elektrycznych.

Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym

Art. 37 pkt 20

Projektowany przepis rozszerza zakres działań prowadzonych przez UDT oraz TDT w związku z nadanymi dodatkowymi uprawnieniami wynikającymi z przedmiotowej nowelizacji.

Art. 44 ust. 1 pkt 9 i 10

Projektowane przepisy rozszerzają zakres działań prowadzonych przez TDT w związku z nadanymi dodatkowymi uprawnieniami wynikającymi z przedmiotowej nowelizacji.

Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska

Art. 400h ust. 2 pkt 9 oraz art. 411 w zakresie dodawanego ust. 6b

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (dalej: Narodowy Fundusz) w świetle POŚ, został wyposażony w status państwowej osoby prawnej, której głównym zadaniem jest finansowanie ochrony środowiska i gospodarki wodnej w bardzo szerokim zakresie przedmiotowym, wskazanym w art. 400a ust. 1 POŚ.

Realizacja zadań ustawowych Narodowego Funduszu odbywa się z wykorzystaniem instrumentów prawnych, przewidzianych przez ustawodawcę w art. 411 ust. 1 POŚ, w szczególności poprzez udzielanie oprocentowanych pożyczek oraz udzielanie dotacji (w tym dopłat do oprocentowania kredytów bankowych czy dopłat do oprocentowania lub ceny wykupu obligacji).

Ustawodawca, dostrzegając szerokie spektrum możliwej działalności Narodowego Funduszu w sferze ochrony środowiska i płynące stąd pozytywne efekty ekologiczne, wyposażył Narodowy Fundusz także w instrumenty pozwalające na inwestowanie na rynku kapitałowym poprzez możliwość obejmowania udziałów lub akcji w spółkach kapitałowych oraz nabywania obligacji – o ile działania te będą związane z rozwojem przemysłu i usług w zakresie ochrony środowiska (art. 411 ust. 6a POŚ). Dodatkowo, w art. 411a POŚ wskazano, że Narodowy Fundusz może nabywać udziały lub akcje w spółkach, jeżeli statutowym lub ustawowym przedmiotem działalności tych spółek jest ochrona środowiska i gospodarka wodna lub w zamian za nieściągalne wierzytelności wynikające z umów zawartych z tym Funduszem.

Aktywność kapitałowa Narodowego Funduszu wymaga każdorazowo uzyskania zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych i ministra właściwego do spraw klimatu, zgodnie z art. 411 ust. 6a POŚ. Dodatkowo, wniosek Zarządu Narodowego Funduszu w przedmiotowych kwestiach wymaga uzyskania zatwierdzenia przez Radę Nadzorczą Narodowego Funduszu.

Dynamiczny rozwój otoczenia gospodarczego i pojawiające się nowe instrumenty finansowe umożliwiające wspieranie przedsięwzięć ekologicznych wskazują na potrzebę poszerzenia prawnych form realizacji ustawowych zadań Narodowego Funduszu. Dotychczasowe działania Narodowego Funduszu w obszarze kapitałowym skutkują tym, iż w portfelu Narodowego Funduszu znajduje się kilkanaście spółek prawa handlowego, w tym 8 spółek w ramach portfela podstawowego. Narodowy Fundusz prowadzi na bieżąco działania zmierzające do powiększenia portfela kapitałowego. Jednakże proces poprzedzający nabycie akcji lub udziałów spółek prawa handlowego jest wielopłaszczyznowy i długotrwały, obejmuje bowiem nie tylko analizę finansową spółek, ale i ich zdolność do realizacji przedsięwzięć w obszarach proekologicznych, w tym gwarantujących rozwój przemysłu i usług w zakresie ochrony środowiska, jak również negocjacje warunków wejścia kapitałowego (obejmujących postanowienia umów inwestycyjnych oraz przyszłych postanowień statutu). Tym samym, zasadne jest umożliwienie Narodowemu Funduszowi korzystania z uproszczonych form finansowania zadań związanych z rozwojem usług i przemysłu w zakresie ochrony środowiska oraz spółek, których statutowym przedmiotem działalności jest ochrona środowiska i gospodarka wodnej, które to formy, przy odpowiednio wysokim poziomie bezpieczeństwa wydatkowania środków publicznych, gwarantować będą osiągnięcie pożądanych efektów ekologicznych.

W związku z powyższym, proponuje się dodanie ust. 6b w art. 411 POŚ, na podstawie którego Narodowy Fundusz byłby uprawniony także do finansowania przedsięwzięć ekologicznych poprzez uczestnictwo w funduszach inwestycyjnych, działających na podstawie ustawy z 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi. Fundusze inwestycyjne odgrywają bowiem coraz większą rolę na rynkach finansowych, co jest ściśle związane ze znaczeniem rynku kapitałowego we współczesnej gospodarce, m. in. poprzez umożliwienie lokowania środków finansowych tam, gdzie mogą być one najefektywniej wykorzystane. Dzięki działalności funduszy inwestycyjnych możliwe jest finansowanie przedsięwzięć inwestycyjnych, w szczególności w branżach zaawansowanych technologicznie, które mogą mieć jednocześnie problemy z pozyskaniem kapitału od klasycznych inwestorów (w tym spółek handlowych), kierujących się w doborze inwestycji głównie przesłankami pewnego i szybkiego zysku. Umożliwienie Narodowemu Funduszowi działalności kapitałowej także na polu funkcjonowania funduszy inwestycyjnych stanowić będzie zatem odpowiedź na zmieniające się dynamicznie realia obrotu gospodarczego i pozwoli na zaangażowanie kapitałowe w przedsięwzięcia ekologiczne, które realizować mogą

fundusze inwestycyjne, a nie jak dotychczas – wyłącznie spółki kapitałowe, w które mógł angażować się Narodowy Fundusz. Podkreślenia wymaga, iż w ramach proponowanych instrumentów Narodowy Fundusz mógłby pośrednio finansować zadania proekologiczne we wszystkich obszarach wskazanych w art. 400a ust. 1 POŚ, nie wykluczając działań na rzecz rozwoju przemysłu dla elektromobilności oraz ciepłownictwa.

Zgodnie z proponowaną zmianą POŚ, Narodowy Fundusz będzie uprawniony do obejmowania lub nabywania jednostek uczestnictwa lub certyfikatów inwestycyjnych, oferowanych przez fundusze inwestycyjne. Z uwagi na ustawowo określoną misję Narodowego Funduszu, polegającą na finansowaniu przedsięwzięć z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodnej, możliwe będzie uczestnictwo Narodowego Funduszu zarówno w funduszach inwestycyjnych typu otwartego, jak i zamkniętego – przy założeniu inwestowania przez te fundusze w przedsięwzięcia proekologiczne. Zgodnie bowiem z art. 18 ust. 2 pkt 11 ustawy o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi, elementem każdego statutu funduszu inwestycyjnego jest m. in. określenie zasad polityki inwestycyjnej, a więc, m. in. typów i rodzajów papierów wartościowych będących przedmiotem lokowania czy kryteriów doboru lokat. Narodowy Fundusz będzie miał więc możliwość wyboru funduszu inwestycyjnego, który – poprzez swoje postanowienia statutowe – będzie skoncentrowany wyłącznie na finansowaniu przedsięwzięć proekologicznych. Tylko bowiem taki charakter działalności inwestycyjnej danego funduszu pozwoli na uczestnictwo w nim Narodowego Funduszu, realizującego misję wsparcia przedsięwzięć środowiskowych. Stojące przed Rzeczpospolitą Polską wyzwania na tym polu, w szczególności kwestie polityki klimatycznej, wymagają bowiem poszukiwania nowych sposobów wsparcia procesów technologicznych, np. w zakresie rozwoju przemysłu dla elektromobilności czy modernizacji systemów ciepłownictwa na bardziej przyjazne środowisku i wspomagające wypełnianie stawianych przed Polską wymogów w zakresie choćby redukcji CO_2.

Inwestycje zbiorowego inwestowania, jakimi są fundusze inwestycyjne, działające pod kontrolą Komisji Nadzoru Finansowego, stanowić będą więc kolejny instrument realizacji polityki ekologicznej państwa. W kontekście rosnącego znaczenia zwrotnych środków finansowych pochodzących ze źródeł zewnętrznych, które w niedalekiej przyszłości będą również w dyspozycji Narodowego Funduszu, celowe jest wyposażenie Narodowego Funduszu w instrumentarium prawne, pozwalające – z wykorzystaniem struktur funduszów inwestycyjnych – realizować ustawowe zadania w zakresie finansowania przedsięwzięć środowiskowych i być gotowym na absorpcję takich środków z możliwością ich wykorzystania

także i w proponowanej formule. Uprawnienia do inwestowania w fundusze inwestycyjne, w kontekście dotychczasowych uprawnień Narodowego Funduszu do nabywania lub obejmowania akcji w spółkach akcyjnych celem rozwoju usług i przemysłu w zakresie ochrony środowiska, umożliwiałyby również nabywanie akcji towarzystw funduszy inwestycyjnych, które tworzyłyby fundusze inwestycyjne skoncentrowane na inwestowanie w obszary proekologiczne.

W celu zachowania spójności zasad działalności kapitałowej Narodowego Funduszu proponuje się wprowadzenie analogicznych warunków dopuszczających inwestowanie w fundusze inwestycyjne, jak ma to obecnie miejsce w przypadku inwestycji w spółki kapitałowe zgodnie z art. 411 ust. 6a POŚ. Zachowano więc konieczność uzyskania zgody ministra właściwego do spraw klimatu i ministra właściwego do spraw finansów publicznych na dokonanie takiej inwestycji przez Narodowy Fundusz. Wystąpienie przez Zarząd Narodowego Funduszu z wnioskiem do wskazanych ministrów – analogicznie jak w przypadku nabywania udziałów lub akcji – wymagać będzie zatwierdzenia wniosku przez Radę Nadzorczą Narodowego Funduszu. Dla podkreślenia powiązania inwestycji z ustawowymi celami działalności Narodowego Funduszu proponuje się także ścisłe powiązanie konkretnej inwestycji kapitałowej z oczekiwanym efektem w postaci rozwoju przemysłu i usług w zakresie ochrony środowiska, co będzie każdorazowo weryfikowane poprzez analizę postanowień statutowych danego funduszu inwestycyjnego, w tym zasad polityki inwestycyjnej, których rola została już omówiona w niniejszym uzasadnieniu. Należy też mieć na uwadze fakt, że Narodowy Fundusz już na gruncie obecnie obowiązujących przepisów uprawniony jest do zaangażowania kapitałowego poprzez objęcie akcji w spółkę akcyjną, będącą towarzystwem funduszy inwestycyjnych. Towarzystwo takie, zgodnie z ustawą o funduszach inwestycyjnych, będzie zatem mogło utworzyć fundusz inwestycyjny dedykowany działalności *stricte* proekologicznej, nadając mu statut w określonym brzmieniu, w tym określając cele inwestycyjne i zasady polityki inwestycyjnej nakierowane na przedsięwzięcia służące rozwojowi przemysłu i usług z zakresu ochrony środowiska. Proponowana nowelizacja przepisów POŚ pozwoliłaby tym samym także i od tej strony poszerzyć możliwości działania Narodowego Funduszu, który byłby wówczas uprawniony do kapitałowego zaangażowania się poprzez nabycie jednostek uczestnictwa albo certyfikatów inwestycyjnych takiego funduszu, czym wydatnie przyczyniłby się do zwiększenia realizacji przedsięwzięć środowiskowych, zwłaszcza w obszarze nowych technologii. Zadania takie są bowiem trudniejsze do zrealizowania w klasycznej formule spółki kapitałowej, zmuszonej przede wszystkim do

prowadzenia działalności gospodarczej nakierowanej na osiąganie zysku, a tym samym w praktyce ograniczającej skłonność do podejmowania działań nowatorskich, poszukiwania nowych rozwiązań technologicznych, z definicji obarczonych wyższym ryzykiem. Przyznanie dodatkowych instrumentów Narodowemu Funduszowi, polegających na umożliwieniu angażowania się w podmioty zbiorowego inwestowania, przy poszanowaniu wskazanych w uzasadnieniu reguł wyboru funduszu, pozwoliłoby uzupełnić tę lukę i umożliwiłoby – za pośrednictwem podmiotów zaufania publicznego, jakimi są fundusze inwestycyjne jako podmioty profesjonalne poddane restrykcyjnym regulacjom prawa publicznego – na poszerzenie potencjału Narodowego Funduszu jako instytucji wspierającej przedsięwzięcia ekologiczne w szerokim znaczeniu.

Art. 401c ust. 9c

Przepis art. 401c ust. 9c pkt 9 ustawy – Prawo ochrony środowiska w dotychczasowym brzmieniu zakreśla dofinansowanie wyłącznie do zakupu pojazdów. Tym samym, znacząco zawęża możliwość wsparcia, a jednocześnie dla takiego zawężenia trudno znaleźć uzasadnienie. Trzeba bowiem podkreślić, że rynek samochodów elektrycznych jest zdominowany w praktyce przez formę leasingu. Obecne brzmienie przepisu art. 401c ust. 9c pkt 9 wymuszałoby na uczestnikach rynku konieczność nabywania pojazdu od razu lub po zakończeniu leasingu, a więc wyklucza (lub co najmniej ogranicza) m.in. leasing operacyjny. Taki wymóg jest jednak sprzeczny z obecną praktyką rynkową i celami ochrony środowiska, zakładającymi rozwój elektromobilności. Dla osiągania efektów ekologicznych bez znaczenia jest forma prawna, na podstawie której wprowadzany jest pojazd na rynek, ważne że zastępuje on pojazd spalinowy, a przez to generuje korzystną zmianę w środowisku. W związku z tym, proponowana zmiana przyniesie pozytywne skutki w zakresie wzrostu liczby pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi.

Zasadnym jest również uchylenie pkt 12 w art. 401c ust. 9c ustawy – Prawo ochrony środowiska, bowiem wynikający z tego punktu zakres dofinansowania w całości zawiera się w zakresie przedmiotowym art. 401c ust. 9c pkt 9 tej ustawy.

Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze

Art. 69 ust. 1

Zaproponowana zmiana w ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze dotyczy doprecyzowania delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw środowiska do wydania rozporządzenia w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii.

Minister właściwy do spraw środowiska, wydając rozporządzenie i określając w nim wymagania dotyczące wymiaru i zakresu praktyki, powinien kierować się potrzebą zapewnienia prawidłowego wykonywania czynności zawodowych. W związku z tym w planowanym rozporządzeniu należałoby określić ilość projektów i dokumentacji geologicznych, w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu których brały udział osoby zatrudnione w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej, w ramach praktyki zawodowej, o której mowa w art. 52 ust. 8 ustawy.

Zaproponowana zmiana modyfikuje wskazaną delegację ustawową, dlatego też konieczne jest czasowe utrzymanie w mocy obecnie obowiązującego rozporządzenia wydanego na jej podstawie (art. 37).

Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych

W związku z uchyleniem przez dyrektywę 2019/1161 nałożonego dotychczas na instytucje i podmioty zamawiające ogólnego wymogu uwzględniania czynników: energetycznego i oddziaływania na środowisko w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych uchyla się art. 244 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.

Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych

Mając na względzie fakt, że jednym z celów ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych jest wdrażanie odpowiednich środków służących usuwaniu długofalowych skutków pandemii, który będzie procesem rozciągniętym na kilka następnych lat po wygaszeniu pandemii SARS-CoV-2, przedmiotowe rozwiązanie ma służyć zapewnieniu możliwości nieprzerwanego świadczenia usług przez przedsiębiorstwa energetyczne.

Nie ulega wątpliwości, że pandemia wywarła znaczny wpływ na sytuację przedsiębiorstw energetycznych, które musiały zaangażować środki w niespotykanej dotychczas skali na zapewnienie bezpieczeństwa stałych oraz niezawodnych dostaw energii. Fundamentalną dla funkcjonowania sektora energetycznego okolicznością jest także radykalny wzrost cen emisji do uprawnień CO_2, które przekładają się w sposób bezpośredni na rosnącą wysokość

depozytów wnoszonych w ramach Giełdowej Izby Rozrachunkowej.

Wydłużenie okresu, w którym dopuszcza się wnoszenie zabezpieczeń w formie niepieniężnej, pozwoli przedsiębiorstwom energetycznym na wykorzystanie środków finansowych w obszarach niezbędnych dla ich prawidłowego funkcjonowania. Brak wdrożenia odpowiednich środków zmniejszających obciążenia po stronie przedsiębiorstw może rodzić ryzyko związane nie tylko z koniecznością ograniczenia inwestycji, które mogą okazać się kluczowe dla bezpieczeństwa oraz pewności dostaw energii elektrycznej, ale także przede wszystkim ryzyko zaprzestania prowadzenia działalności gospodarczej przez niektóre z nich, w związku z utratą płynności finansowej.

Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw

Przedmiotowa zmiana jest konsekwencją zmian jakie zostały zaproponowane w art. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Niniejsza nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zakłada zmianę modelu zapewniania energii na potrzeby świadczenia usługi ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania. Obowiązek ten przeniesiony jest w całości na operatora ogólnodostępnej stacji ładowania co oznacza, że stacja taka traktowana powinna być tak samo jak każdy inny użytkownik przyłączony do systemu elektroenergetycznego.

Natomiast nowelizacja ustawy – Prawo energetyczne (ustawa z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw) rozszerza obowiązki operatora ogólnodostępnej stacji ładowania o konieczność uczestnictwa w centralnym systemie informacji rynku energii. Takie rozwiązania są konsekwencją modelu, który funkcjonuje w obowiązującej ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a który, jak wskazano powyżej, zostanie zmieniony.

W związku z tym, zachodzi konieczność uzgodnienia przepisów obydwu ustaw. Ponadto, pozostawienie powyższych przepisów w ustawie – Prawo energetyczne, oznaczałoby istotne skutki finansowe związane z obowiązkiem inwestowania w nowe rozwiązania technologiczne związane z pomiarem i wymianą danych pomiarowych, co przełożyłoby się na spowolnienie rozwoju stacji ładowania w Polsce.

Należy również wyjaśnić, że włączenie operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania i dostawców usług ładowania do regulacji dotyczących centralnego systemu informacji o rynku

energii, nadaje tym podmiotom pozycję charakterystyczną dla podmiotów prowadzących działalność koncesjonowaną, takich jak sprzedawcy energii czy spółki dystrybucyjne, co jest rozwiązaniem nieproporcjonalnym do ich roli i miejsca w systemie elektroenergetycznym – z perspektywy OSD lub OSP podmioty te są bowiem po prostu odbiorcami energii. Ponadto, brak jest obecnie rozwiązań technicznych, umożliwiających zainstalowanie w ramach stacji ładowania urządzeń pomiarowych, które pozwalałyby dokonywać, w czasie rzeczywistym, opomiarowania ilości energii elektrycznej zużywanej na potrzeby poszczególnych ładowań pojazdu i to w jakości wymaganej przez system elektroenergetyczny. Nie ma również możliwości, aby zainstalować odrębne liczniki energii przy każdym z punktów ładowania zainstalowanym na stacji – dostępne na rynku rozwiązania techniczne nie pozwalają na zainstalowanie układów pomiarowych na złączach prądu stałego.

Proponowane przepisy mają na celu rozwianie wątpliwości w zakresie statusu operatora stacji ładowania w systemie elektroenergetycznym i jednoznacznie przesądzić, że podmiot ten, w praktyce, jest odbiorcą końcowym zawierającym umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz na potrzeby świadczenia usług ładowania przez dostawców usług ładowania, którzy świadczą usługę ładowania na tej stacji. W związku z tym, operator nie będzie już przekazywał 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, danych dotyczących ilości zużytej energii elektrycznej odrębnie na świadczenie usług ładowania oraz na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania. Należy zaznaczyć, że informacje dotyczące ilości energii elektrycznej wykorzystanej do świadczenia usługi ładowania będą w posiadaniu sprzedawcy energii, w związku z tym będą dostępne w centralnym systemie informacji rynku energii i to ten podmiot odpowiedzialny będzie za ich wprowadzanie.

Operator ogólnodostępnej stacji ładowania nie będzie realizował procesów rynku energii i wymiany informacji rynku energii, dlatego też jego udział w przyszłym centralnym systemie informacji rynku energii jest bezzasadny. Należy też jednoznacznie wskazać, że operator ogólnodostępnej stacji ładowania nie jest sprzedawcą energii elektrycznej, jest jedynie operatorem stacji, a dodatkowo może również pełnić rolę dostawcy usługi ładowania.

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

Projektowane przepisy będą mieć wpływ głównie na działalność małych i średnich przedsiębiorców realizujących usługi publiczne i usługi publicznego transportu zbiorowego.

Zostaną oni zobowiązani do zwiększenia udziału pojazdów niskoemisyjnych w posiadanej flocie.

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

Inne informacje dotyczące projektu

Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 11, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
2) art. 12:
   a) pkt 1 lit. a–c i pkt 2, które wchodzą w życie z dniem 1 lipca 2024 r.,
   b) pkt 1 lit. d, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.;
3) art. 1 pkt 19 i 20, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;
4) art. 3 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b oraz art. 4 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
5) art. 1 pkt 21, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.

Proponuje się, aby art. 11 wszedł w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, co jest zgodne z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych. Dodawany art. 11 stanowi kontynuację rozwiązań służących usuwaniu długofalowych skutków pandemii, pozwalających przedsiębiorstwom energetycznym na wykorzystanie środków finansowych w obszarach niezbędnych do ich prawidłowego funkcjonowania.

Mając to na względzie, uzasadnione jest skrócenie *vacatio legis* niniejszego przepisu, a rozwiązanie to nie narusza zasady demokratycznego państwa prawnego.

Proponowane w pkt 2–5 wydłużenie *vacatio legis* wybranych przepisów wynika natomiast z konieczności dostosowania terminów ich wejścia w życie do terminów wejścia w życie przepisów przez nie zmienianych, a pozostających obecnie w okresie vacatio legis (pkt 2, 3 i 5) oraz z konieczności wprowadzenia w życie zmian w przepisach podatkowych zgodnie z ustalonymi zasadami wprowadzania takich rozwiązań (z odpowiednim vacatio legis i z początkiem roku).

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych, o których mowa w § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), i w związku z tym nie wymaga notyfikacji technicznej. Natomiast notyfikacji takiej podlegać będzie rozporządzenie wydane na podstawie dodawanego art. 29d ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

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

Ponadto projekt nie wymaga przedłożenia innym niż ww. instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnień.

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Klimatu i Środowiska we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury oraz Ministerstwem Rozwoju i Technologii **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Ireneusz Zyska –Sekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Szymon Byliński, tel. (22) 369 10 44, szymon.bylinski@klimat.gov.pl	**Data sporządzenia** 05.10.2021 r. **Źródło:** Inicjatywa własna, wdrożenie prawa UE **Nr w wykazie prac:** UC 65

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. Celem projektowanych zmian jest dostosowanie ustawy do założeń przedstawionych przez Ministra Klimatu – poprzednika Ministra Klimatu i Środowiska, w dokumencie „Dziesiątka dla elektromobilności". Proponowane rozwiązania mają ułatwić oraz przyspieszyć rozwój elektromobilności w Polsce.

Rozwiązywane główne problemy:

1) konieczność uelastycznienia zasad dotyczących wprowadzania stref czystego transportu;
2) trudności w instalacji punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych;
3) zbyt wąski zakres uprawnień kontrolnych inspektorów Urzędu Dozoru Technicznego (UDT) oraz konieczność rozszerzenia uprawnień Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), celem dostosowania ich zakresu do przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym;
4) brak regulacji w zakresie wydawania kodów identyfikacyjnych dla podmiotów z obszaru sektora elektromobilności oraz ułatwień w zakresie korzystania ze stacji ładowania. Celem nadawania kodów identyfikacyjnych jest stworzenie możliwości sprawdzenia w każdym momencie statusu danej stacji ładowania w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych;
5) brak kompleksowej regulacji w zakresie amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych;
6) brak regulacji związanych z rozwojem infrastruktury tankowania wodorem;
7) brak regulacji pozwalających Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) na efektywne udzielanie wsparcia finansowego, w przypadku kiedy przedsiębiorca nie dokonuje zakupu pojazdu a korzysta z najmu długoterminowego lub leasingu, oraz możliwości uczestnictwa NFOŚiGW w funduszach inwestycyjnych, działających na podstawie ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi;
8) konieczność wdrożenia przepisów niżej wskazanych dyrektyw.

2. Projekt w zakresie swojej regulacji wdraża przepisy następujących dyrektyw:

1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (dalej: Dyrektywa 2019/1161/UE). Przepisy przedmiotowej dyrektywy nakładają na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia kończących się w 2025 r. i w 2030 r.
   Zakresem niniejszej dyrektywy objęte zostały zamówienia w zakresie kupna, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych oraz świadczenia usług w zakresie publicznego transportu drogowego, specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularnego transportu osób, transportu i doręczania przesyłek pocztowych lub paczek oraz wywozu odpadów, o ile zamawiający mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień publicznych określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE i 2014/25//UE. Dyrektywa obejmuje swoim zakresem także zamówienia dotyczące świadczenia usług w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającej dyrektywę 2012/27/UE (dalej: Dyrektywa 2019/944). Dyrektywa ta ustanawia zasady dotyczące wytwarzania, przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii i dostaw energii elektrycznej, wraz z przepisami dotyczącymi ochrony konsumentów, w celu stworzenia zintegrowanych, konkurencyjnych, elastycznych i przejrzystych rynków energii elektrycznej. Niniejsza dyrektywa dąży do zapewnienia wysokiego stopnia bezpieczeństwa dostaw i sprawnego przejścia na zrównoważony, niskoemisyjny system energetyczny. Ustanawia ona kluczowe zasady dotyczące organizacji i funkcjonowania sektora elektroenergetycznego, m.in. otwartego dostępu do zintegrowanego rynku, dostępu stron trzecich do infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej. Dyrektywa określa także warunki, na jakich, w drodze wyjątku, który może wprowadzić państwo

członkowskie, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może być właścicielem stacji ładowania pojazdów oraz prowadzić działalność obejmującą takie stacje;

3) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (dalej: Dyrektywa 2018/844). Przepisy przedmiotowej dyrektywy mają zastosowanie do nowych budynków oraz budynków poddawanych przebudowie albo remontom budynków niemieszkalnych i mieszkalnych mających więcej niż 10 miejsc parkingowych, jak również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych. Zgodnie z art. 8 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, zwanej dalej „dyrektywą 2010/31/UE", w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków niemieszkalnych i budynków niemieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania w rozumieniu dyrektywy 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, z późn. zm.), wraz z infrastrukturą kanałową na przewody elektryczne, na co najmniej jednym na pięć miejsc parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych. Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 5 dyrektywy 2010/31/UE, w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków mieszkalnych i budynków mieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, do których należy więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację infrastruktury kanałowej na przewody elektryczne na wszystkich miejscach parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych. Wymagania dyrektywy 2010/31/UE dotyczą również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych co do których państwa członkowskie określają wymagania dotyczące instalowania minimalnej liczby punktów ładowania – obowiązujące od 1.01.2025 r.

W związku z powyższym, brak innej możliwości rozwiązania ww. problemów niż podjęcie prac legislacyjnych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

1. W projektowanych przepisach zaproponowane zostały wymienione poniżej narzędzia, po wprowadzeniu których spodziewany jest szybszy rozwój elektromobilności oraz ekologicznego transportu, w wyniku stworzenia bodźców dla branży oraz obywateli:

1) na bazie dotychczasowych doświadczeń proponuje się wprowadzenie przepisów doprecyzowujących zasady tworzenia stref czystego transportu. Mają one na celu, m.in. wprowadzenie możliwości ustanawiania stref we wszystkich gminach, niezależnie od liczby mieszkańców, jak również wprowadzenie specjalnych oznaczeń dla pojazdów uprawnionych do poruszania się w obrębie stref. Jednocześnie, projektowane zmiany mają na celu uelastycznienie przepisów w tym zakresie i pozostawienie większej niż dotychczas możliwości ich kształtowania gminom, które najlepiej znają lokalne potrzeby w tym zakresie;

2) uregulowanie w przepisach procedury mającej na celu instalację w budynkach wielorodzinnych punktów ładowania. Proponowane przepisy określają przypadki, w jakich wspólnota mieszkaniowa/spółdzielnia może wydać decyzję odmowną odnośnie do instalacji prywatnego punktu poboru energii przez mieszkańca oraz przyłączenia go do sieci poprowadzonej w nieruchomości. Dodano także przepisy nakładające obowiązek przeprowadzania ekspertyz dotyczących możliwości przyłączeniowych budynku tak, aby wspólnota/spółdzielnia mieszkaniowa musiała wyrazić zgodę na instalację punktu, w przypadku gdy moce przyłączeniowe w budynku na to pozwalają. W przypadku budynków posiadających status zabytków niezbędne jest uzyskanie zgody właściwego konserwatora zabytków. Zakłada się, że projektowane przepisy ułatwią w znaczący sposób montaż punktów ładowania na wniosek mieszkańców danego budynku. Działania te przyczynią się do zwiększenia liczby punktów ładowania samochodów elektrycznych. Osoby zainteresowane zakupem takiego pojazdu otrzymają możliwość ładowania go w swoim miejscu zamieszkania. Tego rodzaju model ładowania jest najkorzystniejszym rozwiązaniem ponieważ odbywa się najczęściej w porze nocnej, kiedy pojazd nie jest użytkowany, a zużycie prądu jest niższe niż w dzień co stabilizuje pracę sieci energetycznej;

3) rozszerzenie uprawnień posiadanych przez inspektorów UDT oraz TDT o możliwość przeprowadzania kontroli doraźnych. Uprawnienia kontrolne dla UDT oraz TDT zostaną poszerzone o możliwość przeprowadzania kontroli doraźnych w przypadku podejrzenia wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, z uwagi na awarie lub uszkodzenia powstałe w trakcie eksploatacji stacji oraz punktów ładowania. Dodatkowo, w związku z wprowadzeniem regulacji dotyczących stacji wodoru, projekt zawiera przepisy regulujące kwestię kontroli tych instalacji przez UDT i TDT, analogicznie jak w przypadku stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego;

4) doprecyzowanie przepisów regulujących, które stacje ładowania powinny podlegać kontrolom przeprowadzanym przez UDT, oraz doprecyzowanie definicji stacji ładowania. Obecnie występują wątpliwości odnośnie do definicji, które stacje ładowania świadczą usługę ładowania przez co podlegają obowiązkowej kontroli przeprowadzanej przez UDT. Rozszerzenie i doprecyzowanie definicji pozwala na jednoznaczne określenie, które stacje należy określać jako obiekty świadczące usługę ładowania;

5) proponowane przepisy wprowadzają obowiązek uzyskiwania indywidualnych kodów identyfikacyjnych dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania i dostawców usługi ładowania, operatorów stacji gazu ziemnego i operatorów stacji wodoru oraz doprecyzowują zasady funkcjonowania rejestru (EIPA). Polska zobowiązała się do stworzenia repozytorium

kodów ID w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez KE. Konieczne jest więc wyznaczenie podmiotu nadającego kody oraz określenie zasad ich wydawania;

6) wprowadzono przepisy dotyczące amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych. Projektowane rozwiązania mają na celu określenie zasad korzystniejszej amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych w aspekcie finansowym. Zaproponowane rozwiązania są korzystniejsze od obowiązujących dla pojazdów spalinowych, a w związku z tym służą promocji pojazdów niskoemisyjnych;
7) wprowadzono do ustawy pojęcia i regulacje mające na celu rozwój infrastruktury tankowania wodoru;
8) wprowadzenie możliwości udzielania wsparcia finansowego, w przypadku gdy przedsiębiorca nie kupuje pojazdu, a korzysta z leasingu. Rozwiązanie to ma na celu dostosowanie warunków udzielania wsparcia do najczęściej wybieranej przez przedsiębiorców formy użytkowania pojazdów oraz rozszerzenie możliwości inwestowania przez NFOŚiGW w przedsięwzięcia ekologiczne na podstawie ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi.

2. Rozwiązania w zakresie implementowanych dyrektyw:

1) Dyrektywa 2019/1161/UE

W Polsce istnieją przepisy, które regulują zasady i tryb udzielania zamówień publicznych, jak i zasady funkcjonowania rynku (pojazdów i infrastruktury) paliw alternatywnych w transporcie. Są to: ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych oraz ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jednakże, przeprowadzone analizy wskazują, iż przepisy te nie są wystarczające do osiągnięcia celów dyrektywy 2019/1161/UE. W związku z tym, w projekcie zaproponowano rozwiązania polegające, m.in., na:

- określeniu minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia kończących się w 2025 r. i w 2030 r.,
- nałożeniu nowych obowiązków na zamawiających (publicznych i sektorowych), w tym organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w zakresie uzyskania minimalnych poziomów docelowych, jak i nałożeniu obowiązków informacyjnych/ sprawozdawczych w tym zakresie.

Oczekiwanym efektem jest pobudzenie rynku nisko- i zeroemisyjnych pojazdów transportu drogowego poprzez stworzenie bodźców po stronie popytu na takie pojazdy.

Należy zwrócić uwagę, że aby zrealizować krajowe zobowiązania na rzecz redukcji emisji w zakresie, m.in. NOx i pyłów, konieczne jest wprowadzenie dodatkowych działań w sektorze szeroko rozumianego transportu, a w szczególności transportu drogowego, który odpowiada za znaczną ilość emisji tlenków azotu i pyłu. Proponowana zmiana jest zgodna z dotychczasową polityką Rządu RP w zakresie zarówno rozwoju elektromobilności, ale także założeniami w zakresie zmniejszania poziomu zanieczyszczenia powietrza w Polsce;

2) Dyrektywa 2019/944

Projekt wdraża do krajowego porządku prawnego art. 33 przedmiotowej dyrektywy określający zakres działań, jakie operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może podejmować w zakresie funkcjonowania punktów ładowania (w systematyce pojęciowej ustawy – ogólnodostępnych stacji ładowania). Zgodnie z dyrektywą, OSDe, co do zasady, nie mogą być właścicielami, tworzyć ani obsługiwać punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ani zarządzać takimi punktami, z wyjątkiem przypadków gdy operatorzy systemów dystrybucyjnych są właścicielami prywatnych punktów ładowania wyłącznie na własny użytek. Ponadto, dyrektywa stanowi, że państwo członkowskie może, pod ściśle określonymi warunkami pozwolić tym podmiotom na prowadzenie przedmiotowych działalności, jednakże zobowiązuje wówczas państwa członkowskie do podejmowania działań mających na celu stopniowe wycofywanie się OSDe z tego rynku. Mając na uwadze powyższe, jak również zasady niełączenia działalności przez operatorów określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, w projekcie zaproponowano następujące rozwiązania:

- wprowadzono dla OSDe wyraźny zakaz bycia właścicielem lub operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania, jak również dostawcą usługi ładowania na takiej stacji (zastosowana terminologia odwołująca się do dostawcy i operatora odpowiada zakresowi czynności wskazanemu w dyrektywie),
- w ograniczonym stopniu zdecydowano się na wprowadzenie wyjątku dopuszczanego przez dyrektywę, mianowicie, po spełnieniu określonych w ustawie warunków OSDe będzie mógł być właścicielem stacji ładowania, przy czym, wyjątek dotyczy wyłącznie stacji istniejących, spod zakazu nie jest wyłączona budowa nowych stacji (która kwalifikowałaby OSDe jako operatora),
- określono zasady stopniowego wycofywania się OSDe z rynku stacji ładowania;

3) Dyrektywa 2018/844

Proponowana w tym zakresie zmiana ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych polega na dodaniu art. 12c, który to przepis określa wymagania spójne z wymaganiami określonymi w art. 8 dyrektywy 2010/31/UE w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844.

Mając na uwadze zakres przedmiotowy ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w opinii projektodawcy, dodanie przepisów dotyczących wymagań stawianych budynkom w zakresie rozwoju infrastruktury niezbędnej na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych stanowić będzie spójne i kompleksowe podejście do przedmiotowego tematu.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?
„Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej" podkreśla konieczność dekarbonizacji sektora transportu oraz zmniejszenia emisji w tym sektorze, zwłaszcza na obszarach miejskich, wskazuje także na istotną rolę, jaką elektromobilność może odegrać w osiąganiu tych celów. Wdrażanie elektromobilności stanowi ponadto ważny element transformacji energetyki. Mechanizmy wsparcia rozwoju elektromobilności polegające, np. na zwolnieniach z podatków drogowych, podatków rejestracyjnych, korzyściach finansowych, możliwości bezpłatnego parkowania w miastach, tworzeniu stref niskiej emisji są stosowane w większości krajów Unii Europejskiej. Wyróżnić tu można kraje, które dążą do jak najszybszego rozwoju elektromobilności, takie jak Niemcy, Francja, Włochy, Hiszpania. W Europie już od kilku lat z powodzeniem funkcjonują strefy niskoemisyjne (tzw. LEZ – Low Emission Zone). Najwięcej takich stref powstało we Włoszech oraz w Niemczech. Jedynie w krajach Europy Wschodniej, na Bałkanach oraz w Polsce strefy nie są tworzone. Strefy niskoemisyjne zostały dobrze przyjęte w krajach europejskich przede wszystkim dlatego, że nie są to regulacje zbyt restrykcyjne dla obywateli i w większości z nich ograniczenia wjazdu zostały podzielone na etapy, stopniowo eliminując kolejne rodzaje pojazdów, które będą miały zakaz poruszania się po strefie. Pojazdy uprawnione do wjazdu do strefy posiadają specjalne oznaczenia, np. w Wiedniu i Zagłębiu Ruhry są to specjalne nalepki umieszczane na przedniej szybie, natomiast w Brukseli i Oksfordzie stosowana jest weryfikacja na podstawie tablic rejestracyjnych. W zakresie implementacji aktów prawa UE kraje członkowskie UE są na zbliżonym etapie wdrażania przepisów ww. dyrektyw i w związku z tym nie przeprowadzano analizy prawno-porównawczej w odniesieniu do krajów członkowskich UE. Projektowana ustawa ma charakter wdrażający przepisy prawa Unii Europejskiej do prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty zobowiązane do stosowania procedur udzielania zamówień publicznych na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych (w tym jednostki sektora finansów publicznych, państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, podmioty prawa publicznego, związki tych jednostek lub podmiotów oraz przedsiębiorstwa działające w sektorach transportu i usług pocztowych)	ok. 33 000	Sprawozdanie Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych o funkcjonowaniu systemu zamówień publicznych w 2018 r.	• Wydatki związane z obowiązkiem zakupu ekologicznie czystych pojazdów • Redukcja kosztów eksploatacji na skutek zastąpienia części floty ekologicznie czystymi pojazdami
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania usługi ładowania pojazdów elektrycznych	20	Dane własne	• Wzrost liczby podmiotów oferujących usługi ładowania • Wzrost obrotów działających już firm, na skutek impulsu do zwiększania liczby pojazdów elektrycznych
Przedsiębiorstwa	2 077 tys.	PARP	• Zmniejszenie dochodów przedsiębiorców z tytuły zmniejszonych odpisów amortyzacyjnych
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania gazu ziemnego (CNG, LNG) do celów napędowych	13	Strona internetowa http://lcng.pimot.eu/adresy-stacji-cng-lng-polska/	• Wzrost obrotów działających już firm, na skutek impulsu do zwiększania liczby pojazdów napędzanych paliwami gazowymi
Producenci i sprzedawcy pojazdów oraz podzespołów	Wszystkie podmioty działające na rynku		• Wzrost liczby pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym • Wzrost obrotu producentów i sprzedawców nowych pojazdów oraz podzespołów
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania wodoru do celów napędowych	5	Dane własne	• Powstanie lub rozszerzenie zakresu działalności firm o usługi w zakresie tankowania wodoru do pojazdów

Jednostki samorządu terytorialnego	2477 gmin		Możliwość ustanowienia strefy czystego transportu i ukształtowania zasad jej funkcjonowania w sposób najlepiej odpowiadający potrzebom gminy i lokalnej społeczności
Minister właściwy do spraw transportu	1		Konieczność przygotowania sprawozdania dla Komisji Europejskiej w zakresie poziomów
Prezes UDT oraz Dyrektor TDT i inspektorzy	2		Nowe obowiązki w zakresie kontroli stacji ładowania pojazdów, stacji gazu ziemnego oraz stacji wodoru
Prezes URE	1		Nowe obowiązki w zakresie udziału w procedurze sprzedaży ogólnodostępnych stacji ładowania, których właścicielem są operatorzy systemów dystrybucyjnych
OSDe	5		– Konieczność przeprowadzania przetargów na wyłonienie operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania. – Zmiana zasad wydawania warunków przyłączenia dla infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i ogólnodostępnej stacji ładowania obejmującej wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy
Operatorzy stacji ładowania	20		Konieczność uzyskiwania kodów identyfikacji
Właściciele lub zarządcy budynków zobowiązani do montażu infrastruktury przeznaczonej na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych	ok. 26000/rocznie (na podstawie liczby budynków wielorodzinnych oraz budynków niemieszkalnych oddawanych do użytkowania w 2019 r.	GUS Budownictwo 2019	Montaż infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów elektrycznych
Projektanci	115316	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Konieczność uwzględniania przy tworzeniu projektów nowych rozwiązań wprowadzanych projektowaną ustawą
Inwestorzy (w tym deweloperzy i inwestorzy indywidualni)	ok. 201 517 pozwoleń na budowę ok. 27 181 przyjętych zgłoszeń ok. 192 883 obiektów oddanych do użytkowania	Główny Urząd Nadzoru Budowlanego (Ruch budowlany 2019 r.)	Konieczność uwzględnienia w realizacji zamierzeń budowlanych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt nie był przedmiotem pre-konsultacji.
Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.
Projekt został przekazany do konsultacji publicznych (21 dni) do następujących podmiotów:

1) Polskie Sieci Elektroenergetyczne SA;
2) Towarzystwo Obrotu Energią;
3) Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej;
4) Federacja Konsumentów;
5) Polski Komitet Energii Elektrycznej;
6) Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji;
7) Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych;
8) Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych;
9) Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności;
10) Krajowa Izba Gospodarcza;
11) Polska Izba Motoryzacji;
12) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
13) Polski Kongres Drogowy;
14) Związek Dealerów Samochodowych;
15) Polska Platforma LNG;
16) Greenway Sp. z o.o.;
17) PKN Orlen S.A.;
18) TAURON S.A.;
19) ENERGA S.A.;
20) LOTOS S.A.;
21) ENEA S.A.;
22) PGE S.A.;
23) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
24) Stowarzyszenie Architektów Polskich;
25) Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu;
26) Stowarzyszenie Urbaniści Polscy;
27) Towarzystwo Urbanistów Polskich.

Projekt został przekazany do zaopiniowania (21 dni) następującym podmiotom:
1) Prezes Urzędu Regulacji Energetyki;
2) Prezes Urzędu Dozoru Technicznego;
3) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta;
4) Prezes Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej;
5) Prezes Urzędu Zamówień Publicznych;
6) Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
7) Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego;
8) Generalny Konserwator Zabytków;
9) Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej;
10) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
11) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Projekt został przekazany do następujących reprezentatywnych organizacji pracodawców:
1) Pracodawcy RP;
2) Konfederacja Lewiatan;
3) Związek Rzemiosła Polskiego;
4) Związek Pracodawców Bussiness Centre Club;
5) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.

Z uwagi na zakres przedmiotowy projektu, który nie dotyczy praw i interesów oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje związków zawodowych na zasadach przewidzianych w przepisach odrębnych.

Z uwagi fakt, że proponowane zmiany dotyczą kwestii dotyczących jednostek samorządu terytorialnego projekt został przekazany do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Z uwagi na wniosek KWRiST, aby został jej przedłożony projekt uzgodniony na późniejszym etapie, projekt został skierowany ponownie do KWRiST w lutym 2021 r. KWRiST wydała pozytywną opinię do projektu.

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232), dlatego nie podlega opiniowaniu przez Radę Dialogu Społecznego.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych zostały zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Razem (0–10)*
Dochody ogółem	**0,2**	**0,4**	**0,5**	**0,6**	**-1,3**	**642,6**	**1 286,4**	**1 930,3**	**2 574,1**	**3 219,9**	**3 220,0**	**12 873,7**
Budżet państwa	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,0	641,7	1 285,4	1 929,2	2 572,9	3 218,6	3 218,6	12 864,4
Jednostki dozoru technicznego	0,2	0,4	0,5	0,6	0,7	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	9,3
Jednostki samorządu terytorialnego	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wydatki ogółem	89,1	89,1	89,1	89,1	0,3	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	0,4	376,1
Budżet państwa	8,9	8,9	8,9	8,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,6
Jednostki dozoru technicznego	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	3,4
Jednostki samorządu terytorialnego	79,9	79,9	79,9	79,9	0,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	0,0	337,1
Saldo ogółem	-88,9	-88,7	-88,6	-88,5	-1,6	638,8	1282,6	1926,5	2570,3	3216,1	3219,6	12497,6
Budżet państwa	-8,9	-8,9	-8,9	-8,9	-2,0	641,7	1 285,4	1 929,2	2 572,9	3 218,6	3 218,6	12 828,8
Jednostki dozoru technicznego	-0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,0	5,9
Jednostki samorządu terytorialnego	-79,9	-79,9	-79,9	-79,9	0,0	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	0,0	-337,1

Źródła finansowania	Wsparcie finansowania wymiany pojazdów na nisko- i zeroemisyjne przewidziane jest w znacznym stopniu ze środków w ramach instrumentów finansowych UE (Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności – RRF oraz nowej perspektywy finansowej). Wsparcie dla inwestycji w nisko- i zeroemisyjny tabor kołowy (energia elektryczna, wodór, hybrydy, LNG, CNG) zaproponowano w projekcie Umowy Partnerstwa w ramach celu „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa" w obszarze „transport niskoemisyjny i mobilność miejska". Negocjacje ostatecznego kształtu Krajowego Planu Odbudowy jak również Umowy Partnerstwa są w chwili obecnej nadal prowadzone, jednakże wskazane obszary przyszłego wsparcia nie wywołują kontrowersji w szczególności po stronie unijnej (ten kierunek wsparcia jest zgodny z ogólnymi celami Green Deal i kwalifikuje się do finansowania w ramach RRF i WRF) i nie przewiduje się zagrożenia dla ustanowienia takiego wsparcia Przegląd niskoemisyjnych inwestycji w krajowe zasoby budowlane w latach 2014–2019, wskazuje, że dominującą rolę we wspieraniu niskoemisyjnych inwestycji odgrywają środki europejskie (75% wszystkich funduszy publicznych – 11 mld zł). Co warte podkreślenia, ponad 70% funduszy unijnych (9 mld zł) wykorzystane było w latach 2014–2019 na finansowanie inwestycji realizowanych przez sektor publiczny na poziomie krajowym, lokalnym i regionalnym – w tym przede wszystkim termomodernizacji budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych pozostających we własności publicznej. W latach 2015–2019 wartość środków europejskich przekroczyła publiczne finansowanie krajowe ponad pięciokrotnie. Od 2016 roku udział funduszy unijnych w strukturze finansowania systematycznie malał, co bezpośrednio wynikało z rozkładu czasowego konkursów w ramach perspektywy finansowej 2014–2020. W tym okresie malejący udział funduszy europejskich nie został skompensowany wzrostem finansowania pochodzącego ze źródeł krajowych. W 2019 roku finansowanie z budżetów przedsiębiorstw i gospodarstw domowych oraz banków komercyjnych wyniosło prawie 50% wszystkich inwestycji, natomiast w latach 2014–2018 finansowanie z sektora prywatnego było znacznie niższe i nie przekroczyło 40%. Banki komercyjne były odpowiedzialne średnio za 30% inwestycji. Zadania urzędów morskich i urzędów żeglugi śródlądowej będą finansowane w ramach limitu wydatków określonego dla danej części budżetowej.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	1. Obliczenia w zakresie implementacji przepisów Dyrektywy 2019/1161/UE Nie jest możliwe oszacowanie skutków dla sektora finansów publicznych w poszczególnych latach od wejścia w życie zmian ustawy, z uwagi na brak odpowiednich danych w tym zakresie. Prognozy zamówień na lata 2020–2030 (ekspertyza pn. Przygotowanie bazy informacyjnej i propozycji rozwiązań implementujących znowelizowaną dyrektywę w sprawie promocji czystych pojazdów, Atmoterm, 2019), uwzględniające realizacje wymagań ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w zakresie zakupu i eksploatacji pojazdów opartych na paliwach alternatywnych wykazują, że minimalne poziomy udziału ekologicznie

czystych pojazdów w zamówieniach, określone przez dyrektywę 2019/1161/UE, w tym okresie mogą być dotrzymane niemalże we wszystkich kategoriach (tylko w odniesieniu do udziału czystych ekologicznie autobusów szacowany jest niewielki niedobór).

Prognozy udziału ekologicznie czystych pojazdów w zamówieniach publicznych w latach 2021–2025 oraz 2026–2030 sporządzono w oparciu o założenia dotyczące realizacji przez naczelne i centralne organy administracji państwowej oraz JST powyżej 50 tys. mieszkańców wymogów wynikających z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (w zakresie zapewnienia odnośnego udziału pojazdów elektrycznych, napędzanych CNG/LNG, autobusów zeroemisyjnych we flotach), planów wybranych jednostek, objętych wymaganiami dyrektywy 2019/1161/UE w zakresie wymian pojazdów oraz wykorzystania istniejących instrumentów prawnych i wsparcia. Określono udziały [%] „ekologicznie czystych pojazdów" w łącznej liczbie pojazdów objętych zamówieniami publicznymi (dla dwóch przedmiotowych okresów) i porównano je z minimalnymi poziomami określonymi dla Polski.

Oceniono, że w pierwszym okresie (do 31 grudnia 2025 roku) w przypadku autobusów zostanie osiągnięty poziom ok. 32% „ekologicznie czystych autobusów" w łącznej liczbie autobusów objętych zamówieniami (umowy typu a, b i c), przy wymaganym dla pierwszego okresu poziomie 32%, głównie w drodze zamówień na „autobusy zeroemisyjne". W drugim okresie (od 1 stycznia 2026 roku – do 31 grudnia 2030 roku) prognozowane jest osiągnięcie udziału „ekologicznie czystych autobusów" w łącznej liczbie autobusów objętych zamówieniami na poziomie ok. 40,6%, przy poziomie docelowym udziału „ekologicznie czystych autobusów" 46%. Należy podkreślić, że różnica pomiędzy ww. poziomami, wynosząca ok. 5,4% może być osiągnięta w drodze zamówień na „ekologicznie czyste autobusy" z napędem na inne niż energia elektryczna paliwa alternatywne.

Średni udział „ekologicznie czystych pojazdów lekkich" w całkowitej liczbie pojazdów lekkich objętych zamówieniami publicznymi (umowy typu a i c) w pierwszym okresie wyniesie 36,7%, natomiast w drugim okresie wyniesie 23,0%, wobec wymaganego poziomu 22%. W obu przypadkach pozwoli to na osiągnięcie poziomów docelowych określonych w dyrektywie 2019/1161/UE.

Na postawie prognoz dla pojazdów ciężarowych oszacowano, że średni udział „ekologicznie czystych pojazdów" w całkowitej liczbie pojazdów ciężarowych objętych zamówieniami (umowy typu a i c) w pierwszym okresie wyniesie 15,7% wobec wymaganego poziomu 7%, natomiast w drugim okresie wyniesie 12,1%, wobec wymaganego poziomu 9%. W obu przypadkach pozwoli to na osiągnięcie poziomów docelowych określonych w dyrektywie 2019/1161/UE.

Nakłady dodatkowe, tzn. wynikające z wyższych cen pojazdów o napędach nisko- i zeroemisyjnych względem pojazdów z napędami konwencjonalnymi, wymagane do poniesienia w związku z dotrzymaniem wymagań nałożonych dyrektywą 2019/1161/UE odnośnie udziału czystych ekologicznie pojazdów przy planowanej wymianie foty, oszacowano na poziomie ok. 8,5 mld zł w dwóch okresach odniesienia (ok. 4,5 mld zł w pierwszym okresie oraz ok. 4 mld zł w drugim okresie).

Jak wskazano wcześniej, eksperckie prognozy zamówień publicznych na lata 2021–2030, uwzględniające realizację wymagań ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wskazują uzyskanie minimalnych poziomów udziału „ekologicznie czystych pojazdów" w zamówieniach, określone przez dyrektywę 2019/1161/UE, choć w przypadku autobusów w drugim okresie rozliczeniowym prognozowany udział pojazdów czystych wynosi 40,6% a wymagane jest 46%. Tym samym można przyjąć, że nakład dodatkowy względem już planowanych wydatków stanowić będzie poniesienie kosztów związanych z wymianą 5,4% (tj. ok. 646 sztuk) autobusów na niskoemisyjne (np. gazowe) w drugim okresie odniesienia tj. w latach 2026–2030. Zakładając, że średnia cena autobusów z napędem gazowym spadać będzie w tempie 2,5% rocznie (w okresie 2026–2030 różnica cen względem autobusów z napędem konwencjonalnym zmniejszyłaby się z obecnego poziomu ok. 130 tys. zł do poziomu ok. 30 tys. zł). W oparciu o ekspertyzę Atmoterm ten dodatkowy koszt szacowany jest na ok. 17,5mln zł i został rozłożony równomiernie na 5 lat po 3,5 mln zł.

Koszt wymiany floty przedsiębiorstw świadczących usługi transportu publicznego zostanie w znacznym stopniu przełożony na JST, co może być rekompensowane przy użyciu dostępnych instrumentów wsparcia. Finansowanie wymiany pojazdów na nisko- i zeroemisyjne przewidziane jest w znacznym stopniu ze środków w ramach instrumentów finansowych UE (Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności – RRF oraz nowej perspektywy finansowej). Niższe koszty eksploatacji nie pokryją pełnego kosztu wymiany floty w analizowanym okresie, dlatego też obowiązek ten będzie stanowić koszt. Nie jest możliwe

oszacowanie całkowitych wydatków JST w poszczególnych latach od wejścia w życie zmian ustawy, z uwagi na brak odpowiednich danych w tym zakresie.

Tym samym nie są to całkowite koszty, które zamawiający będą ponosić z uwagi na rutynową wymianę floty z uwagi na wyeksploatowanie użytkowanych autobusów lub rozwój usług PTZ lecz jedynie koszty dodatkowe wynikające z szacowanego braku wypełnienia celu dla autobusów niskoemisyjnych.

Przyjęte założenia przy szacowaniu kosztów:

- Obowiązki wynikające z obowiązującej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych będą realizowane wg przyjętego harmonogramu.
- Osiągnięcie minimalnych udziałów ekologicznie czystych pojazdów w zamówieniach publicznych, określonych w dyrektywie 2019/1161/UE.
- Cele minimalne z dyrektywy 2019/1161/UE będą osiągane w pierwszej kolejności przez pojazdy niskoemisyjne, dopiero później przez zeroemisyjne.
- Koszt ceny pojazdu konwencjonalnego nie ulegnie istotnej zmianie w analizowanym okresie.
- Spadek, na skutek rozwoju technologicznego napędów i efektu skali, cen pojazdów ekologicznie czystych będzie na poziomie 2,5% / rocznie w odniesieniu do przyjętych cen z roku 2020.

Dyrektywa nie powoduje bezpośrednich skutków dla budżetu państwa ponieważ zgodnie z eksperckimi szacunkami koszty dodatkowe związane z wymianą autobusów (wynikające z różnicy cen zakupu autobusów niskoemisyjnych względem konwencjonalnych) w kwocie ok. 17,5 mln zł (w drugim okresie odniesienia tj. 1.01.2026 r. – 31.12.2030 r.) ponoszone będą przez wszystkie jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne.

Korzyści dla budżetu państwa wynikać będą z wyższych wpływów z podatku VAT związanego z zakupem pojazdów o napędach elektrycznych i gazowych, których cena przewyższa pojazdy z napędami konwencjonalnymi

Ustawa wpłynie na zmniejszenie poziomu konsumpcji paliw płynnych i wzrost zużycia energii elektrycznej, co skutkować będzie zmniejszeniem wpływu do budżetu państwa z tytułu podatków paliwowych, gdyż tej różnicy nie pokryje wzrost konsumpcji energii elektrycznej (która z zasady ma być tańsza niż paliwa konwencjonalne). Niższe koszty eksploatacji pojazdów elektrycznych spowodują oszczędności wydatków ich użytkowników, ale jednocześnie zmniejszenie wpływów do budżetu z tytułu podatku VAT związanego z usługami eksploatacyjnymi.

Niższa emisja zanieczyszczeń, względem pojazdów spalinowych, spowoduje pozytywny efekt zdrowotny i środowiskowy, co przełoży się na zmniejszenie wydatków budżetu państwa na ochronę zdrowia związaną z chorobami układu oddechowego i krążenia. Równoczesny spadek emisji gazów cieplarnianych może przyczynić się do obniżenia kosztów interwencji i działań adaptacyjnych w związku ze zmianami klimatu.

Wzrost obciążeń dla zamawiających zostanie w większości zrównoważony mniejszymi kosztami eksploatacyjnymi floty pojazdów oraz korzyściami dla sektora przedsiębiorstw. Wydatki budżetu państwa potencjalnie zostaną zrównoważone większymi wpływami na skutek rozwoju przemysłu motoryzacyjnego i elektrotechnicznego, jak i wskazanym powyżej zmniejszeniem wydatków.

Koszt wymiany floty operatorów świadczących usługi w zakresie specjalnych usług doręczania przesyłek pocztowych i paczek oraz usług wywozu odpadów powinien zostać złagodzony przez maksymalne wykorzystanie instrumentów wsparcia, tak aby nie został przełożony na końcowych odbiorców usług.

Jak wskazano wcześniej, wynikające z obecnie droższej technologii napędowej dodatkowe wydatki (wynikające ze zwyżki kosztów autobusów niskoemisyjnych względem konwencjonalnych napędzanych olejem napędowym) w zakresie wymiany taboru mogą zostać zbilansowane poprzez skorzystanie z instrumentów finansowych ukierunkowanych na wsparcie nabycia ekologicznie czystych pojazdów.

2. Obliczenia w zakresie zmiany przepisów dotyczących amortyzacji pojazdów.

   Od roku 2026 następuje zmiana stawek odpisu amortyzacyjnego dla samochodów spalinowych z wyłączeniem samochodów emitujących poniżej 50 g/km CO_2 co przełoży się na wzrost wpływów do budżetu państwa. W tabeli wskazano wyniki obliczeń. Metodologia wraz z uzasadnieniem w załączniku nr 2 do OSR.

3. Obliczenia w zakresie zmian przepisów dotyczących stref czystego transportu.

   Stworzenie przez samorządy stref niskiej emisji z możliwością pobierania opłat dla pojazdów innych niż nisko emisyjne, będzie potencjalnie stanowiło dodatkowe źródło wpływów do

budżetu jednostek samorządu terytorialnego. Ze względu na brak obowiązku i dobrowolność samorządów w zakresie tworzenia stref nie da się przewidzieć na jakich obszarach powstaną. Aktualne przepisy określają maksymalną stawkę opłaty, jaka może być pobierana za wjazd do strefy. W tym zakresie projektowane przepisy nie wprowadzają zmiany. Miasta, w których powstaną strefy, posiadają różną strukturę floty pojazdów pod względem spełnianych norm emisji spalin Euro oraz ich sumaryczną liczbę. W związku z powyższym, brak jest możliwości oszacowania, nawet w przybliżony sposób wysokości dodatkowych wpływów do budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

4. Obliczenia w zakresie zmian przepisów dotyczących jednostek dozoru technicznego.
Źródłem finansowania nowych obowiązków nałożonych na Prezesa UDT będą wpływy z tytułu opłat za nadawanie numerów EIPA.
W projekcie nowelizowanej ustawy rozszerzone zostały uprawnienia Urzędu Dozoru Technicznego i Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie prowadzenia badań stacji gazu ziemnego i stacji wodoru. Realizacja tych zadań będzie finansowana za środków własnych oraz z środków z tytułu opłat za badania W związku z tym, zadania te nie będą skutkować wzrostem wydatków sektora finansów publicznych i będą finansowane w ramach limitu wydatków określonego dla danej części budżetowej. W tabeli wskazano wyniki obliczeń. Metodologia została zaprezentowana w załączniku nr 1 do OSR.
Ponoszone koszty oraz wpływy z tytułu wnoszonych opłat zwiększają dochód jednostek dozoru technicznego, co przełoży się pozytywnie na wpłatę zysku netto do budżetu państwa, który wynosi 30% zysków tych jednostek. Z tego tytułu, na przestrzeni lat wpływ do budżetu państwa wyniesie 2,79 mln, przy założeniu wysokości opłat wynikających z załączonych aktów wykonawczych oraz perspektywy rozwoju rynku paliw alternatywnych.

5. Kalkulacja dotycząca parkingów przy nowych budynkach niemieszkalnych oraz poddawanych przebudowie albo remontowi.
Sektor publiczny charakteryzuje się niskim stopniem wznoszenia nowych budynków – zgodnie z opracowaniem Głównego Urzędu Statystycznego pn. „Efekty działalności budowlanej w 2019 r.” ilość budynków niemieszkalnych użyteczności publicznej tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej oddanych do użytkowania w 2019 r. wyniosła 744 (o łącznej pow. użytkowej 1 092 900m^2).
Założenia do obliczeń:
Przy założeniu średniego kosztu ładowarki 10 tys. zł (dane na podstawie rozeznania rynku) koszt ładowarek dla budynków użyteczności publicznej wyniesie 744 x 10 000 = 7 440 000 zł. Koszt infrastruktury kanałowej przyjęto jako 1300 zł na 1 stanowisko postojowe –(dane na podstawie rozeznania rynku). Założono, że koszt przy nowobudowanych obiektach jest niższy niż przy budynkach istniejących poddawanych przebudowie. Przyjęto, że na pow. 100m^2 przypada 1,1 miejsca postojowego (dane na podstawie Wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 23 października 2015 r. II SA/Po 601/15 – Określenie liczby miejsc postojowych w decyzji o warunkach zabudowy). Powierzchnia budynków nowo wybudowanych w 2019 r. budynków użyt. publicznej (tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej) wyniosła 1 092 900 m^2 na podstawie ww. danych GUS.
Pozostałe wyliczenia:
1 092 900 m^2/100m^2/1,1= 9935,45 stanowisk postojowych.
Biorąc pod uwagę, że na co piątym stanowisku postojowym powinna znaleźć się infrastruktura kanałowa na przewody i kable elektryczne 9935,45/5=1987,09, to
koszt instalacji infrastruktury kanałowej dla 1987,09 stanowisk postojowych wynosi: 2 583 217 zł rocznie (1300 zł x 1987,09= 2 583 217 zł rocznie).
Co łącznie (koszt ładowarek 7 440 000 zł+ infrastruktury kanałowej 2 583 217 zł) daje koszt w wysokości 10 023 217 zł rocznie.
Dodatkowa informacja:
Zgodnie z danymi GUS liczba budynków użyteczności publicznej na przestrzeni lat 2015–2019 charakteryzuje się trendem zmiennym, wyliczono średnią oddawania budynków do użytkowania dla lat 2015–2019, która wynosi: 695,6.
Wyjaśnienie:
Obliczenia dla budynków niemieszkalnych użyteczności publicznej tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów

opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej oddanych do użytkowania nie są brane do ogólnej kalkulacji OSR (wpływ na sektor finansów publicznych).Należy wskazać, że wpływ proponowanej zmiany na obciążenie budżetu Państwa, jak również budżety jednostek samorządu terytorialnego jest pomijalny. Ponadto, należy podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z realizacją całego zamierzenia budowlanego. Koszty te będą niewielką częścią wydatków i będą zawierały się już w wydatkach w niezbędnych do poniesienia w związku z realizacją inwestycji (brak konieczności wykonywania dodatkowych prac) w porównaniu do całkowitych kosztów realizacji inwestycji.

6. Kalkulacja dotycząca parkingów przy nowych budynkach mieszkalnych oraz poddawanych przebudowie lub remontowi.

   Zgodnie z powyższym, analogicznie należy wskazać, że wpływ proponowanej zmiany dla budynków mieszkalnych stanowiących własność sektora finansów publicznych, dla których obliczeń nie wykonywano, jest również pomijalny ze względu na jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z realizacją procesu inwestycyjnego. Biorąc pod uwagę małą ilość mieszkań oddawanych do użytkowania, które są jednocześnie własnością sektora finansów publicznych – dane GUS dotyczące 2019 r. (komunalne i społeczno-czynszowe – 4305 mieszkań) ilość ta jest znikoma. Dodatkowo, w budynkach mieszkalnych nie będzie brany pod uwagę punkt ładowania, ponieważ zgodnie z ustawą należy brać pod uwagę wyłącznie projektowanie i budowę w sposób zapewniający instalację kanałów na przewody i kable elektryczne, na wszystkich stanowiskach postojowych, aby umożliwić zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania.

7. Kalkulacja dotycząca dostosowania parkingów przy istniejących budynkach niemieszkalnych do potrzeb rozwoju elektromobilności.

   Na podstawie szacunków własnych opracowanych na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 r. zaktualizowanych o dane dotyczące nowych budynków oddanych do użytku w latach 2012–2019 oraz Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii (Krajowe zbiorcze zestawienie danych dotyczących budynków wg stanu na dzień 1 stycznia 2020 r.) przyjęto, że istniejących budynków użyteczności publicznej jest 420 000.
   Na podstawie szacunków własnych przyjęto, że 10% istniejących budynków użyteczności publicznej jest jednocześnie własnością podmiotów budżetu państwa (tj. 10% z 420 000= 42 000), z czego połowa posiada liczbę stanowisk postojowych powyżej 20 (50% z 420 000 = 21 000).
   Szacunkowa liczba budynków użyteczności publicznej stanowiących własność podmiotów budżetu państwa, w których jest powyżej 20 stanowisk postojowych to 21 000.
   Średnia powierzchnia budynków istniejących niemieszkalnych stanowiących własność użyteczności publicznej stanowi 1900 m^2 (na podstawie opracowania ITB „Analiza wymagań techniczno-budowlanych dotyczących ochrony cieplnej budynków, celem ustalenia minimalnych wymagań w zakresie charakterystyki energetycznej i przedstawienia propozycji zmian zgodnie Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków”).
   Założenia do wyliczenia:
   Przy założeniu średniego kosztu ładowarki 10 tys. zł (dane na podstawie rozeznania rynku) koszt ładowarek dla budynków użyteczności publicznej wyniesie 21 000 x 10 000 = 210 000 000 zł. Koszt infrastruktury kanałowej to 2 000 zł na 1 stanowisko postojowe – (dane na podstawie rozeznania rynku). Założono, że koszt przy budynkach istniejących poddawanych przebudowie będzie wyższy niż przy nowobudowanych obiektach Przyjęto, że na pow. 100 m^2 przypada 1,1 miejsca postojowego (Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 23 października 2015 r. II SA/Po 601/15 Określenie liczby miejsc postojowych w decyzji o warunkach zabudowy).
   Pozostałe wyliczenia:
   Koszt dostosowania istniejących budynków niemieszkalnych użyteczności publicznej do dnia 01.01.2025 r.:
   21 000 (liczba istn. bud. użyt. publ.) x 1900m^2 (średnia pow.) = 39 900 000m^2
   39 900 000 m2/100m2/1,1= 362 727 stanowisk postojowych.
   Biorąc pod uwagę, że na co piątym miejscu postojowym powinna znaleźć się infrastruktura kanałowa na przewody i kable elektryczne 362 727/5=72 545.
   Koszt instalacji infrastruktury kanałowej dla 72 545 stanowisk postojowych wynosi: 2 000 zł x 72 545= 145 090 000 zł.
   Co łącznie (koszt ładowarek 210 000 000 zł+ infrastruktury kanałowej 145 090 000 zł) daje koszt w wysokości 355 090 000 zł.

	Biorąc pod uwagę, że termin na dostosowanie budynków określono do dnia 01.01.2025 r. kwotę te należy podzielić na 4 lata, co daje: rocznie ok. 88 772 500 zł. Należy jednocześnie podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z dostosowaniem tych budynków do obowiązujących wymogów. Przyjęto, że podział kosztów wpływu na sektor finansów publicznych wynosi10% dla budżetu Państwa tj. 8 877 250 zł oraz 90% dla budżetów JST tj. 79 895 250 zł. Koszty te ponoszone będą przez wszystkie jednostki samorządu, mające obowiązek dostosować budynki zgodnie z przepisami dyrektywy. Dana jednostka budżetowa zobligowana będzie do realizacji nałożonych zadań w ramach własnego budżetu i własnej części budżetowej.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, osoby starsze, osoby niepełnosprawne i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0–10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-0,08	2,35	3,14	3,71	-200,38	-1 030,41	-4 100,13
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-0,17	4,99	6,67	7,88	-425,80	-2 189,62	-8 712,78
	rodzina, osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projekt wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych, energii elektrycznej oraz innych paliw alternatywnych (gaz ziemny oraz wodór), rozwój infrastruktury transportu niskoemisyjnego oraz zwiększenie liczby pojazdów niskoemisyjnych. Wprowadzenie projektowanych regulacji może mieć wpływ na: wzrost innowacyjności przedsiębiorstw oraz zwiększenie popytu na rozwiązania z obszaru infrastruktury na potrzeby elektromobilności. Jednocześnie, budynki zajmowane przez przedsiębiorstwa w określonych sytuacjach będą musiały spełnić nowe wymogi. Projektowane rozwiązania nie wpłyną na zwiększenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów – kosztów związanych bezpośrednio z jego użytkowaniem. W przypadku przepisów dotyczących stref czystego transportu konieczne będzie poniesienie opłaty za wjazd na teren strefy, jednakże obecna konstrukcja przepisów oraz uzależnienie kształtu i zasad funkcjonowania strefy od decyzji samorządów uniemożliwia oszacowanie skutków finansowych dla sektora finansów publicznych oraz wpływu na koszty eksploatacyjne pojazdów. Wprowadzane w projekcie opłaty związane z nadawaniem numerów identyfikacyjnych stacjom ładowania w systemie EIPA, nie powinny wpłynąć na koszty ładowania ponoszone przez użytkowników rynku.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projekt wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych, energii elektrycznej oraz paliw alternatywnych (gaz ziemny oraz wodór), rozwój infrastruktury transportu niskoemisyjnego, zwiększenie liczby pojazdów niskoemisyjnych, koszty eksploatacji pojazdów. Wprowadzenie projektowanych regulacji może mieć wpływ na: wzrost innowacyjności przedsiębiorstw oraz zwiększenie popytu na rozwiązania z obszaru infrastruktury na potrzeby elektromobilności. Jednocześnie, budynki zajmowane przez przedsiębiorstwa w określonych sytuacjach będą musiały spełnić nowe wymogi.						
	rodzina, osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz gospodarstwa domowe	Rodziny posiadające samochody elektryczne odniosą korzyści niematerialne związane z zapisanymi w ustawie przywilejami oraz korzyści finansowe związane z niższymi kosztami eksploatacji tych pojazdów.						

		Projekt pozytywnie wpłynie na efekt zdrowotny w związku z obniżeniem poziomu spalin i hałasu, skutkując niższymi prywatnymi oraz finansowymi z budżetu państwa wydatkami na ochronę zdrowia. Rozwój elektromobilności przyczyni się do poprawy stanu środowiska naturalnego. Pozwoli także zniwelować jego szkodliwe skutki jak np. zanieczyszczania powietrza w obszarach miejskich, których negatywne skutki odczuwają głównie osoby starsze niepełnosprawne posiadające schorzenia dróg oddechowych oraz dzieci. Należy zauważyć, że regulacje zawarte w projekcie dotyczą w przeważającej części przedsiębiorców – oprócz przepisów dotyczących stref czystego transportu – i nie będą miały wpływu na rodzinę, osoby starsze, osoby niepełnosprawne oprócz ww. pozytywnych skutków dla zdrowia społeczeństwa.
Niemierzalne	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	Wzrost innowacyjności przedsiębiorstw i rozwój badań nad nowymi technologiami, na skutek rozwoju rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się do rozwoju przedsiębiorstw związanych z przemysłem samochodowym, produkcją akumulatorów i magazynowaniem energii, przedsiębiorstw energetycznych, teleinformatycznych oraz telekomunikacyjnych produkujących lub świadczących usługi na potrzeby transportu.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepis mają na celu pobudzenie rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w tym transportu drogowego poprzez stworzenie bodźców po stronie popytu, a tym samym synergii między sektorem energetycznym, gazowym i motoryzacyjnym. Jest to obszar wciąż niezagospodarowany, w którym istnieje ogromny potencjał wzrostu, a bariery wejścia, i tym samym możliwości dla podmiotów z nowymi modelami biznesowymi, są zdecydowanie mniejsze niż w transporcie opartym o napęd spalinowy. Polska posiada znaczący potencjał wiedzy i zasoby kadrowe, również w sektorze ICT, co jest bardzo istotnym elementem dla rozwoju pojazdów napędzanych energią elektryczną. Rozwój elektromobilności przyczyni się do dalszych inwestycji w sektorze motoryzacyjnym na terenie Polski. Zwiększenie krajowego popytu stworzy mechanizmy stymulujące rozwój rynku pojazdów niskoemisyjnych oraz ich infrastruktury a także obsługi. Należy zwrócić uwagę, że nowa regulacja poprzez wprowadzenie obowiązków w zakresie montażu infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów elektrycznych może przełożyć się na wzrost kosztu budowy lub eksploatacji budynku. Jednocześnie, podkreślić należy, że biorąc pod uwagę szybki rozwój tej części sektora przemysłowego, związane z tym upowszechnienie przedmiotowych rozwiązań (co łączyć należy z obniżeniem cen tychże rozwiązań) oraz obecne koszty budowy nowych budynków (oraz eksploatacji obecnych) wprowadzenie przedmiotowych regulacji nie będzie stanowić nadmiernego obciążenia finansowego dla inwestorów i użytkowników budynków. Projektowane rozwiązania wpłyną na sektor przedsiębiorców. Wdrażanie przepisów nowelizacji w zakresie zmniejszenia maksymalnej wysokości odpisu amortyzacyjnego dla pojazdów spalinowych, kosztów badań stacji gazu ziemnego i stacji wodoru oraz nadawanie indywidualnych kodów EIPA dla stacji ładowania i stacji gazu ziemnego prowadzić będzie do zwiększenia kosztów przedsiębiorców. Wprowadzenie możliwości większego odpisu amortyzacyjnego dla pojazdów wodorowych wpłynie korzystnie na finanse przedsiębiorstw oraz na promocję wykorzystania tego typu pojazdów.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia wykraczające ponad wymagane przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak X nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	X zwiększenie liczby dokumentów X zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

1. Obowiązek informacyjny na temat udziału ekologicznie czystych pojazdów w zamówieniach publicznych.
Projektowany akt prawny zgodnie z przepisami dyrektywy 2019/1161/UE przewiduje nałożenie na zamawiających obowiązku przekazywania informacji na temat uzyskania minimalnych poziomów docelowych udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów transportu drogowego w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami publicznymi, o których mowa w dodawanym do ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych art. 68b, w tym o pojazdach elektrycznych, napędzanych wodorem oraz napędzanych innymi paliwami alternatywnymi. Informacje te powinny być przekazywane przez zamawiających do 31 stycznia każdego roku, za rok poprzedni, ministrowi właściwemu do spraw transportu.
2. Wniosek o instalację punktu ładowania w budynku i konsultacje z konserwatorem zabytków.
Wprowadzenie wniosku o instalację punktu ładowania składanego do zarządcy nieruchomości. W przypadku budynków posiadających status zabytku konsultacja możliwości montażu z właściwym konserwatorem zabytków.
3. Obowiązek oznaczania pojazdów uprawnionych do wjazdu na obszar strefy czystego transportu.
Wprowadzenie systemu identyfikacji wizualnej, pozwalającego określić, czy dany pojazd ma prawo wjazdu do wyznaczonej strefy czystego transportu.
4. Rozszerzenie zakresu kontroli przeprowadzanych przez UDT i TDT.
UDT oraz TDT będzie mógł przeprowadzać kontrole doraźne w przypadku podejrzenia wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, z uwagi na awarie lub uszkodzenia powstałe w trakcie eksploatacji stacji oraz punktów ładowania, stacji gazu ziemnego oraz stacji wodoru.
5. Obowiązek zgłaszania ogólnodostępnych stacji ładowania i zasilania pojazdów w paliwa alternatywne do rejestru EIPA.
6. Nałożenie obowiązku wydawania indywidualnych kodów identyfikacyjnych oraz wprowadzenie odpłatności za wydawanie tych kodów.

9. Wpływ na rynek pracy

W związku ze skalą przemysłu motoryzacyjnego w Polsce przewiduje się pozytywny wpływ na rynek pracy związany z rozwojem segmentu produkcji motoryzacyjnej, sektora energetycznego oraz branż powiązanych (teleinformatyka i telekomunikacja, produkcja akumulatorów i magazynów energii). Zwiększenie popularności pojazdów niskoemisyjnych przyczyni się do wzrostu zatrudnienia w punktach ich sprzedaży oraz powstania nowych punktów ich obsługi.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Zwiększenie udziału ekologicznie czystych i zeroemisyjnych pojazdów spowoduje spadek emisji szkodliwych pyłów i substancji pochodzących z sektora transportu, co w efekcie może rozwiązać problem związany z zanieczyszczonym powietrzem w miastach i na obszarach gęsto zaludnionych.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proponuje się, aby przepisy weszły w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 11, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;

2) art. 12:

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

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

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

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

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

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projektowany akt prawny zakłada, że minister właściwy do spraw transportu dokonuje co roku oceny poziomu osiągnięcia minimalnych udziałów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami. Na podstawie tej oceny sporządza, co 3 lata, sprawozdanie, które przekazuje Komisji Europejskiej (zgodnie z przepisami dyrektywy 2019/1161/UE).

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Załączniki dotyczące wykonanych obliczeń w zakresie skutków dla sektora finansów.

Nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przewiduje poszerzenie uprawnień kontrolnych dla jednostek dozoru technicznego, tj. Urzędu Dozoru Technicznego i Transportowego Dozoru Technicznego oraz uregulowanie prawne systemu nadawania kodów identyfikacyjnych dla podmiotów z obszaru elektromobilności i paliw gazowych wykorzystywanych w transporcie.

Zmiana przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w zakresie wprowadzanego systemu nadawania **kodów identyfikacyjnych dla podmiotów rynku paliw alternatywnych** zwiększy przychody UDT (opłata za wydanie kodu) przy jednoczesnej konieczności poniesienia kosztów w zakresie obsługi informatycznej oraz utrzymania systemu.

Na potrzeby poniższego modelu wyliczeń przyjęto przedstawioną poniżej prognozę wzrostu liczby stacji ładowania, liczby dostawców usługi ładowania oraz stacji gazu ziemnego.

Tabela 1 Zakładana liczba stacji ładowania, dostawców usługi ładowania i stacji gazu ziemnego

	0	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
liczba stacji ładowania [szt.]	1 848	2 775	3 723	4 689	5 626	6 573	7 520	8 467	9 414	10 362	11 309
liczba stacji gazu ziemnego [szt.]	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180
liczba dostawców usługi ładowania [szt.]	20	30	40	45	55	62	67	72	76	81	86

Maksymalna wysokość opłaty za wydanie indywidualnego kodu w ustawie została określona w dodawanym art. 41b ust. 3. W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe wpływy z tytułu opłat ponoszonych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania, dostawców usługi ładowania oraz stacji gazu ziemnego. Wysokość wpływu została obliczona jako iloczyn wysokości opłat poniesionych w ciągu roku oraz odpowiednio liczby stacji ładowania, dostawców usług ładowania oraz stacji gazu ziemnego. Na chwilę obecną zakłada się, że wysokość opłaty w przypadku stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego wyniesie 10 zł miesięcznie, a opłata dla dostawcy usługi ładowania 50 zł miesięcznie.

Tabela 2 Zakładane roczne wpływy z tytułu opłat ponoszonych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania, operatorów stacji gazu ziemnego oraz dostawców usługi ładowania w tys. zł.

Rodzaj wprowadzanej opłaty	**Wysokość opłaty**	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
Opłata – stacje ładowania	10 zł/miesiąc	222	333	447	563	675	789	902	1 016	1 130	1 243	1 357
Opłata – dostawca usługi ładowania	50 zł/rok	12	18	24	27	33	37	40	43	46	49	52
Opłata – stacje gazu ziemnego	10 zł/miesiąc	10	11	12	13	14	16	17	18	19	20	22
		243	362	483	603	723	842	959	1 077	1 194	1 312	1 430

W przypadku kosztów określono szacunkowe koszty utrzymania serwerów i niezbędnej infrastruktury informatycznej oraz utrzymanie etatów niezbędnych do ich obsługi. W tabeli poniżej zaprezentowano bilans dochodów i przychodów związanych wdrożeniem obowiązku nadawania kodów stacjom ładowania i stacjom gazu ziemnego.

Tabela 3 Bilans kosztów i przychodów wynikających z wprowadzonego systemu nadawania kodów identyfikacyjnych dla podmiotów rynku paliw alternatywnych

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Przychody UDT - EIPA	243	362	483	603	723	842	959	1 077	1 194	1 312	1 430
Koszty UDT - EIPA	305	307	308	310	311	313	314	316	317	319	320
Saldo UDT - EIPA	-62	55	175	293	412	529	645	761	877	993	1 110

Proponowane zmiany przepisów dotyczących **obowiązku przeprowadzenia badań stacji wodoru**. Opłata za przeprowadzenie badań będzie stanowiła dochód Urzędu Dozoru Technicznego albo Transportowego Dozoru Technicznego.

Na podstawie danych zawartych w projekcie *Polskiej Strategii Wodorowej* do roku 2025 mają powstać w Polsce 32 stacje wodoru. Wartość ta posłużyła do oszacowania wielkości przychodu UDT lub TDT w zakresie ich badań technicznych. Przyjmując, że każdego roku do 2025 stacje wodoru otwierać się będą w Polsce w narastającym tempie (szacuje się 3, 6, 7, 8, 8 w następujących latach), a limit opłat za badania techniczne przed oddaniem stacji wodoru przeprowadzane przez UDT lub TDT wynosi 2000 zł. Wysokość przychodów z tytułu badań technicznych w przypadku naprawy lub modernizacji stacji nie jest możliwa do oszacowania – na chwilę obecną tego typu stacje nie funkcjonują na terenie Polski. Oszacowanie przychodów UDT lub TDT z tytułu wydania opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji wodoru z wymaganiami technicznymi ma charakter fakultatywny, nie jest możliwe zatem oszacowanie przychodów z tytułu prowadzonych badań. Na potrzeby szacunków przyjęto, że przychody w całości zostaną przeznaczone na pokrycie kosztów przeprowadzenia badań. W tabeli poniżej przedstawiono koszty i przychody z tytułu prowadzenia badań stacji wodoru przez UDT lub TDT.

		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Przychody UDT i TDT	tys. zł	0	6	12	14	16	16	0	0	0	0	0
Koszty UDT i TDT	tys. zł	0	6	12	14	16	16	0	0	0	0	0
Saldo	tys. zł	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Łączny bilans kosztów i przychodów dla jednostek dozoru technicznego wynikający z wprowadzanych regulacji zaprezentowano w zestawieniu poniżej

		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	RAZEM
Przychody jednostek dozoru technicznego	mln zł	0,2	0,4	0,5	0,6	0,7	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	9,3
Koszty jednostek dozoru technicznego	mln zł	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	3,5
Saldo	mln zł	-0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9	1,0	1,1	5,8

Zmiana stawek odpisu amortyzacyjnego dla pojazdów spalinowych i napędzanych wodorem zwiększy wpływy do budżetu państwa. Do oszacowania wysokości tych wpływów potrzebne były dane dotyczące prognozowanej liczby pojazdów, które będą zakupione w kolejnych latach prognozy.

Liczbę pojazdów spalinowych kupowanych w każdym roku prognozy przyjęto na 500 tys. sztuk. Liczbę pojazdów wodorowych założono zgodnie z publikacją Instytutu Transportu Samochodowego: Prognozy eksperckie zmian aktywności sektora transportu drogowego.

Do wyliczenia wysokości odpisów amortyzacyjnych założono, że 70% prognozowanej liczby pojazdów w kolejnych latach zakupione zostanie przez przedsiębiorców. Jako cenę pojazdu przyjęto maksymalne wysokości odpisu amortyzacyjnego w danym okresie, które zostały określone w projekcie ustawy. Założono również 20% stawkę amortyzacji oraz podatek dochodowy od osób prawnych CIT w wysokości 19%. Po 2026 roku wartość maksymalnego odpisu amortyzacji dla samochodów spalinowych emitujących więcej niż 50 g/km dwutlenku węgla zostaje zmniejszona ze 150 000 zł do 100 000 zł natomiast dla samochodów emitujących mniej niż 50 g/km dwutlenku węgla amortyzacja zostaje na niezmienionym poziomie – 150 000zł. Obliczenia uwzględniają zmianę przepisów od 2026 roku.

Tabela 1. Maksymalny limit amortyzacji samochodu osobowego

	2021 - 2025	**2026 - 2030**
Amortyzacja pojazd emitujący> 50g/km CO2	150 000	100 000
Amortyzacja pojazd emitujący < 50g/km CO2	150 000	150 000
Amortyzacja samochód elektryczny	225 000	225 000
Amortyzacja samochód wodorowy	225 000	225 000

Tabela 2. Wpływ do budżetu państwa uwzględniający zmianę przepisów dot. maksymalnej stawki odpisu amortyzacyjnego – samochody spalinowe

		2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**RAZEM**
Liczba samochodów spalinowych	*tys. szt.*	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	3 850
Wysokość odpisu amortyzacyjnego – obecny stan prawny	*mln PLN*	1 995	3 990	5 985	7 980	9 975	9 975	9 975	9 975	9 975	9 975	9 975	89 775
Wysokość odpisu amortyzacyjnego – projekt nowelizacji UoE	*mln PLN*	1 995	3 990	5 985	7 980	9 975	9 326	8 676	8 027	7 378	6 728	6 728	76 789
Zmiana wysokości wpływu do budżetu	*mln PLN*	0	0	0	0	0	649	1 299	1 948	2 597	3 247	3 247	12 986

Tabela 3. Wpływ do budżetu państwa uwzględniający zmianę przepisów dot. maksymalnej stawki odpisu amortyzacyjnego – samochody wodorowe.

		2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**RAZEM**
Liczba samochodów wodorowych	*tys. szt.*	0	0	0	0	1	3	3	3	3	3	3	18
Wysokość odpisu amortyzacyjnego – obecny stan prawny	*mln PLN*	0	0	0	0	4	15	26	37	49	56	56	243
Wysokość odpisu amortyzacyjnego – projekt nowelizacji UoE	*mln PLN*	0	0	0	0	6	23	39	56	73	84	84	364
Zmiana wysokości wpływu do budżetu	*mln PLN*	0	0	0	0	-2	-8	-13	-19	-24	-28	-28	-122

Tabela 4. Wpływ do budżetu państwa uwzględniający zmianę przepisów dot. maksymalnej stawki odpisu amortyzacyjnego – samochody spalinowe i samochody wodorowe łącznie.

		2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**RAZEM**
Zmiana wysokości wpływu do budżetu	*mln PLN*	0	0	0	0	-2	642	1 285	1 929	2 573	3 219	3 219	12 864

Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Raport z konsultacji społecznych projektu zmiany ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw

I. Wstęp

Celem projektu zmiany ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw jest dostosowanie ustawy do założeń przedstawionych przez Ministra Klimatu – poprzednika Ministra Klimatu i Środowiska, w dokumencie „Dziesiątka dla elektromobilności". Proponowane rozwiązania mają ułatwić oraz przyspieszyć rozwój elektromobilności w Polsce.

Dodatkowo, projekt w zakresie swojej regulacji, transponuje do polskiego prawa dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającą dyrektywę 2012/27/UE, w kwestiach związanych z budową stacji ładowania przez OSD i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającą dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.

II. Termin i czas trwania konsultacji publicznych

W dniu 20 listopada 2020 r. rozpoczęły się konsultacje projektu zmiany ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. Zainteresowane podmioty mogły zgłaszać uwagi do projektu do dnia 11 grudnia 2020 r.

W dniach 12-13 stycznia 2021 r. odbyły się dwa całodzienne spotkania uzgodnieniowe z podmiotami, które zgłosiły uwagi w ramach konsultacji publicznych projektu.

III. Przebieg konsultacji

1. Uczestnicy konsultacji publicznych

W konsultacjach publicznych projektu zmiany ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw uwagi do projektu zgłosiło prawie 80 podmiotów reprezentujących w głównej mierze:

a) organizacje branżowe reprezentujące spółki energetyczne i paliwowe,

b) spółki energetyczne,

c) podmioty reprezentujące branżę motoryzacyjną,

d) samorządy gminne,

e) osoby fizyczne.

Szczegółowy wykaz podmiotów, które zgłosiły uwagi:

1. AIR PRODUCTS SPÓŁKA Z O.O.
2. Akademia Morska w Szczecinie
3. Autonaminuty.org
4. Biuro Gospodarki Odpadami Komunalnymi Urzędu m.st Warszawy Wydział Gospodarki Odpadami Stałymi i Ciekłymi
5. Biuro Infrastruktury Urzędu m.st. Warszawy
6. Biuro Mienia i Skarbu Państwa Urzędu m.st. Warszawy
7. Biuro Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin
8. BMW Sport
9. Enea Nowa Energia sp. z o.o.
10. ENEA Operator Sp. z o.o.
11. Enea S.A.
12. Energa S.A.
13. Fundacja „ProKolej”
14. Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi
15. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
16. Gazeo.pl – portal użytkowników LPG
17. Gliwicka Rada Rowerowa
18. Gmina Miasta Gdańska
19. Gmina Miasto Toruń
20. Gmina Miejska Kraków
21. Gmina Miejska Tczew
22. IGKM – ZTM Poznań
23. IGKM/MPK – Łódź
24. IGKM/MPK Kraków
25. IGKM/ZDM Kraków
26. IGKM/ZTM Poznań
27. innogy Stoen Operator
28. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
29. Klaster „Luxtorpeda 2.0”
30. Konfederacja Lewiatan
31. Landi Renzo Polska Sp. z o.o.
32. Miasto Chełm
33. Miasto Poznań
34. Młodzieżowa Rada Klimatyczna
35. MPK Łódź
36. MPK w Częstochowie Sp. z o.o.
37. MZDiT Częstochowa
38. Naukowo-Technologiczny Klaster Samochodów Ekologicznych
39. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych
40. Osoby fizyczne
41. PANEK S.A.
42. PGE S.A.
43. PGNiG S.A.
44. PKN Orlen S.A.
45. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie
46. Polska Izba Gospodarki Odpadami
47. Polska Izba Inżynierów Budownictwa
48. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
49. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego
50. Polska Platforma LNG
51. Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki
52. Polski Związek Firm Deweloperskich
53. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
54. Polskie Stowarzyszenie Rowerowe
55. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych
56. Polskie Towarzystwo Programów Zdrowotnych i Partnerzy
57. Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej
58. Pracodawcy RP
59. Prezydent Miasta Bydgoszczy
60. PSE S.A.
61. Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy i Fundacja Frank Bold

62. Stowarzyszenie Mobilne Miasto
63. Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności
64. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze oraz koalicjanci
65. Śląska Koalicja Rowerowa
66. TAURON Nowe Technologie S.A.
67. Traficar Sp. z o.o.
68. Urząd m.st. Warszawy
69. Urząd Miasta Częstochowy
70. Urząd Miasta Inowrocławia
71. Warszawski Alarm Smogowy
72. Wydział Strategii Urzędu Miasta Gdyni
73. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie
74. Zarząd Morskiego Portu Gdynia
75. Zarząd Oczyszczania Miasta m.st Warszawy
76. Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie
77. Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego
78. Związek Dealerów Samochodowych

Interesariusze zaakceptowali główne kierunki zaproponowanych zmian w stronę rozwoju elektromobilności i innych rodzajów transportu niskoemisyjnego. Zgłoszone uwagi natomiast koncentrowały się na szczegółowym sposobie realizacji zaproponowanych kierunków zmian.

Główne obszary, które były przedmiotem zgłoszonych wniosków:

1) strefy czystego transportu
   - sugestia rozszerzenia katalogu pojazdów uprawnionych do wjazdu do stref oraz możliwości na co będą mogły być przeznaczone wpływy z opłat za wjazd do stref
   - postulat doprecyzowania przepisów w zakresie oznaczeń dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy
   - postulat zaostrzenia przepisów w zakresie stref czystego transportu

2) transport oraz usługi publiczne
   - postulat wydłużenia terminu dla wypełnienia obowiązku samorządów w zakresie wprowadzania do posiadanej floty pojazdów elektrycznych i wykorzystania autobusów elektrycznych w transporcie publicznym
   - usunięcie pojęć i korzyści proponowanych w projekcie dla usługi carsharingu
   - ze strony branży carsharingu wpłynęły uwagi dotyczące rozszerzenia proponowanych korzyści
   - propozycja złagodzenia przepisów dotyczących pojazdów objętych zamówieniami

3) punkty ładowania w budynkach wielorodzinnych
   - sugestia modyfikacji zapisów dotyczących instalacji liczników przy punktach ładowania w budynkach wielorodzinnych
   - postulat złagodzenia przepisów dotyczących obowiązkowej ekspertyzy instalacji elektrycznej w budynkach wielorodzinnych

4) rozwój infrastruktury oraz mechanizm interwencyjny
   - sugestia modyfikacji przepisów dotyczących pojazdów napędzanych gazem ziemnym i nadanie im korzyści analogicznych jak dla pojazdów elektrycznych
   - postulat zmniejszenia fakultatywnej liczby ogólnodostępnych stacji ładowania do wybudowania przez gminy oraz wydłużenie ustawowego terminu tego obowiązku
   - propozycja wprowadzenia dodatkowych ułatwień dla budowy stacji ładowania, stacji tankowania gazu ziemnego oraz stacji tankowania wodoru
   - sugestia złagodzenia przepisów dotyczących procedury przetargowej sprzedaży stacji ładowania przez OSD, w tym pozostawienie odpłatności służebności przesyłu
   - propozycja modyfikacji zapisów w zakresie mechanizmu interwencyjnego
   - postulat doprecyzowania przepisów dotyczących dwukierunkowych punktów ładowania

5) zasady funkcjonowania rynku ładowania pojazdów
   - postulat zmiany w zakresie zbyt dużej wysokości i częstotliwości poboru opłat w ramach systemu EIPA
   - sugestia wyłączenia z obowiązkowych badań technicznych ogólnodostępnych stacji wyposażonych w punkty ładowania o normalnej mocy

6) uwzględnienie w projekcie roweru elektrycznego, systemów tramwajowych jako ekwiwalentu pojazdów zeroemisyjnych, oraz transportu kolejowego

7) doprecyzowanie definicji zawartych w projekcie.

IV. Kwestie nieuwzględnione.

W związku ze zmianą treści projektu część zgłoszonych uwag i wniosków stała się bezprzedmiotowa, gdyż dotyczyła przepisów, które zostały wykreślone projektu lub zostały gruntownie przeredagowane. Są to zagadnienia związane ze strefami czystego transportu, mechanizmem interwencyjnym, dostępem do ogólnodostępnej stacji ładowania dla dostawców usług ładowania, konsultacjami rynkowymi realizowanymi przez Prezesa URE, kwestiami dotyczącymi carsharingu, wyznaczaniem specjalnego pasa ruchu na autostradach i drogach ekspresowych, zwolnień z opłat drogowych dla pojazdów poniżej 3,5 tony oraz dwukierunkowym punktem ładowania.

W zakresie umożliwienia rozwoju i wsparcia bardziej zróżnicowanych pojazdów elektrycznych, projekt został uzupełniony o przepis pozwalający na wykorzystanie dochodu z opłat za wjazd do strefy czystego transportu na finansowanie programów wsparcia rowerów elektrycznych. W proponowanych zmianach nie uwzględniono pojazdów hybrydowych, ze względu na to, że nie wpisują się w realizację celu projektodawcy, jakim jest rozwój elektromobilności.

Kwestie związane ze aspektami technicznymi dotyczącymi tankowania wodoru zostaną uwzględnione w rozporządzeniu.

Brak możliwości wyłączenia z definicji Zamawiającego jednostek samorządu terytorialnego, jak również zmiany celów i terminów dotyczących udziału pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie oraz włączenia do przepisów pojazdów hybrydowych, ze względu na fakt, iż regulacje te stanowią implementację Dyrektywy 2019/1161.

W budynkach wielorodzinnych montaż dublowanych układów pomiarowych jest technicznie możliwy, ma to na celu w sposób jasny i bezsprzeczny zapewnić możliwość pokrycia przez właściciela punktu ładowania kosztów energii elektrycznej zużytej na potrzeby ładowania pojazdu.

Nie doprecyzowano wymagań dla mobilnych stacji wodoru, ponieważ na tym etapie rozwoju rynku projektodawca nie uważa tego za konieczne. Ponadto, regulacje takie znajdą się w rozporządzeniu dotyczącym wszystkich rodzajów stacji wodoru.

Niemożliwym jest zwolnienie z opłat pobieranych za wydawanie numerów EIPA, gdyż służą one pokryciu kosztów funkcjonowania systemu, wysokość opłat została jednak zmniejszona.

Nie uwzględniono uwag dotyczących obniżenia odpisu amortyzacyjnych dla pojazdów spalinowych ze względu na niezbędność działań mających na celu wymianę floty przez przedsiębiorstwa.

Celem przepisów jest gwarancja bezpieczeństwa dla użytkowników stacji ładowania, dlatego nie jest możliwe złagodzenie regulacji dotyczących odbiorów stacji ładowania przeprowadzanych przez UDT.

Część zgłoszonych uwag w swojej treści znacznie wykraczała poza zakres projektowanych zmian, w związku z czym nie były one wówczas uwzględniane.

V. Istotne zmiany treści projektu wynikające ze zgłoszonych uwag.

1. Warstwa pojęciowa:

1) zmodyfikowano definicję stacji ładowania oraz gazu ziemnego, tak by nie pozostawiały one wątpliwości interpretacyjnych;

2) zmodyfikowano definicję pojazdu napędzanego wodorem poprzez usunięcie zwrotu „samochodowy";

3) doprecyzowano definicję pojazdu napędzanego gazem ziemnym, w celu uniknięcia włączania do definicji pojazdów posiadających niefabryczne instalacje gazowe zużywające podczas cyklu swojej pracy w większości paliwa ropopochodne.

2. Dodanie możliwości uwzględnienia w analizie kosztów i korzyści nowopowstających linii tramwajowych, których utworzenie skutkować będzie wycofywaniem autobusów napędzanych silnikiem spalinowym na tej samej linii.

3. Zmniejszono wysokość i częstotliwość poboru opłat związanych z numerami EIPA.

4. Dla stabilności i przejrzystości całości procesu przetargowego, określonego w dodawanych art. 3a i 3b ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, opracowanie wytycznych przez Prezesa URE będzie koniecznością, a nie możliwością.

5. Zmodyfikowano przepisy dotyczące wymagań koniecznych do wykonywania działalności operatora stacji ładowania.

6. Skrócono okres rozpatrzenia wniosku na instalację punktu ładownia w budynku wielorodzinnym.

7. Do projektu zostały dodane przepisy wdrażające przepisy dyrektywy 844/2018.

8. Projekt został uzupełniony o przepisy rozszerzające właściwość TDT, np. o badanie niektórych stacji gazu ziemnego i stacji wodoru.

9. Zmodyfikowano przepisy tak, aby nie budziło wątpliwości, że operatorzy transportu publicznego mogą posiadać stację wodoru, ale nie muszą w związku z tym świadczyć usługi tankowania wodoru.

10. Zaproponowano nowe brzmienie przepisów dotyczących stref czystego transportu. Utworzenie strefy będzie wyłącznie fakultatywne, zaś organy gminy otrzymają szeroką możliwość kształtowania zasad działania takiej strefy, w tym nadawania indywidualnych wyłączeń związanych z ruchem pojazdów.

11. Umożliwiono łączenie udziału pojazdów zeroemisyjnych przy realizacji zadań związanych z realizacją transportu zbiorowego przez JST.

12. Projektowane przepisy zakładają, że udzielenie zgody na instalację i użytkowanie punktu ładowania będzie należeć do czynność zwykłego zarządu do określonego poziomu mocy punktu ładowania. Ma to na celu usprawnienie procesu instalacji takiego punktu.

13. Ekspertyza dotycząca możliwości przyłączenia punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych będzie zlecana w przypadku złożenia wniosku o instalację punktu ładowania, zaś jej koszty będzie ponosić osoba zainteresowana instalacją takiego punktu.

14. Zrezygnowano z przepisu o konieczności wskazania alternatywnej lokalizacji przy braku możliwości podłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania przez OSD.

15. Nadano uprawnienia do poruszania się po buspasach dla pojazdów napędzanych wodorem.

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

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

TABELA UWAG NIEUWZGLĘDNIONYCH PRZEKZANA PODMIOTOM W RAMACH OPINIOWANIA

Informacja o projekcie:

Tytuł	**Ustawa o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw**
Autor	Ministerstwo Klimatu i Środowiska
Projekt z dnia	05.05.2021 r.

Uwagi:

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
1.	Uwagi ogólne	GDDKiA	Uwaga ogólna	Proponowane zmiany do ustawy o elektromobilności mogą mieć wpływ na realizowane przez GDDKiA umowy koncesyjne. Co prawda wszystkie umowy koncesyjne zostały zawarte na podstawie innej ustawy o autostradach płatnych, jednakże należy spodziewać się, iż dążenie do zapewnienia rozwoju elektromobilności w Polsce, będzie wiązało się z koniecznością dostosowania już funkcjonujących autostrad płatnych do nowego porządku prawnego. Tym samym w proponowanych zmianach należy jasno wskazać w jakim stopniu zmiany będą obejmować już funkcjonujące autostrady koncesyjne.	**Uwaga bezprzedmiotowa** Przepisy w zakresie zwolnienia z opłat zostały usunięte.
2.	Art. 1 ust 6 pkt 5	URE	Mając na względzie względy formalnoprawne wydaje się, że zastosowana numeracja nie jest prawidłowa, ponieważ pierwszy punkt ustępu 6 oznaczony został cyfrą 5.		**Uwaga nieuwzględniona** W art. 1 brak ustępów
3.	Art. 3 ust.1 pkt 2	TDT	„2) zapewnia przeprowadzenie odpowiednio przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT" lub przez Transportowy Dozór Technicznych, zwany dalej „TDT”, badań ogólnodostępnej stacji ładowania;”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzenia kompetencji w zakresie przeprowadzania badań które zapisano w obecnej wersji ustawy.
4.	Art. 15	TDT	„Art. 15. 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji ładowania można wystąpić z wnioskiem do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Prezesem		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzenia kompetencji w zakresie przeprowadzania

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
			UDT", a w przypadku stacji ładowania zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT" 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. Zgodnie z właściwością określoną w ust. 1 Prezes UDT lub Dyrektor TDT wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku. 3. Wydanie opinii, o której mowa w ust. 1, podlega opłacie, która stanowi przychód UDT lub TDT zgodnie z właściwością określoną w ust. 1."		badań które zapisano w obecnej wersji ustawy
5.	Art. 1 pkt. 11	GDDKiA	Proponuje się zmianę brzmienia ust. 1: „1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, na pisemny wniosek jednostki samorządu terytorialnego właściwej ze względu na lokalizację drogi, weryfikuje możliwość podjęcia działań mających na celu wyznaczenie pasów ruchu przeznaczonych w szczególności dla autobusów w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym i pojazdów elektrycznych na autostradach i drogach ekspresowych znajdujących się w granicach miast, w miejscach występowania stałych utrudnień w ruchu drogowym w godzinach szczytu komunikacyjnego." lub	Proponowana zmiana pozostawia, co najmniej, wątpliwość co do swobody zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej w zakresie oceny możliwości wprowadzenia zmiany postulowanej przez samorząd. Zawarte w przepisie sformułowanie wskazujące że bezpośrednim efektem wniosku jest podjęcie działań w celu wyznaczenia dedykowanych pasów ruchu jest niewłaściwe. Zarządca drogi odpowiada przede wszystkim za bezpieczeństwo i płynność ruchu na drogach i jako taki ma obowiązek i prawo do decydowania o sposobie zarzadzania ruchem. Należy wskazać że wyznaczenie pasów ruchu wiąże się z koniecznością wprowadzenia nowej organizacji ruchu,	**Uwaga bezprzedmiotowa** Przepis został usunięty z projektu

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
			rezygnację z dodawania art. 32a	który wymaga także uzyskania pozytywnej opinii podmiotów trzecich (np. policji). Zaproponowane nowe brzmienie ust. 1 ma na celu przywrócenie zarządzającemu ruchem jego uprawnień w zakresie oceny zasadności wniosku o zmianę organizacji ruchu. Należy również zwrócić uwagę, że przeprowadzanie zmian w organizacji ruchu dotyczących pasów ruchu przeznaczonych dla autobusów i pojazdów elektrycznych jest możliwe w trybie określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784). W konsekwencji proponowana zmiana przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie jest niezbędna. Może również wprowadzić niepotrzebną dwoistość procedur w zakresie zmian w organizacji ruchu, które mogłyby być prowadzone na podstawie dwóch różnych ustaw. Zgodnie z § 3 ust. 1 wymienionego rozporządzenia, organ zarządzający ruchem w szczególności: 1) rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu. Zarówno osoby prawne, jak i osoby fizyczne mogą wnioskować o wprowadzenie zmian w organizacji ruchu, również dotyczących wyznaczania pasów dla autobusów i pojazdów elektrycznych. Organ	

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
				zarządzający ruchem rozpatruje wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu biorąc pod uwagę wszystkie aspekty, w szczególności zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy zauważyć, że autostrady i drogi ekspresowe nie są drogami przeznaczonymi przede wszystkim do obsługi transportu zbiorowego w miastach. Są to drogi o ograniczonej dostępności dla transportu zbiorowego, a obsługa transportu zbiorowego w miastach realizowana jest tylko poprzez węzły, które powinny być zlokalizowane w określonych minimalnych odległościach. Na autostradzie odstępy między węzłami nie powinny być mniejsze niż 15 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast – nie mniejsze niż 5 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy nie mniejsze niż 5 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast – nie mniejsze niż 3 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają. Z kolei na drodze ekspresowej odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli	

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
				potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają. W przypadku konieczności wyznaczenia pasów dla autobusów na drogach ekspresowych, na przykład na wybranych odcinkach jezdni dodatkowych, wprowadzenie stosownych zmian w organizacji ruchu jest możliwe na podstawie przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem i nie wymaga to zmian przepisów proponowanych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Proponowana zmiana wprowadziłaby niepotrzebną dwoistość procedur w zakresie zmian w organizacji ruchu, które mogłyby być prowadzone na podstawie dwóch różnych ustaw.	
6.	Art. 1 pkt. 11	GDDKiA	w przypadku pozostawienia art. 32a należy uściślić zapis ust. 2 i 3 wskazując „GDDKiA" zamiast „zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej".	Zgodnie z dokonanym rozpoznaniem niewielkie odcinki autostrad koncesyjnych leżą na terenach miejskich. Mając na uwadze planowany zapis ust. 2 i 3, może dojść do sytuacji, w której JST przedłoży wniosek o wyznaczenie e-pasa do koncesjonariusza jako zarządcy autostrady.	**Uwaga bezprzedmiotowa** Przepis został usunięty z projektu
7.	Art. 42 ust.2c	TDT	USUNĄĆ		**Uwaga nieuwzględniona** Opłaty są konieczne w celu utrzymania EIPA
8.	Art. 1 pkt 17 lit. e projektu	Urząd Dozoru Technicznego	Proponuje się usunąć z projektu art. 42 ust. 5 pkt 3 usunąć wyrażenie „oraz strefy czasowej, w jakiej znajduje się dana stacja"	Rejestr EIPA obejmuje infrastrukturę zlokalizowaną na terenie Polski gdzie obowiązuje jedna strefa czasowa. Przesyłanie do rejestru tej informacji jest nadmiarowe, a nawet może sugerować, że do rejestru mogą być zgłoszone stacje	**Uwaga nieuwzględniona** Dane są wymagane w ramach projektu IDACS

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
				spoza obszaru Polski (z innych stref czasowych).	
9.	Art. 42 ust.12	TDT	USUNĄĆ		**Uwaga nieuwzględniona** Konieczne jest określenie w ustawie maksymalnej wysokości opłat.
10.	art. 1 pkt 19	URE	Artykuł 66 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych służy wsparciu procesu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w planie, o którym mowa w art. 62 ustawy. Nieodpłatne ustanowienie służebności przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego przez podmioty wskazane w art. 66 ustawy, służy ułatwieniu realizowania tych inwestycji, zwłaszcza, że wiążą się one z koniecznością poniesienia znacznych nakładów. Uchylenie tego przepisu może negatywnie wpłynąć na realizację zadań przypisanych ustawą operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.		**Uwaga nieuwzględniona** W związku ze zmianą przepisów mechanizmu interwencyjnego brak jest uzasadnienia dla pozostawienia art. 66.
11.	Art. 8	URE	Przyjęcie zaproponowanego w tym przepisie rozwiązania, zgodnie z którym przyłączenie do sieci ma dotyczyć w pierwszej kolejności infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i ogólnodostępnej stacji ładowania obejmującej wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy w rozumieniu art. 2 pkt 19 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wydaje się nieuzasadnione z punktu widzenia planowania rozwoju sieci elektroenergetycznej i jej optymalnego		**Uwaga nieuwzględniona** W związku z celami rządu w zakresie rozwoju elektromobilności konieczne jest przyspieszenie procesu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów.

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
			wykorzystania oraz może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo Krajowego Systemu Elektroenergetycznego. W przypadku pozostawienia zapisu o pierwszeństwie przyłączenia do sieci, z powodów wskazanych powyżej, należałoby rozważyć ograniczenie tego zapisu wyłącznie do infrastruktury ładowania drogowego transportu publiczneg		
12.	art. 15 w związku z art. 7	UOKIK	Należy stwierdzić, iż wprowadzane zwolnienie będzie stanowiło pomoc publiczną, o której mowa w art. 107 ust. 1 TFUE. Proponuję, aby klauzula zawieszająca zawarta w art. 15 projektu ustawy dotyczyła również przepisu zmienianego art. 7 projektu ustawy. Zastrzec należy jednocześnie w ww. klauzuli, że w sytuacji, w której ww. zwolnienie będzie stanowiło element rekompensaty z tytułu realizacji usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego5 , wówczas nie będzie podlegało obowiązkowi notyfikacji i uzyskania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej. Jednocześnie konieczne jest przeredagowanie brzmienia ww. klauzuli zawieszającej, ponieważ zgodnie z obecną propozycją, zawieszenie stosowania przepisów ma nastąpić aż do dnia „ogłoszenia" pozytywnej decyzji Komisji, a nie wydania tej decyzji, co może znacznie przedłużyć okres oczekiwania na wejście przepisów w życie (aż do dnia		**Uwaga bezprzedmiotowa** Przepisy w zakresie zwolnienia z opłat zostały usunięte.

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
			opublikowania decyzji w Dzienniku Urzędowym UE). Proponuję zatem nadać ww. klauzuli zawieszającej następujące brzmienie: Art. 15. Przepisy art. 50a ustawy zmienianej w art. 2 oraz przepisy art. 37g pkt 5 ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się od dnia wydania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach z rynkiem wewnętrznym lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej, z wyjątkiem sytuacji, w której zwolnienie od opłat, o którym mowa art. 50a ustawy zmienianej w art. 2 lub art. 37g pkt 5 ustawy zmienianej w art. 7, stanowi element rekompensaty z tytułu realizacji usług publicznych udzielanej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.).		
13.	Art. 16 ust. 1	TDT	„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		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
			lub TDT zgodnie z właściwością określoną w art. 15 ust. 1.”		
14.	Art. 16 ust. 4	TDT	„4. Prezes UDT lub Dyrektor TDT zgodnie z właściwością określoną w art. 15 ust. 1 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.”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.
15.	Art. 16 ust. 5	TDT	„5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód UDT lub TDT zgodnie z właściwością określoną w art. 15 ust. 1.”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.
16.	Art. 17 ust. 1 pkt 2	TDT	„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 lub TDT zgodnie z właściwością określoną w art. 15 ust. 1,”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.
17.	Art. 17 ust. 1 część wspólna	TDT	„– biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitości rozwiązań technicznych, bezpieczeństwa użytkowników, dostępu dla osób		**Uwaga nieuwzględniona**

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
			niepełnosprawnych, zakres badania przeprowadzanego przez UDT lub TDT zgodnie z właściwością określoną w art. 15 ust. 1 oraz rodzaj przedmiotu tego badania.”		Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.
18.	Art. 17 ust. 2 pkt 2	TDT	„2) sposób i terminy przeprowadzania przez UDT lub TDT zgodnie z właściwością określoną w art. 15 ust. 1 badań punktów ładowania, o których mowa w pkt 1,”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.
19.	Art. 17 ust. 2 część wspólna	TDT	„– biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitości rozwiązań technicznych, bezpieczeństwa podczas wymiany i przechowywania akumulatorów służących do napędu pojazdów, zakres badania przeprowadzanego przez UDT lub TDT oraz rodzaj przedmiotu badania.”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.
20.	Art. 18 ust. 1	TDT	„1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez TDT.”		Zaproponowane brzmienie odpowiada aktualnemu.
21.	Art. 18 ust. 4	TDT	„4. Dyrektor 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.”		Zaproponowane brzmienie odpowiada aktualnemu.
22.	Art. 29 ust. 1 część wspólna	TDT	„– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych stacji, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.

Lp.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagi	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko Resortu
			przez UDT lub TDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.”		
23.	Art. 46 ust. 1 pkt 2	TDT	„2) pkt 4, 5 i 11 – wymierza odpowiednio Prezes UDT lub Dyrektor TDT;”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT.
24.	Art. 46 ust. 5	TDT	„5. Prezes UDT lub Dyrektor TDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4, 5 i 11, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie odpowiednio do ministra właściwego do spraw energii lub ministra właściwego do spraw transportu.”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT
25.	Art. 47 pkt 2	TDT	„2) ust. 5 – stanowią odpowiednio przychód UDT lub TDT;”		**Uwaga nieuwzględniona** Nie przewiduje się rozszerzanie kompetencji które wynikają z obecnego brzmienia ustawy dla TDT
26.	W art. 10 dodać zapis:	TDT	„b) w art. 44 ust. 1 pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie: 9) przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 16, art. 18, art. 27, art. 28 i art. 29c ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 908 i 1086); 10) wydawanie opinii, o których mowa w art. 15, art. 18a, art. 26, art. 28a i art. 29b ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 908 i 1086), oraz przeprowadzanie kontroli, o której mowa w art. 29f tej ustawy”;	Wprowadzony zapis jest następstwem dodania TDT do treści projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, rozszerzającym kompetencje Transportowego Dozoru Technicznego w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, zgodnie z właściwością rzeczową, o której mowa w art. 44 tej ustawy	**Uwaga częściowo uwzględniona** Rozszerzono kompetencje TDT w zakresie stacji wodorowych przeznaczonych do tankowania pociągów lub jednostek pływających.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU	**Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw**
TYTUŁ WDRAŻANEGO PROJEKTU AKTU PRAWNEGO	**Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE (Dz. Urz. UE L 158/125 14.06.2019) (Tekst mający znaczenie dla EOG)**

Jedn. red. dyrektywy	**Treść przepisu dyrektywy 2019/944**	**Konieczność wdrożenia (T/N)**	**Jedn. red. projektu ustawy**	**Treść przepisów projektu ustawy**
Art. 33	Artykuł 33 Integracja elektromobilności z siecią elektroenergetyczną 1. Bez uszczerbku dla dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE państwa członkowskie zapewniają niezbędne ramy regulacyjne, by ułatwić przyłączanie publicznie dostępnych i prywatnych punktów ładowania do sieci dystrybucyjnych. Państwa członkowskie zapewniają, by operatorzy systemów dystrybucyjnych współpracowali na niedyskryminacyjnych warunkach z wszelkimi przedsiębiorstwami będącymi właścicielami punktów ładowania pojazdów elektrycznych, tworzącymi lub obsługującymi takie punkty, lub	**T**	Art. 3a	Art. 3a. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie może być właścicielem, operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania lub dostawcą usługi ładowania. 2. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może pozostać właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania w przypadku spełnienia łącznie następujących warunków: 1) w celu sprzedaży ogólnodostępnej stacji ładowania przeprowadził otwarty, przejrzysty i niedyskryminacyjny przetarg: a) którego ogólne warunki, na wniosek tego operatora, zostały zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, zwanego dalej „Prezesem URE”, w drodze decyzji, b) w wyniku którego nie została zawarta umowa sprzedaży tej stacji, w szczególności z uwagi na brak możliwości zapewnienia świadczenia usług ładowania niezwłocznie po nabyciu tej stacji i po rynkowych cenach; 2) podejmuje działania w celu zapewnienia, że w ogólnodostępnej stacji ładowania, której jest właścicielem, operator tej stacji realizuje obowiązek, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 10.

	nimi zarządzającymi, w tym w odniesieniu do przyłączenia do sieci. 2. Operatorzy systemów dystrybucyjnych nie mogą być właścicielami, tworzyć ani obsługiwać punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ani zarządzać takimi punktami, z wyjątkiem przypadków gdy operatorzy systemów dystrybucyjnych są właścicielami prywatnych punktów ładowania wyłącznie na własny użytek. 3. W drodze odstępstwa od ust. 2 państwa członkowskie mogą zezwolić operatorom systemów dystrybucyjnych na bycie właścicielom, tworzenie lub obsługę punktów ładowania pojazdów elektrycznych, lub zarządzanie nimi, pod warunkiem że spełnione są wszystkie następujące warunki: a) inne strony, po przeprowadzeniu otwartej, przejrzystej i wolnej od dyskryminacji procedury przetargowej, która jest przedmiotem przeglądu i zgody organu regulacyjnego, nie uzyskały prawa do bycia właścicielem, tworzenia ani obsługi punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ani zarządzania takimi punktami lub nie są w stanie świadczyć tych usług terminowo i po rozsądnych kosztach; b) organ regulacyjny przeprowadził *ex-ante* przegląd warunków procedury przetargowej na podstawie lit. a) i udzielił zgody; c) w obsłudze punktów ładowania operatorzy systemu dystrybucyjnego stosują zasadę dostępu stron trzecich zgodnie z art. 6 i nie stosują dyskryminacji pomiędzy użytkownikami systemu			3. W ogólnych warunkach przeprowadzenia przetargu, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może ustalić cenę sprzedaży danej ogólnodostępnej stacji ładowania, która uwzględnia wysokość kapitału zaangażowanego przez niego w budowę tej stacji pomniejszoną o koszty odzyskane jako koszty uzasadnione w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, uwzględnione w kalkulacji stawek opłat zawartych w taryfie zatwierdzonej przez Prezesa URE. W przypadku ustalenia ceny w sposób określony w zdaniu pierwszym, do wniosku o zatwierdzenie ogólnych warunków przeprowadzenia przetargu, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dołącza dokumenty potwierdzające prawidłowość jej ustalenia. 4. Operator systemu dystrybucyjnego energetycznego informuje Prezesa URE o przebiegu i wynikach przetargu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, oraz o innym przypadku zbycia ogólnodostępnej stacji ładowania. 5. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do stacji ładowania wykorzystywanych przez operatora systemu dystrybucyjnego wyłącznie do użytku własnego. 6. Prezes URE opracowuje wytyczne dotyczące przeprowadzenia przetargu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, zapewniające przeprowadzenie tego przetargu, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wytyczne Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki.
			Art. 3b	Art. 3b. 1. Prezes URE, przynajmniej raz na 5 lat, przeprowadza konsultacje rynkowe celem ustalenia, czy istnieją podmioty zainteresowane nabyciem ogólnodostępnej stacji ładowania, której właścicielem, zgodnie z art. 3a ust. 2, jest operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego. 2. Konsultacje rynkowe, o których mowa w ust. 1, Prezes URE przeprowadza również na wniosek właściciela danej ogólnodostępnej stacji ładowania, z tym że w odniesieniu do danej stacji wniosek można

	lub kategoriami użytkowników systemu, w szczególności na korzyść swoich przedsiębiorstw powiązanych. Organ regulacyjny może opracować wytyczne lub klauzule dotyczące udzielania zamówień w celu wsparcia operatorów systemów dystrybucyjnych w zapewnianiu uczciwej procedury przetargowej. 4. Jeżeli państwa członkowskie wdrożyły warunki określone w ust. 3, państwa członkowskie lub wyznaczone przez nie właściwe organy przeprowadzają w regularnych odstępach czasu, a przynajmniej co pięć lat konsultacje społeczne, aby na nowo ocenić potencjalne zainteresowanie innych stron byciem właścicielem, tworzeniem lub obsługą punktów ładowania pojazdów elektrycznych, lub zarządzaniem nimi. Jeżeli wyniki konsultacji społecznych wskazują, że inne strony są w stanie być właścicielem, tworzyć lub obsługiwać takie punkty, lub nimi zarządzać, państwa członkowskie zapewniają stopniowe wycofywanie się operatorów systemów dystrybucyjnych z prowadzenia działań w tym zakresie, z zastrzeżeniem pomyślnego zakończenia procedury przetargowej, o której mowa w ust. 3 lit. a). W ramach warunków tej procedury organy regulacyjne mogą zezwolić operatorom systemów dystrybucyjnych na odzyskanie wartości końcowej ich inwestycji w infrastrukturę ładowania.		Art. 3c	składać nie częściej niż raz na 3 lata i nie wcześniej niż rok po zakończeniu ostatnich konsultacji rynkowych. Przeprowadzenie konsultacji rynkowych na podstawie wniosku nie zwalnia Prezesa URE z przeprowadzenia konsultacji rynkowych zgodnie z ust. 1. 3. Prezes URE wyznacza termin na zgłoszenie podmiotów zainteresowanych, o których mowa w ust. 1, nie krótszy niż trzy miesiące od dnia ogłoszenia konsultacji rynkowych. Informacje o ogłoszeniu konsultacji rynkowych oraz wynikach tych konsultacji Prezes URE publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Regulacji Energetyki. 4. Jeżeli w konsultacjach rynkowych, w terminie wyznaczonym zgodnie z ust. 3, zgłosił się co najmniej jeden podmiot zainteresowany nabyciem ogólnodostępnej stacji ładowania, Prezes URE wydaje decyzję, w której zobowiązuje operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego do przeprowadzenia, w terminie 12 miesięcy od dnia wydania decyzji, przetargu na sprzedaż tej stacji. Przepis art. 3a stosuje się. Art. 3c. Ogólnodostępnej stacji ładowania należącej do operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie może nabyć inny operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.”

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU	**Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw**
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH [1)]	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej

	Nr zmiany	Treść przepisu dyrektywy	Ocena potrzeby implementacji	Przepis polski (jednostka redakcyjna/ akt normatywny)
		art. 8 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 8 **Systemy techniczne budynku, elektromobilność oraz wskaźnik gotowości budynków** 1…. 2. W odniesieniu do nowych budynków niemieszkalnych i budynków niemieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (*), wraz z infrastrukturą kanałową, mianowicie kanałami na przewody elektryczne, na co najmniej jednym na pięć miejsc parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych, jeżeli:	Wymaga wdrożenia	Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UC65), zwany dalej „projektem ustawy”, art. 12a projektu ustawy oraz § 180 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie

		a) parking znajduje się wewnątrz budynku, a – w przypadku ważniejszych renowacji – działania renowacyjne obejmują parking lub infrastrukturę elektryczną budynku; lub b) parking przylega fizycznie do budynku, a – w przypadku ważniejszych renowacji – działania renowacyjne obejmują parking lub infrastrukturę elektryczną parkingu. Do dnia 1 stycznia 2023 r. Komisja złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie możliwości przyczynienia się unijnej polityki dotyczącej budynków do propagowania elektromobilności oraz, w stosownych przypadkach, zaproponuje właściwe środki w tym względzie.	Nie wymaga wdrożenia. Przepis dotyczy KE	
		3. Do dnia 1 stycznia 2025 r. państwa członkowskie ustanawiają wymagania dotyczące instalowania minimalnej liczby punktów ładowania we wszystkich budynkach niemieszkalnych, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych.	Wymaga wdrożenia	Projekt ustawy, art. 12a i art. 25 projektu ustawy
		4. Państwa członkowskie mogą zdecydować o nieustanowieniu lub niestosowaniu wymagań, o których mowa w ust. 2 i 3, do budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorstw i zajmowanych przez takie przedsiębiorstwa określone w tytule I załącznika do zalecenia Komisji 2003/361/WE (**).	Przepis fakultatywny. Będzie wdrażany.	Projekt ustawy, art. 12a projektu ustawy
		5. W odniesieniu do nowych budynków mieszkalnych i budynków mieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację infrastruktury kanałowej, mianowicie kanałów na przewody elektryczne na wszystkich miejscach parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie na	Wymaga wdrożenia	Projekt ustawy art. 12a projektu ustawy oraz § 180 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych,

		późniejszym etapie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych, jeżeli: a) parking znajduje się wewnątrz budynku, a – w przypadku ważniejszych renowacji – działania renowacyjne obejmują parking lub infrastrukturę elektryczną budynku; lub b) parking przylega fizycznie do budynku, a – w przypadku ważniejszych renowacji – działania renowacyjne obejmują parking lub infrastrukturę elektryczną parkingu. 6. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2, 3 i 5 do konkretnych kategorii budynków, jeżeli: a) w odniesieniu do ust. 2 i 5 wnioski o pozwolenia na budowę lub równoważne wnioski zostały złożone przed dniem 10 marca 2021 r.; b) wymagana infrastruktura kanałowa opierałaby się na mikrosystemach wydzielonych lub budynki są położone w regionach najbardziej oddalonych w rozumieniu art. 349 TFUE, jeżeli miałoby to prowadzić do znacznych problemów w funkcjonowaniu lokalnego systemu energetycznego i zagrozić stabilności sieci lokalnej; c) koszty instalacji ładowania i infrastruktury kanałowej przekraczają 7 % całkowitego kosztu ważniejszych renowacji budynku; d) budynek publiczny jest już objęty podobnymi wymaganiami zgodnie z transpozycją dyrektywy 2014/94/UE.	Przepis fakultatywny, częściowo wdrażany w zakresie lit. c.	jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Projekt ustawy art. 12a projektu ustawy
		7. Państwa członkowskie zapewniają środki upraszczające instalowanie punktów ładowania w nowych i istniejących budynkach mieszkalnych i niemieszkalnych oraz usuwają ewentualne bariery regulacyjne, w tym dotyczące procedur udzielania pozwoleń i zatwierdzania, bez uszczerbku dla	Przepis wdrożony	Art. 29 ust. 1 pkt 23 i 25 ustawy z dnia z dnia 7 lipca 1994 r. - prawo budowlane

		przepisów regulujących własność i najem w państwach członkowskich.		

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH [1)]		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Tekst mający znaczenie dla EOG)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	**Treść przepisu UE**	**Konieczność wdrożenia T/N**	**Jedn. red.**	**Treść przepisu/ów projektu**	**Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE**
***Artykuł 1* Zmiany w dyrektywie 2009/33/WE**					
	tytuł otrzymuje brzmienie: „Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej”;	N	-	Nie wymaga implementacji	-
Art. 1	**Przedmiot i cele** Niniejsza dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby instytucje zamawiające i podmioty zamawiające uwzględniały przy udzielaniu zamówień na niektóre pojazdy transportu drogowego czynnik energetyczny i oddziaływanie na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycie energii oraz emisji CO2 i niektórych zanieczyszczeń, w celu promowania i pobudzania rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów oraz zwiększania udziału sektora transportowego w polityce Unii	N	-	Nie wymaga implementacji	-

	dotyczącej środowiska, klimatu i energii.”;				
Art. 2	**Zwolnienia** Państwa członkowskie mogą zwolnić z wymogów określonych w niniejszej dyrektywie pojazdy, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. d) i w art. 2 ust. 3 lit. a) i b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 (*) oraz w pkt 5.2–5.5 i pkt 5.7 części A załącznika I do niniejszego rozporządzenia. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE.	T(f)	Art. 68e. ust.1 pkt 1	Art. 68e. Przepisu art. 68a nie stosuje się do pojazdów: 1) o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a - d oraz w art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2018/858 oraz w pkt 5.2–5.5 i pkt 5.7 części A załącznika I do tego rozporządzenia;	-
Art. 3 pkt 1 lit a), b) i c)	**Zakres stosowania** 1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień na podstawie: a) umów dotyczących zakupu, leasingu, wynajmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów transportu drogowego udzielanych przez instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające, o ile mają one obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE (*) i 2014/25/UE (**); (*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE; (**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki,	T	Art. 68b pkt 1	Art. 68b. Przepisy art. 68a stosuje się do zamówień: 1) o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, udzielanych na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdu samochodowego udzielaną przez zamawiającego, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych;	-

	transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE.				
	b) umów o świadczenie usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 (***), których przedmiotem jest świadczenie usług w zakresie pasażerskiego transportu drogowego o wartości przekraczającej próg określony przez państwa członkowskie, który nie przekracza mającej zastosowanie wartości progowej określonej w art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia; (***) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.		Art. 68b pkt 2	2) których przedmiotem są usługi w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.[7])	
	c) umów o świadczenie usług określonych w tabeli 1 w załączniku do niniejszej dyrektywy, o ile instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień określonych w dyrektywach 2014/24/UE i 2014/25/UE. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE; Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki,		Art. 68b pkt 3	3) o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, i których przedmiotem są usługi oznaczone następującymi kodami Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz. Urz. UE L 340 z 16.12.2002, str. 1, z późn. zm.[8]): a) CPV 60112000-6, w zakresie publicznego transportu drogowego, b) CPV 60130000-8, w zakresie	

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

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

	transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do zamówień, w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano po dniu 2 sierpnia 2021 r. lub – jeśli nie przewiduje się zaproszeń – w przypadku których instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający rozpoczęli procedurę udzielania zamówienia po tej dacie.		Art. 16 ustawy zmieniającej	specjalistycznego transportu drogowego osób, c) CPV 60140000-1, nieregularny transport osób, d) CPV 90511000-2, wywóz odpadów, e) CPV 60160000-7, drogowy transport przesyłek pocztowych, f) CPV 60161000-4, w zakresie transportu paczek, g) CPV 64121100-1, dostarczanie poczty, h) CPV 64121200-2, dostarczanie paczek. Art. 16. Przepisy art. 68a, art. 68b i art. 68e ustawy zmienianej w art. 1, stosuje się do postępowań o udzielenie zamówienia publicznego wszczętych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.	
Art. 3 pkt 2 lit a) i b)	2.Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do: a) pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a), b) i c) oraz w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/858; b) pojazdów kategorii M3 innych niż pojazdy klasy I i klasy A zdefiniowane w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 (****). Rozporządzenie (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE;	T	Art. 68e	Art. 68e. Przepisu art. 68a nie stosuje się do pojazdów: 1) o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a - d oraz w art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2018/858 oraz w pkt 5.2–5.5 i pkt 5.7 części A załącznika I do tego rozporządzenia; 2) kategorii M3, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, innych niż pojazdy klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.”;	-

	(***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.				
Art. 4 pkt 1) I 2)	**Definicje** Na potrzeby niniejszej dyrektywy: 1) »**instytucje zamawiające**« oznaczają instytucje zamawiające zdefiniowane w art. 2 ust. 1 pkt 1 dyrektywy 2014/24/UE oraz art. 3 dyrektywy 2014/25/UE; 2) »**podmioty zamawiające**« oznaczają podmioty zamawiające zdefiniowane w art. 4 dyrektywy 2014/25/UE;	T T	Art. 2 pkt 29	„29) zamawiający – zamawiającego publicznego, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 i 1598) i zamawiającego sektorowego, o którym mowa w art. 5 tej ustawy.”;	-
Art. 4 pkt 3)	3»pojazd transportu drogowego« oznacza pojazd kategorii M lub N zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2018/858; 12.7.2019 L 188/123 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej PL	T	Art. 68a ust. 1	Art. 68a. 1. Zamawiający zapewnia, aby: 1) udział pojazdów kategorii M1, M2 i N1, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.[5)]), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858”, elektrycznych lub napędzanych wodorem, w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, do dnia 31 grudnia 2030 r., wynosił co najmniej 22% z tym, że do dnia 31 grudnia 2025 r. do tego udziału, wlicza się pojazdy hybrydowe lub napędzane gazem ziemnym o	Definicja „pojazdu transportu drogowego” znalazła odzwierciedlenie w art.68a ust. 1, gdzie przywołano art. 4 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia UE 2018/858.

[5)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 019 z 21.01.2021, str. 2.

				maksymalnej emisji 50 g CO2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji; 2) udział pojazdów kategorii N2 i N3, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858, napędzanych paliwami alternatywnymi w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, wynosił co najmniej: a) 7% - do dnia 31 grudnia 2025 r., b) 9% - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.; 3) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.[6)]), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej: a) 32% - do dnia 31 grudnia 2025 r., b) 46% - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.	

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

Art. 4 pkt 4) lit. a) i b)	4) »ekologicznie czysty pojazd« oznacza: a) pojazd kategorii M1, M2 lub N1 o maksymalnej emisji z rury wydechowej wyrażonej w g CO2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej określonej wartości procentowej w stosunku do odpowiednich dopuszczalnych wartości emisji, jak podano w tabeli 2 w załączniku; lub b) pojazd kategorii M3, N2 lub N3 wykorzystujący paliwa alternatywne, zdefiniowane w art. 2 pkt 1) i 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (*), z wyjątkiem paliw produkowanych z surowców o wysokim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, w przypadku których obserwuje się znaczną ekspansję obszaru produkcji na tereny zasobne w pierwiastek węgla, zgodnie z art. 26 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 (**). W przypadku pojazdów wykorzystujących biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe nie można mieszać tych paliw z konwencjonalnymi paliwami kopalnymi; (*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych; (**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych.	T	Art. 68a ust.1	Art. 68a. 1. Zamawiający zapewnia, aby: 1) udział pojazdów kategorii M1, M2 i N1, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.[5)]), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858", elektrycznych lub napędzanych wodorem, w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, do dnia 31 grudnia 2030 r., wynosił co najmniej 22% z tym, że do dnia 31 grudnia 2025 r. do tego udziału, wlicza się pojazdy hybrydowe lub napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji; 2) udział pojazdów kategorii N2 i N3, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858, napędzanych paliwami alternatywnymi w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, wynosił co najmniej: a) 7% - do dnia 31 grudnia 2025 r., b) 9% - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.; 3) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań	Definicja „ekologicznie czysty pojazd" została uwzględniona poprzez doprecyzowanie wymagań w zakresie emisji i napędu w poszczególnych punktach (1-3) art. 68a ust. 1.

[5)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 019 z 21.01.2021, str. 2.

				technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.[6)]), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej: a) 32% - do dnia 31 grudnia 2025 r., b) 46% - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.	
Art. 4 pkt 5)	5) »zeroemisyjny pojazd ciężki« oznacza ekologicznie czysty pojazd zgodnie z definicją w pkt 4 lit. b) niniejszego artykułu, nieposiadający silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadający silnik spalinowy wewnętrznego spalania, z którego emisje mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 (***), i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO2/kWh lub z którego emisje mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 (****) i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO2/km. (***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych	N	-	Zawarta w Dyrektywie 2019/1161 definicja „zeroemisyjny pojazd ciężki” odnosi się do pojazdów kategorii M3, N2 lub N3. W art. 68a ust. 1 zapisy dot. obowiązków w zakresie zamówień zostały tak sformułowane, że nie ma konieczności wprowadzania definicji „zeroemisyjny pojazd ciężki”. Definicja autobusu zeroemisyjnego została doprecyzowana z uwagi na motyw 18 preambuły Dyrektywy 2019/1161 dot. trolejbusów zeroemisyjnych. Art.2 pkt 1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694 i 720) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w	-

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

	i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE; (****) Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.			tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1077 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 1047);	
Art. 5 pkt 5)	**Minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień** 1.Państwa członkowskie zapewniają, aby udzielanie zamówień na pojazdy i usługi, o których mowa w art. 3, było zgodne z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień określonymi w tabeli 3 w załączniku w odniesieniu do ekologicznie czystych pojazdów lekkich, oraz określonymi w tabeli 4 w załączniku w odniesieniu do ekologicznie czystych pojazdów ciężkich. Te poziomy docelowe są wyrażone jako minimalny odsetek ekologicznie czystych pojazdów w łącznej liczbie pojazdów transportu drogowego objętych sumą wszystkich zamówień, o których mowa w art. 3, udzielonych w okresie od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. w pierwszym okresie odniesienia oraz między dniem 1 stycznia 2026 r. a 31 grudnia 2030 r. w drugim okresie odniesienia.	T	Art. 68a ust.1	Art. 68a. 1. Zamawiający zapewnia, aby: 1) udział pojazdów kategorii M1, M2 i N1, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.5)), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858", elektrycznych lub napędzanych wodorem, w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, do dnia 31 grudnia 2030 r., wynosił co najmniej 22% z tym, że do dnia 31 grudnia 2025 r. do tego udziału, wlicza się pojazdy hybrydowe lub napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO2/km i emisji	

[5)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 019 z 21.01.2021, str. 2.

				zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji; 2) udział pojazdów kategorii N2 i N3, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858, napędzanych paliwami alternatywnymi w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, wynosił co najmniej: a) 7% - do dnia 31 grudnia 2025 r., b) 9% - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.; 3) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.[6)]), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej: a) 32% - do dnia 31 grudnia 2025 r., b) 46% - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.	

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

	2.Na potrzeby obliczenia minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych datą zamówienia publicznego, którą należy przyjąć, jest data zakończenia procedury zamówienia publicznego w drodze udzielenia zamówienia.	N	-	Nie wymaga zmian prawa, bo art. 7 pkt 25 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych wyraźnie wskazuje, że przez udzielenie zamówienia należy rozumieć zawarcie umowy w sprawie zamówienia publicznego.	-
	3.Pojazdy, które są objęte definicją ekologicznie czystego pojazdu zgodnie z art. 4 pkt 4 lub zeroemisyjnego pojazdu ciężkiego zgodnie z art. 4 pkt 5 w wyniku modernizacji, mogą być zaliczane odpowiednio do ekologicznie czystych pojazdów lub zeroemisyjnych pojazdów ciężkich na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień.	T(f)	Art.68a ust. 3	Art. 68a 3. Do minimalnych udziałów można zaliczyć pojazdy, które w wyniku modernizacji spełniają wymagania dla pojazdów, o których mowa w ust. 1, potwierdzone badaniem technicznym przed dopuszczeniem do ruchu.	-
	4.W przypadku zamówień, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a), na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień uwzględnia się liczbę pojazdów transportu drogowego nabytych, wziętych w leasing, wynajętych lub dzierżawionych z opcją zakupu na podstawie każdej umowy.	T	Art.68a ust.4	Art. 68a W przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b pkt 1, na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi udziałami uwzględnia się liczbę pojazdów samochodowych nabytych, wziętych w leasing, wynajętych lub dzierżawionych z opcją zakupu na podstawie każdej umowy.	-
	5.W przypadku umów, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) i c), na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień uwzględnia się liczbę pojazdów transportu drogowego, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową.	T	Art 68a ust.5	Art. 68a 5. W przypadku zamówień, o których mowa w art. 68b pkt 2 i 3, na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi udziałami uwzględnia się liczbę pojazdów samochodowych, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową.	-
	6.Jeżeli nowe poziomy docelowe na okres po dniu 1 stycznia 2030 r. nie zostaną przyjęte, zastosowanie mają w dalszym ciągu poziomy docelowe określone na drugi okres odniesienia, obliczane zgodnie z ust. 1–5 w kolejnych okresach pięcioletnich. 12.7.2019 L 188/124 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej PL	N	-	Nie wymaga implementacji	-

	7.Państwa członkowskie mogą stosować wyższe krajowe poziomy docelowe lub bardziej rygorystyczne wymagania niż te, o których mowa w załączniku, lub mogą upoważnić instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające do stosowania wyższych krajowych poziomów docelowych lub bardziej rygorystycznych wymogów.”	N	-	Nie wymaga implementacji	-
Art. 7	**Uchyla się art. 6 i 7**	T(f)	Art. 10 ustawy zmieniającej	Art. 10. W ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. poz. 2021 r. poz. 1129) uchyla się art. 244.	
Art. 8	**Wymiana wiedzy i najlepszych praktyk** Komisja ułatwia i organizuje wymianę wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi na temat praktyk w zakresie promowania udzielania zamówień na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy transportu drogowego przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające.”;	N	-	Nie wymaga implementacji	-
Art. 9 pkt. 1, pkt 2 i pkt 3.	**Procedura komitetu** 1.Komisję wspomaga komitet utworzony art. 9 dyrektywy 2014/94/UE. Komitet ten stanowi komitet w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*). 2.W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 3.W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.	N	-	Nie wymaga implementacji	-
Art. 10 pkt 1, pkt 2,	**Sprawozdania i przegląd** 1.Do dnia 2 sierpnia 2022 r. państwa członkowskie informują Komisję o działaniach podjętych w celu	T	Art. 13 ustawy zmieniającej	Art. 13. Minister właściwy do spraw transportu informuje Komisję Europejską do dnia 2 sierpnia 2022 r. o działaniach podjętych w celu wdrożenia	-

	wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz o zamiarach państw członkowskich co do przyszłych działań wdrożeniowych, w tym o harmonogramie i ewentualnym podziale obciążeń między różnymi poziomami sprawowania rządów, a także o wszelkich innych sprawach, które dane państwo członkowskie uznaje za istotne.			dyrektywy 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego oraz o działaniach planowanych do podjęcia w celu zwiększenia wielkości udziału pojazdów, o których mowa w art. 68a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w ogólnej liczbie udzielanych zamówień.	
	2.Do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co trzy lata państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrożenia niniejszej dyrektywy. Sprawozdania te towarzyszą sprawozdaniom przewidzianym w art. 83 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2014/24/UE oraz w art. 99 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2014/25/UE i zawierają informacje o działaniach podjętych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy, o przyszłych działaniach wdrożeniowych oraz wszelkie inne informacje, które dane państwo członkowskie uznaje za istotne. Sprawozdania te zawierają również informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3 ust. 1 niniejszej dyrektywy, na podstawie danych dostarczonych przez Komisję zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu. Informacje te przedstawia się według kategorii zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2195/2002 (*). (*) Rozporządzenie (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV)	T	Art.68c Art. 68d Art. 14 ustawy zmieniającej Art. 15 ustawy zmieniającej	Art. 68c. Zamawiający, do dnia 31 stycznia każdego roku, przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informację za poprzedni rok o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, w tym o pojazdach elektrycznych, pojazdach napędzanych wodorem oraz pojazdach napędzanych innymi paliwami alternatywnymi. Art. 68d. 1. Minister właściwy do spraw transportu: 1) monitoruje poziom osiągnięcia minimalnych udziałów, w szczególności na podstawie danych dostarczonych przez Komisję Europejską w ramach bazy danych Tenders Electronic Daily; 2) dokonuje corocznie oceny poziomu osiągnięcia minimalnych udziałów; 3) na podstawie oceny, o której mowa w pkt 2, co 3 lata sporządza sprawozdanie; 4) przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w pkt 3, w terminie do dnia 18 kwietnia każdego trzeciego roku objętego sprawozdaniem. 2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, zawiera w szczególności informacje o: 1) działaniach podjętych w celu zwiększenia udziału zamówień na pojazdy, o których mowa w art. 68a ust. 1; 2) działaniach planowanych do podjęcia w celu zwiększenia wielkości udziału pojazdów, o	-

				których mowa w art. 68a ust. 1, w ogólnej liczbie udzielanych zamówień; 3) liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b. Art. 14. Minister właściwy do spraw transportu po raz pierwszy przekaże Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 68d ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 18 kwietnia 2026 r. Art. 15. Informację, o której mowa w art. 68c ustawy zmienianej w art. 1, podmioty obowiązane do jej przekazania po raz pierwszy przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 stycznia 2022 r. Informacja ta obejmuje dane za okres od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2021 r.	
Art. 10 pkt 3, pkt 4, pkt 5, pkt 6	3.W celu wsparcia państw członkowskich w wypełnianiu ich obowiązków sprawozdawczych Komisja zbiera i publikuje informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy, pozyskując stosowne dane z ogłoszeń o udzieleniu zamówienia publikowanych w bazie danych Tenders Electronic Daily (TED), zgodnie z dyrektywami 2014/24/UE i 2014/25/UE. 4.Do dnia 18 kwietnia 2027 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania niniejszej dyrektywy określające – na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 2 – środki podjęte w tym zakresie przez państwa członkowskie. 5.Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja dokonuje przeglądu wdrożenia niniejszej dyrektywy i w stosownym przypadku przedstawia wniosek	N	-	Nie wymaga implementacji	-

	ustawodawczy dotyczący jej zmiany na okres po 2030 r., w tym w celu ustalenia nowych poziomów docelowych i włączenia innych kategorii pojazdów, takich jak pojazdy dwu- i trzykołowe. 6.Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 9 ust. 2 określające format sprawozdań, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, oraz tryb ich przekazywania.				
Załącznik	załącznik zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej dyrektywy.	N	-	Nie wymaga implementacji	-
Artykuł 2 Transpozycja					
pkt 1, pkt 2	**Transpozycja** 1.Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 2 sierpnia 2021 r. Niezwłocznie informują o nich Komisję. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie. 2.Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	T	-	Nie wymaga implementacji w przepisach prawa powszechnie obowiązującego. Natomiast poinformowanie Komisji o wdrożeniu dyrektywy do prawa krajowego nastąpi według przyjętych reguł.	-
***Artykuł 3* Wejście w życie**					

	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.	N (formalne)	-	Nie wymaga implementacji	-
Artykuł 4 **Adresaci**					
	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N (formalne)	-	Nie wymaga implementacji	-

TYTUŁ PROJEKTU	Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI		
Jedn. red.	**Treść przepisu projektu krajowego**	**Uzasadnienie wprowadzenia przepisu**
art 1 pkt. 2 lit. b – i, pkt. 3, pkt. 5, pkt. 6 (art 12b-12c), pkt. 7 – 33, pkt. 34. art 2- 10, art. 12- 13, art 18 – 25, art 28- 41.	**Art. 1**. Pkt 2 lit. b-i: w art. 2: b) pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego - punkty ładowania wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą oraz stacje wodoru, przeznaczone do ładowania lub tankowania pojazdów samochodowych wykorzystywanych w transporcie publicznym, w szczególności autobusów zeroemisyjnych;”, c) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu: „7a) operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, naprawę i modernizację punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz za nadzór nad bunkrowaniem jednostek pływających w tym punkcie;”, d) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu: „8a) operator stacji wodoru - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, naprawę i modernizację stacji wodoru oraz mogący świadczyć usługę tankowania wodoru;”, e) pkt 11 otrzymuje brzmienie: „11) paliwa alternatywne - energię elektryczną lub paliwa wykorzystywane do napędu silników: a) pojazdów silnikowych w rozumieniu art. 2 pkt 32 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, b) pojazdów szynowych, c) jednostek pływających - stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG);”, f) pkt 14 i 15 otrzymują brzmienie:	Wskazane przepisy nie dotyczą implementacji prawa europejskiego i mają na celu przyspieszenie rozwoju elektromobilności w Polsce.

	„14) pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, oraz posiadający: a) silnik jednopaliwowy albo b) silnik dwupaliwowy typu 1A, który pracuje w części gorącej cyklu testu dynamicznego ze średnim wskaźnikiem zużycia gazu nie niższym niż 90 % oraz który na biegu jałowym nie zużywa wyłącznie oleju napędowego i nie posiada trybu pracy silnika zasilanego wyłącznie olejem napędowym w innym trybie pracy pojazdu niż serwisowy lub awaryjny występującym w fabrycznej instalacji gazowej, z którą homologowany jest pojazd albo, w przypadku silnika o zapłonie iskrowym, który posiada awaryjny zbiornik benzyny silnikowej o pojemności nie większej niż 15 litrów; 15) pojazd napędzany wodorem - pojazd silnikowy w rozumieniu art. 2 pkt 32 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, pojazd szynowy lub jednostka pływająca, wykorzystujące do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych;”, g) po pkt 21 dodaje się pkt 21a w brzmieniu: „21a) punkt tankowania wodoru - urządzenie służące do zaopatrywania w wodór pojazdów napędzanych wodorem, w celu napędu silników tych pojazdów;”, h) pkt 26 i 27 otrzymują brzmienie: „26) stacja gazu ziemnego - zespół urządzeń, w tym punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie sprężania lub punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji; 27) stacja ładowania: a) urządzenie budowlane obejmujące co najmniej jeden punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub b) wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy – wyposażone w oprogramowanie wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania, wraz ze stanowiskami postojowymi, których liczba odpowiada liczbie punktów ładowania umożliwiających jednoczesne świadczenie tej usługi oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo	

	energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;”, i) po pkt 27 dodaje się pkt 27a w brzmieniu: „27a) stacja wodoru - zespół urządzeń, w tym punkt tankowania wodoru wraz z niezbędną infrastrukturą pomocniczą oraz zbiornikami magazynowymi, służący do tankowania wodoru;”, 3) w art. 3: a) w ust 1: - w pkt 4 w lit. a w tiret drugim po wyrazach „Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych” dodaje się wyrazy „ ,zwanej dalej „rejestrem”,”, - pkt 6 otrzymuje brzmienie: „6) przekazuje dostawcy usługi ładowania dane niezbędne do dokonania rozliczenia świadczonej usługi ładowania;”, - pkt 7 otrzymuje brzmienie: „7) zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz na potrzeby świadczenia usług ładowania przez dostawców usług ładowania, którzy świadczą usługę ładowania na tej stacji;”, - pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) zapewnia dostawcom usług ładowania dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania, na podstawie umowy zawartej na zasadach rynkowych;”, b) w ust. 2: - uchyla się pkt 1, - pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) świadczy usługę ładowania, która obejmuje: a) ładowanie, b) zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania na potrzeby ładowania, w tym na potrzeby rejestracji użytkownika pojazdu elektrycznego lub pojazdu hybrydowego, autoryzacji sesji ładowania, prowadzenia ewidencji informacji o sesji ładowania, udostępnienia informacji o sesji ładowania użytkownikowi, naliczania i pobierania płatności, wystawiania dokumentów sprzedaży oraz obsługi zgłoszeń i reklamacji;”; 5) uchyla się art. 9; 6) w zakresie dodawanych art. 12b-12c w brzmieniu: Art. 12b. 1. W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy, punkt ładowania instaluje się i eksploatuje po uzyskaniu zgody zarządu wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością, wydawanej na wniosek osoby posiadającej tytuł prawny do lokalu w tym budynku i stanowisko postojowe do wyłącznego użytku, zwanej dalej „wnioskodawcą”. 2. W przypadku wspólnoty mieszkaniowej, wydanie zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania o mocy mniejszej niż 11 kW stanowi czynność zwykłego zarządu. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:	

	1) oświadczenie o zobowiązaniu się wnioskodawcy do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją punktu ładowania, w tym kosztów zakupu i montażu tego punktu; 2) oświadczenie o posiadaniu tytułu prawnego do lokalu; 3) zgodę właściciela lokalu na instalację punktu ładowania - w przypadku gdy wnioskodawca nie jest właścicielem lokalu; 4) zgodę, o której mowa w ust. 11 - w przypadku nieruchomości będącej zabytkiem w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisanej do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków. 4. W terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku podmiot, o którym mowa w ust. 1, zleca sporządzenie ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania, zwanej dalej „ekspertyzą", i niezwłocznie po jej otrzymaniu udostępnia ją wnioskodawcy. 5. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, rozpatruje wniosek w terminie 30 dni od dnia otrzymania ekspertyzy albo, w przypadku gdy sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku. 6. Sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane w przypadku budynków, w których została zaprojektowana i wykonana instalacja elektryczna przeznaczona do zasilania punktów ładowania. W takim przypadku przy instalacji punktu ładowania **uwzględnia się** przyjęte rozwiązania dotyczące instalacji elektrycznej, w szczególności jej **parametry techniczne oraz** zastosowane środki zabezpieczeń**.** 7. W przypadku braku obowiązku sporządzenia ekspertyzy oraz gdy wszelkie koszty związane z instalacją punktu ładowania, w tym koszt jego zakupu i montażu, zostaną pokryte przez wnioskodawcę, może on przystąpić do instalacji i eksploatacji tego punktu po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 5. 8. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, odmawia udzielenia zgody na zainstalowanie i eksploatację punktu ładowania w przypadku gdy: 1) z ekspertyzy wynika, że instalacja punktu ładowania zgodnie z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, nie jest możliwa lub 2) wnioskodawca nie posiada tytułu prawnego do lokalu w obrębie tego budynku i stanowiska postojowego do wyłącznego użytku, lub 3) wnioskodawca nie przedłożył zgody właściciela lokalu na instalację punktu ładowania - w przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 3; 4) wnioskodawca nie zobowiązał się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją oraz przyłączeniem do sieci elektroenergetycznej punktu ładowania objętego wnioskiem, o którym mowa w ust. 1. 9. W przypadku gdy z ekspertyzy wynika, że instalacja punktu ładowania objętego wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, jest możliwa jedynie po zmianie umowy o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej lub wykonaniu nowej lub przebudowie istniejącej instalacji elektrycznej, zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania można udzielić wyłącznie jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty tych czynności. 10. Jeżeli na stanowisku postojowym, do którego prawo do wyłącznego użytku posiada wnioskodawca, został zainstalowany punkt ładowania, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje układ pomiarowo-rozliczeniowy, w celu opomiarowania	

	energii elektrycznej pobieranej przez ten punkt ładowania, po uprzednim podpisaniu umowy, o której mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne. 11. W przypadku budynku będącego zabytkiem w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisanego do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków, instalacja punktu ładowania wymaga uzyskania zgody wojewódzkiego konserwatora zabytków właściwego dla lokalizacji tego zabytku, udzielonej w drodze decyzji. 12. Przepisy ust. 1-11 stosuje się odpowiednio do spółdzielni mieszkaniowej w przypadkach, o których mowa w art. 26 ust. 2 i art. 27 ust. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o spółdzielniach mieszkaniowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1208), oraz do spółdzielni mieszkaniowej w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których nie występują lokale stanowiące własność podmiotów innych niż spółdzielnia mieszkaniowa. Art. 12c. 1. Przedmiotem ekspertyzy jest ocena instalacji elektrycznej w obrębie budynku objętego wnioskiem, o którym mowa w art. 12b ust. 1, oraz ocena stanowisk postojowych znajdujących się wewnątrz tego budynku lub do niego przylegających pod względem dopuszczalności przyłączenia do tej instalacji punktu ładowania objętego tym wnioskiem oraz zasad bezpieczeństwa związanych z jego używaniem. 2. W przypadku gdy wnioski złożyło kilku wnioskodawców można sporządzić jedną ekspertyzę dotyczącą wszystkich lub wybranych punktów ładowania objętych tymi wnioskami. 3. Ekspertyzę sporządza osoba posiadająca uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych do projektowania bez ograniczeń. 4. W przypadku gdy jest to niezbędne do sporządzenia ekspertyzy osobie, która ją sporządza udostępnia się wyniki okresowego badania instalacji elektrycznej, o którym mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.[3)]), oraz dokumentację projektową obiektu budowlanego. 5. Ekspertyza określa w szczególności: 1) moc przyłączeniową budynku, która może zostać wykorzystana na potrzeby funkcjonowania punktu ładowania; 2) punkty w instalacji elektrycznej, w których przyłączenie punktu ładowania jest dopuszczalne oraz parametry tego punktu, w tym maksymalną moc punktu ładowania, który może być przyłączony do instalacji elektrycznej; 3) rozwiązania budowlane oraz techniczno-instalacyjne, jakie powinny być przyjęte przy instalacji punktu ładowania, w tym wymagania dotyczące wyrobów zastosowanych do instalacji tego punktu; 4) warunki niezbędne do bezpiecznej eksploatacji punktu ładowania; 5) wymagania jakie powinny być spełnione w zakresie bezpieczeństwa pożarowego w związku z zainstalowaniem punktu ładowania. 6. Koszty sporządzenia ekspertyzy ponosi wnioskodawca."; 7) w art. 16:	

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

	a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „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, z wyłączeniem prac polegających wyłącznie na wymianie części lub podzespołów urządzenia na części lub podzespoły o takich samych parametrach i charakterystykach lub spełniające wymagania producenta.”, b) w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego ust. 2 pkt 1 stosuje się.”; 8) w art. 18 w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu ust. 2 stosuje się.”; 9) w art. 19: a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:”, b) pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) wysokość opłaty, o której mowa wart. 18 ust. 5 i art. 18a ust. 3”; 10) w art. 21 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) buduje stację gazu ziemnego zgodnie z programem, o którym mowa w art. 20, w tym punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);”; 11) art. 26 i art. 27 otrzymują brzmienie: „Art. 26. 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji gazu ziemnego operator systemu dystrybucyjnego gazowego może wystąpić z wnioskiem do UDT, a w przypadku stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej do TDT, o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 25 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1. 2. Prezes UDT albo Dyrektor TDT 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 odpowiednio UDT albo TDT. Art. 27. 1. Stacje gazu ziemnego, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT albo, w przypadku gdy są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, przez TDT. 2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się przed oddaniem do eksploatacji stacji gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji, z wyłączeniem naprawy wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.	

	3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek operatora stacji gazu ziemnego. 4. Prezes UDT albo Dyrektor TDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji stacji gazu ziemnego w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, że stacja gazu ziemnego nie spełnia wymagań określonych w art. 25 lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1. W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji stacji gazu ziemnego ust. 2 stosuje się. 5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód odpowiednio UDT albo TDT."; 12) w art. 28: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się: 1) przed oddaniem tego punktu do eksploatacji; 2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji tego punktu, z wyłączeniem naprawy wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela; 3) okresowo – co najmniej raz w roku; 4) każdorazowo, w przypadku powzięcia informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu tego punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją, przekazanych zgodnie z ust. 3a.", b) ust. 3 i 3a otrzymują brzmienie: „3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek operatora punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). 3a. Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić TDT o każdej nieprawidłowości w funkcjonowaniu tego punktu lub wypadku związanym z jego eksploatacją."; 13) po art. 28a dodaje się art. 28b-28d w brzmieniu: „Art. 28b. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią, właściwy ze względu na lokalizację punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), a w przypadku jego braku - operator nabrzeża, na terenie którego zlokalizowany jest taki punkt bunkrowania, sporządza ocenę ryzyka. 2. Ocenę ryzyka, o której mowa w ust. 1, przeprowadza się dla danej lokalizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przed dokonaniem bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) jednostki pływającej po raz pierwszy w tej lokalizacji. 3. Oceny ryzyka, o której mowa w ust. 1, nie przeprowadza się dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) znajdujących się na terenie zakładów zwiększonego oraz dużego ryzyka. 4. Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) udziela podmiotowi odpowiedzialnemu za sporządzenie oceny ryzyka informacji niezbędnych do jej sporządzenia. 5. Ocenę ryzyka uzgadnia się z dyrektorem urzędu morskiego albo dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej właściwym dla lokalizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu	

	ziemnego (LNG), po uprzednim zasięgnięciu opinii właściwego miejscowo komendanta powiatowego albo miejskiego Państwowej Straży Pożarnej. 6. Podmiot odpowiedzialny za sporządzenie oceny ryzyka udostępnia ocenę ryzyka operatorowi punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w celu uwzględnienia jej wyników przy opracowaniu planu bunkrowania. Art. 28c. 1. Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) sporządza plan bunkrowania. 2. Plan bunkrowania uzgadnia się z właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskiego albo dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej, po uprzednim zasięgnięciu opinii właściwego miejscowo komendanta powiatowego albo miejskiego Państwowej Straży Pożarnej. Art. 28d. 1. Osoby zaangażowane w bunkrowanie posiadają niezbędne w tym zakresie kompetencje potwierdzone udokumentowanym uczestnictwem w szkoleniach w zakresie zasad bezpieczeństwa bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) jednostek pływających oraz w zakresie czynności wykonywanych przez te osoby. 2. Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG): 1) zapewnia, że osoby zaangażowane w bunkrowanie spełniają wymagania określone w ust. 1; 2) wyznacza spośród osób, o których mowa w pkt 1, osobę odpowiedzialną za koordynację bunkrowania, w tym za współpracę z osobami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo bunkrowania ze strony bunkrowanej jednostki pływającej. 3. Osoba odpowiedzialna, wyznaczona zgodnie z ust. 2 pkt 2, odpowiada za koordynację działań awaryjnych, do czasu ewentualnego przejęcia koordynacji przez wyspecjalizowane służby."; 14) w art. 29: a) w ust. 1: - w pkt 2 po wyrazach „przez UDT" dodaje się wyrazy „albo TDT", - w części wspólnej po wyrazach „przez UDT" dodaje się wyrazy „albo TDT", b) w ust. 2: - po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu: „2a) zakres szkoleń, o których mowa w art. 28d ust. 1,", - w pkt 3 po wyrazach „w art. 28 ust. 5" dodaje się wyrazy „i w art. 28a ust. 3"; 15) po art. 29 dodaje się art. 29a-29g w brzmieniu: „Art. 29a. 1. Eksploatację stacji wodoru prowadzi się zgodnie z jej przeznaczeniem oraz gdy jej stan techniczny zapewnia bezpieczne korzystanie z tej stacji. 2. Stacje wodoru posiadają dokumenty określające ich właściwości konstrukcyjne, techniczne i eksploatacyjne. 3. Stacje wodoru są budowane, eksploatowane, naprawiane i modernizowane w sposób zgodny z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 29d, zapewniającymi: 1) bezpieczeństwo użytkowników; 2) bezpieczeństwo pożarowe;	

	3) dostęp dla osób niepełnosprawnych; 4) właściwy stan techniczny wykorzystywanej infrastruktury. Art. 29b. 1. Przed przystąpieniem do budowy stacji wodoru można wystąpić z wnioskiem do Prezesa UDT, a w przypadku stacji wodoru zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej - do Dyrektora TDT, o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji wodoru z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 29a oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29d. 2. Prezes UDT albo Dyrektor TDT wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku. 3. Wydanie opinii, o której mowa w ust. 1, podlega opłacie, która stanowi przychód odpowiednio UDT albo TDT. Art. 29c. 1. Stacje wodoru, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji, podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT albo, w przypadku gdy są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, przez TDT. 2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się: 1) przed oddaniem do eksploatacji stacji wodoru; 2) każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji, z wyłączeniem naprawy wynikającej z instrukcji eksploatacji opracowanej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. 3. Badanie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek operatora stacji wodoru. 4. Prezes UDT albo Dyrektor TDT wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji stacji wodoru w przypadku stwierdzenia, na podstawie wyników badań, o których mowa w ust. 1, niespełnienia przez stację wodoru wymagań określonych w art. 29a lub w przepisach wydanych na podstawie art. 29d. W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji stacji wodoru ust. 2 pkt 1 stosuje się. 5. Za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, pobierane są opłaty, które stanowią przychód odpowiednio UDT albo TDT. 6. Maksymalna wysokość opłaty za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1, wynosi 2 000 zł. Art. 29d. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru, 2) rodzaje badań technicznych stacji wodoru przeprowadzanych przez UDT i TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania, 3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań, 4) wysokość opłat, o których mowa w art. 29b ust. 3 i art. 29c ust. 5 - kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych stacji, standaryzacji rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego odpowiednio przez UDT albo TDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania. Art. 29e. Operator stacji wodoru zapewnia przeprowadzenie badań technicznych stacji wodoru, o których mowa w art. 29c.	

	Art. 29f. 1. Prezes UDT przeprowadza kontrolę stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, z wyłączeniem stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych oraz na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, w przypadku powzięcia informacji o: 1) nieprawidłowościach w ich funkcjonowaniu, w szczególności o podejrzeniu zagrożenia dla bezpieczeństwa ich użytkowników, lub o wypadku związanym z ich eksploatacją; 2) eksploatacji stacji ładowania, punktu ładowania wodoru stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru bez przeprowadzenia badań, o których mowa odpowiednio w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, lub pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa odpowiednio w art. 16 ust. 4, art. 27 ust. 4 lub art. 29c ust. 4. 2. Prezes UDT przeprowadza kontrolę stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru w przypadku powzięcia informacji o niespełnieniu obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5. 3. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu lub punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku powzięcia informacji o: 1) nieprawidłowościach w ich funkcjonowaniu, w szczególności o podejrzeniu zagrożenia dla bezpieczeństwa ich użytkowników, lub o wypadku związanym z ich eksploatacją; 2) ich eksploatacji bez przeprowadzenia badań, o których mowa odpowiednio w art. 18 ust. 1, art. 27 ust. 1, art. 28 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, lub pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa odpowiednio w art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 28 ust. 4 lub art. 29c ust. 4 . 4. W ramach kontroli, o której mowa w ust. 1 i 3, odpowiednio Prezes UDT albo Dyrektor TDT, kontroluje spełnianie przez stację ładowania, punkt ładowania stanowiący element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stację gazu ziemnego, stację wodoru, punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu lub punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych odpowiednio na podstawie art. 17, art. 19, art. 29 lub art. 29d, lub wybranych wymagań, w zależności od zakresu informacji, o której mowa w ust. 1 lub 2. 5. Ustalenia stanu faktycznego dokonuje się, w szczególności na podstawie wyników badań technicznych, oględzin, zgromadzonej dokumentacji, w tym fotograficznej, pisemnych wyjaśnień i oświadczeń. 6. Ustalenia z kontroli dokumentuje się w protokole z kontroli. 7. Prezes UDT w wyniku kontroli wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji: 1) stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego - w przypadku stwierdzenia, że nie	

	spełniają one wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17; 2) stacji gazu ziemnego - w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1; 3) stacji wodoru - w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29d. 8. Dyrektor TDT, w wyniku kontroli, wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji: 1) stacji gazu ziemnego zainstalowanej na obszarze kolejowym, bocznicy kolejowej, na terenie portu i przystani morskiej oraz żeglugi śródlądowej - w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 1; 2) stacji wodoru zainstalowanej na obszarze kolejowym, bocznicy kolejowej, na terenie portu i przystani morskiej oraz żeglugi śródlądowej - w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29d; 3) punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu - w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19; 4) punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) - w przypadku stwierdzenia, że nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2. 9. W celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego, stacji wodoru, punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu lub punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) po wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 7 albo w ust. 8, przepisy art. 16 ust. 2 pkt 1, art. 18 ust. 2, art. 27 ust. 2, art. 28 ust. 2 pkt 1 lub art. 29c ust. 2 pkt 1 stosuje się. 10. Podstawę wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji lub wymierzenia kary pieniężnej może stanowić protokół z kontroli stwierdzający wystąpienie nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1-3, lub niespełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5. Art. 29g. Do kontroli stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego, stacji wodoru, punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) nie stosuje się przepisów rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców."; 16) art. 30 i art. 31 otrzymują brzmienie: „Art. 30. Podstawą ustalenia wysokości opłat, o których mowa w art. 15 ust. 3, art. 16 ust. 5, art. 18 ust. 5, art. 18a ust. 3, art. 26 ust. 3, art. 27 ust. 5, art. 28 ust. 5, art. 28a ust. 3, art. 29b ust. 3 i art. 29c ust. 5 jest przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłaszane przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski", zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 746),	

	obowiązujące w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego lub sporządzenie opinii. Art. 31. 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o których mowa w art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 28 ust. 4, art. 29c ust. 4 i art. 29f ust. 7 i 8 stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 i 1491). 2. W przypadku odwołania od decyzji, o których mowa w art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 28 ust. 4, art. 29c ust. 4 i art. 29f ust. 7 i 8 organem wyższego stopnia w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego jest minister właściwy do spraw energii."; 17) w art. 32 w ust. 3 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2020 r. poz. 1333)"; 18) w art. 33: a) uchyla się ust. 3 i 4, b) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Podmiot zarządzający portem należącym do sieci bazowej TEN-T publikuje plan, o którym mowa w ust. 1, na swojej stronie internetowej."; 19) w art. 34: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie : „1. Naczelne i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w obsługującym je urzędzie lub instytucji gospodarki budżetowej, lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób wynosił co najmniej 50% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu tej ustawy.", b) w ust. 2 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: „6) innych podmiotów, w zakresie pojazdów używanych do realizacji ich ustawowych zadań związanych z ochroną ludności, bezpieczeństwem pożarowym oraz utrzymaniem porządku publicznego."; 20) w art. 35: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu tej ustawy.", b) w ust. 2: - pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) zleca wykonywanie zadania publicznego, o którym mowa w pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, podmiotowi, którego co najmniej 30% floty pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym	

	używanych do wykonywania tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym, lub”, - dodaje się pkt 3 w brzmieniu: „3) powierza, w drodze odrębnej uchwały organu stanowiącego, wykonywanie zadania publicznego, o którym mowa w pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, spółce prawa handlowego, w stosunku do której jednostka samorządu terytorialnego zobowiązuje się do zapłaty rekompensaty z budżetu tej jednostki z tytułu wykonywania tego zadania, jeśli co najmniej 30% floty pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym używanych przez tę spółkę przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.”, c) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Przepisu ust. 2 pkt 2 i 3 nie stosuje się do zlecania i powierzania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych.”, d) dodaje się ust. 4 w brzmieniu: „4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się również do wykonywania, zlecania lub powierzania zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołoledzi i usuwaniu śniegu.”; 21) w art. 36 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371) podmiotom, które łącznie zapewnią udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynoszący co najmniej 30%.”; 22) po art. 36 dodaje się art. 36a w brzmieniu: „Art. 36a. Udział pojazdów, o którym mowa w art. 34 - 36, art. 68 i art. 68a, oblicza się stosując zasadę, zgodnie z którą wielkość tego udziału poniżej 0,5 zaokrągla się w dół, a wielkość tego udziału 0,5 i powyżej zaokrągla się w górę.”; 23) w art. 37: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Analizy, o której mowa w ust. 1, nie sporządza jednostka samorządu terytorialnego, która osiągnęła udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów, przewidziany w art. 36 lub art. 68 ust. 4 na poziomie wyższym niż określony w tych przepisach dla kolejnego okresu, w którym powinna być przeprowadzona kolejna analiza.”, b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:	

	„4. Analiza, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie po jej sporządzeniu jest przekazywana ministrowi właściwemu do spraw energii i ministrowi właściwemu do spraw klimatu.”, c) dodaje się ust 6 w brzmieniu: „6. W analizie, o której mowa w ust. 1, można uwzględnić korzyści z nowopowstających linii tramwajowych, linii metra lub zelektryfikowanej kolei miejskiej, których utworzenie spowoduje wycofanie z tej samej trasy autobusów napędzanych silnikiem spalinowym.”; 24) w art. 38 po wyrazach: „w użytkowanej flocie pojazdów” dodaje się wyrazy „samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym”; 25) art. 39 i art. 40 otrzymują brzmienie: „Art. 39. 1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu obejmującą drogi, których zarządcą jest gmina, do której zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym innych niż: 1) elektryczne; 2) napędzane wodorem; 3) napędzane gazem ziemnym; 4) wyłączone na podstawie uchwały rady gminy, zgodnie z ust. 4. 2. Od zakazu, o którym mowa w ust. 1, zwolnione są: 1) pojazdy: a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych, b) używane we flocie obsługującej Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, c) zarządów dróg i realizujące zadania na rzecz zarządców dróg, d) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi, e) urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich, f) posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne; 2) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego; 3) autobusy zeroemisyjne; 4) autobusy szkolne.	

	3. Strefę czystego transportu ustanawia się na czas nieoznaczony lub oznaczony nie krótszy niż 5 lat. 4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić dodatkowe wyłączenia podmiotowe i przedmiotowe od zakazu wjazdu do tej strefy, inne niż określone w ust. 2. 5. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić wjazd do strefy, w godzinach 9-17 w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia ustanowienia strefy, pojazdów innych niż określone w ust. 1 pkt 1–4 i ust. 2 oraz korzystających z wyłączeń na podstawie ust. 4, pod warunkiem uiszczenia opłaty. 6. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, stanowi dochód gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na potrzeby: 1) oznakowania strefy czystego transportu; 2) zakupu autobusów zeroemisyjnych; 3) zakupu tramwajów; 4) zakupu innych środków transportu zbiorowego; 5) pokrycia kosztów wykonania analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1; 6) finansowania programów wsparcia zakupu rowerów w rozumieniu art. 3 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wyposażonych w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. 7. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, nie może być wyższa niż: 1) 2,50 zł za godzinę w przypadku opłaty jednorazowej; 2) 500 zł w przypadku opłaty abonamentowej za jeden miesiąc. 8. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta. 9. Pojazdy samochodowe, o których mowa w ust. 1 oraz korzystające z wyłączeń na podstawie ust. 4, uprawnione do wjazdu do strefy czystego transportu oznacza się nalepką umieszczaną w lewym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu. 10. Oznaczenie nalepką nie jest wymagane, jeżeli pojazd elektryczny lub napędzany wodorem jest oznaczony tablicami, o których mowa w art. 71 ust. 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym lub oznaczony nalepką umieszczoną na przedniej szybie pojazdu, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. 11. Nalepkę wydaje wójt, burmistrz albo prezydent miasta za opłatą, której maksymalna wysokość wynosi 5 zł. 12. Opłata za nalepkę stanowi dochód własny gminy. 13. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wzór nalepki dla pojazdu umożliwiającej wjazd do strefy czystego transportu, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu. 14. Granice obszaru strefy czystego transportu gmina oznacza znakami drogowymi.	

	Art. 40. 1. W przypadku gdy rada gminy podejmie decyzję o ustanowieniu strefy czystego transportu, strefę tę ustanawia w drodze uchwały. 2. Uchwała, o której mowa w ust. 1, określa: 1) granice obszaru strefy czystego transportu; 2) sposób organizacji ruchu w strefie czystego transportu; 3) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu; 4) wysokość oraz sposób poboru opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 5; 5) wysokość opłaty za nalepkę, o której mowa w art. 39 ust. 11, i szczegółowy sposób wydawania nalepki w gminie. 3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza projekt uchwały, o której mowa w ust. 1, i konsultuje go z mieszkańcami gminy, zamieszczając projekt na stronie internetowej obsługującego go urzędu i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Termin ten nie może być krótszy niż 21 dni. 4. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje projekt uchwały, o której mowa w ust. 1, radzie gminy niezwłocznie po rozpatrzeniu wszystkich uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych. 5. Rada gminy podejmuje uchwałę w sprawie ustanowienia strefy czystego transportu w terminie 60 dni od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w ust. 4. 6. Uchwała, o której mowa w ust.1, stanowi akt prawa miejscowego."; 26) w art. 41: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Jeżeli na stacji paliw płynnych w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, pojazdy samochodowe mogą być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi, właściciel tej stacji umieszcza na tej stacji aktualne porównanie cen, o którym mowa w art. 41a ust. 1.", b) w ust. 6: - uchyla się pkt 3, - w części wspólnej skreśla się wyrazy „oraz zapewnienia przejrzystości danych porównywanych cen paliw"; 27) po art. 41 dodaje się art. 41a i art. 41b w brzmieniu: „Art. 41a. 1. Minister właściwy do spraw energii porównuje ceny jednostkowe oferowanych na rynku paliw przeznaczonych do napędu samochodów osobowych w rozumieniu art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu wykonawczym komisji (UE) 2018/732 z dnia 17 maja 2018 r. w sprawie wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (Dz. Urz. UE L 123 z 18.05.2018, str. 85, z późn. zm.[4)]).	

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

	2. Porównanie cen, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw energii przygotowuje dla wybranych grup samochodów osobowych możliwych do porównania co najmniej pod względem masy i mocy. 3. Minister właściwy do spraw energii ogłasza porównanie cen, o którym mowa w ust.1, do końca miesiąca następującego po kwartale, którego porównanie dotyczy, na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej. Art. 41b. 1. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawca usługi ładowania, operator stacji gazu ziemnego oraz operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru składa do Prezesa UDT wniosek o: 1) nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, zwanego dalej „numerem EIPA"; 2) uznanie kodu nadanego mu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, z którym Rzeczpospolita Polska nawiązała współpracę w zakresie wzajemnego uznawania kodów, zwanego dalej „kodem", za równorzędny numerowi EIPA, pod warunkiem, że taki kod odpowiada strukturą numerowi EIPA. 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składa się przed rozpoczęciem działalności jako operator ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawca usługi ładowania, operator stacji gazu ziemnego lub operator stacji wodoru, na której świadczona jest usługa tankowania wodoru, za pośrednictwem rejestru. 3. Za nadanie numeru EIPA, uznanie kodu oraz utrzymanie go w systemie teleinformatycznym Prezes UDT pobiera opłatę miesięczną: 1) od operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na której świadczona jest usługa tankowania wodoru – równą iloczynowi stawki opłaty wynoszącej maksymalnie 25 zł i liczby jego ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na których świadczona jest usługa tankowania wodor**u**; 2) od dostawcy usługi ładowania – równą stawce opłaty wynoszącej maksymalnie 50 zł. 4. Podmiot posiadający numer EIPA lub uznany kod wskazuje go we wniosku o przeprowadzenie badań technicznych, o których mowa w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1. 5. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, w terminie do dnia 15 grudnia każdego roku na kolejny rok kalendarzowy, wysokość stawek opłaty za nadanie numeru EIPA, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz termin wnoszenia tej opłaty, uwzględniając konieczność pokrycia niezbędnych kosztów prowadzenia i utrzymania rejestru oraz potrzebę ujednolicenia terminów wnoszenia opłaty, a także mając na uwadze, aby wysokość tej opłaty nie wpływała negatywnie na rozwój sieci stacji ładowania, stacji gazu ziemnego i stacji wodoru."; 28) w art. 42: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Rejestr jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych, pojazdów napędzanych gazem ziemnym i pojazdów napędzanych wodorem informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów.",	

	b) w ust. 3: - po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu: „2a) współrzędnych stacji wodoru zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych;”, - pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) aktualnych cenach paliw alternatywnych w miejscach wskazanych w pkt 1 - 2a oraz stosowanych w tych miejscach metodach płatności;”, c) w ust. 4 w pkt 1: - w lit. a po wyrazie „dotyczących” dodaje się wyrazy „punktu tankowania wodoru,”, - w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu: „c) nadawanie numerów EIPA oraz uznanie kodu podmiotom, o których mowa w art. 41b ust. 1;”, d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu: „4a. Interaktywna mapa, o której mowa w ust. 4 pkt 2: 1) zawiera informacje dotyczące wyłącznie ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz stacji wodoru, na których zostały przeprowadzone badania techniczne, o których mowa odpowiednio w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1; 2) identyfikuje ogólnodostępne stacje ładowania, stacje gazu ziemnego oraz stacje wodoru, dla których została wydana decyzja o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa odpowiednio w art. 16 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 29c ust. 4 lub art. 29f ust. 7 i 8.", e) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, operator stacji gazu ziemnego lub operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru są obowiązani do dokonania zgłoszenia do rejestru przy użyciu formularza elektronicznego, o którym mowa w ust. 4 pkt 1 lit. a: 1) danych obejmujących: a) firmę operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, adresu jego miejsca zamieszkania albo siedziby oraz danych teleadresowych, b) rodzaj infrastruktury obsługiwanej przez operatora, c) współrzędne stacji gazu ziemnego, ogólnodostępnej stacji ładowania lub stacji wodoru, o których mowa w ust. 3 pkt 1-2a – najpóźniej w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego, o którym mowa w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub w art. 29c ust. 1, poprzedzającego oddanie do eksploatacji ogólnodostępnej stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych; 2) zakończenia świadczenia na danej stacji usługi ładowania, usługi tankowania gazu ziemnego lub usługi tankowania wodoru w celu usunięcia	

	danego podmiotu z rejestru - najpóźniej w dniu zakończenia świadczenia tej usługi. ”, f) po ust. 5 dodaje się ust. 5a i 5b w brzmieniu: „5a. Zgłoszenia do rejestru może dokonać jedynie podmiot posiadający numer EIPA lub uznany kod. 5b. Dyrektor TDT niezwłocznie przekazuje Prezesowi UDT informację o dopuszczeniu do eksploatacji stacji gazu ziemnego i stacji wodoru oraz o wydaniu decyzji o wstrzymaniu eksploatacji takiej stacji.”, g) ust. 7 otrzymuje brzmienie: „7. Operator stacji gazu ziemnego oraz operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru przekazuje informacje o aktualnych cenach gazu ziemnego lub wodoru, za pomocą usługi sieciowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1 lit. b, w ciągu godziny od zmiany tej ceny.”, h) w ust. 9 skreśla się wyrazy „zdefiniowana językiem opisu usług sieciowych WSDL,”, i) ust. 10 otrzymują brzmienie: „10. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 2, umożliwia udostępnianie zgromadzonych w nim informacji, o których mowa w ust. 3, dotyczących ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na których świadczona jest usługa tankowania wodoru, przedstawionych na mapie, o której mowa w ust. 4 pkt 2, każdemu podmiotowi zainteresowanemu ich przetwarzaniem.”; 29) w art. 45: a) w ust. 1: - pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, lub eksploatuje stacje ładowania, punkty ładowania zainstalowane na stacji ładowania lub stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacje gazu ziemnego lub stacje wodoru pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa w art. 16 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 29c ust. 4 lub art. 29f ust. 7 lub ust. 8 pkt 1 lub 2;”, - po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu: „4a) nie zapewnia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 lub art. 28 ust. 1, lub eksploatuje punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu lub punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) pomimo wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji, o której mowa w art. 18 ust. 4, art. 28 ust. 4 lub art. 29f ust. 8 pkt 3 lub 4;”, - uchyla się pkt 5 i 6, - uchyla się pkt 12, b) w ust. 2: - pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) pkt 4 wynosi:	

	a) 20 000 zł - w przypadku niezapewnienia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 16 ust. 1, lub eksploatacji stacji ładowania lub punktu ładowania zainstalowanego na stacji ładowania lub stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pomimo wydania decyzji, o której mowa w art. 16 ust. 4, b) 50 000 zł - w przypadku niezapewnienia przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 27 ust. 1 lub art. 29c ust. 1, c) 100 000 zł - w przypadku eksploatacji stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego lub stacji gazu ziemnego, lub stacji wodoru, pomimo wydania decyzji, o której mowa w art. 27 ust. 4, art. 29c ust. 4 lub art. 29f ust. 7 lub ust. 8 pkt 1 i 2 - odpowiednio za każdą stację ładowania, również w przypadku punktów ładowania zainstalowanych na stacji ładowania, punkt ładowania stanowiący element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stację gazu ziemnego albo stację wodoru;", - po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu: „4a) pkt 4a wynosi od 20 000 zł do 100 000 zł;", - w pkt 5 wyrazy „w pkt 7 i 12" zastępuje się wyrazami „pkt 7", - pkt 9 otrzymuje brzmienie: „9) pkt 11 wynosi 2 000 zł."; 30) w art. 46: a) w ust. 1: - pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) pkt 1-3, 7 i 8 - wymierza Prezes URE;", - pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2) pkt 4, z wyłączeniem postępowań dotyczących stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, i pkt 11 - wymierza Prezes UDT; 3) pkt 4, w zakresie stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, i pkt 4a - wymierza Dyrektor TDT;", b) w ust. 2 w zdaniu pierwszym wyrazy „art. 45 ust. 1 pkt 1-3, 7, 8 i 12" zastępuje się wyrazami „art. 45 ust. 1 pkt 1-3, 7 i 8", c) w ust. 5 wyrazy „art. 45 ust. 1 pkt 4, 5 i 11" zastępuje się wyrazami „art. 45 ust. 1 pkt 4 i 11", d) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Dyrektor TDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4, w zakresie stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi	

	śródlądowej, i pkt 4a, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.”; 31) uchyla się art. 64 - 66; 32) w art. 68: a) w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia i w ust. 2 wyrazy „we flocie użytkowanych pojazdów” zastępuje się wyrazami „we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym”, b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r., wykonuje, zleca lub powierza wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotom, których łączny udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym używanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%. Przepisu nie stosuje się do zlecania lub powierzania wykonania zadania publicznego, do którego nie stosuje się ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych oraz do wykonywania, zlecania lub powierzania zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołoledzi i usuwaniu śniegu.”, c) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:”; 34) w art. 76 w ust. 2 wyrazy „31 grudnia 2021 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2022 r.”. **Art. 2.** W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281, 720, 1023 i 1655) art. 96c otrzymuje brzmienie: „Art. 96c. Kto nie przestrzega zakazu wjazdu do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 500 złotych.”. **Art. 3.** W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, 1163, 1243, 1551 i 1574) w art. 23: 1) w ust. 1: a) w pkt 4: - lit. a i b otrzymują brzmienie: „a) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i ….) oraz w przypadku samochodu	

	osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy, b) 150 000 - zł jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wynosi mniej niż 50 g na kilometr;”, - dodaje się lit. c w brzmieniu: „c) 100 000 zł - jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, jest równa lub wyższa niż 50 g na kilometr,”, b) pkt 47a otrzymuje brzmienie: „47a) dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, z wyjątkiem opłat z tytułu składek na ubezpieczenie samochodu osobowego, w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota, o której mowa w pkt 4 odpowiednio w lit. b lub c, pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem tej umowy;”; 2) ust. 5e otrzymuje brzmienie: „5e. W przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy kwota limitu, o którym mowa w ust. 1 pkt 47a, wynosi 225 000 zł.”. **Art. 4.** W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, z późn. zm.[9]) w art. 16: 1) w ust. 1: a) w pkt 4: - lit. a i b otrzymują brzmienie: „a) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i ….) oraz w przypadku samochodu	

[9] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 1492, 1565, 2122, 2123 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 11, 255, 1163, 1243, 1598 i 1666.

	osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy, b) 150 000 zł - jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720 i 1641), wynosi mniej niż 50 g na kilometr,”, - dodaje się lit. c w brzmieniu: „c) 100 000 zł - jeśli emisja CO_2 silnika spalinowego samochodu osobowego, określona na podstawie danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, jest równa lub wyższa niż 50 g na kilometr;”, b) pkt 49a otrzymuje brzmienie: „49a) dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, o której mowa w art. 17a pkt 1, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, z wyjątkiem opłat z tytułu składek na ubezpieczenie samochodu osobowego, w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota, o której mowa w pkt 4 odpowiednio lit. b lub c pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem tej umowy;”; 2) ust. 5e otrzymuje brzmienie: „5e. W przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy kwota limitu, o którym mowa w ust. 1 pkt 49a, wynosi 225 000 zł.”. **Art. 5.** W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 716, 868, 1093, 1505 i 1642) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 5 w ust. 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) umowy sprzedaży tej energii zawieranej z operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania.”; 2) w art. 7: a) ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a. Przepis ust. 1 w zakresie przyłączenia do sieci w pierwszej kolejności stosuje się także do infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, a następnie ogólnodostępnej stacji ładowania obejmującej wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy w rozumieniu art. 2 pkt 19 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”, b) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu: „1b. W przypadku braku możliwości przyłączenia do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w ust. 1a, przedsiębiorstwo energetyczne, w terminie 14 dni, dla grupy przyłączeniowej IV i V, oraz w terminie 60 dni, dla grupy	

	przyłączeniowej III, powiadamia o tym pisemnie podmiot ubiegający się o przyłączenie i wskazuje maksymalną dostępną moc przyłączeniową w miejscu wskazanym we wniosku. Jeżeli podmiot ubiegający się o przyłączenie w terminie 14 dni od dnia otrzymania powiadomienia: 1) wyraził zgodę na taką wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to wydaje warunki przyłączenia, 2) nie wyraził zgody na taką wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to odmawia wydania warunków przyłączenia - przy czym bieg terminu, o którym mowa w ust. 8g, ulega zawieszeniu do dnia otrzymania zgody od podmiotu ubiegającego się o przyłączenie."; 3) w art. 8 w ust. 1 po wyrazach „odnawialnego źródła energii" dodaje się wyrazy „lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w art. 7 ust. 1a"; 4) w art. 9c w ust. 3 pkt 11 otrzymuje brzmienie: „11) planowanie rozwoju sieci dystrybucyjnej z uwzględnieniem przedsięwzięć związanych z efektywnością energetyczną, zarządzaniem popytem na energię elektryczną lub rozwojem mocy wytwórczych, budową ogólnodostępnych stacji ładowania oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, przyłączanych do sieci dystrybucyjnej;"; 5) art. 11za otrzymuje brzmienie: „Art. 11za. Sprzedawca energii elektrycznej, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego oraz inne podmioty w celu realizacji procesów rynku energii i wymiany informacji rynku energii za pośrednictwem centralnego systemu informacji rynku energii w zakresie realizacji tych procesów wykorzystują systemy informacyjne współpracujące z centralnym systemem informacji rynku energii w sposób określony w instrukcji, o której mowa w art. 9g ust. 5c.". **Art. 6.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720 i 1641) w art. 148a ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.". **Art. 7.** W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 37 pkt 20 otrzymuje brzmienie: „20) wydawanie opinii, o których mowa w art. 15 ust. 1, art. 26 ust. 1 i art. 29b ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i …), przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 16, art. 27 i art. 29c tej ustawy oraz przeprowadzanie kontroli, o której mowa w art. 29f tej ustawy, z wyłączeniem wydawania opinii, przeprowadzania badań	

	i przeprowadzania kontroli stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej."; 2) w art. 44 w ust. 1 pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie: „9) przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 18 ust. 1 i art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz badań, o których mowa w art. 27 ust. 1 i art. 29c tej ustawy, których przedmiotem są stacje gazu ziemnego i stacje wodoru, zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej; 10) wydawanie opinii, o których mowa w art. 18a i art. 28a ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz opinii, o których mowa w art. 26 ust. 1 i art. 29b ust. 1 tej ustawy, których przedmiotem są stacje gazu ziemnego i stacje wodoru, zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, a także przeprowadzanie kontroli, o której mowa w art. 29f tej ustawy, której przedmiotem są stacje gazu ziemnego i stacje wodoru, zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej;". **Art. 8.** W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, z późn. zm.[10)]) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 400h w ust. 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie: „9) zatwierdzanie wniosków Zarządu Narodowego Funduszu w sprawach nabywania obligacji, obejmowania lub nabywania akcji i udziałów w spółkach, wnoszenia udziałów do spółek, a także obejmowania lub nabywania jednostek uczestnictwa lub certyfikatów inwestycyjnych funduszy inwestycyjnych oraz prawa uczestnictwa alternatywnej spółki inwestycyjnej lub instytucji wspólnego inwestowania;"; 2) w art. 401c w ust. 9c: a) pkt 9 otrzymuje brzmienie: „9) dofinansowanie zakupu nowych pojazdów lub jednostek pływających zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną lub na udzielanie dopłat, o których mowa w art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e, jeżeli przedmiotem umów do których udzielane są te dopłaty jest leasing takich pojazdów lub jednostek;", b) uchyla się pkt 12, 3) w art. 411 po ust. 6a dodaje się ust. 6b w brzmieniu:	

[10)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 1378, 1565, 2127 i 2338 oraz z 2021 r. poz. 802, 868, 1047, 1162, 1535, 1642, 1648 i 1718.

	„6b. Narodowy Fundusz może obejmować lub nabywać jednostki uczestnictwa lub certyfikaty inwestycyjne funduszy inwestycyjnych oraz prawa uczestnictwa alternatywnej spółki inwestycyjnej lub instytucji wspólnego inwestowania, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 605 i 1595), za zgodą ministra właściwego do spraw klimatu i ministra właściwego do spraw finansów publicznych, jeżeli jest to związane z rozwojem przemysłu i usług w zakresie ochrony środowiska.”. **Art. 9.** W ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2021 r. poz. 1420) w art. 69 w ust. 1 w pkt 1 po wyrazach „art. 52 ust. 4” dodaje się wyrazy „i 8”. **Art. 11.** W ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1842, z późn. zm.[11)]) w art. 31zzh dodaje się ust. 8 w brzmieniu: „8. Spółka prowadząca giełdową izbę rozrachunkową oraz spółka wykonująca funkcję giełdowej izby rozrachunkowej na podstawie art. 68a ust. 14 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi stosuje przepisy ust. 1 – 7 również do dnia 30 czerwca 2022 r.”. **Art. 12.** W ustawie z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1093, 1505, 1642 i ….) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 1 w pkt 20 w dodawanym: a) art. 11z w ust. 1 wyrazy „ , operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego oraz operator ogólnodostępnej stacji ładowania realizuje proces wymiany informacji rynku energii” zastępuje się wyrazami „oraz operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego realizuje proces wymiany informacji rynku energii”, b) art. 11zb: - w ust. 4 skreśla się wyrazy „ , operator ogólnodostępnej stacji ładowania”, - w ust. 5 skreśla się wyrazy „oraz operator ogólnodostępnej stacji ładowania”, c) art. 11zc: - w ust. 1 uchyla się pkt 6, - w ust. 2 wyrazy „ust. 1 pkt 3-6” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 3 – 5”, - w ust. 3 uchyla się pkt 7,	

[11)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 2112, 2113, 2123, 2157, 2255, 2275, 2320, 2327, 2338, 2361 i 2401 oraz z 2021 r. poz. 11, 159, 180, 694, 981, 1023, 1090, 1162, 1163, 1192, 1510 i 1535.

	d) art. 11zg w ust. 1 uchyla się pkt 5; 2) uchyla się art. 9. **Art. 17.** 1.Indywidualne kody identyfikacyjne nadane operatorom ogólnodostępnych stacji ładowania, dostawcom usługi ładowania oraz operatorom stacji gazu ziemnego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stają się indywidualnymi kodami identyfikacyjnymi w rozumieniu art. 41b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1. 2. Operator stacji wodoru, który przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczął świadczenie usługi tankowania wodoru, składa wniosek o nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, o którym mowa w art. 41b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 3. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawca usługi ładowania, operator stacji gazu ziemnego i operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru, który posiada kod nadany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, z którym Rzeczpospolita Polska nawiązała współpracę w zakresie wzajemnego uznawania kodów, składa wniosek o uznanie tego kodu w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. **Art. 18.** Operator ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operator stacji gazu ziemnego przekazują do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych informację, o której mowa w art. 42 ust. 3 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie stosowanej przez tego operatora metody płatności za świadczone przez niego odpowiednio usługi ładowania lub usługi tankowania gazu ziemnego, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. **Art. 19.** Strefy czystego transportu ustanowione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy są strefami czystego transportu w rozumieniu art. 39 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. **Art. 20.** Oznaczenia pojazdów wydane przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta na podstawie art. 39 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, pozostają ważne. **Art. 21.** Przepis art. 39 ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 39 ust. 13 ustawy zmienianej w ust. 1. **Art. 22.** 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy podmioty eksploatujące punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), o których mowa w art. 28 ust. 3 i 3a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stają się operatorami punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w rozumieniu art. 2 pkt 7a ustawy zmienianej w art. 1. 2. W odniesieniu do punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), których eksploatację rozpoczęto: 1) przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, 2) po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy a przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą - obowiązki, o których mowa w art. 28b - 28d ustawy zmienianej w art. 1, realizuje się po raz pierwszy w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.	

	Art. 23. 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego po raz pierwszy ogłasza przetarg, o którym mowa w art. 3a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki opracowuje wytyczne dotyczące przeprowadzenia przetargu, o którym mowa w art. 3a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 5 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 3. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki przeprowadza dla danej ogólnodostępnej stacji ładowania konsultacje rynkowe, o których mowa w art. 3b ustawy zmienianej w art. 1, po raz pierwszy nie później niż w terminie 5 lat od dnia otrzymania po raz pierwszy informacji, o której mowa w art. 3a ust. 4 tej ustawy. 4. W przypadku ogólnodostępnych stacji ładowania, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy operator systemu dystrybucyjnego nie wyłonił operatora takiej stacji zgodnie z art. 65 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, operator ogólnodostępnej stacji ładowania wyznaczony zgodnie z art. 65 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wykonuje swoje zadania do czasu przekazania wykonywania zadań operatora ogólnodostępnej stacji ładowania innemu podmiotowi lub sprzedaży przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnej stacji ładowania. 5. Do postępowań o wyznaczenie przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki operatora ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z art. 65 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. **Art. 24.** Do: 1) rozpoczętej budowy ogólnodostępnej stacji ładowania, która nie została oddana do eksploatacji do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, 2) budowy ogólnodostępnej stacji ładowania nierozpoczętej do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, której termin przyłączenia przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, zgodnie z programem przyłączania, o którym mowa w art. 62 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1, upływa 31 grudnia 2021 r. - stosuje się przepisy art. 45 ust. 1 pkt 12 i ust. 2 pkt 5, art. 64 i art. 65 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym oraz przepis art. 67 tej ustawy. **Art. 28.** 1. Podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy stacje wodoru, w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29d ustawy zmienianej w art. 1 dostosować je do wymagań określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz w tych przepisach wykonawczych, a także złożyć do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, a w przypadku gdy stacje wodoru są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów lub przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej - do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na ich dalszą eksploatację. 2. Podmioty, które rozpoczęły eksploatację albo budowę stacji wodoru po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, a przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, wydanych na	

	podstawie art. 29d ustawy zmienianej w art. 1, w celu ich dalszej eksploatacji lub jej rozpoczęcia są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29d, dostosować się do wymagań określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą oraz w tych przepisach wykonawczych, a także złożyć do Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, a w przypadku gdy stacje wodoru są zainstalowane na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej - do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na dalszą eksploatację lub jej rozpoczęcie. **Art. 29.** Do pojazdów wprowadzonych do ewidencji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych podatnika przed dniem wejścia w życie art. 23 ust. 1 pkt 4 lit. a-c i pkt 47a oraz ust. 5e ustawy zmienianej w art. 3 i art. 16 ust. 1 pkt 4 lit. a-c i pkt 49a oraz ust. 5e ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą, ustawą, stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 3 i art. 4, w brzmieniu dotychczasowym. **Art. 30.** Przepisy art. 7 ustawy zmienianej w art. 5, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do wniosków o wydanie warunków przyłączenia złożonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy. **Art. 31.** Do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, albo zmienionych zgodnie z art. 36 ust. 1 niniejszej ustawy w zakresie dodania przepisów dotyczących działań Transportowego Dozoru Technicznego, do przeprowadzania badań i kontroli stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej stosuje się przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, a opłaty za wydanie opinii i przeprowadzenie badań stacji gazu ziemnego zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, w wysokości określonej w tych przepisach wykonawczych stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego. **Art. 32.** Wysokość opat za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz utrzymanie go w systemie teleinformatycznym na rok 2022 minister właściwy do spraw energii może określić bez zachowania terminu, o którym mowa w art. 41b ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1. **Art. 33.** 1. Minister właściwy do spraw energii po raz pierwszy ogłasza porównanie cen, o którym mowa w art. 41a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, na podstawie cen z pierwszego kwartału 2022 r. 2. Obowiązek, o którym mowa w art. 41 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, po raz pierwszy stosuje się w terminie 7 dni od dnia ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw energii porównania cen zgodnie z ust. 1. **Art. 34.** Do realizacji obowiązków, o których mowa w art. 35 ustawy zmienianej w art. 1, można zaliczyć pojazdy napędzane gazem ziemnym w rozumieniu art. 2 pkt 14 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, jeżeli były przedmiotem umowy sprzedaży zawartej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.	

	Art. 35. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. 2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 42 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 42 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane. **Art. 36.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 41 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 41 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie art. 41 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. **Art. 37.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 69 ustawy zmienianej w art. 9, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 69 ustawy zmienianej w art. 9, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. **Art. 38.** 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań naczelnych i centralnych organów administracji państwowej wynikających z art. 25 wynosi w: 1) 2021 r. – 8 877 250 zł; 2) 2022 r. – 8 877 250 zł; 3) 2023 r. – 8 877 250 zł; 4) 2024 r. – 8 877 250 zł; 5) 2025 r. – 0 zł; 6) 2026 r. – 0 zł; 7) 2027 r. – 0 zł; 8) 2028 r. – 0 zł; 9) 2029 r. – 0 zł; 10) 2030 r. – 0 zł. 2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczeniem przyjętego na dany rok budżetowy limitu wydatków określonego w ust. 1 stosuje się mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu realizacji obowiązku dostosowania budynków niemieszkalnych zgodnie z art. 25. 3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, jest minister właściwy do spraw budżetu państwa, finansów publicznych oraz instytucji finansowych. 4. Naczelne i centralne organy administracji państwowej są odpowiedzialne za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2.	

	Art. 39. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, z wyjątkiem: 1) art.11, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia; 2) art. 12: a) pkt 1 lit. a – c i pkt 2, które wchodzą w życie z dniem 1 lipca 2024 r., b) pkt 1 lit. d, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.; 3) art. 1 pkt 19 i 20, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.; 4) art. 3 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b oraz art. 4 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.; 5) art. 1 pkt 21, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.	

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii

Na podstawie art. 69 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2021 r. poz. 1420 i …….) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) szczegółowe wymagania dotyczące wykształcenia, kwalifikacji zawodowych w poszczególnych zawodach oraz odpowiadającego im zakresu i wymiaru praktyki, o której mowa w art. 52 ust. 4 i 8 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, zwanej dalej „ustawą", dla poszczególnych kategorii kwalifikacji do wykonywania, dozorowania i kierowania pracami geologicznymi;
2) wymagania dotyczące ustalania składów komisji egzaminacyjnych i zespołów egzaminacyjnych;
3) wysokość wynagrodzenia przysługującego osobom wchodzącym w skład komisji egzaminacyjnych;
4) wzór świadectwa stwierdzającego posiadanie kwalifikacji.

§ 2. O stwierdzenie posiadania kwalifikacji w zawodzie geolog w kategorii:

1) I-VII może ubiegać się osoba, która posiada dyplom ukończenia studiów pierwszego lub drugiego stopnia, lub jednolitych studiów magisterskich na kierunku lub o specjalności:
   a) geologia lub
   b) geologia wraz z innym kierunkiem, lub
   c) innych niż wymienione w lit. a i b, których program umożliwia nabycie wiedzy i umiejętności w zakresie nauk geologicznych;

[1)] Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – środowisko, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 941).

2) VIII może ubiegać się osoba, która posiada dyplom ukończenia studiów pierwszego lub drugiego stopnia, lub jednolitych studiów magisterskich na kierunku lub o specjalności:
   a) geologia lub
   b) geologia wraz z innym kierunkiem, lub
   c) geografia, lub
   d) innych niż wymienione w lit. a-c, których program umożliwia nabycie wiedzy i umiejętności w zakresie nauk geologicznych;
3) IX może ubiegać się osoba, która posiada dyplom ukończenia studiów pierwszego lub drugiego stopnia, lub jednolitych studiów magisterskich na kierunku lub o specjalności:
   a) geologia lub
   b) geologia wraz z innym kierunkiem, lub
   c) geofizyka, lub
   d) fizyka, lub
   e) innych niż wymienione w lit. a-d, których program umożliwia nabycie wiedzy i umiejętności w zakresie nauk geologicznych;
4) XIII może ubiegać się osoba, która:
   a) posiada co najmniej świadectwo dojrzałości oraz świadectwo ukończenia szkoły nadającej prawo używania tytułu zawodowego lub dyplom uzyskania tytułu zawodowego, dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe albo dyplom zawodowy w zawodach: technik geolog, technik górnik, technik górnictwa otworowego, technik górnictwa podziemnego, technik górnictwa odkrywkowego lub technik wiertnik lub
   b) posiada dyplom ukończenia studiów pierwszego lub drugiego stopnia, lub jednolitych studiów magisterskich, których program umożliwia nabycie wiedzy i umiejętności w zakresie nauk geologicznych.

§ 3. 1. Praktyka, o której mowa w art. 52 ust. 4 ustawy, dla osób ubiegających się o stwierdzenie posiadania kwalifikacji w zawodzie geolog w kategorii:

1) I-VII trwa co najmniej:
   a) dwa lata przy sporządzaniu projektów robót geologicznych i dokumentacji geologicznych − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły co najmniej dwusemestralne studia podyplomowe z zakresu wnioskowanej kategorii, zwane dalej „właściwymi studiami podyplomowymi”,

b) trzy lata przy sporządzaniu projektów robót geologicznych i dokumentacji geologicznych − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

2) VIII trwa co najmniej:

a) dwa lata przy projektowaniu i dokumentowaniu prac kartografii geologicznej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 2 lit. a-c, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 2 lit. d, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

b) trzy lata przy projektowaniu i dokumentowaniu prac kartografii geologicznej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 2 lit. d, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

3) IX trwa co najmniej:

a) dwa lata przy projektowaniu i dokumentowaniu badań geofizycznych − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. a-c, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. e, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

b) trzy lata przy projektowaniu i dokumentowaniu badań geofizycznych − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. d i e, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

4) XIII trwa co najmniej rok przy wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi.

2. W przypadku osób zatrudnionych w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej praktyka trwa co najmniej:

1) dwa lata − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b oraz pkt 3 lit. a-c, a także osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c oraz § 2 pkt 3 lit. e, które ukończyły właściwe studia podyplomowe;

2) trzy lata − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c oraz pkt 3 lit. d i e, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych.

§ 4. 1. Praktyka, o której mowa w art. 52 ust. 4 ustawy, dla poszczególnych kategorii kwalifikacji do wykonywania, dozorowania i kierowania pracami geologicznymi:

1) dla kategorii I obejmuje:

a) udział w sporządzaniu co najmniej:

− dwóch projektów robót geologicznych oraz trzech dokumentacji geologicznych, związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż węglowodorów, w tym co najmniej jednej dokumentacji geologicznej złoża węglowodorów lub

dokumentacji geologiczno-inwestycyjnej złoża węglowodorów − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

− trzech projektów robót geologicznych oraz czterech dokumentacji geologicznych, związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż węglowodorów, w tym co najmniej jednej dokumentacji geologicznej złoża węglowodorów lub dokumentacji geologiczno-inwestycyjnej złoża węglowodorów − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz

b) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi w zakresie, o którym mowa w lit. a;

2) dla kategorii II obejmuje:

a) udział w sporządzaniu co najmniej:

− dwóch projektów robót geologicznych związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin objętych własnością górniczą, z wyjątkiem złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wód leczniczych, wód termalnych i solanek, oraz trzech dokumentacji geologicznych złóż kopalin objętych własnością górniczą, z wyjątkiem złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wód leczniczych, wód termalnych i solanek − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

− trzech projektów robót geologicznych związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin objętych własnością górniczą, z wyjątkiem złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wód leczniczych, wód termalnych i solanek, oraz czterech dokumentacji geologicznych złóż kopalin objętych własnością górniczą, z wyjątkiem złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wód leczniczych, wód termalnych i solanek − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz

b) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi w zakresie, o którym mowa w lit. a;

3) dla kategorii III obejmuje:
   a) udział w sporządzaniu co najmniej:
      − dwóch projektów robót geologicznych związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin objętych prawem własności nieruchomości gruntowej oraz pięciu dokumentacji geologicznych złóż kopalin objętych prawem własności nieruchomości gruntowej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,
      − trzech projektów robót geologicznych związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin objętych prawem własności nieruchomości gruntowej oraz siedmiu dokumentacji geologicznych złóż kopalin objętych prawem własności nieruchomości gruntowej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz
   b) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi w zakresie, o którym mowa w lit. a;
4) dla kategorii IV obejmuje:
   a) udział w sporządzaniu co najmniej:
      − trzech projektów robót geologicznych oraz siedmiu dokumentacji hydrogeologicznych, sporządzanych w celu określonym w art. 90 ust. 1 ustawy lub dokumentacji sporządzanych w przypadku wykonywania prac geologicznych w celu wykorzystania ciepła Ziemi albo wykonywania otworów obserwacyjnych, w tym co najmniej dwóch projektów robót geologicznych oraz czterech dokumentacji hydrogeologicznych, związanych z ustalaniem zasobów oraz właściwości wód leczniczych, wód termalnych lub solanek lub określaniem warunków hydrogeologicznych na potrzeby wskazane w art. 90 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, h oraz i ustawy − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,
      − czterech projektów robót geologicznych oraz dziesięciu dokumentacji hydrogeologicznych sporządzanych w celu określonym w art. 90 ust. 1 ustawy lub dokumentacji, sporządzanych w przypadku wykonywania prac

geologicznych w celu wykorzystania ciepła Ziemi albo wykonywania otworów obserwacyjnych, w tym co najmniej dwóch projektów robót geologicznych oraz czterech dokumentacji hydrogeologicznych, związanych z ustalaniem zasobów oraz właściwości wód leczniczych, wód termalnych lub solanek lub określaniem warunków hydrogeologicznych na potrzeby wskazane w art. 90 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, h oraz i ustawy − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz

b) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi w zakresie, o którym mowa w lit. a;

5) dla kategorii V obejmuje:

a) udział w sporządzaniu co najmniej:

− trzech projektów robót geologicznych oraz siedmiu dokumentacji hydrogeologicznych, sporządzanych w celu określonym w art. 90 ust. 1 ustawy lub dokumentacji sporządzanych w przypadku wykonywania prac geologicznych w celu wykorzystania ciepła Ziemi albo wykonywania otworów obserwacyjnych − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

− czterech projektów robót geologicznych oraz dziesięciu dokumentacji hydrogeologicznych sporządzanych w celu określonym w art. 90 ust. 1 ustawy lub dokumentacji, sporządzanych w przypadku wykonywania prac geologicznych w celu wykorzystania ciepła Ziemi albo wykonywania otworów obserwacyjnych − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz

b) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi w zakresie, o którym mowa w lit. a;

6) dla kategorii VI obejmuje:

a) udział w sporządzaniu co najmniej:

− trzech projektów robót geologicznych oraz siedmiu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, sporządzanych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby określone w art. 91 ust. 1 ustawy, w tym co najmniej

dwóch projektów robót geologicznych oraz czterech dokumentacji geologiczno-inżynierskich, związanych z określaniem warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby: posadawiania obiektów budowlanych zakładów górniczych lub budownictwa wodnego, podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów, składowania odpadów na powierzchni lub podziemnego składowania dwutlenku węgla – w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

– czterech projektów robót geologicznych oraz dziesięciu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, sporządzanych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby określone w art. 91 ust. 1 ustawy, w tym co najmniej dwóch projektów robót geologicznych oraz czterech dokumentacji geologiczno-inżynierskich, związanych z określaniem warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby: posadawiania obiektów budowlanych zakładów górniczych lub budownictwa wodnego, podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów, składowania odpadów na powierzchni lub podziemnego składowania dwutlenku węgla – w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz

b) udział przy badaniach właściwości fizyczno-mechanicznych gruntów i skał, oraz

c) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi w zakresie, o którym mowa w lit. a;

7) dla kategorii VII obejmuje:

a) udział w sporządzaniu co najmniej:

– trzech projektów robót geologicznych oraz siedmiu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, sporządzanych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby określone w art. 91 ust. 1 ustawy – w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

– czterech projektów robót geologicznych oraz dziesięciu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, sporządzanych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby określone w art. 91 ust. 1 ustawy –

w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz

b) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu dozoru prac geologicznych lub kierowaniu w terenie robotami geologicznymi w zakresie, o którym mowa w lit. a;

8) dla kategorii VIII obejmuje:

a) udział w pracach geologicznych przy sporządzaniu co najmniej:

− trzech map geologicznych w skali nie mniejszej niż 1:50 000 lub trzech map osuwisk w skali nie mniejszej niż 1:10 000, z wyjątkiem map sporządzanych w ramach pozostałych kategorii kwalifikacji − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 2 lit. a-c, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 2 lit. d, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

− czterech map geologicznych w skali nie mniejszej niż 1:50 000 lub czterech map osuwisk w skali nie mniejszej niż 1:10 000, z wyjątkiem map sporządzanych w ramach pozostałych kategorii kwalifikacji − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 2 lit. d, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz

b) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu prac kartografii geologicznej;

9) dla kategorii IX obejmuje:

a) udział w sporządzaniu co najmniej:

− trzech projektów oraz pięciu dokumentacji badań sejsmicznych lub co najmniej pięciu dokumentacji geofizyki wiertniczej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. a-c, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. e, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

− trzech projektów oraz siedmiu dokumentacji badań sejsmicznych lub co najmniej siedmiu dokumentacji geofizyki wiertniczej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. d i e, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych oraz

b) udział, przez co najmniej trzy miesiące, w wykonywaniu w terenie badań geofizycznych, o których mowa w lit. a;

10) dla kategorii XIII – obejmuje udział w wykonywaniu czynności dozoru geologicznego nad pracami geologicznymi, z wyjątkiem badań geofizycznych, lub w kierowaniu w terenie robotami geologicznymi wykonywanymi poza granicami obszaru górniczego,

wykonywanymi bez użycia środków strzałowych albo gdy projektowana głębokość wyrobiska nie przekraczała 100 m.

2. Praktyka, o której mowa w art. 52 ust. 8 ustawy, dla poszczególnych kategorii kwalifikacji do wykonywania, dozorowania i kierowania pracami geologicznymi:

1) dla kategorii I - obejmuje udział w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu co najmniej:
   a) czterech projektów robót geologicznych oraz sześciu dokumentacji geologicznych, związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż węglowodorów, w tym co najmniej dwóch dokumentacji geologicznych złoża węglowodorów lub dokumentacji geologiczno-inwestycyjnych złoża węglowodorów − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,
   b) sześciu projektów robót geologicznych oraz ośmiu dokumentacji geologicznych, związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż węglowodorów, w tym co najmniej dwóch dokumentacji geologicznych złoża węglowodorów lub dokumentacji geologiczno-inwestycyjnych złoża węglowodorów − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;
2) dla kategorii II - obejmuje udział w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu co najmniej:
   a) czterech robót geologicznych związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin objętych własnością górniczą, z wyjątkiem złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wód leczniczych, wód termalnych i solanek, oraz sześciu dokumentacji geologicznych złóż kopalin objętych własnością górniczą, z wyjątkiem złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wód leczniczych, wód termalnych i solanek − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,
   b) sześciu projektów robót geologicznych związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin objętych własnością górniczą, z wyjątkiem złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wód leczniczych, wód termalnych i solanek, oraz ośmiu dokumentacji geologicznych złóż kopalin objętych własnością górniczą,

z wyjątkiem złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wód leczniczych, wód termalnych i solanek − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

3) dla kategorii III - obejmuje udział w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu co najmniej:

a) czterech projektów robót geologicznych związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin objętych prawem własności nieruchomości gruntowej oraz dziesięciu dokumentacji geologicznych złóż kopalin objętych prawem własności nieruchomości gruntowej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

b) sześciu projektów robót geologicznych związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin objętych prawem własności nieruchomości gruntowej oraz czternastu dokumentacji geologicznych złóż kopalin objętych prawem własności nieruchomości gruntowej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

4) dla kategorii IV - obejmuje udział w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu co najmniej:

a) sześciu projektów robót geologicznych oraz czternastu dokumentacji hydrogeologicznych sporządzanych w celu określonym w art. 90 ust. 1 ustawy lub dokumentacji, sporządzanych w przypadku wykonywania prac geologicznych w celu wykorzystania ciepła Ziemi albo wykonywania otworów obserwacyjnych, w tym co najmniej czterech projektów robót geologicznych oraz ośmiu dokumentacji hydrogeologicznych, związanych z ustalaniem zasobów oraz właściwości wód leczniczych, wód termalnych lub solanek lub określaniem warunków hydrogeologicznych na potrzeby wskazane w art. 90 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, h oraz i ustawy − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

b) ośmiu projektów robót geologicznych oraz dwudziestu dokumentacji hydrogeologicznych, sporządzanych w celu określonym w art. 90 ust. 1 ustawy lub dokumentacji sporządzanych w przypadku wykonywania prac

geologicznych w celu wykorzystania ciepła Ziemi albo wykonywania otworów obserwacyjnych, w tym co najmniej czterech projektów robót geologicznych oraz ośmiu dokumentacji hydrogeologicznych, związanych z ustalaniem zasobów oraz właściwości wód leczniczych, wód termalnych lub solanek lub określaniem warunków hydrogeologicznych na potrzeby wskazane w art. 90 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, h oraz i ustawy − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

5) dla kategorii V - obejmuje udział w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu co najmniej:
   a) sześciu projektów robót geologicznych oraz czternastu dokumentacji hydrogeologicznych, sporządzanych w celu określonym w art. 90 ust. 1 ustawy lub dokumentacji sporządzanych w przypadku wykonywania prac geologicznych w celu wykorzystania ciepła Ziemi albo wykonywania otworów obserwacyjnych − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,
   b) ośmiu projektów robót geologicznych oraz dwudziestu dokumentacji hydrogeologicznych, sporządzanych w celu określonym w art. 90 ust. 1 ustawy lub dokumentacji sporządzanych w przypadku wykonywania prac geologicznych w celu wykorzystania ciepła Ziemi albo wykonywania otworów obserwacyjnych − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

6) dla kategorii VI - obejmuje udział w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu co najmniej:
   a) sześciu projektów robót geologicznych oraz czternastu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, sporządzanych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby określone w art. 91 ust. 1 ustawy, w tym co najmniej czterech projektów robót geologicznych oraz ośmiu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, związanych z określaniem warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby: posadawiania obiektów budowlanych zakładów górniczych lub budownictwa wodnego, podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów, składowania odpadów na powierzchni lub podziemnego składowania

dwutlenku węgla − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

b) ośmiu projektów robót geologicznych oraz dwudziestu dokumentacji geologiczno- inżynierskich, sporządzanych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby określone w art. 91 ust. 1 ustawy, w tym co najmniej czterech projektów robót geologicznych oraz ośmiu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, związanych z określaniem warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby: posadawiania obiektów budowlanych zakładów górniczych lub budownictwa wodnego, podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów, składowania odpadów na powierzchni lub podziemnego składowania dwutlenku węgla − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

7) dla kategorii VII - obejmuje udział w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu co najmniej:

a) sześciu projektów robót geologicznych oraz czternastu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, sporządzanych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby określone w art. 91 ust. 1 ustawy − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. a i b, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

b) ośmiu projektów robót geologicznych oraz dwudziestu dokumentacji geologiczno-inżynierskich, sporządzanych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby określone w art. 91 ust. 1 ustawy − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. c, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych;

8) dla kategorii IX - obejmuje udział w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu co najmniej:

a) sześciu projektów oraz dziesięciu dokumentacji badań sejsmicznych lub co najmniej dziesięciu dokumentacji geofizyki wiertniczej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. a-c, oraz osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. e, które ukończyły właściwe studia podyplomowe,

b) sześciu projektów oraz czternastu dokumentacji badań sejsmicznych lub co najmniej czternastu dokumentacji geofizyki wiertniczej − w przypadku osób, o których mowa w § 2 pkt 3 lit. d i e, które nie ukończyły właściwych studiów podyplomowych.

§ 5. 1. W skład komisji egzaminacyjnej wchodzą:

1) przewodniczący komisji;
2) jeden albo dwóch zastępców przewodniczącego komisji;
3) członkowie komisji.

2. W skład komisji egzaminacyjnej są powoływani specjaliści z dziedziny prawa geologicznego i górniczego, posiadający ukończone studia pierwszego lub drugiego stopnia, lub jednolite studia magisterskie na kierunku lub o specjalności: geologia, geologia wraz z innym kierunkiem, geofizyka, geografia, ochrona środowiska, prawo lub budownictwo, lub inne studia pierwszego lub drugiego stopnia, lub jednolite studia magisterskie, których program umożliwia nabycie wiedzy i umiejętności w zakresie nauk geologicznych.

§ 6. 1. W skład zespołu egzaminacyjnego wchodzą cztery osoby, w tym:

1) przewodniczący zespołu egzaminacyjnego;
2) dwóch członków zespołu egzaminacyjnego;
3) sekretarz zespołu egzaminacyjnego.

2. Przewodniczących, członków i sekretarzy zespołów egzaminacyjnych powołuje przewodniczący komisji egzaminacyjnej albo jego zastępca.

§ 7. Ustala się wynagrodzenie przysługujące osobom wchodzącym w skład komisji egzaminacyjnych za udział w przeprowadzeniu egzaminu w wysokości:

1) przewodniczący zespołu egzaminacyjnego – 95 zł,
2) członek i sekretarz zespołu egzaminacyjnego – 80 zł

− za każdą przeegzaminowaną osobę.

§ 8. Wzór świadectwa stwierdzającego posiadanie kwalifikacji jest określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 9. 1. Do wniosków o stwierdzenie kwalifikacji złożonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Przepisy ustalające składy komisji egzaminacyjnych na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie § 5 ust.

1 niniejszego rozporządzenia, jednak nie dłużej niż 2 lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.[2)]

MINISTER KLIMATU
I ŚRODOWISKA

[2)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii (Dz. U. poz. 425), które zgodnie z art. 169 ust. 6 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245 i 2432 oraz z 2019 r. poz. 534, 1287 i 2248) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Klimatu i Środowiska
z dnia
(poz.)

WZÓR ŚWIADECTWA STWIERDZAJĄCEGO POSIADANIE KWALIFIKACJI

...., dnia ..... .
(wizerunek orła ustalony dla godła Rzeczypospolitej Polskiej oraz nazwa organu) (miejscowość)

ŚWIADECTWO

Na podstawie art. 51 pkt ….. ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2021 r. poz. 1420) stwierdzam, że:

Pan/i .....,

PESEL*: .....,

w dniu ……. przystąpił/a do egzaminu o stwierdzenie posiadania kwalifikacji w zawodzie geologicznych kategorii …, uzyskał/a wynik pozytywny i posiada kwalifikacje do

.....

.....

.....

.....

.....

Nr ....
(podpis osoby reprezentującej organ)

*W przypadku braku nr PESEL podać: imię ojca, datę i miejsce urodzenia.

UZASADNIENIE

Celem projektowanego rozporządzenia jest wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 69 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – *Prawo geologiczne i górnicze* (Dz. U. z 2021 r poz. 1420) – zwanej dalej „ustawą pgg".

Potrzeba wydania niniejszego rozporządzenia wynika z wejścia w życie ustawy z dnia 15 czerwca 2018 r. *o zmianie ustawy – Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1563), zwanej dalej „ustawą nowelizującą". Ustawa nowelizująca wprowadziła zmiany w zakresie delegacji ustawowej do wydania niniejszego rozporządzenia, zmieniając w ustawie pgg art. 69 i wprowadzając nową jednostkę redakcyjną – art. 69a (art. 1 pkt 37 i 38 ustawy nowelizującej) zawierającą upoważnienie do wydania rozporządzenia w sprawie kwalifikacji w zakresie górnictwa i ratownictwa górniczego (wcześniej wydawanego na podstawie art. 69 ust. 1 pkt 1 lit. b i c ustawy pgg).

Jednocześnie zgodnie z art. 169 ust. 6 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245, z późn. zm.) dotychczas obowiązujące przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 69 oraz art. 69a ustawy pgg, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 69 oraz art. 69a ustawy pgg, bez wskazania maksymalnego terminu ich obowiązywania.

Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 69 ust. 1 ustawy pgg minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe wymagania dotyczące wykształcenia, kwalifikacji zawodowych w poszczególnych zawodach oraz odpowiadającego im zakresu i wymiaru praktyki, o której mowa w art. 52 ust. 4 ustawy pgg, dla poszczególnych kategorii kwalifikacji do wykonywania, dozorowania i kierowania pracami geologicznymi;
2) wymagania dotyczące ustalania składów komisji egzaminacyjnych i zespołów egzaminacyjnych;
3) wysokość wynagrodzenia przysługującego osobom wchodzącym w skład komisji egzaminacyjnych;
4) wzór świadectwa stwierdzającego posiadanie kwalifikacji.

Kwalifikacje geologiczne są stwierdzane w celu dbałości o właściwą jakość prac geologicznych wykonywanych przez uprawnione osoby.

Projektowane rozporządzenie zastąpi obowiązujące obecnie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 marca 2016 r. *w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii* (Dz. U. poz. 425), które zgodnie z przepisami przywołanymi w akapicie 3 uzasadnienia obowiązuje do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 69 ust. 1 ustawy pgg.

Projektowane rozporządzenie w stosunku do obecnie obowiązującego zawiera następujące różnice.

Projekt rozporządzenia uwzględnia zmiany wprowadzone ustawą z dnia 3 lipca 2018 r. – *Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. poz. 1669, z późn. zm.). Zgodnie z art. 133 tej ustawy w projektowanym rozporządzeniu zastąpiono pojęcia: „studia wyższe pierwszego lub drugiego stopnia" pojęciem: „studia pierwszego lub drugiego stopnia".

Projekt rozporządzenia uwzględnia także zmiany wprowadzone ustawą z dnia 22 listopada 2018 r. *o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw*. Zgodnie z art. 32 tej ustawy wprowadzono w projektowanym rozporządzeniu pojęcie „dyplom zawodowy" – w przepisie określającym wymagane wykształcenie osoby ubiegającej się o stwierdzenie posiadania kwalifikacji w zawodzie geolog w kategorii XIII.

Jednocześnie, w projektowanym rozporządzeniu stosuje się jednolicie pojęcia wprowadzone ustawą z dnia 3 lipca 2018 r. – *Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce*, tj. studia pierwszego lub drugiego stopnia (bez wyrazu „wyższe") dla wszystkich kategorii kwalifikacji geologicznych.

Ponadto na podstawie doświadczeń z funkcjonowania dotychczasowych przepisów uznano za konieczne wprowadzenie następujących zmian.

Określono ilość projektów i dokumentacji geologicznych, w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu których brały udział, w ramach praktyki zawodowej, osoby zatrudnione w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej, o których mowa w art. 52 ust. 8 ustawy pgg. Dotychczasowe rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii nie wymaga sprecyzowania ilości projektów i dokumentacji ocenianych w ramach praktyki przez takie osoby. Rozwiązanie takie budzi wątpliwości, czy zakres odbytej praktyki jest wystarczający do zdobycia niezbędnego doświadczenia przez kandydata. Ilości projektów i dokumentacji wyznaczono w wymiarze dwukrotnie większym niż dla osób sporządzających te opracowania, z uwzględnieniem posiadanego przez kandydata wykształcenia.

Przyjęto, że praktyka osób zatrudnionych w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej nie będzie dotyczyć kategorii VIII i XIII, gdyż w ramach tych kategorii nie sporządza się dokumentacji geologicznych podlegających zatwierdzeniu przez organ administracji geologicznej.

Dokonano zmiany konstrukcji przepisu dotyczącego wymaganego wykształcenia. Doprecyzowano nazwy kierunków studiów lub specjalności, których ukończenie umożliwia ubieganie się o stwierdzenie kwalifikacji. Przyjęto, że o stwierdzenie posiadania kwalifikacji w zawodzie geolog mogą ubiegać się osoby, które posiadają dyplom ukończenia studiów na kierunku lub o specjalności geologia lub geologia wraz z innym kierunkiem, w tym górnictwo i geologia. Powyższa zmiana wynika z trendów zachodzących w systemie szkolnictwa wyższego i powstawania nowych, interdyscyplinarnych kierunków studiów łączących geologię z innym specjalnościami.

W rozporządzeniu wprowadzono przepis przejściowy – niezbędny dla określenia sposobu postępowania z wnioskami złożonymi przed wejściem rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie wymaga uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. *w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega procedurze notyfikacji technicznej.

Projektowane rozporządzenie nie będzie mieć wpływu na sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw oraz jest zgodne z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162.).

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji (na stronie internetowej Rządowego Procesu Legislacyjnego), zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), w celu udostępnienia go wszystkim zainteresowanym podmiotom. Do Ministerstwa Klimatu i Środowiska nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa*.

Nazwa projektu: Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:** Ministerstwo Klimatu i Środowiska **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:** Podsekretarz Stanu w MKiŚ – Główny Geolog Kraju Piotr Dziadzio **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:** Pan Marcin Warjas – prowadzący sprawę Główny specjalista w Zespole ds. Dokumentowania Złóż Kopalin i Kwalifikacji Geologicznych Departament Geologii i Koncesji Geologicznych tel. 022 57 92 253; marcin.warjas@klimat.gov.pl Pani Dominika Kustra-Płusa Radca prawny w Zespole ds. Dokumentowania Złóż Kopalin i Kwalifikacji Geologicznych Departament Geologii i Koncesji Geologicznych tel. 022 57 92 293; dominika.kustra-plusa@klimat.gov.pl	**Data sporządzenia:** **Źródło:** Art. 69 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2021 r. poz. 1420, z późn. zm.) **Nr w wykazie prac:**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. – *Prawo geologiczne i górnicze*, zwana dalej „ustawą pgg", w art. 69 zawiera ustawowe upoważnienie do wydania przez ministra właściwego do spraw środowiska rozporządzenia *w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii*.

Potrzeba wydania niniejszego rozporządzenia wynika z wejścia w życie ustawy z dnia 15 czerwca 2018 r. *o zmianie ustawy – Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1563), zwanej dalej „ustawą nowelizującą". Ustawa nowelizująca wprowadziła zmiany w zakresie delegacji ustawowej do wydania niniejszego rozporządzenia, zmieniając w ustawie pgg art. 69 i wprowadzając nową jednostkę redakcyjną – art. 69a (art. 1 pkt 37 i 38 ustawy nowelizującej) zawierającą upoważnienie do wydania rozporządzenia w sprawie kwalifikacji w zakresie górnictwa i ratownictwa górniczego (wcześniej wydawanego na podstawie art. 69 ust. 1 pkt 1 lit. b i c ustawy pgg).

Jednocześnie zgodnie z art. 169 ust. 6 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245, z późn. zm.) dotychczas obowiązujące przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 69 oraz art. 69a ustawy pgg, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 69 oraz art. 69a ustawy pgg, bez wskazania maksymalnego terminu ich obowiązywania.

Dnia 1 października 2018 r. weszła w życie ustawa z dnia 3 lipca 2018 r. *Przepisy wprowadzające ustawę - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. poz. 1669). Ustawa ta (art. 133 pkt 1) nadała nowe brzmienie art. 52 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – *Prawo geologiczne i górnicze*. Wprowadzone zmiany dotyczyły zastąpienia pojęcia: „studia wyższe pierwszego lub drugiego stopnia" pojęciem: „studia pierwszego lub drugiego stopnia".

W dniu 30 listopada 2018 r. została ogłoszona ustawa z dnia 22 listopada 2018 r. *o zmianie ustawy - Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 2245), która nadaje (art. 32 pkt 1) nowe brzmienie art. 52 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – *Prawo geologiczne i górnicze,* wprowadzając pojęcie: „dyplom zawodowy", ale jednocześnie przywracając pojęcie: „studia wyższe" (tylko w zakresie kategorii XIII). Ponadto, w delegacji ustawowej w art. 69 i 69a ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – *Prawo geologiczne i górnicze* wyrazy: „klasyfikację zawodów szkolnictwa zawodowego" zastąpiono wyrazami: „klasyfikację zawodów szkolnictwa branżowego". Przepisy ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. *o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw* weszły w życie z dniem 1 września 2019 r.

Projekt niniejszego rozporządzenia uwzględnia:

1. stosowanie pojęć wprowadzonych ustawą z dnia 3 lipca 2018 r. – *Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* tj. studia pierwszego lub drugiego stopnia (bez wyrazu „wyższe") dla wszystkich kategorii kwalifikacji geologicznych;

2. zmiany w delegacji ustawowej wprowadzone ustawą z dnia 22 listopada 2018 r. *o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw.*

Na podstawie doświadczeń z funkcjonowania dotychczasowych przepisów uznano za konieczne sprecyzowanie wymiaru praktyki osób zatrudnionych w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu projektów robót geologicznych i dokumentacji geologicznej, a także doprecyzowanie nazw kierunków studiów lub specjalności, których ukończenie umożliwia ubieganie się o stwierdzenie kwalifikacji.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

Obowiązujące obecnie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie kwalifikacji w zakresie geologii (Dz. U. poz. 425), obowiązuje do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 69 ustawy pgg. Zgodnie z zakresem upoważnienia ustawowego projekt rozporządzenia określa:

1. szczegółowe wymagania dotyczące wykształcenia, kwalifikacji zawodowych w poszczególnych zawodach oraz odpowiadającego im zakresu i wymiaru praktyki dla poszczególnych kategorii kwalifikacji do wykonywania, dozorowania i kierowania pracami geologicznymi;
2. wymagania dotyczące ustalania składów komisji egzaminacyjnej i zespołów egzaminacyjnych;
3. wysokość wynagrodzenia przysługującego osobom wchodzącym w skład komisji egzaminacyjnych;
4. wzór świadectwa stwierdzającego kwalifikacje.

W porównaniu do dotychczas obowiązującego rozporządzenia projektowane rozporządzenie wprowadza zmiany w zakresie:

1. szczegółowych wymagań dotyczących praktyki zawodowej osób zatrudnionych w urzędzie obsługującym organ administracji geologicznej – rozporządzenie wprowadza wymóg udokumentowania przez te osoby udziału w sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu określonej liczby projektów robót geologicznych i dokumentacji geologicznych;
2. doprecyzowania nazw kierunków studiów lub specjalności, których ukończenie umożliwia ubieganie się o stwierdzenie kwalifikacji;
3. modyfikacji konstrukcji przepisów dotyczących kierunków studiów wymaganych przy ubieganiu się o stwierdzenie kwalifikacji geologicznych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Projekt rozporządzenia nie wynika z przepisów UE/OECD i ma charakter rozwiązania krajowego w zakresie stwierdzania kwalifikacji w zakresie geologii.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
1. osoby zamierzające się ubiegać o stwierdzenie kwalifikacji w zakresie geologii, na podstawie ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – *Prawo geologiczne i górnicze*, w tym osoby zatrudnione w urzędach obsługujących organ administracji geologicznej	ok. 300 osób rocznie	dane własne Ministerstwa Klimatu i Środowiska, dane pozyskane od marszałków województw: małopolskiego, dolnośląskiego, pomorskiego i mazowieckiego	konieczność składania przez kandydatów wniosków o stwierdzenie kwalifikacji geologicznych, w tym konieczność składania przez osoby zatrudnione w urzędach obsługujących organ administracji geologicznej dokumentów potwierdzających ilości projektów robót geologicznych i dokumentacji geologicznych, przy

			których sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu osoby te brały udział
2. organy odpowiedzialne za rozpatrywanie wniosków o stwierdzenie kwalifikacji – minister właściwy do spraw środowiska, marszałkowie województw: małopolskiego, dolnośląskiego, pomorskiego i mazowieckiego	8 pracowników Ministerstwa Środowiska 6 pracowników Urzędów Marszałkowskich	dane własne Ministerstwa Klimatu i Środowiska, dane pozyskane od marszałków województw: małopolskiego, dolnośląskiego, pomorskiego i mazowieckiego	konieczność oceny wniosków o stwierdzenie kwalifikacji geologicznych, w tym dokumentów potwierdzających odbycie praktyki przez osoby zatrudnione w urzędach obsługujących organ administracji geologicznej przy sprawdzaniu, ocenie, przyjmowaniu lub zatwierdzaniu projektów robót geologicznych i dokumentacji geologicznych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje publiczne projektu rozporządzenia będą trwały 14 dni. Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), w celu udostępnienia go wszystkim zainteresowanym podmiotom.

W ramach konsultacji projekt zostanie też skierowany do następujących podmiotów:

1. Organizacja Polskiego Przemysłu Poszukiwawczo-Wydobywczego,
   ul. Biała 4, 00-895 Warszawa;
2. Polski Związek Pracodawców Przemysłu Wydobywczego
   Al. Jerozolimskie 96, 00-807 Warszawa;
3. Krajowy Związek Pracodawców Branży Geologicznej
   Al. Korfantego 125a, 40-156 Katowice;
4. Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy
   ul. Rakowiecka 4, 00-975 Warszawa;
5. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Górnictwa
   ul. Powstańców 25, 40-952 Katowice;
6. Instytut Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią Polskiej Akademii Nauk
   ul. Wybickiego 7, 31-261 Kraków;
7. Stowarzyszenie Naukowo-Techniczne Inżynierów i Techników Przemysłu Naftowego i Gazowego
   ul. Lubicz 25, 31-503 Kraków;

Projekt zostanie także przekazany do zaopiniowania przez:

1. Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego zgodnie z ustawą z dnia 6 maja 2005 r. *o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej* (Dz. U. poz. 759);
2. 16 marszałków województw.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych. Projekt nie dotyczy także spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232 oraz z 2020 r. poz. 568). Projekt nie podlega także opiniowaniu, konsultacjom ani uzgodnieniom z organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

Wprowadzenie rozporządzenia jest neutralne dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ zawiera ono wyłącznie przepisy wykonawcze do postanowień ustawy *pgg*, która zawiera zasadnicze regulacje dotyczące kwalifikacji w zakresie geologii. Ponadto w porównaniu do obecnego stanu prawnego nie ulegają zmianie podstawowe przepisy, takie jak wysokość wynagrodzeń dla członków komisji egzaminacyjnej.

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie powoduje zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

	Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
	Osoby starsze i niepełnosprawne	Brak wpływu						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: nowy typ dokumentu	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: nowy typ dokumentu
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

Rozporządzenie nie wpłynie na zmianę obowiązków regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie ma wpływu na obszary wskazane powyżej.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

IV kwartał 2021 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu będzie następowała na bieżąco w toku prac komisji egzaminacyjnej. Podstawowym kryterium ewaluacji będzie poziom umiejętności kandydatów zdobyty w trakcie odbywania praktyki zawodowej.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Nie dotyczy

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie wymagań technicznych dla punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów

Na podstawie art. 19 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i …) zarządza się, co następuje:

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

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 Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT" oraz sposób i terminy ich przeprowadzania;
3) wysokość opłaty za przeprowadzenie badania punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji;
4) wysokość opłaty za wydanie opinii przez Dyrektora TDT w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu z wymaganiami technicznymi określonymi w ustawie o elektromobilności paliwach alternatywnych oraz w niniejszym rozporządzeniu.

[1)] Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 941).

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, budowie i przebudowie punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1) operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu – podmiot świadczący usługę zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu służącą do napędu tych jednostek, który jest odpowiedzialny za zarządzanie, bezpieczeństwo, funkcjonowanie, eksploatację, konserwację i remonty punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu;
2) system zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu – zespół urządzeń służących do zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu służącej do napędu tych jednostek;
3) strefa chroniona – obszar wokół punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz jednostki pływającej wykorzysującej do napędzania energię elektryczną, w której monitorowany jest ruch morski oraz inne podejmowane działania;
4) strefa ograniczonego dostępu – obszar wokół punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w którym podczas zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu mogą przebywać wyłącznie wyznaczone osoby;
5) system zarządzania bezpieczeństwem – system zarządzania definiujący struktury organizacyjne, określający procedury, procesy i środki do prowadzenia działań z zakresu polityki zapobiegania poważnym wypadkom oraz określający procedury i działania w sytuacjach awarii i zagrożenia życia i mienia, określający odpowiedzialność na każdym szczeblu działania i zarządzania.

DZIAŁ II

Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu

Rozdział 1

Wymagania ogólne

§ 3. 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu projektuje się i buduje odpowiednio do zadań, jakie mają spełniać w określonych warunkach eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości bezpiecznego przyłączenia do jednostki pływającej oraz zachowania styczności przyłączenia bez względu na jej położenie.

2. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu umiejscawia się na fundamentach uwzględniających miejscowe warunki geologiczne, wiatrowe i opadowe. Konstrukcja punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu powinna zabezpieczać zespół jego urządzeń przed warunkami atmosferycznymi, w szczególności zaś przed ich unoszeniem na wodzie.

§ 4. 1. W skład zespołu urządzeń punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wchodzi w szczególności:

1) przekształtnik wielopoziomowy;
2) kabel przyłączeniowy;
3) blokada manipulacyjna;
4) obwody bezpieczeństwa.

2. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wyposaża się w niezależne od innych funkcji urządzenia zabezpieczające przed awarią elektryczną we wszystkich jego częściach oraz co najmniej dwa pomocnicze urządzenia zabezpieczające obejmujące w szczególności automatyczne awaryjne zawory odcinające i przyciski zatrzymania awaryjnego.

Rozdział 2

Zabezpieczenie techniczne, przeciwpożarowe oraz przeciwwybuchowe

§ 5. 1. Zespół urządzeń punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu narażony na ryzyko kolizji z pojazdem musi być wyposażony w bariery lub inne mechanizmy chroniące przed ich uszkodzeniem.

2. Operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu zobowiązany jest również do stosowania środków mających na celu zmniejszenie zagrożenia pożarowego i wybuchowego, w szczególności służących do:

1) zapobiegania gromadzeniu się ładunków elektrostatycznych;
2) unikania źródeł zapłonu;
3) łagodzenia skutków pożaru lub wybuchu.

3. Stosowane w punkcie zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu środki zapewniają automatyczne wyłączenie jego urządzeń w przypadku stwierdzenia ich awarii.

§ 6. 1. Zainstalowane urządzenia przeciwpożarowe powinny uwzględniać zabezpieczenie przeciwpożarowe największej jednostki pływającej, której obsługa jest dopuszczalna w danym punkcie zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

2. Do zabezpieczenia przeciwpożarowego zespołu urządzeń punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu stosuje się gaśnice przewoźne i urządzenia gaśnicze z chemicznymi środkami gaśniczymi.

§ 7. 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wyposażone w stałe urządzenia gaśnicze pianowe i zraszaczowe powinny być zasilane w energię elektryczną z dwóch niezależnych źródeł, a w przypadku zasilania z jednego źródła energii elektrycznej powinna być dodatkowo wyposażona w agregat prądotwórczy o takiej mocy, aby możliwe było funkcjonowanie pompowni przeciwpożarowych i zespołu urządzeń.

2. Punkt zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu może być zasilany w wodę z zewnętrznej sieci wodociągowej lub z ujęć własnych, które realizują zapotrzebowanie na wodę do celów sanitarno-higienicznych, przeciwpożarowych i gospodarczych tego punktu.

Rozdział 3

Bieżąca kontrola i konserwacja punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu

§ 7. 1. Operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu przeprowadza wewnętrzną kontrolę i badania techniczne zespołu urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo osób, mienia i środowiska.

2. Rodzaj, zakres oraz częstotliwość kontroli i badań opracowywany jest na podstawie analizy warunków eksploatacyjnych z uwzględnieniem zaleceń wytwórcy określonych w dokumentacji techniczno-ruchowej urządzenia.

3. Zakres wewnętrznej kontroli obejmuje:

1) ocenę oddziaływania warunków atmosferycznych na instalację elektryczną w jednostce pływającej w aspekcie zagrożeń korozyjnych;
2) ocenę stanu technicznego towarzyszących urządzeń i instalacji oraz funkcjonowania aparatury kontrolno-pomiarowej;
3) okresową kontrolę instalacji elektrycznej połączeń rozłącznych i spawanych.

4. W czasie realizacji badań technicznych należy dokonać:

1) sprawdzenia prawidłowego działania armatury odcinającej i urządzeń zabezpieczających przed awarią elektryczną;
2) okresowego pomiaru i badania instalacji odgromowej, uziemiającej i elektrycznej.

5. W toku eksploatacji stacji gazu ziemnego należy przeprowadzić przewidziane do wykonania, w instrukcjach eksploatacji, czynności konserwujące.

DZIAŁ III

Eksploatacja punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu

Rozdział 1

Zasilanie jednostek pływających energią elektryczną z lądu

§ 8. 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu umożliwiają napełnianie akumulatorów jednostek pływających energią elektryczną służącą do napędu tych jednostek za pomocą systemu ładowania energią elektryczną.

2. Ilość energii elektrycznej zużytej do zasilenia jednostek pływających określa się na podstawie układu pomiarowego. W przypadku jego braku dopuszcza się rozliczenie czasowe.

Rozdział 2

Nadzór nad zasilaniem jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz system zarządzania bezpieczeństwem

§ 9. 1. Operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu sprawuje nadzór nad zasilaniem, w szczególności poprzez zapewnienie bezpieczeństwa tego procesu.

2. Operator punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wdraża system bezpieczeństwa w procesie zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, obejmujący w szczególności:
1) zasady monitorowania strefy chronionej oraz strefy ograniczonego dostępu;
2) wymagania dotyczące jednostek pływających, które zasilane są energią elektryczną;
3) zasady postępowania w sytuacji awarii instalacji elektrycznej jednostki pływającej;
4) charakterystykę punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu w tym w szczególności parametry systemu zasilania energię elektryczną;

5) wykaz wszystkich osób uczestniczących w zasilaniu jednostek pływających energią elektryczną z lądu wraz z ich kwalifikacjami oraz podziałem odpowiedzialności za realizowanie działania.

DZIAŁ IV

Rodzaje badań oraz sposób i terminy przeprowadzania przez Transportowy Dozór Techniczny badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu

§ 10. 1. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu podlegają następującym rodzajom badań:

1) rewizje zewnętrzne;

2) rewizje wewnętrzne.

§ 11. 1. Rewizja zewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni zespołu urządzeń punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

2. Rewizja wewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu wewnętrznej i zewnętrznej powierzchni instalacji elektrycznej, wyposażenia konstrukcyjnego, a w przypadkach uzasadnionych względami technicznymi przeprowadzenie pomiarów kontrolnych

3. W przypadkach uzasadnionych względami technicznymi ocena wizualna, o której mowa w ust. 2, może być uzupełniona lub zastąpiona innymi badaniami, określonymi przez właściwy organ dozoru technicznego w porozumieniu z eksploatującym.

§ 12. 1. Terminy badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu określa załącznik do rozporządzenia.

2. W uzasadnionych przypadkach terminy badań określone w załączniku do rozporządzenia mogą zostać skrócone na podstawie decyzji właściwego organu jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego.

§ 13. Wyniki kontroli i badań powinny być udokumentowane i archiwizowane przez cały okres użytkowania zespołu urządzeń zasilania.

§ 14. W przypadku braku możliwości wyłączenia punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu na czas wyznaczonego terminu badań dopuszcza się, za zgodą właściwego organu jednostki właściwej do wykonywania dozoru technicznego, odroczenie terminu wykonania czynności kontrolnych lub przeprowadzenie badań zastępczych.

§ 15. Wysokość opłat, za badania przez Transportowy Dozór Techniczny punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz za wydanie opinii, o której mowa w § 23, jest ustalana w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski", zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 746), obowiązującego w dniu złożenia wniosku, i wynosi:

1) 10% tego wynagrodzenia za przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 10 1;
2) 20% tego wynagrodzenia za przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 10 2;
3) 4% tego wynagrodzenia za każdą rozpoczętą godzinę badania, o którym mowa w § 11 ust. 3, jednakże nie więcej niż 20% tego wynagrodzenia;
4) 4% tego wynagrodzenia – za każdą rozpoczętą godzinę opracowania opinii, o której mowa w art. 18a ustawy, jednakże nie więcej niż 200% tego wynagrodzenia.

DZIAŁ V

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 16. Punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu wybudowane albo użytkowane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia dostosowuje się do wymagań określonych niniejszym rozporządzeniem do dnia 1 stycznia 2022 r.

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Klimatu i Środowiska
z dnia
(poz. …)

ZAŁĄCZNIK

TERMINY BADAŃ

Rewizja zewnętrzna	Rewizja wewnętrzna
co 3 lata	co10 lat

UZASADNIENIE

Cel wydania aktu

Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska *w sprawie wymagań technicznych dla punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów* opracowany został na podstawie art. 19 projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm.)

Rozporządzenie ma na celu stworzenie przepisów prawnych w zakresie infrastruktury i warunków technicznych dotyczących punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, a także trybu i terminów badań tych punktów oraz wysokości opłat za przeprowadzenie badań i wydanie opinii przez Transportowy Dozór Techniczny. Wydanie rozporządzenia jest konieczne ze względu na wypełnienie obowiązku implementacji dyrektywy 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).

Szczegółowy opis rozporządzenia

W Dziale I rozporządzenia znajdują się przepisy ogólne. W par. 1 znajduje się pięć punktów, które stanowią przedmiot rozporządzenia, czyli wymagania dla punktów zasilania, warunki bezpieczeństwa ich eksploatacji, naprawy i modernizacji, oraz tryby i terminy badań i wysokość opłat za badania oraz wydanie opinii w zakresie dokumentacji technicznej. W par. 2 umieszczony został słowniczek pojęć użytych w rozporządzeniu.

Dział II obejmuje wymagania, jakie muszą spełniać punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu. W Rozdziale 1 znajdują się warunki ogólne dotyczące punktów zasilania, w Rozdziale 2 omówione jest zabezpieczenie techniczne, przeciwpożarowe oraz przeciwwybuchowe, a w Rozdziale 3 Bieżąca kontrola i konserwacja punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

W Dziale III znajdują się rozdziały dotyczące użytkowania punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu. Rozdział I obejmuje właśnie zasilanie tych jednostek energią elektryczną, a Rozdział II nadzór nad zasilaniem jednostek oraz wymagany system bezpieczeństwa.

Dział IV zawiera rodzaje przeprowadzanych przez Transportowy Dozór Techniczny badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, terminy i ich przeprowadzania oraz wysokość opat za ich przeprowadzenie.

Dział V to przepisy przejściowe i końcowe.

Stan faktyczny i prawny

W obecnym stanie prawnym nie ma przepisów określających warunki bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, tryb i terminy przeprowadzania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz wysokości opłaty za przeprowadzenie badania punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji. Stworzenie przepisów określających wymagania techniczne jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników jednostek pływających zasilanych energią elektryczną z lądu, a przede wszystkim dla operatorów punktów zasilania, którzy narażeni są na bezpośrednie niebezpieczeństwo porażenia prądem.

W związku z powyższym, niezbędne jest wprowadzenie rozporządzenia, co pozwoli na stworzenie podstawy prawnej do określenia warunków technicznych eksploatacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, a przede wszystkim podstawy prawnej do przeprowadzania kontroli tych punktów.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje, że Transportowy Dozór Techniczny będzie musiał dokonywać zwiększonej liczby kontroli, zgodnie z treścią projektu.

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów określających normy w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, trybu i terminów przeprowadzania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz wysokości opłaty za przeprowadzenie badania punktów zasilania jednostek

pływających energią elektryczną z lądu w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji.

Wydanie rozporządzenia wprowadzi nowy stan prawny i pozwoli na osiągniecie maksymalnych korzyści w zakresie bezpieczeństwa podczas zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, a także pozwoli kontrolować przestrzeganie zasad bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

Zgodność z prawem UE

Zawarte w projekcie regulacje stanowią przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. *w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), natomiast projekt nie podlega procedurze notyfikacji, ze względu na umieszczenie normy IEC/ISO/IEEE 80005-1 w dyrektywie 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).

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Przewidywane wejście w życie projektu

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wymagań technicznych dla punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Klimatu i Środowiska **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Pan Ireneusz Zyska, Sekretarz Stanu w MKiŚ **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Pan Szymon Byliński, Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej, +48 22 3691044	**Data sporządzenia** **Źródło** art. 19 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm.) **Nr w wykazie prac Ministra Klimatu i Środowiska**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska *w sprawie wymagań technicznych dla punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji tych punktów* ma na celu stworzenie przepisów prawnych w zakresie infrastruktury i warunków technicznych dotyczących punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, a także trybu i terminów badań tych punktów oraz wysokości opłat za przeprowadzenie badań i opinii przez Transportowy Dozór Techniczny. Wydanie rozporządzenia jest konieczne ze względu na wypełnienie obowiązku implementacji dyrektywy 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).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W obecnym stanie prawnym nie ma przepisów określających warunki bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, tryb i terminy przeprowadzania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego badań punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu oraz wysokości opłaty za przeprowadzenie badania punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji. Stworzenie przepisów określających wymagania techniczne jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników jednostek pływających zasilanych energią elektryczną z lądu, a przede wszystkim dla operatorów punktów zasilania, którzy narażeni są na bezpośrednie niebezpieczeństwo porażenia prądem.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Transportowy Dozór Techniczny	1	Transportowy Dozór Techniczny	Zwiększenie obowiązków
Porty morskie	4	Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych	Budowa punktów zasilania zgodnie z rozporządzeniem

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	**0,0000**	**0,0005**	**0,0006**	**0,0006**	**0,0012**	**0,0006**	**0,0007**	**0,0014**	**0,0007**	**0,0005**	**0,0015**	**0,008**
budżet państwa												
JST												
Transportowy Dozór Techniczny	0,0000	0,0005	0,0006	0,0006	0,0012	0,0006	0,0007	0,0014	0,0007	0,0005	0,0015	0,008

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	**0,0000**	**0,0004**	**0,0004**	**0,0004**	**0,0008**	**0,0004**	**0,0004**	**0,0008**	**0,0004**	**0,0004**	**0,0008**	**0,005**
budżet państwa												
JST												
Transportowy Dozór Techniczny	0,0000	0,0004	0,0004	0,0004	0,0008	0,0004	0,0004	0,0008	0,0004	0,0004	0,0008	0,005
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	**0,0000**	**0,0002**	**0,0002**	**0,0002**	**0,0005**	**0,0003**	**0,0003**	**0,0006**	**0,0003**	**0,0001**	**0,0007**	**0,003**
budżet państwa												
JST												
Transportowy Dozór Techniczny	0,0000	0,0002	0,0002	0,0002	0,0005	0,0003	0,0003	0,0006	0,0003	0,0001	0,0007	0,003
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Koszty przeprowadzonych badań punktów zasilania energią elektryczna jednostek pływających będą finansowane ze środków przedsiębiorstw zarządzających portem.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zgodnie z rekomendacjami Krajowych ram polityki rozwoju paliw alternatywnych inwestycje w infrastrukturę do ładowania jednostek pływających energią elektryczną powinny być realizowane przede wszystkim w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Wybudowana infrastruktura będzie wymagała dokonania niezbędnych badań umożliwiających jej eksploatację, za którą właściciele infrastruktury będą musieli wprowadzić opłatę na rzecz Transportowego Dozoru Technicznego. Do oszacowania prognozowanych dochodów TDT założono, że w każdym z ww. portów powstanie po jednym punkcie ładownia jednostek pływających do roku 2025. W wyliczeniach uwzględniono wysokość opłat, które poniosą przedsiębiorstwa zarządzające portem po wybudowaniu infrastruktury, o której mowa rozporządzeniu oraz koszty badań określonych w § 10. Dodatkowo, wyjaśnić należy, że nie sposób określić wielkości populacji eksploatujących/operatorów, którzy skorzystają z możliwości sporządzenia przez Transportowy Dozór Techniczny opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu ładowania jednostek pływających z wymaganiami technicznymi. Jest to bowiem jedynie możliwość, a nie obowiązek tworzących takie punkty. W konsekwencji czego nie ma możliwości wskazania wysokości wpływów do Transportowego Dozoru Technicznego z tego tytułu (o ile w ogóle takie wystąpią). Analogicznie kwestia wpływów prezentuje się w przypadku opłat za badania techniczne doraźne. Projektodawca wprowadził ich rodzaj dla zapewnienia wysokiej jakości funkcjonowania punktów ładowania, niemniej na dzień sporządzania projektu rozporządzenia niemożliwe jest wskazanie ilości napraw, modernizacji bądź nieprawidłowości, które będą wymagały badań przeprowadzanych przez Transportowy Dozór Techniczny. Wysokość przeciętnego wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej z wytycznych Ministra Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Wysokość powyższych opłat jest uzasadniona kosztami, jakie zostaną wygenerowane w związku z wykonywaniem zadań. Określenie poziomu opłat ma charakter w pełni ekwiwalentny, co oznacza, iż wysokość opłaty pokrywa szacunkowe koszty i wydatki związane z wykonaniem danego zadania. Na przedmiotowe koszty i wydatki składają się w szczególności: - koszty eksploatacji samochodów, - konserwacja sprzętów i urządzeń, - koszty szkoleń, - wyposażenie pracowników w laptopy, drukarki i odzież ochronną.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

	Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
duże przedsiębiorstwa	0,0000	0,0005	0,0006	0,0006	0,0019	0,0048	0,0084

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Rozwój portów morskich						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Środki podmiotów eksploatujących punkty zasilania jednostek elektrycznych energią z lądu.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☒ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:
Wprowadzenie badań technicznych jest konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników jednostek pływających oraz operatorów punktów zasilania.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się zwiększenia zatrudnienia.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Nie dotyczy

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia i od tego momentu będą stosowane.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projekt rozporządzenia ma na celu dostosowanie przepisów prawa krajowego do wymogów prawa Unii Europejskiej. Ewaluacja efektów projektu następuje w sposób ciągły

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załaczników

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego[2]

Na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego;
2) rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT", albo Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT”, oraz sposób i terminy przeprowadzania tych badań;
3) wysokość opłat za:
   a) wydanie przez Prezesa UDT lub Dyrektora TDT opinii, o której mowa w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej „ustawą”,
   b) przeprowadzenie przez UDT lub TDT badań technicznych, o których mowa w art. 27 ust. 1 ustawy.

§ 2. Stacja gazu ziemnego, w zakresie bezpiecznej eksploatacji, powinna spełniać szczegółowe wymagania techniczne określone w aktualnej normie PN-EN ISO 16923 - w przypadku stacji gazu ziemnego wyposażonych w punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub PN-EN ISO 16924 - w przypadku stacji gazu ziemnego wyposażonych

---

[1)] Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 941).

[2)] Niniejsze rozporządzenie zostanie notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu …….. pod numerem …….., zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informatycznego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

w punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), oraz uwzględniać aktualny poziom wiedzy i dobre praktyki.

§ 3. 1. Stację gazu ziemnego eksploatuje się, uwzględniając:

1) schemat stacji gazu ziemnego będący elementem dokumentacji powykonawczej stacji gazu ziemnego, z zaznaczeniem lokalizacji wszystkich urządzeń, osprzętu zabezpieczającego, ciśnieniowego oraz źródeł zasilania, z uwzględnieniem rozmieszczenia sąsiednich urządzeń lub budynków;
2) schemat przedstawiający orurowanie i oprzyrządowanie będący elementem dokumentacji powykonawczej stacji gazu ziemnego;
3) instrukcję eksploatacji stacji gazu ziemnego;
4) opis techniczny stacji gazu ziemnego będący elementem dokumentacji powykonawczej lub eksploatacyjnej stacji gazu ziemnego;
5) ocenę zagrożenia wybuchem oraz instrukcję bezpieczeństwa pożarowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 869);
6) protokoły z przeprowadzonych badań, kontroli i prób szczelności.

2. Wszelkie prace w ramach eksploatacji obejmujące przeglądy serwisowe i konserwacje dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg.

§ 4. Instrukcja eksploatacji, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 3, zawiera co najmniej opis:

1) czynności związanych z uruchomieniem, ruchem i zatrzymaniem stacji gazu ziemnego, w tym zatrzymaniem awaryjnym;
2) wymagań określonych w przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony przeciwwybuchowej, przeciwpożarowej i ochrony środowiska oraz opis spełniania tych wymagań;
3) sposobu konserwacji i kontroli stanu technicznego stacji gazu ziemnego prowadzonych na bieżąco przez operatora stacji gazu ziemnego wraz z określeniem sposobu ich dokumentowania, w szczególności sposobu i częstotliwości kontroli osprzętu zabezpieczającego, w tym automatyki zabezpieczającej;
4) organizacji obsługi technicznej badań, o których mowa w § 7.

§ 5. 1. Naprawy stacji gazu ziemnego dokonuje się, uwzględniając konieczność przywrócenia stanu sprzed awarii lub uszkodzenia stacji gazu ziemnego.

2. Wszelkie prace w ramach naprawy wykonuje się zgodnie z instrukcją eksploatacji, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 3, i dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg.

3. W przypadku naprawy objętej badaniem, o którym mowa w § 7 pkt 2, sporządza się również opis naprawy wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia.

§ 6. 1. Modernizacji stacji gazu ziemnego dokonuje się, uwzględniając konieczność dokonania zespołu czynności zmieniających konstrukcję stacji, zastosowane materiały, parametry techniczne lub obwody realizujące funkcje bezpieczeństwa, w stosunku do pierwotnie ustalonych, jednak bez istotnych zmian jej charakterystyki lub przeznaczenia, niepowodujących wzrostu zagrożenia związanego z eksploatacją stacji gazu ziemnego.

2. Każdorazowo po dokonaniu modernizacji aktualizuje się dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1-5.

3. Wszelkie prace w ramach modernizacji dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg.

4. W przypadku modernizacji sporządza się również opis modernizacji wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia.

§ 7. Wyróżnia się następujące rodzaje badań technicznych, jakim podlega stacja gazu ziemnego:

1) badanie techniczne wstępne - przeprowadzane przed oddaniem do eksploatacji stacji gazu ziemnego;
2) badanie techniczne eksploatacyjne - przeprowadzane każdorazowo w przypadku naprawy lub modernizacji stacji gazu ziemnego.

§ 8. Badanie, o którym mowa w § 7 pkt 1, polega na:

1) weryfikacji dokumentacji, o której mowa w § 3 ust. 1;
2) ocenie wizualnej stanu technicznego stacji gazu ziemnego;
3) sprawdzeniu działania stacji gazu ziemnego, w tym sprawdzeniu działania osprzętu zabezpieczającego oraz automatyki zabezpieczającej.

§ 9. Badanie, o którym mowa w § 7 pkt 2, polega na:

1) weryfikacji dokumentacji, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, § 5 ust. 2 i 3, § 6 ust. 3 i 4, oraz, jeżeli jest to uzasadnione zakresem, rodzajem lub charakterem naprawy lub modernizacji - dokumentacji, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5;
2) ocenie wizualnej stanu technicznego stacji gazu ziemnego w celu potwierdzenia przeprowadzenia naprawy lub modernizacji zgodnie z przedłożonymi dokumentami.

§ 10. Badaniom, o których mowa w § 7, podlegają wyłącznie stacje gazu ziemnego całkowicie zmontowane i przygotowane do eksploatacji.

§ 11. Badania, o których mowa w § 7, UDT lub TDT wykonuje w obecności operatora stacji gazu ziemnego lub osoby przez niego upoważnionej.

§ 12. 1. UDT lub TDT przeprowadza badania, o których mowa w § 7, w terminie 30 dni od dnia złożenia przez operatora stacji gazu ziemnego w UDT lub w TDT wniosku przeprowadzenie badania.

2. Z przeprowadzonego badania technicznego sporządza się protokół.

§ 13. Wniosek o przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 7 pkt 2, operator stacji gazu ziemnego składa w terminie do 7 dni od dnia zakończenia naprawy lub modernizacji.

§ 14. Wysokość opłaty, o której mowa w art. 26 ust. 3 oraz art. 27 ust. 5 ustawy, jest ustalana w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 746), obowiązującego w dniu złożenia wniosku, i wynosi:

1) 20 % tego wynagrodzenia za przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 7 pkt 1;
2) 4 % tego wynagrodzenia za każdą rozpoczętą godzinę badania, o którym mowa w § 7 pkt2, jednakże nie więcej niż 20 % tego wynagrodzenia;
3) 4 % tego wynagrodzenia za każdą rozpoczętą godzinę opracowania opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach niniejszego rozporządzenia oraz warunkami tankowania pojazdów określonymi w art. 25 ustawy, jednakże nie więcej niż 200% tego wynagrodzenia.

§ 15. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia[3)].

MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA

[3)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Energii w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego z dnia 28 sierpnia 2019 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1757), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 35 ust. 1 ustawy z dnia …… o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz…….).

Uzasadnienie

Cel wydania aktu

Projekt rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego ma na celu uregulowanie zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do tankowania pojazdów gazem ziemnym. Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110, z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą", zgodnie z którym minister właściwy do spraw energii, w drodze rozporządzenia, określa:

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego;
2) rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT", lub Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT", oraz sposób i terminy ich przeprowadzania;
3) wysokość opłaty za wydanie opinii oraz przeprowadzenie badań przez UDT lub TDT.

Stan faktyczny i prawny

Obecnie w krajowym porządku prawnym funkcjonują przepisy określające szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego, wydane w Rozporządzeniu Ministra Energii w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego z dnia 28 sierpnia 2019 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1757). Zmiany, które wprowadza ustawa o zmianie ustawy o elektromobilności i innych ustaw (Dz.U. z…… r. poz……), w tym w art. 29 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych stanowiącym upoważnienie do wydania powyższego rozporządzenia stworzyły konieczność wydania nowego rozporządzenia w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem.

Zmiana polega na nadaniu kompetencji do przeprowadzania badań i wydawania opinii w niniejszym zakresie także Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, obok Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego.

Szczegółowe uzasadnienie wprowadzanych przepisów

W § 1 został określony zakres przedmiotowy projektowanego rozporządzenia. Projekt nie określa szczegółowych wymagań technicznych dotyczących bezpiecznej eksploatacji, naprawy

i modernizacji zespołu urządzeń wraz z obiektami budowlanymi lub jednostek pływających, służących do bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Ustawa w odrębnych artykułach reguluje kwestie związane z funkcjonowaniem stacji gazu ziemnego oraz punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

W § 2 wskazano, że stacja gazu ziemnego, w zakresie bezpiecznej eksploatacji, spełnia szczegółowe wymagania techniczne zawarte w normie PN-EN ISO 16923, w przypadku stacji gazu ziemnego wyposażonych w punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub PN-EN ISO 16924, w przypadku stacji gazu ziemnego wyposażonych w punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Jednocześnie wskazano, że stacja gazu ziemnego, w zakresie bezpiecznej eksploatacji, powinna również uwzględniać aktualny poziom wiedzy i dobre praktyki.
Przywołane w tym paragrafie normy są normami krajowymi, oznaczonymi symbolem PN, zatwierdzonymi przez Polski Komitet Normalizacyjny.

W § 3 wskazano jakie dokumenty uwzględnia się eksploatując stację gazu ziemnego. Wprowadzono także przepis wskazujący, iż wszelkie prace w ramach eksploatacji obejmujące przeglądy serwisowe oraz konserwacje należy dokumentować w sposób potwierdzający ich przebieg.
Dokonanie zmian mających wpływ na sposób eksploatacji stacji gazu ziemnego skutkuje potrzebą wprowadzenia stosownych zmian w instrukcji eksploatacji.

W § 4 wskazano, co zawiera instrukcja eksploatacji stacji gazu ziemnego, którą należy uwzględniać podczas eksploatacji stacji. Wymóg instrukcji eksploatacji jest podyktowany potrzebą zapewnienia prawidłowej eksploatacji urządzenia przez obsługę, operatora oraz użytkowników urządzenia.
Instrukcja eksploatacji powinna zawierać m.in. opis organizacji obsługi technicznej badań przeprowadzanych przez UDT lub TDT, celem zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa w trakcie badań.

W § 5 określono wymagania techniczne w zakresie naprawy stacji gazu ziemnego. W tym paragrafie wprowadzono przepis wskazujący, iż wszelkie prace w ramach naprawy należy wykonywać zgodnie z instrukcją eksploatacji i dokumentować w sposób potwierdzający ich przebieg. Ponadto wskazano, że wszelkie prace w ramach naprawy objętej badaniem UDT lub TDT wykonuje się dokonując opisu naprawy wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia.

Powyższe informacje UDT lub TDT wykorzysta w trakcie przeprowadzanej kontroli do oceny prawidłowości dokonanej naprawy.
W przypadku naprawy należy mieć na uwadze, że przez pojęcie awarii powszechnie rozumie się przerwanie pracy urządzenia technicznego w wyniku jego uszkodzenia (definicja zaczerpnięta z Wielkiego Słownika Języka Polskiego). Urządzenie uszkodzone należy wyłączyć z eksploatacji, a następnie doprowadzić do stanu sprzed awarii. Aby potwierdzić, że stacja gazu ziemnego może być nadal bezpiecznie eksploatowana, po dokonaniu tych czynności konieczne będzie przeprowadzenie badań technicznych stacji przez UDT lub TDT.

W § 6 określono wymagania techniczne w zakresie modernizacji stacji gazu ziemnego.
§ 6 ust. 2 nakłada wymóg aktualizacji dokumentacji, która podlega weryfikacji UDT lub TDT podczas badania stacji gazu ziemnego przed oddaniem jej do eksploatacji, każdorazowo po dokonaniu modernizacji takiej stacji. Aktualizacji nie podlegają protokoły z przeprowadzonych badań, kontroli i prób szczelności. Celem jest prawidłowa eksploatacja stacji gazu ziemnego.
W dalszej części § 6 wskazano wymóg, że wszelkie prace w ramach modernizacji dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg oraz wykonuje się dokonując opisu modernizacji wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia. Powyższe informacje UDT lub TDT wykorzysta w trakcie przeprowadzanej kontroli do oceny prawidłowości dokonanej modernizacji.

W § 7 określono rodzaje badań technicznych przeprowadzanych przez UDT lub TDT. Przyjęto w nim podział przeprowadzanych badań na badania techniczne wstępne, tj. przed oddaniem do eksploatacji stacji gazu ziemnego oraz badania techniczne eksploatacyjne, tj. przeprowadzane w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji.
W § 8 i § 9 określono sposób przeprowadzania badań technicznych stacji gazu ziemnego wykonywanych przez UDT lub TDT.
§ 8 wskazuje, że badanie stacji gazu ziemnego przed oddaniem do eksploatacji będzie polegało na weryfikacji określonego rodzaju dokumentacji, ocenie wizualnej stanu technicznego stacji gazu ziemnego oraz na sprawdzeniu działania stacji gazu ziemnego, w tym sprawdzeniu działania osprzętu zabezpieczającego oraz automatyki zabezpieczającej.
Natomiast badanie techniczne stacji gazu ziemnego po dokonaniu jej naprawy lub modernizacji (§ 9) będzie polegało na weryfikacji określonego rodzaju dokumentacji oraz na ocenie wizualnej stanu technicznego stacji gazu ziemnego w celu potwierdzenia przeprowadzenia naprawy lub modernizacji zgodnie z przedłożonymi dokumentami.

W § 10 zawarto wymóg całkowitego zmontowania i przygotowania do eksploatacji stacji gazu ziemnego zgłoszonej do badania. Wymagany do przeprowadzenia badania stan stacji gazu ziemnego zapewni bezpieczeństwo w trakcie kontroli UDT lub TDT, a także wpłynie pozytywnie na czas przeprowadzania kontroli.

W § 11 określono, że badania UDT lub TDT wykonuje w obecności operatora stacji gazu ziemnego lub osoby przez niego upoważnionej.

W § 12 zawarto przepis dotyczący terminu przeprowadzenia przez UDT lub TDT badania technicznego jakiemu musi zostać poddana stacja gazu ziemnego w przypadku oddania jej do eksploatacji, zakończenia naprawy lub modernizacji. Ponadto wskazano, że z przeprowadzanych badań technicznych pracownik UDT lub TDT sporządza protokół.

W § 13 wskazano, że wniosek o przeprowadzenia badania w przypadku dokonania naprawy lub modernizacji należy złożyć w UDT lub TDT w terminie do 7 dni od dnia zakończenia tej naprawy lub modernizacji. Przy czym, zgłoszenie stacji gazu ziemnego do badania technicznego UDT lub TDT po wykonaniu naprawy lub modernizacji nie skutkuje zamknięciem tej stacji.

W § 14 określono wysokość opłaty pobieranej przez UDT lub TDT za wydanie opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji gazu ziemnego z przepisami prawa oraz za przeprowadzenie badania technicznego stacji gazu ziemnego w zakresie jej bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji.
Górna wysokość opłaty za wydanie opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach projektowanego rozporządzenia oraz warunkami określonymi w ustawie uwzględnia możliwość wystąpienia zaawansowanych i złożonych technologicznie projektów np. stacje gazu LCNG. Takie instalacje składają się z większej ilości urządzeń technicznych, w tym ciśnieniowych, armatury, automatyki regulacyjnej i zabezpieczającej oraz zabezpieczeń na wypadek rozszczelnienia układu, tym samym może wystąpić konieczność poniesienia większych kosztów po stronie UDT lub TDT.
Szczegółowe informacje na temat sposobu ustalenia wysokości przedmiotowych opłat zostały przedstawione w pkt 6 Oceny Skutków Regulacji projektowanego rozporządzenia.

W § 16 określono termin wejścia w życie rozporządzenia. Zaproponowano 14-dniowy termin wejścia w życie rozporządzenia. Jest to termin zgodny z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019

r. poz. 1461) i jednocześnie uwzględnia potrzebę jak najszybszego aktualizowania przepisów dotyczących zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do tankowania gazu ziemnego, w celu zapewnienia jej bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji.

Mając na uwadze okoliczność, iż wymagania techniczne w zakresie projektowania, budowy, wytwarzania, osprzętu, badań i eksploatacji urządzeń technicznych instalowanych na stacjach gazu ziemnego są określone w następujących aktach prawnych:

- rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 lipca 2016 r. w sprawie wymagań dla urządzeń ciśnieniowych i zespołów urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 211),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji niektórych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. z 2003 r. poz. 1269),

w projektowanym rozporządzeniu odstąpiono od ich ponownego określania. Niemniej jednak wymagania w nich zawarte należy stosować na każdym etapie projektowania, budowy oraz eksploatacji stacji gazu ziemnego.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie

Wejście w życie rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego spowoduje, że do przeprowadzania badań i opinii o stacjach gazu ziemnego uprawniony będzie nie jeden, a dwa podmioty (UDT i TDT). Projektowane rozporządzenie nie będzie wywierać wpływu na mikro- i małych przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Jak wskazano wcześniej, w obecnym stanie prawnym obowiązują już przepisy określające szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego, a niniejsze rozporządzenie nadaje kompetencje w powyższym zakresie także TDT, obok UDT.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ze względu na potrzebę jak dokonania aktualizacji przepisów dotyczących szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego.

Projektowany akt prawny zawiera przepisy techniczne, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), tym samym podlega procedurze notyfikacji.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, późn. zm.), został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Klimatu i Środowiska **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Pan Piotr Dziadzio, Sekretarz Stanu **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Pani Jolanta Pieńkowska - Departament Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska tel. 022 369 16 69 email: jolanta.pienkowska@klimat.gov.pl	**Data sporządzenia** **Źródło** Upoważnienie ustawowe – art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm.). **Nr w Wykazie prac**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Biorąc pod uwagę, iż polski rynek motoryzacyjny nakierunkowany jest na rozwój wykorzystania do napędu pojazdów silnikowych paliwa alternatywnego jakim jest gaz ziemny, opracowano projekt rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego. Celem ninejszego projektu rozporządzenia jest aktualizacja zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do tankowania pojazdów gazem ziemnym, polegająca na nadaniu kompetencji do przeprowadzania badań technicznych ww. infrastruktury także TDT, obok UDT.
Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest opracowanie rozporządzenia, które określi:

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego,
2) rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez Urząd Dozoru Technicznego albo Transportowy Dozór Techniczny oraz sposób i terminy ich przeprowadzania,
3) wysokość opłat za wydanie opinii oraz przeprowadzenie badania przez Urząd Dozoru Technicznego albo Transportowy Dozór Techniczny.

Oczekiwanym efektem wydania projektowanego rozporządzenia jest ustanowienie jednolitych wymagań w zakresie warunków jakie muszą zostać spełnione przez stacje gazu ziemnego.
Projektowane przepisy mają na celu zapewnienie bezpiecznej eksploatacji stacji służących do tankowania pojazdów gazem ziemnym przez potencjalnych użytkowników oraz osoby serwisujące te stacje.
Szczegółowy opis projektowanych przepisów zawiera uzasadnienie do projektowanego rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Biorąc pod uwagę, że dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, określa, że specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności m.in. punktów tankowania paliwa powinny być określone w normach europejskich lub międzynarodowych oraz jednocześnie odsyła do konkretnych specyfikacji technicznych (normy ISO/DIS 16924 i ISO/DIS 16923), przy opracowaniu projektu rozporządzenia nie badano, jakie wymagania techniczne w tym zakresie są wymagane w innych krajach. Opracowane przepisy przyczynią się do ujednolicenia prawa na terenie Unii Europejskiej.
Ponadto, w zakresie wydawania opinii oraz przeprowadzania kontroli, w projekcie rozporządzenia wykorzystano indywidualne rozwiązania stosowane już w prawodawstwie polskim, tym samym nie zaistniała potrzeba przeprowadzenia analizy porównawczej z innymi krajami w przedmiotowym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty budujące stacje gazu ziemnego	Wszystkie podmioty działające na rynku	Brak danych	Budowa stacji gazu ziemnego zgodnie z projektowanym rozporządzeniem lub dostosowanie już wybudowanych stacji do projektowanego rozporządzenia.
Operatorzy stacji gazu ziemnego	25	Strona internetowa www.cng.auto.pl	Zarządzanie stacją gazu ziemnego spełniającą wymagania techniczne określone w projekcie rozporządzenia.
Urząd Dozoru Technicznego	1		Wydawanie opinii o zgodności dokumentacji technicznej planowanej stacji gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi oraz przeprowadzanie kontroli w zakresie spełnienia wymagań technicznych przez stacje gazu ziemnego.
Transportowy Dozór Techniczny	1		Wydawanie opinii o zgodności dokumentacji technicznej planowanej stacji gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi oraz przeprowadzanie kontroli w zakresie spełnienia wymagań technicznych przez stacje gazu ziemnego.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Rozporządzenie Ministra Energii w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego z dnia 28 sierpnia 2019 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1757) było szeroko konsultowane. Informację o rozpoczętych konsultacjach przesłano do następujących podmiotów: NSZZ Solidarność, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Polska Izba Paliw Płynnych, Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych LEWIATAN, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Polska Izba Gazu Płynnego, Polska Organizacja Gazu Płynnego, Związek Rzemiosła Polskiego, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, Forum Związków Zawodowych, Business Center Club, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, GreenWay Infrastructure Poland sp. z o. o., Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, Stowarzyszenie Naukowo-Techniczne Inżynierów i Techników Przemysłu Naftowego i Gazowniczego, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Izba Gospodarcza Gazownictwa, Agencja Rynku Energii, Towarzystwo Obrotu Energią, Instytut Transportu Samochodowego, Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Gaz-SYSTEM, Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A., PKP S.A., Galactico.pl sp. z o.o., Impact Clean Power Technology S.A., EneGive Operator sp. z o.o., PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., TAURON Polska Energia S.A., Enea S.A., Energa S.A., Innogy Polska S.A., PGE Nowa Energia sp. z o.o., Enspirion sp. z o.o., Magenta Grupa Tauron sp. z o.o., Enea Innowacje sp. z o.o., BP Polska Sp. z o.o., Grupa LOTOS S.A., PKN ORLEN S.A., Shell Polska Sp. z o.o., Slovnaft Polska S.A., Circle K Polska Sp. z o.o., AMIC Polska, HUZAR PSP S.A., ANWIM S.A.
Uwagi można było zgłaszać w terminie 14 dni od dnia publikacji/otrzymania pisma. W ramach konsultacji publicznych 6 podmiotów zgłosiło 68 uwag do projektu. W dniu 17 grudnia 2019 r. przeprowadzono konferencje uzgodnieniowe w ramach uwag zgłoszonych podczas uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych.

Niniejsze rozporządzenie w powyższym zmienia jedynie katalog podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań technicznych i rozszerza go dodając do Urzędu Dozoru Technicznego także Transportowy Dozór Techniczny. Projekt był konsultowany z przedstawicielami powyższych urzędów. Z uwagi na tak mały zakres zmian, tym razem nieprzeprowadzono szerokich konsultacji społecznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	**0,016**	**0,040**	**0,054**	**0,039**	**0,036**	**0,037**	**0,035**	**0,027**	**-**	**-**	**-**	**0,285**
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Urząd Dozoru Technicznego	0,016	0,040	0,054	0,039	0,036	0,037	0,035	0,027	-	-	-	0,285
Wydatki ogółem	**0,012**	**0,028**	**0,043**	**0,028**	**0,029**	**0,030**	**0,028**	**0,025**	**-**	**-**	**-**	**0,223**
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Urząd Dozoru Technicznego	0,012	0,028	0,043	0,028	0,029	0,030	0,028	0,025	-	-	-	0,223
Saldo ogółem	**0,005**	**0,012**	**0,011**	**0,011**	**0,007**	**0,007**	**0,007**	**0,002**	**-**	**-**	**-**	**0,062**
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Urząd Dozoru Technicznego	0,005	0,012	0,011	0,011	0,007	0,007	0,007	0,002	-	-	-	0,062

Źródła finansowania	Wprowadzenie projektu rozporządzenia nastąpi w ramach środków finansowych Urzędu Dozoru Technicznego oraz Transportowego Dozoru Technicznego. Wpływ na sektor finansów publicznych został określony w oparciu o wyliczenia Urzędu Dozoru Technicznego w zakresie kosztów przeprowadzania kontroli.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Urząd Dozoru Technicznego albo Transportowy Dozór Techniczny będzie wydawał opinie oraz przeprowadzał badania na warunkach określonych w projektowanym rozporządzeniu na koszt eksploatującego stację gazu ziemnego. Według przyjętych szacunków, realizacja powyższych czynności przyniesie Urzędowi Dozoru Technicznego lub Transportowemu Dozorowi Technicznemu dochód w wysokości 0,285 mln zł oraz wygeneruje wydatki na poziomie 0,223 mln zł. Dla oceny liczby stacji gazu ziemnego wykorzystano analizy przygotowane do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zakładają one następującą ilość stacji gazu ziemnego w poszczególnych latach:

Stacje gazu ziemnego	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
LNG	0	0	0	4	3	3	2	2
CNG	10	20	42	7	7	7	6	6

W celu dokonania wyliczeń prognozowanych przychodów Urzędu Dozoru Technicznego albo Transportowego Dozoru Technicznego będących konsekwencją wejścia w życie projektowanego rozporządzenia UDT przyjął następujące założenia:
- liczba badań przeprowadzanych przed oddaniem do eksploatacji stacji gazu ziemnego – 118 badań,
- liczba badań będących skutkiem naprawy lub modernizacji stacji gazu ziemnego – 73 badania,
- liczba wydanych opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi – 16 opinii.

Wysokość opłat za przeprowadzenie badań oraz wydanie opinii w roku 2018 oraz w latach następnych została ustalona przez Urząd Dozoru Technicznego na podstawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku 2017 ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (w kalkulacjach przyjęto waloryzację w wysokości 2,5% rokrocznie).

	W przypadku przeprowadzenia badania technicznego stacji gazu ziemnego przed oddaniem do eksploatacji opłata wynosi 20% z 3841, 39 zł, tj. 768,28 zł, a w przypadku badania technicznego stacji gazu ziemnego po naprawie lub modernizacji oraz wydania opinii dotyczącej dokumentacji opłata za godzinę pracy wynosi 4% z 3841, 39 zł, tj. 153,65 zł (w kalkulacjach przyjęto, iż badanie po naprawie i modernizacji będzie trwało 5 rbh, a wydanie opinii będzie trwało 50 rbh). Wysokość powyższych opłat jest uzasadniona kosztami, jakie zostaną wygenerowane w związku z wykonywaniem zadań. Określenie poziomu opłat ma charakter w pełni ekwiwalentny, co oznacza, iż wysokość opłaty pokrywa szacunkowe koszty i wydatki związane z wykonaniem danego zadania. Na przedmiotowe koszty i wydatki składają się w szczególności: - koszty szkoleń, - koszty użycia samochodów prywatnych do celów służbowych, - utrzymanie zaplecza informatycznego, w tym materiały eksploatacyjne do drukarek i kserokopiarek, materiały komputerowe, naprawy i konserwacje sprzętu komputerowego, usługi: informatyczne, internetowe, telefonii komórkowej oraz stacjonarnej, amortyzacja/umorzenie sprzętu IT i WPW, - koszty wynagrodzeń inspektorów i administracji, - środki ochrony indywidualnej (odzież ochronna), - koszty ogólne (zarządu), - wydatki na zakupy majątkowe, w tym sprzęt komputerowy, tablety, drukarki, infrastruktura IT.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.						
Niemierzalne		Nie dotyczy.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W chwili obecnej nie wiadomo ilu operatorów stacji gazu ziemnego będzie funkcjonowało na rynku w kolejnych latach, tym samym trudny do oszacowania jest wpływ w ujęciu pieniężnym na przedsiębiorstwa.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Komentarz:	

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie proponowanych w projekcie rozporządzenia rozwiązań wpłynie na rynek pracy. Zwiększy się liczba osób potrzebnych do serwisu stacji gazu ziemnego.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Nie dotyczy.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)[2), 3)]

Na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i …) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), zwanych dalej „punktami bunkrowania”;
2) rodzaje badań technicznych punktów bunkrowania przeprowadzanych przez Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT”, oraz sposób i terminy przeprowadzania tych badań;

---

[1] Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. poz. 2021 r. poz. 941).

[2] Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/674 z dnia 17 listopada 2017 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu i punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego na potrzeby transportu wodnego, oraz zmieniającego tę dyrektywę w odniesieniu do złączy dla pojazdów silnikowych stosowanych do tankowania wodoru w stanie gazowym (Dz. Urz. UE L 114 z 04.05.2018, str. 1) oraz rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1745 z dnia 13 sierpnia 2019 r. uzupełniającego i zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu, dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego i dostarczania gazu ziemnego na potrzeby transportu drogowego i wodnego oraz uchylającego rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674 (Dz. Urz. UE L 268 z 22.10.2019, str. 1).

[3)] Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu … pod numerem …, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

3) zakres szkoleń, o których mowa w art. 28d ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej „ustawą”;
4) wysokość opłat za przeprowadzenie badań, o których mowa w art. 28 ust. 5 ustawy oraz za wydanie opinii, o której mowa w art. 28a ust. 3 ustawy.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1) LNG – skroplony gaz ziemny (LNG);
2) lokalizacja – obszar, na którym umiejscowiony jest punkt bunkrowania lub prowadzone są operacje bunkrowania LNG;
3) obszar monitorowania i obszar bezpieczeństwa – obszar wokół punktu bunkrowania oraz jednostki pływającej wykorzystującej LNG w trakcie procesu bunkrowania, w którym monitorowany jest ruch innych jednostek pływających oraz inne podejmowane w tym obszarze działania;
4) strefa bezpieczeństwa – obszar wokół punktu bunkrowania, w którym podczas bunkrowania LNG jednostki pływającej mogą przebywać wyłącznie wyznaczone osoby;
5) strefa zagrożenia – przestrzeń, w której może występować mieszanina odparowanego gazu LNG z powietrzem, o stężeniu zawartym między dolną a górną granicą wybuchowości, znajdująca się wokół połączenia kołnierza kolektora do tankowania na infrastrukturze, a kołnierzem kolektora do tankowania na odbierającej jednostce pływającej napędzanej LNG;
6) stały punkt bunkrowania – urządzenie lub zespół urządzeń zamocowanych na stałe w porcie wraz z obiektami budowlanymi i całym wyposażeniem pomiędzy kołnierzem kolektora do bunkrowania na infrastrukturze a kołnierzem kolektora do bunkrowania na odbierającej jednostce pływającej napędzanej LNG;
7) mobilny punkt bunkrowania – urządzenie lub zespół urządzeń wraz z całym wyposażeniem, umieszczonych pomiędzy kołnierzem kolektora do bunkrowania na zbiorniku transportowym dopuszczonym do przewozu na podstawie odpowiednich przepisów a kołnierzem kolektora do bunkrowania na odbierającej jednostce pływającej napędzanej LNG;
8) punkt bunkrowania LNG z innych jednostek pływających – urządzenie lub zespół urządzeń wraz z całym wyposażeniem, umieszczonych pomiędzy kołnierzem kolektora lub przyłącza do bunkrowania na jednostce pływającej, innej jednostce lub urządzeniu pływającym do tego przystosowanym a kołnierzem kolektora do bunkrowania na odbierającej jednostce pływającej napędzanej LNG.

Rozdział 2

Szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji

§ 3. Ocenę ryzyka, o której mowa w art. 28b ust. 1 ustawy, sporządza się zgodnie z wymaganiami określonymi w normie PN-EN ISO 20519.

§ 4. Punkt bunkrowania, w zakresie bezpiecznej eksploatacji, spełnia szczegółowe wymagania techniczne określone w aktualnej normie PN-EN ISO 20519 oraz uwzględnia aktualny poziom wiedzy i dobre praktyki.

§ 5. 1. Wymagania techniczne, w zakresie projektowania, budowy, wytwarzania, osprzętu, badań i eksploatacji urządzeń technicznych instalowanych w stałych i mobilnych punktach bunkrowania:

1) określają przepisy wydane na podstawie:
   a) art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272),
   b) art. 12 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2021 r. poz. 514 i 925);
2) określa norma PN-EN ISO 20519 w zakresie dotyczącym wymagań technicznych.

2. Wymagania techniczne, w zakresie projektowania, budowy, wytwarzania, osprzętu, badań i eksploatacji urządzeń technicznych instalowanych w punktach bunkrowania LNG z innych jednostek pływających:

1) określają przepisy wydane na podstawie art. 12 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku;
2) określa norma PN-EN ISO 20519 w zakresie dotyczącym wymagań technicznych.

§ 6. 1. Stały punkt bunkrowania lub mobilny punkt bunkrowania eksploatuje się, uwzględniając odpowiednio:

1) zawarte w opisie punktu bunkrowania:
   a) informację o rodzaju, przeznaczeniu i miejscu zamontowania oraz o roku budowy i numerze fabrycznym punktu bunkrowania,
   b) informację o dopuszczalnym ciśnieniu roboczym i obliczeniowym oraz o zakresie dopuszczalnych temperatur roboczych,
   c) określenie maksymalnej przepustowości, średnicy nominalnej elementów rurowych, oraz wymiarów punktu bunkrowania dla charakterystycznych stanów pracy,

d) określenie rodzaju napędu, rodzaju prądu i wartości napięcia zasilania oraz rodzaju wyłączników krańcowych,

e) opis ochrony przeciwporażeniowej oraz urządzeń sygnalizacyjnych i awaryjnych,

f) informację o masie głównych elementów i masie całkowitej punktu bunkrowania;

2) dokumenty dostarczane przez wytwarzającego wraz z elementami i osprzętem punktu bunkrowania, określone w przepisach dotyczących oznakowania CE;

3) rysunki zestawieniowe punktu bunkrowania w czytelnej skali z naniesionymi głównymi wymiarami oraz zwymiarowanymi strefami zagrożenia i bezpieczeństwa punktu bunkrowania;

4) rysunek strefy bezpieczeństwa z zaznaczeniem położenia punktu bunkrowania, usytuowaniem zaworów rozdzielczych łączących kolektor do tankowania na infrastrukturze lub innych urządzeń znajdujących się w strefie bezpieczeństwa punktu bunkrowania;

5) instrukcję eksploatacji punktu bunkrowania;

6) świadectwa i poświadczenia:

a) poświadczenie prawidłowego wykonania i zbadania wystawione przez wytwórcę elementów punktu bunkrowania,

b) poświadczenie prawidłowego zmontowania punktu bunkrowania i przeprowadzenia, przez zakład montujący, prób po montażu punktu bunkrowania,

c) protokoły z pomiarów elektrycznych, w przypadku zastosowania instalacji elektrycznej,

d) deklaracje zgodności WE i instrukcje fabryczne dla urządzeń w wykonaniu przeciwwybuchowym, w przypadku ich zastosowania;

7) opis budowy, działania i regulacji zastosowanych urządzeń zabezpieczających;

8) skróconą instrukcję obsługi, umieszczaną przy punkcie bunkrowania;

9) wzór tabliczki stanowiskowej.

2. Elementy, podzespoły oraz zespoły urządzeń objęte przepisami dotyczącymi oznakowania CE spełniają wymagania określone w tych przepisach.

§ 7. 1. Instrukcja eksploatacji, o której mowa w § 6 ust. 1 pkt 5, zawiera:

1) ogólny opis urządzenia, informację o jego przeznaczeniu i charakterystykę techniczną;

2) informacje o parametrach pracy zastosowanych urządzeń zabezpieczających;

3) opis czynności wykonywanych przy obsłudze punktu bunkrowania oraz określenie obowiązków operatora i jego czynności wykonywanych przed, w czasie i po zakończeniu pracy;
4) opis wymagań dotyczących bezpiecznej eksploatacji punktu bunkrowania, w zależności od jego warunków pracy;
5) informacje dotyczące wymaganych kwalifikacji i uprawnień osób zajmujących się obsługą i konserwacją punktów bunkrowania;
6) określenie zasad wykonywania okresowych przeglądów technicznych, z podaniem rodzajów i terminów ich przeprowadzania;
7) wykaz usterek lub nieprawidłowości, które mogą wystąpić podczas eksploatacji punktu bunkrowania, z podaniem przyczyn wystąpienia i sposobu ich usunięcia;
8) określenie strefy zagrożenia i strefy bezpieczeństwa;
9) opis wymagań określonych w przepisach dotyczących ochrony przeciwpożarowej oraz sposobów ich spełnienia;
10) opis organizacji obsługi technicznej badań, o których mowa w § 19.

2. W przypadku wprowadzenia zmian, które mają wpływ na sposób eksploatacji punktu bunkrowania, wprowadza się odpowiednie zmiany w instrukcji eksploatacji.

§ 8. Punkt bunkrowania LNG z innych jednostek pływających eksploatuje się, uwzględniając:
1) schemat punktu bunkrowania z zaznaczeniem lokalizacji wszystkich urządzeń, osprzętu zabezpieczającego, ciśnieniowego oraz źródeł zasilania, z uwzględnieniem rozmieszczenia sąsiednich urządzeń;
2) rysunki zestawieniowe punktu bunkrowania w czytelnej skali z naniesionymi głównymi wymiarami oraz zwymiarowanymi strefami zagrożenia i bezpieczeństwa punktu bunkrowania;
3) deklarację zgodności, o której mowa w art. 5 pkt 10 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2021 r. poz. 1344), certyfikaty lub poświadczenia, o ile są wymagane zgodnie z przepisami wskazanymi w § 5 ust. 2;
4) instrukcję eksploatacji punktu bunkrowania;
5) opis techniczny punktu bunkrowania;
6) instrukcje fabryczne dla urządzeń w wykonaniu przeciwwybuchowym, w przypadku ich zastosowania;
7) protokoły z przeprowadzonych badań, kontroli i prób szczelności.

§ 9. 1. Instrukcja eksploatacji, o której mowa w § 8 pkt 4, zawiera opis:

1) czynności związanych z uruchomieniem, ruchem i zatrzymaniem punktu bunkrowania, w tym zatrzymaniem awaryjnym;
2) wymagań określonych w przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony przeciwwybuchowej, ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska oraz sposobów ich spełnienia;
3) wymagań dotyczących konserwacji i kontroli stanu technicznego punktu bunkrowania wraz z określeniem sposobu ich dokumentowania, w szczególności sposobu i częstotliwości kontroli osprzętu zabezpieczającego, w tym automatyki zabezpieczającej;
4) organizacji obsługi technicznej badań, o których mowa w § 19.

2. W przypadku wprowadzenia zmian, które mają wpływ na sposób eksploatacji punktu bunkrowania, wprowadza się odpowiednie zmiany w instrukcji eksploatacji.

§ 10. Przed wprowadzeniem w instrukcji eksploatacji, o której mowa w § 6 ust. 1 pkt 5 oraz § 8 pkt 4, zmian mających wpływ na sposób eksploatacji punktu bunkrowania LNG, instrukcję eksploatacji uzgadnia się z TDT.

§ 11. Wszelkie prace w ramach eksploatacji punktu bunkrowania obejmujące przeglądy serwisowe i konserwacje dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg.

§ 12. 1. Naprawy punktu bunkrowania dokonuje się, uwzględniając konieczność przywrócenia stanu sprzed awarii lub uszkodzenia punktu bunkrowania.

2. Wszelkie prace w ramach naprawy wykonuje się zgodnie z instrukcją eksploatacji, o której mowa odpowiednio w § 6 ust. 1 pkt 5 oraz § 8 pkt 4, i dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg.

3. W przypadku naprawy objętej badaniem, o którym mowa w § 19 pkt 3 lit. a, sporządza się również opis naprawy wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia.

§ 13. 1. Modernizacji punktu bunkrowania dokonuje się, uwzględniając konieczność dokonania zespołu czynności zmieniających konstrukcję punktu, zastosowane materiały lub parametry techniczne, w stosunku do pierwotnie ustalonych, jednak bez istotnych zmian jej charakterystyki lub przeznaczenia, niepowodujących wzrostu zagrożenia związanego z eksploatacją punktu bunkrowania.

2. Każdorazowo po dokonaniu modernizacji aktualizuje się dokumenty, o których mowa w § 6 ust. 1 i § 8.

3. Wszelkie prace w ramach modernizacji dokonuje się w sposób potwierdzający ich przebieg.

4. W przypadku modernizacji sporządza się również opis modernizacji wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia.

§ 14. Operator punktu bunkrowania obowiązany jest do zapewnienia stosowania środków mających na celu zmniejszenie zagrożenia pożarowego, wybuchowego oraz zagrożenia dla środowiska naturalnego, służących do:

1) zapobiegania powstawaniu mieszaniny wybuchowej;
2) zapobiegania gromadzeniu się ładunków elektrostatycznych;
3) unikania źródeł zapłonu;
4) łagodzenia skutków pożaru lub wybuchu;
5) zapobiegania emisji gazu do środowiska.

§ 15. Dla urządzeń technicznych objętych dozorem technicznym, na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, tryb postępowania w zakresie eksploatacji, napraw i modernizacji określają przepisy o dozorze technicznym.

§ 16. 1. Proces bunkrowania podlega nadzorowi operatora punktu bunkrowania, polegającemu w szczególności na zapewnieniu bezpieczeństwa tego procesu w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem ustanowiony zgodnie z wymaganiami określonymi w normie PN-EN ISO 20519.

2. W ramach nadzoru operator punktu bunkrowania opracowuje plan bunkrowania obejmujący:

1) charakterystykę punktu bunkrowania, w tym w szczególności opis punktu bunkrowania, o którym mowa w § 6 ust. 1 pkt 1;
2) wymagania, jakie musi spełniać jednostka pływająca w celu wykonania bunkrowania w punkcie bunkrowania;
3) zasady określania, monitorowania i zabezpieczania obszaru monitorowania i obszaru bezpieczeństwa oraz strefy bezpieczeństwa;
4) wykaz realizowanych czynności wraz ze wskazaniem wymaganych kwalifikacji osób odpowiedzialnych za ich wykonywanie;
5) zakres i sposoby komunikacji oraz powiadamiania;
6) listy sprawdzające (checklisty) obejmujące swym zakresem istotne elementy przygotowania, bezpiecznego przeprowadzenia i zakończenia operacji bunkrowania;

7) postępowanie w sytuacjach awaryjnych, obejmujących w szczególności: wyciek lub rozlew gazu, pożar, brak zasilania i problemy z łącznością.

3. Zakres i warunki bunkrowania zawarte w planie bunkrowania uwzględniają wyniki oceny ryzyka, o której mowa w § 3, obejmującej zakładane operacje równoczesne, w tym w szczególności: transfer pasażerów, przeładunek towarów, bunkrowanie paliwa i olejów, prace remontowe oraz inne operacje wpływające na bezpieczeństwo procesu bunkrowania, mające miejsce na bunkrowanej jednostce pływającej lub w jej sąsiedztwie.

4. Zakres dozwolonych operacji, w tym operacji równoczesnych, uwzględnia zakres operacji przewidziany w dokumentacji bunkrowanej jednostki pływającej.

5. Strefa bezpieczeństwa, obszar monitorowania i obszar bezpieczeństwa podczas operacji bunkrowania są wyznaczone zgodnie z wymaganiami określonymi w normie PN-EN ISO 20519, Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, przyjętym rezolucją MSC.391(95) Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz Międzynarodowym kodeksie budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem, przyjętym rezolucją Nr MSC.5(48) Komitetu Bezpieczeństwa Życia na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

§ 17. Osoby zaangażowane w operację bunkrowania posiadają kompetencje odpowiednie do zakresu pełnionych obowiązków, wskazane w normie PN-EN ISO 20519, potwierdzone udokumentowanym uczestnictwem w szkoleniach obejmujących:

1) informacje dotyczące właściwości LNG i ryzyk z nim związanych;
2) przepisy dotyczące bezpieczeństwa operacji bunkrowania;
3) miejscowe procedury dotyczące bezpieczeństwa organizacji operacji bunkrowania;
4) procedury awaryjne;
5) kwestie bezpieczeństwa pracy, ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska.

§ 18. Wszystkie osoby zaangażowane w operację bunkrowania są wyposażone w środki ochrony indywidualnej wynikające z oceny ryzyka zawodowego oraz są przeszkolone w zakresie ich stosowania.

Rozdział 3

Rodzaje, sposób oraz terminy przeprowadzania badań technicznych

§ 19. Wyróżnia się następujące rodzaje badań technicznych, jakim podlegają punkty bunkrowania:

1) badanie techniczne wstępne – przeprowadzane przed oddaniem do eksploatacji punktu bunkrowania;
2) badanie techniczne okresowe – przeprowadzane co najmniej raz w roku podczas eksploatacji punktu bunkrowania;
3) badanie techniczne doraźne – przeprowadzane każdorazowo w przypadku:
   a) naprawy lub modernizacji punktu bunkrowania,
   b) powzięcia przez TDT informacji od operatora punktu bunkrowania o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu bunkrowania lub wypadku związanym z jego eksploatacją.

§ 20. Badanie, o którym mowa w § 19 pkt 1, polega na:
1) weryfikacji dokumentacji, o której mowa w:
   a) § 6 ust. 1 – w przypadku stałego i mobilnego punktu bunkrowania,
   b) § 8 – w przypadku punktu bunkrowania LNG z innych jednostek pływających;
2) badaniu budowy i ocenie wizualnej stanu technicznego punktu bunkrowania;
3) sprawdzeniu działania punktu bunkrowania, w tym sprawdzeniu działania osprzętu zabezpieczającego oraz automatyki zabezpieczającej;
4) sprawdzeniu stanu złącza awaryjnego rozłączania;
5) sprawdzeniu działania złącza sucho odcinającego, w przypadku jego zastosowania;
6) sprawdzeniu szczelności przy ciśnieniu roboczym.

§ 21. Badanie, o którym mowa w § 19 pkt 2, polega na:
1) sprawdzeniu, czy zrealizowano zalecenia z poprzedniego badania, o ile takie zostały wydane;
2) ocenie wizualnej stanu technicznego punktu bunkrowania w miejscach dostępnych oraz sprawdzeniu działania jego osprzętu zabezpieczającego oraz automatyki zabezpieczającej;
3) sprawdzeniu protokołów pomiarów elektrycznych, w przypadku zastosowania instalacji elektrycznej;
4) przeprowadzeniu prób i badań, o których mowa w § 20 pkt 4–6.

§ 22. 1. Badanie, o którym mowa w § 19 pkt 3, może być wykonane jako badanie:
1) eksploatacyjne, przeprowadzane po dokonaniu naprawy lub modernizacji punktu bunkrowania;

2) poawaryjne lub powypadkowe, w przypadku wystąpienia niebezpiecznego uszkodzenia lub nieszczęśliwego wypadku związanego z eksploatacją punktu bunkrowania.

2. Zakres badania doraźnego określa inspektor TDT przeprowadzający badanie.

§ 23. Badaniom, o których mowa w § 19, podlegają wyłącznie punkty bunkrowania całkowicie zmontowane i przygotowane do eksploatacji.

§ 24. Badania, o których mowa w § 19, TDT wykonuje w obecności operatora punktu bunkrowania lub osoby przez niego upoważnionej.

§ 25. 1. TDT przeprowadza badania, o których mowa w § 19, w terminie 30 dni od dnia złożenia przez operatora punktu bunkrowania w TDT wniosku o przeprowadzenie badania.

2. Z przeprowadzonego badania technicznego sporządza się niezwłocznie protokół.

§ 26. 1. Wniosek o przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 19 pkt 2, operator punktu bunkrowania składa w trakcie trwania roku kalendarzowego, jednakże nie później niż w terminie 30 dni przed dniem upływu terminu następnego badania okresowego, określonego w protokole z badania, o którym mowa w § 25 ust. 2.

2. Wniosek o przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 19 pkt 3 lit. a, operator punktu bunkrowania składa w terminie do 7 dni od dnia zakończenia naprawy lub modernizacji.

3. Wniosek o przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 19 pkt 3 lit. b, operator punktu bunkrowania składa w terminie do 7 dni od dnia zawiadomienia TDT o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu bunkrowania lub wypadku związanym z jego eksploatacją.

Rozdział 4

Opłaty

§ 27. Wysokość opłat, o których mowa w art. 28 ust. 5 ustawy, jest ustalana w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 746), obowiązującego w dniu złożenia wniosku, i wynosi:

1) 20% tego wynagrodzenia za przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 19 pkt 1;
2) 4% tego wynagrodzenia za każdą rozpoczętą godzinę badania, o którym mowa w § 19 pkt 2 i 3, jednakże nie więcej niż 20% tego wynagrodzenia;

3) 4% tego wynagrodzenia – za każdą rozpoczętą godzinę opracowania opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach niniejszego rozporządzenia oraz warunkami bunkrowania jednostek pływających określonymi w art. 25 pkt 1 oraz pkt 3–5 ustawy, jednakże nie więcej niż 200% tego wynagrodzenia.

Rozdział 5

Przepis końcowy

§ 28. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER KLIMATU
I ŚRODOWISKA

W porozumieniu:
MINISTER INFRASTRUKTURY

Uzasadnienie

Cel wydania aktu

Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrownia skroplonego gazu ziemnego (LNG) ma na celu uregulowanie zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej „ustawą", zgodnie z którym minister właściwy do spraw energii, w drodze rozporządzenia, określa:

- szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);
- rodzaje badań technicznych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeprowadzanych przez Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT" oraz sposób i terminy przeprowadzania tych badań;
- zakres szkoleń osób biorących udział w operacji bunkrowania;
- wysokość opłaty za przeprowadzenie badania przez TDT.

Projekt rozporządzenia Minister Klimatu i Środowiska wydaje w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury.

Stan faktyczny i prawny

Obecnie w krajowym porządku prawnym nie ma jednego rozporządzenia dedykowanego wprost dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), które obejmowałoby swym zakresem szczegółowe wymagania techniczne, jakim powinny odpowiadać tego rodzaju instalacje, a także nie ma obowiązku przeprowadzania badań tych instalacji przez TDT.

Powyższe wynika z faktu, iż konieczność wydania takiego rozporządzenia została określona po raz pierwszy w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Uwzględniając złożoną budowę instalacji wykorzystywanych do bunkrowania jednostek pływających wykorzystujących LNG do napędu, w rozporządzeniu przyjęto zasadę ograniczenia w możliwym zakresie powielania funkcji nadzorczych i kontrolnych poprzez nadanie odpowiedniego kształtu definicji stałego punktu bunkrowania, mobilnego punktu bunkrowania oraz punktu bunkrowania LNG z innych jednostek pływających (np. zbiorniki transportowe (cysterny) podlegające obowiązującym przepisom w zakresie transportu towarów

niebezpiecznych według ADR, RID i ADN, nie wchodzą w skład mobilnego punktu bunkrowania).

Szczegółowe uzasadnienie wprowadzanych przepisów

W rozdziale 1 został określony zakres przedmiotowy projektu rozporządzenia. Określono także aparat pojęciowy projektu rozporządzenia. Definiowane pojęcia, co do zasady, nie pojawiają się w innych aktach prawnych, a ich określenie na poziomie projektu rozporządzenia pozwoli na dokładne wyznaczenie ram przedmiotowych projektowanego aktu.

Zdefiniowane na potrzeby projektu rozporządzenia strefy (obszar monitorowania i obszar bezpieczeństwa, strefa bezpieczeństwa, strefa zagrożenia) zostały określone w oparciu o normę PN-EN ISO 20519 - Statki i technika morska -- Specyfikacja tankowania statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym. Norma PN-EN ISO 20519 przywołana w projekcie rozporządzenia, w zakresie stref zagrożenia odsyła do normy IEC 60079-10-1: Atmosfery wybuchowe – Część 10-1: Klasyfikacja przestrzeni – Gazowe atmosfery wybuchowe. Powyższa norma jest zharmonizowana do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń i systemów ochronnych przeznaczonych do użytku w atmosferze potencjalnie wybuchowej ATEX, wdrożonej do prawa polskiego rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 6 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla urządzeń i systemów ochronnych przeznaczonych do użytku w atmosferze potencjalnie wybuchowej.

Mając na uwadze powyższe, strefy wynikające z innych aktów prawnych np. rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 8 lipca 2010 r. w sprawie minimalnych wymagań, dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, związanych z możliwością wystąpienia w miejscu pracy atmosfery wybuchowej, będą funkcjonować równolegle ze strefami określonymi w oparciu o normę PN-EN ISO 20519.

Mając na uwadze art. 2 pkt 16 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zgodnie z którym punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) definiowany jest jako urządzenie lub zespół urządzeń służących do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, ze zbiorników magazynowych lub zbiorników transportowych spełniających wymogi odpowiednio umów i regulaminu wymienionych w art. 2 pkt 1–3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych lub kodeksu IMDG, o którym mowa w art. 7 tej ustawy, lub z innych jednostek, przyłączy lub urządzeń pływających do tego przystosowanych, na potrzeby projektu rozporządzenia wprowadzono definicje stałego punktu bunkrowania, mobilnego punktu

bunkrowania oraz punktu bunkrowania LNG z innych jednostek pływających. Wyżej wymienione definicje punktu bunkrowania uwzględniają w sobie wszystkie trzy metody bunkrowania jednostki pływającej gazem LNG, jakie mogą zostać zastosowane i są zgodne z definicją ogólną punktu bunkrowania, określoną w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Przez stały punkt bunkrowania należy rozumieć urządzenie lub zespół urządzeń zamocowanych na stałe w porcie wraz z obiektami budowlanymi i całym wyposażeniem pomiędzy kołnierzem kolektora do bunkrowania na infrastrukturze, a kołnierzem kolektora do bunkrowania na odbierającej jednostce pływającej napędzanej LNG.

Przykładem infrastruktury wykorzystywanej do bunkrowania LNG jest zbiornik magazynowy wraz z armaturą i rurociągami technologicznymi w porcie oraz zamocowaną na stałe infrastrukturą niezbędną do dokonania operacji bunkrowania LNG (np. ramiona przeładunkowe). W przypadku stałego punktu bunkrowania kontroli TDT, zgodnie z przyjętą w rozporządzeniu definicją, będą podlegać np. ramiona przeładunkowe i elastyczne przewody przeładunkowe za pomocą których nastąpi bunkrowanie LNG ze zbiornika znajdującego się w porcie do bunkrowanej jednostki pływającej; nie będzie podlegał natomiast zbiornik magazynowy i rurociągi technologiczne znajdujące się na terenie portu.

Przez mobilny punkt bunkrowania należy rozumieć urządzenie lub zespół urządzeń wraz z całym wyposażeniem, umieszczonych pomiędzy kołnierzem kolektora do bunkrowania na zbiorniku transportowym, a kołnierzem kolektora do bunkrowania na odbierającej jednostce pływającej napędzanej LNG.W przypadku tego rodzaju punktu bunkrowania kontroli TDT będą podlegały urządzenia („elastyczne przewody przeładunkowe”) za pomocą których nastąpi bunkrowanie LNG ze zbiornika transportowego dostarczającego LNG do bunkrowanej jednostki pływającej. Kontroli nie będzie podlegał zbiornik transportowy, który nie jest objęty definicją mobilnego punktu bunkrowania (zbiorniki transportowe podlegają wymaganiom określonym odpowiednio ADR, RID, ADN lub IMDG).

Przez punkt bunkrowania LNG z innych jednostek pływających należy rozumieć urządzenie lub zespół urządzeń wraz z całym wyposażeniem, umieszczonych pomiędzy kołnierzem kolektora lub przyłącza do bunkrowania na jednostce pływającej, innej jednostce lub urządzeniu pływającym do tego przystosowanym, a kołnierzem kolektora do bunkrowania na odbierającej jednostce pływającej napędzanej LNG. W przypadku takiego rodzaju punktu bunkrowania kontroli TDT nie będzie więc podlegał zbiornik znajdujący się na jednostce pływającej lecz urządzenia („elastyczne przewody przeładunkowe”) za pomocą których nastąpi

bunkrowanie LNG z jednostki pływającej dostarczającej LNG do bunkrowanej jednostki pływającej. Przy takim wariancie punktu bunkrowania bunkrowanie LNG może nastąpić z innych jednostek pływających (statków), przyłączy pływających lub urządzeń pływających przystosowanych do zaopatrywania w LNG.

Przykładem punktu bunkrowania LNG z innych jednostek pływających jest statek-cysterna potocznie zwana bunkierką. Ponadto jednostka pływająca na stałe zacumowana w porcie w dalszym ciągu posiada cechy jednostki pływającej, i tym samym musi przyjmuje się ją jako punkt bunkrowania LNG z innych jednostek pływających.

Zarówno mobilny punkt bunkrowania, jak i punkt bunkrowania LNG z innych jednostek pływających nie posiada elementu stałego umiejscowienia. Element umiejscowienia ma zastosowanie tylko w przypadku stałego punktu bunkrowania. Aby zapewnić przejrzystość przepisów w rozporządzeniu przyjęto definicję lokalizacji punktu bunkrowania – jako miejsca, w którym zlokalizowany jest punkt bunkrowania lub dokonuje się operacji bunkrowania.

Rozdział 2 określa szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Przepis § 3 zawiera szczegółowe regulacje w zakresie przeprowadzenia oceny ryzyka, zgodnie z którymi powinna ona zostać sporządzona zgodnie z normą PN-EN ISO 20519 – Statki i technika morska. Specyfikacja tankowania statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym. Przywołana norma jest normą krajową oznaczoną symbolem PN, wydaną w języku polskim oraz zatwierdzoną przez Polski Komitet Normalizacyjny.

Przepisy § 3 mają na celu zapewnienie jak najwyższego stopnia bezpieczeństwa wszystkim osobom, które będą się znajdować w zasięgu działania punktu bunkrowania.

W § 4 określono, że punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w zakresie bezpiecznej eksploatacji musi spełniać wymagania zawarte w normie technicznej oraz uwzględniać aktualny poziom wiedzy i dobre praktyki. W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, należy stosować wymagania techniczne określone w aktualnej normie PN-EN ISO 20519.

W § 5 wskazano jakie przepisy określają wymagania techniczne, w zakresie projektowania, budowy, wytwarzania, osprzętu, badań i eksploatacji urządzeń technicznych instalowanych w stałych i mobilnych punktach bunkrowania oraz w punktach bunkrowania LNG z innych jednostek pływających. Przywołane w § 5 przepisy wykonawcze obecnie stosuje się między innymi do zbiorników magazynowych i transportowych, a nie do urządzeń technicznych instalowanych w punktach bunkrowania. Dopiero przywołanie przepisów wykonawczych w

§ 5 będzie skutkowało obowiązkiem ich stosowania odpowiednio do punktów bunkrowania.
W § 6 i 8 wskazano jakie dokumenty uwzględnia się eksploatując stały punkt bunkrowania, mobilny punkt bunkrowania oraz punkt bunkrowania LNG z innych jednostek pływających.
Natomiast § 7 i 9 wskazuje co zawiera instrukcja eksploatacji stałego punktu bunkrowania, mobilnego punktu bunkrowania oraz punktu bunkrowania LNG z innych jednostek pływających, którą należy uwzględniać podczas eksploatacji takich punktów. Wymóg instrukcji eksploatacji jest podyktowany potrzebą zapewnienia prawidłowej eksploatacji ww. punktów bunkrowania przez obsługę, operatorów oraz użytkowników tych punktów.
Instrukcja eksploatacji powinna zawierać m.in. opis organizacji obsługi technicznej badań przeprowadzanych przez TDT, celem zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa w trakcie badań.
Dokonanie zmian mających wpływ na sposób eksploatacji stałego punktu bunkrowania, mobilnego punktu bunkrowania lub punktu bunkrowania LNG z innych jednostek pływających skutkuje potrzebą wprowadzenia stosownych zmian w instrukcji eksploatacji.
Dodatkowo, w § 10 wprowadzono obowiązek uzgadniania instrukcja eksploatacji z TDT, każdorazowo przed wprowadzeniem w niej zmian, które będą miały wpływ na sposób eksploatacji punktu bunkrowania.
W § 11 wprowadzono przepis wskazujący, iż wszelkie prace w ramach eksploatacji punktu bunkrowania obejmujące przeglądy serwisowe oraz konserwacje należy dokumentować w sposób potwierdzający ich przebieg.
W § 12 określono wymagania techniczne w zakresie naprawy punktu bunkrowania. W tym paragrafie wprowadzono przepis wskazujący, iż wszelkie prace w ramach naprawy należy wykonywać zgodnie z instrukcją eksploatacji i dokumentować w sposób potwierdzający ich przebieg. Ponadto wskazano, że wszelkie prace w ramach naprawy objętej badaniem TDT wykonuje się dokonując opisu naprawy wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia. Powyższe informacje TDT wykorzysta w trakcie przeprowadzanej kontroli do oceny prawidłowości dokonanej naprawy.
W § 13 określono wymagania techniczne w zakresie modernizacji punktu bunkrowania. Wprowadzono m.in. obowiązek aktualizacji dokumentacji, która podlega weryfikacji TDT podczas badania punktu bunkrowania każdorazowo po dokonaniu jej modernizacji. Celem jest prawidłowa eksploatacja punktu bunkrowania. W dalszej części § 13 wskazano wymóg, że wszelkie prace w ramach modernizacji dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg oraz wykonuje się dokonując opisu modernizacji wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia.

Powyższe informacje TDT wykorzysta w trakcie przeprowadzania badań technicznych doraźnych po modernizacji do oceny prawidłowości dokonanej modernizacji.

W § 14 wskazano również, że operatorzy punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) mają obowiązek zapewnienia stosowania środków zmniejszających zagrożenie pożarowe, wybuchowe oraz zagrożenie dla ochrony środowiska.

W § 15 zawarto przepis wskazujący, że dla urządzeń technicznych objętych dozorem technicznym, na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, tryb postępowania w zakresie eksploatacji, napraw i modernizacji określają przepisy o dozorze technicznym.

§ 16 określa zasady nadzoru nad procesem bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przez operatora punktu bunkrowania. Nadzór ten będzie realizowany w drodze ustanowionego zgodnie z normą PN-EN ISO 20519 systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Wskazano także minimalne wytyczne, które mają się znaleźć w planie bunkrowania, który zostanie opracowany przez operatora punktu bunkrowania w ramach sprawowanego nadzoru.

Plan bunkrowania ma być zgodny z oceną ryzyka dotyczącą wyboru lokalizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

Plan bunkrowania opracowuje się i uzgadnia z właściwymi podmiotami odrębnie dla każdego wariantu procesu bunkrowania, tj. uwzględniającego rodzaj i lokalizację punktu bunkrowania oraz rodzaj jednostki bunkrowanej.

Przyjmuje się, iż raz sporządzony i uzgodniony plan bunkrowania będzie miał zastosowanie do momentu aż zmianie ulegną „założenia bunkrowania” w nim zawarte. Jeśli przyjęte założenia ulegną zmianie należy sporządzić nowy plan bunkrowania i uzgodnić go z właściwymi organami.

Zgodnie z normą PN-EN ISO 20519, operator jednostki pływającej, która ma być bunkrowana powinien dostarczyć operatorowi punktu bunkrowania informacje m.in. na temat operacji równoczesnych.

W § 17 określono wymagania dotyczące kompetencji osób zaangażowanych w operację bunkrowania. Kompetencje osób, stosownie do zakresu pełnionych obowiązków, określa norma PN-EN ISO 20519. Zapewnienie wykwalifikowanej obsługi operacji bunkrowania zwiększa bezpieczeństwo jej przebiegu.

Ponadto, § 18 wskazuje, że wszystkie osoby zaangażowane w operację bunkrowania muszą być wyposażone w środki ochrony indywidualnej wynikające z oceny ryzyka zawodowego i przeszkolone w zakresie ich stosowania. Wymaganie to jest podyktowane koniecznością

zapewnienia jak najwyższego stopnia bezpieczeństwa podczas operacji bunkrowania jednostki pływającej skroplonym gazem ziemnym (LNG).

Rozdział 3 określa rodzaje, sposób oraz terminy przeprowadzania badań technicznych. W § 19 określono rodzaje badań technicznych przeprowadzanych przez TDT. Przyjęto w nim podział przeprowadzanych badań na:

- badania techniczne wstępne, tj. przeprowadzane tylko przed oddaniem do eksploatacji punktu bunkrowania po raz pierwszy,
- badania techniczne okresowe, tj. przeprowadzane przynajmniej raz w roku podczas eksploatacji punktu bunkrowania,
- badania techniczne doraźne, tj. przeprowadzane każdorazowo w przypadku naprawy punktu bunkrowania, modernizacji punktu bunkrowania, powzięcia przez TDT informacji od operatora punktu bunkrowania o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu bunkrowania lub wypadku związanym z jego eksploatacją.

W § 20-22 określono sposób przeprowadzania badań technicznych punktów bunkrowania wykonywanych przez TDT przez wskazanie m.in. jakie czynności wchodzą w zakres tych badań.

W § 23 zawarto wymóg całkowitego zmontowania i przygotowania do eksploatacji punktu bunkrowania zgłoszonego do badania. Wymagany do przeprowadzenia badania stan punktu bunkrowania zapewni bezpieczeństwo w trakcie kontroli TDT, a także wpłynie pozytywnie na czas przeprowadzania badania.

W § 24 określono, że badania TDT wykonuje w obecności operatora punktu bunkrowania lub osoby przez niego upoważnionej.

W § 25 zawarto przepis dotyczący terminu przeprowadzenia przez TDT badania technicznego jakiemu musi zostać poddany punkt bunkrowania. W przepisie tym wskazano, że TDT przeprowadza badanie w terminie 30 dni od dnia złożenia przez operatora punktu bunkrowania w TDT wniosku o jego przeprowadzenie. Ponadto wskazano, że z przeprowadzonego badania technicznego pracownik TDT sporządza niezwłocznie protokół. Przez określenie „niezwłocznie”, zgodnie ze wskazaniami doktryny, należy rozumieć „bez nieuzasadnionej zwłoki”, czyli bez zbędnych czynności, przeszkód, ale z zachowaniem czynności przewidzianych przepisami. W praktyce protokoły z badań przeprowadzanych przez inspektorów TDT są wystawiane w dniu, w którym zostało przeprowadzone badanie.

W § 26 wskazano, że wniosek o przeprowadzenie badania technicznego okresowego operator punktu bunkrowania składa w trakcie trwania roku kalendarzowego, jednakże nie później niż w terminie 30 dni przed dniem upływu terminu następnego badania okresowego. Dzień upływu terminu następnego badania okresowego będzie określony w protokole z ostatnio przeprowadzonego badania.

W przypadku dokonania naprawy lub modernizacji punktu bunkrowania wniosek o przeprowadzenie badania należy złożyć w TDT w terminie do 7 dni od dnia zakończenia tej naprawy lub modernizacji.

Natomiast, w przypadku powzięcia przez TDT informacji od operatora punktu bunkrowania o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu bunkrowania lub wypadku związanym z jego eksploatacją wniosek o przeprowadzenie badania należy złożyć w terminie do 7 dni od dnia zawiadomienia TDT o ww. nieprawidłowościach lub wypadku.

Rozdział 4 reguluje kwestię opłat. W § 27 określono wysokość opłaty pobieranej przez TDT za wydanie opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) z przepisami prawa oraz za przeprowadzenie badania technicznego punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w zakresie jej bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji.

Szczegółowe informacje na temat sposobu ustalenia wysokości przedmiotowych opłat zostały przedstawione w pkt 6 Oceny Skutków Regulacji projektowanego rozporządzenia.

Rozdział 5 zawiera przepis końcowy. W § 28 określono termin wejścia w życie projektu rozporządzenia. Uwzględniając treść przepisu przejściowego, zawartego w art. 74 ustawy, wskazującego że:

- podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie ustawy m.in. punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisu wykonawczego wydanego na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy, dostosować je do wymagań zawartych w ustawie oraz w tym przepisie wykonawczym a także złożyć do TDT wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na ich dalszą eksploatację,
- podmioty, które rozpoczęły eksploatację albo budowę punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) po dniu wejścia w życie ustawy, a przed dniem wejścia w życie przepisu wykonawczego, wydanego na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy, w celu rozpoczęcia lub ich dalszej eksploatacji są obowiązane w

terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisu wykonawczego wydanego na podstawie art. 29 ust. 2ustawy, dostosować się do wymagań zawartych w ustawie oraz w tym przepisie wykonawczym, a także złożyć do TDT wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na rozpoczęcie lub ich dalszą eksploatację

zaproponowano 14-dniowy termin wejścia w życie rozporządzenia. Jest to termin zgodny z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych i jednocześnie uwzględnia potrzebę jak najszybszego wprowadzenia przepisów dotyczących zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do bunkrowania skroplonego gazu ziemnego, w celu zapewnienia jej bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie

Wejście w życie projektu rozporządzenia Ministra Klimatu w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrownia skroplonego gazu ziemnego (LNG) spowoduje, że obecnie funkcjonujące, będące w budowie oraz nowo wybudowane punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) będą musiały spełniać wymagania określone w tym projekcie.

Projektowane rozporządzenie nie będzie wywierać wpływu na mikro-, małych i średnich przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Jak wskazano wcześniej, w obecnym stanie prawnym nie ma jednego rozporządzenia dedykowanego wprost dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), które obejmowałoby swym zakresem szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym stałych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) zlokalizowanych na terenie portów i wykorzystujących do przeładunku LNG portowe ramiona przeładunkowe, mobilnych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wykorzystujących do przeładunku LNG elastyczne przewody przeładunkowe lub punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) z innych jednostek pływających. Ponadto, obecnie punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) nie podlegają badaniom przeprowadzanym przez TDT.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ze względu na potrzebę jak najszybszego wprowadzenia przepisów dotyczących szczegółowych

wymagań technicznych dla punktów bunkrowania, w celu uregulowania zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do bunkrowania jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG).

Projektowany akt prawny zawiera przepisy techniczne, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych, tym samym podlega procedurze notyfikacji.

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu	**Data sporządzenia**
Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrownia skroplonego gazu ziemnego (LNG). **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Klimatu i Środowiska w porozumieniu z Ministerstwem Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Piotr Dziadzio Sekretarz Stanu **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Jolanta Pieńkowska - Departament Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska tel. 022 369 16 69 email: jolanta.pienkowska@klimat.gov.pl	**Źródło:** Upoważnienie ustawowe – art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm.) **Nr w wykazie prac**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Aktualnie w Polsce rynek bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), tj. napełniania zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek lub do napędu urządzeń znajdujących się na tych jednostkach, jest w początkowej fazie rozwoju. Nie ma jednego rozporządzenia dedykowanego wprost dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), które obejmowałoby swym zakresem szczegółowe wymagania techniczne, jakim powinny odpowiadać tego rodzaju instalacje, a także nie ma obowiązku przeprowadzania badań tych instalacji przez Transportowy Dozór Techniczny.

Stworzenie przepisów określających szczegółowe wymagania techniczne w zakresie funkcjonowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz wprowadzających obowiązek przeprowadzania badań tych punktów jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników jednostek pływających oraz operatorów ww. punktów, którzy narażeni są na bezpośrednie niebezpieczeństwo wybuchu gazu.

Mając na uwadze powyższe, zaistniała potrzeba opracowania projektu rozporządzenia Ministra Klimatu w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrownia skroplonego gazu ziemnego (LNG) w celu uregulowania zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do bunkrowania tego rodzaju paliwa. Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 908, 1086 i …..).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest opracowanie rozporządzenia, które określi:

- szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG),

- rodzaje badań technicznych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeprowadzanych przez Transportowy Dozór Techniczny oraz sposoby i terminy przeprowadzania tych badań,
- zakres szkoleń osób biorących udział w operacji bunkrowania,
- wysokość opłaty za wydanie opinii oraz przeprowadzenie badania przez Transportowy Dozór Techniczny.

Jednocześnie, oczekiwanym efektem wydania projektowanego rozporządzenia jest ustanowienie jednolitych przepisów w zakresie wymagań jakie muszą zostać spełnione przez punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

Projektowane przepisy mają na celu zapewnienie bezpiecznej eksploatacji urządzeń służących do bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przez potencjalnych użytkowników oraz osoby serwisujące te urządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Biorąc pod uwagę, że dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, określa, że specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności m.in. punktów bunkrowania powinny być określone w normach europejskich lub międzynarodowych oraz jednocześnie odsyła pośrednio do konkretnych specyfikacji technicznych (normy EN ISO 20519), przy opracowaniu projektu rozporządzenia nie badano, jakie wymagania techniczne w tym zakresie są wymagane w innych krajach. Opracowane przepisy przyczynią się do ujednolicenia prawa na terenie Unii Europejskiej.

Jednocześnie, projekt rozporządzenia służy stosowaniu:

rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/674 z dnia 17 listopada 2017 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu i punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego na potrzeby transportu wodnego, oraz zmieniające tę dyrektywę w odniesieniu do złączy dla pojazdów silnikowych stosowanych do tankowania wodoru w stanie gazowym,

rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/1745 z dnia 13 sierpnia 2019 r. uzupełniające i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu, dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego i dostarczania gazu ziemnego na potrzeby transportu drogowego i wodnego oraz uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674.

Ponadto, w zakresie wydawania opinii oraz przeprowadzania kontroli, w projekcie rozporządzenia wykorzystano indywidualne rozwiązania stosowane już w prawodawstwie polskim, tym samym nie zaistniała potrzeba przeprowadzenia analizy porównawczej z innymi krajami w przedmiotowym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Porty morskie	4	Strona internetowa	Budowa punktów

		Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) zgodnie z wymaganiami projektowanego rozporządzenia.
Transportowy Dozór Techniczny	1		Wydawanie opinii oraz przeprowadzanie kontroli w zakresie spełnienia wymagań technicznych przez punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia został poddany uzgodnieniom międzyresortowym oraz konsultacjom publicznym. Projekt rozporządzenia w dniu 12 grudnia 2018 r. został umieszczony na stronach Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, gdzie był dostępny dla wszystkich zainteresowanych podmiotów.

Ponadto, informację o rozpoczętych konsultacjach przesłano do następujących podmiotów: NSZZ Solidarność, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych LEWIATAN, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, Forum Związków Zawodowych, Business Center Club, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Związek Rzemiosła Polskiego, Gaz-SYSTEM, Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A., Polskie LNG S.A., Polski Rejestr Statków S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskiego Portu Szczecin i Świnoujście S.A., Polska Platforma LNG, Izba Gospodarcza Gazownictwa, Stowarzyszenie Naukowo-Techniczne Inżynierów i Techników Przemysłu Naftowego
i Gazowniczego, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Polska Izba Paliw Płynnych, Agencja Rynku Energii, Towarzystwo Obrotu Energią.

Uwagi można było zgłaszać w terminie 14 dni od dnia publikacji/otrzymania pisma.

W ramach konsultacji publicznych 6 podmiotów zgłosiło 57 uwag do projektu.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego zgłosiła zainteresowanie pracami nad przedmiotowym projektem rozporządzenia w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Po dokonaniu nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. z 2019 r. poz. 1716) w zakresie bunkrowania konieczne było dostosowanie wcześniej opracowanego projektu rozporządzenia do zakresu dokonanej nowelizacji i przekazanie go do ponownych konsultacji publicznych i uzgodnień

międzyresortowych.

Kolejny projekt rozporządzenia w dniu 14 grudnia 2019 r. został umieszczony na stronach Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, gdzie był dostępny dla wszystkich zainteresowanych podmiotów.

Informację o rozpoczętych konsultacjach przesłano ponownie do ww. podmiotów. Uwagi można było zgłaszać w terminie 7 dni od dnia publikacji/otrzymania pisma.

W ramach konsultacji publicznych 7 podmiotów zgłosiło 29 uwag do projektu.

W ramach ponownych konsultacji publicznych żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem rozporządzenia w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

W związku z koniecznością dokonania kolejnych zmian przepisów dotyczących bunkrowania w projekcie ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (UC65) zawarto stosowne zmiany. Uwzględniając zaistaniałą okoliczność projekt rozporządzenia zostanie przekazany do ponownych uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych po zakończeniu prac nad ww. projektem ustawy.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0,005	0,011	0,029	0,032	0,021	0,015	0,015	0,017	0,015	0,017	0,015	0,193
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transportowy Dozór Techniczny	0,005	0,011	0,029	0,032	0,021	0,015	0,015	0,017	0,015	0,017	0,015	0,193
Wydatki ogółem	0,006	0,011	0,018	0,017	0,013	0,010	0,014	0,017	0,014	0,016	0,011	0,147
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transportowy Dozór	0,00	0,0	0,	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,147

Techniczny	6	11	018	17	13	10	14	17	14	16	11	
Saldo ogółem	-0,001	0,000	0,011	0,015	0,007	0,005	0,001	0,000	0,001	0,001	0,004	0,046
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transportowy Dozór Techniczny	-0,001	0,000	0,011	0,015	0,007	0,005	0,001	0,000	0,001	0,001	0,004	0,046

Źródła finansowania	Wprowadzenie projektu rozporządzenia nastąpi w ramach środków finansowych Transportowego Dozoru Technicznego. Nowe zadania wykonywane przez Transportowy Dozór Techniczny w obszarze badań technicznych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w żaden sposób nie będą obciążały budżetu państwa, ponieważ zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz.U. z 2019 r. poz. 667) Transportowy Dozór Techniczny prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. Wpływ na sektor finansów publicznych został określony w oparciu o wyliczenia Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie kosztów przeprowadzania badań.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Transportowy Dozór Techniczny będzie przeprowadzał badania na warunkach określonych w projektowanym rozporządzeniu na koszt eksploatującego punkt bunkrowania. Wysokość opłat za przeprowadzenie badań w roku 2018 oraz w latach następnych została ustalona przez Transportowy Dozór Techniczny na podstawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku 2017 ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku przeprowadzenia badania technicznego punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przed oddaniem do eksploatacji opłata wynosi 20% z 3841,39 zł, tj. 768,28 zł. Natomiast w przypadku badania technicznego okresowego oraz w przypadku doraźnego badania technicznego punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) (po naprawie lub modernizacji i w przypadku powzięcia przez Transportowy Dozór Techniczny informacji o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu punktu bunkrowania

	lub wypadku związanym z jego eksploatacją) wysokość opłaty za godzinę pracy wynosi 4% z 3841,39 zł, tj. 153,65 zł, ale nie więcej niż 20% ww. wynagrodzenie, tj. maksymalnie 768,28 zł. Dodatkowo, Transportowy Dozór Techniczny będzie mógł odnotować wpływy z tytułu opłat za sporządzenie opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi wskazanymi w przepisach obowiązujących. Wysokość opłaty za sporządzenie opinii wynosić będzie 4% ww. wynagrodzenia za każdą rozpoczętą godzinę przygotowania opinii, ale nie więcej niż 200% tego wynagrodzenia, tj. nie więcej niż 7 683,78 zł. Wysokość powyższych opłat jest uzasadniona kosztami, jakie zostaną wygenerowane w związku z wykonywaniem zadań. Określenie poziomu opłat ma charakter w pełni ekwiwalentny, co oznacza, iż wysokość opłaty pokrywa szacunkowe koszty i wydatki związane z wykonaniem danego zadania. Na przedmiotowe koszty i wydatki składają się w szczególności: - koszty eksploatacji samochodów, - konserwacja sprzętów i urządzeń, - koszty szkoleń, - wyposażenie pracowników w laptopy, drukarki i odzież ochronną. Przy dokonywaniu kalkulacji Transportowy Dozór Techniczny uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 305 i 1236) oraz wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez ww. Ministra. W szczególności Transportowy Dozór Techniczny kierował się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzeniem w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EURO (kurs średnioroczny). Ponadto, Transportowy Dozór Techniczny do wyliczeń przyjął następujące założenia: w przypadku liczby stałych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) zlokalizowanych na terenie portów i wykorzystujących do przeładunku LNG portowe ramiona przeładunkowe zostało przyjęte, że w pierwszych 10 latach funkcjonowania projektu rozporządzenia zostanie wykonanych 15 takich badań, liczba badań mobilnych punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wykorzystujących do przeładunku LNG elastyczne przewody przeładunkowe, w pierwszych 10 latach funkcjonowania projektu rozporządzenia, została określona na poziomie 99, w

	pierwszych 10 latach funkcjonowania projektu rozporządzenia przyjęto wykonanie 28 badań punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) z innych jednostek pływających. Dodatkowo wyjaśnić należy, że nie sposób określić wielkości populacji eksploatujących/operatorów, którzy skorzystają z możliwości sporządzenia przez Transportowy Dozór Techniczny opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi. Jest to bowiem jedynie możliwość , a nie obowiązek tworzących takie punkty. W konsekwencji czego nie ma możliwości wskazania wysokości wpływów do Transportowego Dozoru Technicznego z tego tytułu (o ile w ogóle takie wystąpią). Analogicznie kwestia wpływów prezentuje się w przypadku opłat za badania techniczne doraźne. Projektodawca wprowadził ich rodzaj dla zapewnienia wysokiej jakości funkcjonowania punktów bunkrowania, niemniej na dzień sporządzania projektu rozporządzenia niemożliwe jest wskazanie ilości napraw, modernizacji bądź nieprawidłowości, które będą wymagały badań przeprowadzanych przez Transportowy Dozór Techniczny.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa	Nie dotyczy.						

	domowe	
Niemierzalne		Nie dotyczy.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W chwili obecnej nie wiadomo ilu operatorów punktów bunkrowania będzie funkcjonowało na rynku w kolejnych latach, tym samym trudny do oszacowania jest wpływ w ujęciu pieniężnym na przedsiębiorstwa.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie proponowanych w projekcie rozporządzenia rozwiązań wpłynie na rynek pracy. Zwiększy się liczba osób potrzebnych do serwisu punktów bunkrowania skroplonego gazu (LNG).

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Nie dotyczy.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie wymagań technicznych dla stacji wodoru

Na podstawie art. 29d ustawy z dnia z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące budowy, eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru;
2) rodzaje badań technicznych stacji wodoru przeprowadzanych przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT" i Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT" zgodnie z właściwością określoną w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej „ustawą", oraz sposób i terminy przeprowadzenia tych badań;
3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań;
4) wysokość opłat za:
   a) wydanie przez Prezesa UDT albo Dyrektora TDT opinii, o której mowa w art. 29b ust. 3 ustawy,
   b) przeprowadzanie przez UDT albo TDT badań technicznych, o których mowa w art. 29c ust.5 ustawy.

§ 2. Stacja wodoru w zakresie bezpiecznej eksploatacji powinna spełniać szczegółowe wymagania techniczne określone w aktualnej normie ISO 19880-1 i PN-EN 17127, oraz uwzględniać aktualny poziom wiedzy i dobre praktyki.

§ 3. Stację wodoru zabezpiecza się, uwzględniając:

1) dostęp do niej osób postronnych;
2) powstanie możliwych wycieków;

[1)] Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 941).

3) kolizję wyposażenia stacji wodoru z pojazdami;
4) automatykę zabezpieczającą układ wytwarzający/produkujący wodór;
5) zagrożenia pożarowo-wybuchowe, w tym ocenę źródeł zapłonu mieszaniny wodorowo-powietrznej.

§ 4. Oznaczenie stacji wodoru, powinno obejmować:
1) zbiorniki magazynowania wodoru;
2) jednostkę produkcji wodoru;
3) dystrybutory do tankowania pojazdów;
4) pozostałą aparaturę kontrolno-pomiarową;
5) zastosowane zabezpieczenia techniczne, w tym urządzenia przeciwpożarowe.

§ 5. Stację wodoru wyposaża się w instrukcję tankowania umieszczoną w widocznym miejscu. Wymaganie uznaje się za spełnione w przypadku wyposażenia stacji w interfejs użytkownika z wyświetlaczem zawierający instrukcję tankowania.

§ 6. Stację wodoru eksploatuje się, uwzględniając:
1) instrukcję eksploatacji stacji wodoru;
2) ocenę zagrożenia wybuchem oraz instrukcję bezpieczeństwa pożarowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. z 2021 r. poz. 869);
3) protokoły przeprowadzonych badań, kontroli i prób szczelności.

§ 7. Naprawy stacji wodoru dokonuje się, uwzględniając konieczność przywrócenia stanu sprzed awarii lub uszkodzenia stacji wodoru.

§ 8. 1. Wszelkie prace w ramach przeglądów serwisowych, konserwacji oraz napraw wykonuje się zgodnie z instrukcją eksploatacji i dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg.

2. Wszelkie prace w ramach modernizacji dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg.

3. W przypadku modernizacji lub naprawy sporządza się opis modernizacji lub naprawy wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia.

§ 9. Wyróżnia się następujące rodzaje badań technicznych, jakim podlega stacja wodoru:
1) badanie techniczne wstępne - przeprowadzane w przypadku określonym w art. 29c ust. 2 pkt 1 ustawy;

2) badanie techniczne eksploatacyjne - przeprowadzane w przypadku określonym w art. 29c ust. 2 pkt 2 ustawy.

§ 10. 1. Badania, o których mowa w § 9, polegają na:

1) sprawdzeniu kompletności i weryfikacji dokumentacji dołączonej do wniosku o przeprowadzenie badania;
2) sprawdzeniu działania stacji wodoru, w tym sprawdzeniu działania osprzętu zabezpieczającego oraz automatyki zabezpieczającej
3) oględzinach urządzenia.

2. Oględziny urządzenia są wykonywane w celu potwierdzenia, że urządzenie:

1) spełnia wymagania techniczne określone w niniejszym rozporządzeniu i instrukcji eksploatacji;
2) nie ma widocznych uszkodzeń wpływających na pogorszenie bezpieczeństwa.

§ 11. 1. Badaniom, o których mowa w § 9, podlegają wyłącznie stacje wodoru całkowicie zmontowane i przygotowane do eksploatacji.

2. Badania, o których mowa w § 9, UDT albo TDT wykonuje w obecności operatora stacji wodoru lub osoby przez nią upoważnionej.

3. UDT albo TDT przeprowadza badania, o których mowa w § 9, w terminie 30 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku o przeprowadzenie badania.

4. Z przeprowadzonych badań, o których mowa w § 9, sporządza się protokół.

§ 12. Do wniosku o przeprowadzenia badania, o którym mowa w § 9 pkt 1, dołącza się:

1) instrukcję eksploatacji w języku polskim;
2) schemat stacji wodoru będący elementem dokumentacji powykonawczej stacji wodoru, z zaznaczeniem lokalizacji wszystkich urządzeń, osprzętu zabezpieczającego, ciśnieniowego oraz źródeł zasilania, z uwzględnieniem rozmieszczenia sąsiednich urządzeń lub budynków;
3) schemat przedstawiający orurowanie i oprzyrządowanie będący elementem dokumentacji powykonawczej stacji wodoru;
4) opis techniczny stacji wodoru będący elementem dokumentacji powykonawczej lub eksploatacyjnej stacji wodoru;
5) opinię o spełnieniu wymagań z zakresu ochrony przeciwpożarowej wystawioną przez rzeczoznawcą do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych;

§ 13. 1. Instrukcja eksploatacji obejmuje instrukcję obsługi oraz instrukcję serwisową urządzenia.

2. Instrukcja obsługi urządzenia zawiera:

1) opis urządzenia, w tym określenie dostępnych trybów jego działania;
2) opis urządzeń sygnalizujących stan i dostępność urządzenia;
3) opis czynności związanych z uruchomieniem, pracą i zatrzymaniem urządzenia, w tym z zatrzymaniem awaryjnym;
4) instrukcję tankowania;
5) opis sposobu postępowania w przypadku wystąpienia nieprawidłowości lub zakłóceń w pracy urządzenia oraz postępowania w razie pożaru;
6) opis warunków bezpiecznej eksploatacji urządzenia oraz ostrzeżenia o zagrożeniach wynikających z niewłaściwego użytkowania;
7) określenie sposobu spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących:
   a) bezpieczeństwa i higieny pracy,
   b) ochrony środowiska,
   c) ochrony przeciwpożarowej,
   d) ochrony przeciwwybuchowej, w tym rodzaj i zasięg stref zagrożonych wybuchem.

3. Instrukcja serwisowa urządzenia zawiera co najmniej:

1) opis sposobu serwisowania urządzenia, w tym instrukcje wykonywania napraw oraz wymiany podzespołów i elementów, oraz opis czynności związanych z usuwaniem usterek;
2) opis sposobu kontroli stanu urządzenia, w tym elementów zabezpieczających;
3) opis sposobu wykonywania pomiarów elektrycznych zawierający wymagania dotyczące terminów i zakresów sprawdzeń;
4) opis sposobu wykonywania testów funkcjonalnych sprawdzających działanie elementów zabezpieczających, zawierający wymagania dotyczące terminów, zakresów i warunków przeprowadzenia oraz kryteriów akceptacji testów;
5) schemat elektryczny niezbędny do serwisowania i naprawy urządzenia oraz sprawdzania prawidłowości jego działania;
6) terminy wykonywania przeglądów serwisowych.

§ 14. Wysokość opłaty, o której mowa w art. 29b ust. 3 i art. 29c ust. 5 ustawy, jest ustalana w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku

Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 746), obowiązującego w dniu złożenia wniosku, i wynosi:

1) 20% tego wynagrodzenia za przeprowadzenia badania, o których mowa w § 9 pkt.1;
2) 4% tego wynagrodzenia za każdą rozpoczętą godzinę badania, o których mowa w § 9 pkt. 2, jednakże nie więcej niż 20% tego wynagrodzenia;
3) 4% tego wynagrodzenia za każdą rozpoczętą godzinę opracowania opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji wodoru z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach niniejszego rozporządzenia, jednakże nie więcej niż 200% tego wynagrodzenia.

§ 15. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA

UZASADNIENIE

Cel wydania aktu

Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji wodoru ma na celu uregulowanie zasad funkcjonowania tego rodzaju infrastruktury w Polsce. Projektowane rozporządzanie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 29d ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm), zwanej dalej „ustawą", zgodnie z którym minister właściwy do spraw klimatu i środowiska, w drodze rozporządzenia określa:

1) szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru;
2) rodzaje badań technicznych stacji wodoru przeprowadzanych przez UDT i TDT oraz sposób i terminy ich przeprowadzania;
3) dokumenty dołączane do wniosku o przeprowadzenie badań;
4) wysokość opłat, o których mowa w art. 29b ust. 3 i art. 29c ust. 5 – kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych stacji, jednolitości rozwiązań technicznych oraz biorąc pod uwagę zakres badania przeprowadzanego odpowiednio przez UDT lub TDT oraz rodzaj przedmiotu tego badania.

Stan faktyczny i prawny

Do czasu wydania rozporządzenia stacje wodoru nie funkcjonowały na polskim rynku. W krajowym porządku prawnym nie ma przepisów określających szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru. Nie funkcjonują także przepisy obligujące do przeprowadzenia przez UDT lub TDT badań technicznych tego rodzaju infrastruktury. Wynika to z faktu, iż przepisy materialne dotyczące infrastruktury tankowania wodoru oraz konieczność wydania rozporządzenia w tym zakresie została określona po raz pierwszy w ustawie z dnia…… o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie ……

Szczegółowe uzasadnienie wprowadzanych przepisów

W § 1 został określony zakres przedmiotowy projektu rozporządzenia, wynikający z art. 29d ustawy.

W § 2 wskazano, że stacja wodoru w zakresie bezpiecznej eksploatacji spełnia szczegółowe wymagania techniczne zawarte w normach ISO 19880-1 i PN-EN 17127 oraz powinna uwzględniać aktualny poziom wiedzy i dobre praktyki. Wskazane normy techniczne wynikają z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Norma ISO 19880-1 określa minimalne wymagania dotyczące projektu, instalacji, uruchomienia, eksploatacji, przeglądów i konserwacji w zakresie bezpieczeństwa i, w stosownych przypadkach, działania publicznych i niepublicznych stacji tankowania wodoru, które dostarczają gazowy wodór do lekkich pojazdów drogowych (np. ogniwowe pojazdy elektryczne). Norma PN-EN 17127 określa natomiast minimalne wymagania zapewniające interoperacyjność publicznych punktów tankowania wodoru, w tym procedury tankowania, w celu dostarczenia gazowego wodoru do pojazdów drogowych (np. pojazdów elektrycznych z ogniwem paliwowym).

W § 3 została określona lista czynników wynikająca z art.29a ustawy, które należy uwzględnić przy zabezpieczaniu stacji wodoru. Jest to m.in. dostęp do niej osób postronnych, powstanie możliwych wycieków, kolizję wyposażenia stacji wodoru z pojazdami, automatykę zabezpieczającą układ wytwarzający/produkujący wodór, zagrożenia pożarowo-wybuchowe, w tym ocenę źródeł zapłonu mieszaniny wodorowo-powietrznej.

W § 4 zostało wskazane właściwe oznaczenie stacji wodoru, które dotyczy m.in. zbiorników magazynowania wodoru, jednostki produkcji wodoru, dystrybutory do tankowania pojazdów, pozostałą aparaturę kontrolno-pomiarową oraz zastosowane zabezpieczenia techniczne, w tym urządzenia przeciwpożarowe.

W § 5 wprowadzono przepis zobowiązujący operatora stacji wodoru do wyposażenia stacji wodoru w instrukcję tankowania umieszczoną w widocznym miejscu lub wyposażenia stacji w interfejs użytkownika z wyświetlaczem zawierający instrukcję tankowania.

W § 6 została określona lista dokumentów, których treść należy uwzględnić przy eksploatacji stacji wodoru. W skład takiej dokumentacji stacji wchodzi m.in. instrukcja eksploatacji stacji wodoru, ocena zagrożenia wybuchem oraz instrukcja bezpieczeństwa pożarowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. z 2021 r. poz. 869) oraz protokoły przeprowadzonych

badań, kontroli i prób szczelności.

W § 7 wprowadzono przepis zobowiązujący operatora stacji wodoru do przywrócenia stanu stacji sprzed awarii lub uszkodzenia stacji wodoru, w przypadku jej naprawy.

W § 8 wskazano, że wszelkie prace w ramach przeglądów serwisowych, konserwacji oraz napraw stacji wodoru wykonuje się zgodnie z instrukcją eksploatacji i dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg. Ponadto określono, że wszelkie prace w ramach modernizacji stacji wodoru dokumentuje się w sposób potwierdzający ich przebieg, zaś w przypadku modernizacji lub naprawy stacji sporządza się także opis modernizacji lub naprawy wraz z uzasadnieniem jej przeprowadzenia.

W § 9 określono rodzaje badań technicznych przeprowadzonych przez UDT lub TDT wynikający z art. 29c. ustawy. Przyjęto w nim podział przeprowadzanych badań na badania techniczne wstępne, tj. przed oddaniem do eksploatacji stacji wodoru oraz badania techniczne eksploatacyjne tj. przeprowadzane w przypadku naprawy lub modernizacji takiej stacji.

W § 10 określono, że badania techniczne stacji wodoru wykonywane przez UDT albo TDT będą uwzględniać m.in. sprawdzenie kompletności i weryfikacji dokumentacji dołączonej do wniosku o przeprowadzenie badania, sprawdzenie działania stacji wodoru, w tym sprawdzenie działania osprzętu zabezpieczającego oraz automatyki zabezpieczającej oraz oględziny urządzenia. Ponadto wskazano, że oględziny urządzenia przeprowadza się w celu potwierdzenia, że spełnia ono wymagania techniczne określone w niniejszym rozporządzeniu i instrukcji eksploatacji oraz, że nie ma widocznych uszkodzeń wpływających na pogorszenie jego bezpieczeństwa.

W § 11 określono, że badaniom technicznym podlegają wyłącznie stacje wodoru całkowicie zmontowane i przygotowane do eksploatacji. Zobowiązano także operatora stacji wodoru lub osobę przez nią upoważnioną do obecności przy ich przeprowadzaniu. Ponadto zobligowano UDT lub TDT do przeprowadzenia badań technicznych w terminie 30 dni od dnia złożenia przez operatora stacji wodoru kompletnego wniosku o ich przeprowadzenie oraz wskazano, że z przeprowadzonych badań technicznych pracownik UDT lub TDT sporządza protokół.

W § 12 została określona lista dokumentów, które należy dołączyć do wniosku o przeprowadzenie badań technicznych. W skład takiej dokumentacji wchodzi m.in. instrukcja eksploatacji w języku polskim, schemat stacji wodoru będący elementem dokumentacji powykonawczej stacji wodoru, z zaznaczeniem lokalizacji wszystkich urządzeń, osprzętu zabezpieczającego, ciśnieniowego oraz źródeł zasilania, z uwzględnieniem rozmieszczenia sąsiednich urządzeń lub budynków, schemat przedstawiający orurowanie i oprzyrządowanie

będący elementem dokumentacji powykonawczej stacji wodoru, opis techniczny stacji wodoru będący elementem dokumentacji powykonawczej lub eksploatacyjnej stacji wodoru, opinia o spełnieniu wymagań z zakresu ochrony przeciwpożarowej wystawiona przez rzeczoznawcą do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych.

W § 13 określono, że instrukcja eksploatacji stacji wodoru obejmuje instrukcję obsługi oraz instrukcję serwisową urządzenia. Ponadto dokonano wyliczenia składu instrukcji obsługi urządzenia oraz instrukcji serwisowej urządzenia.

W § 14 zawarto przepisy dotyczące wysokości opłat, jakie należy ponieść na rzecz UDT lub TDT za wydanie opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji wodoru z przepisami prawa oraz za przeprowadzenie badań technicznych stacji wodoru, w zakresie jej bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji. Wynikają one z art. 29c ustawy a ich maksymalna wysokość jest ustalana w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce narodowej w roku poprzednim ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

W § 15 określono termin wejścia w życie rozporządzenia.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie

Wejście w życie projektu rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wymagań technicznych dla stacji wodoru spowoduje, że nowo wybudowane stacje wodoru będą musiały spełniać wymagania określone w tym projekcie. Projektowane rozporządzenie nie będzie wywierać wpływu na mikro- i małych przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Jak wskazano wcześniej, w obecnym stanie prawnym brak jest przepisów określających szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru oraz nie ma obowiązku przeprowadzania badań technicznych stacji wodoru przez UDT lub TDT.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia

ogłoszenia, w celu uregulowania zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do tankowania pojazdów wodorem.

Projektowany akt prawny zawiera przepisy techniczne, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), tym samym podlega procedurze notyfikacji.

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. Rozporządzenie, zgodnie z §52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wymagań technicznych dla stacji wodoru **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Klimatu i Środowiska **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Ireneusz Zyska - Sekretarz Stanu, Pełnomocnik Rządu ds. Odnawialnych Źródeł Energii w MKiŚ **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Szymon Byliński – Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej, szymon.bylinski@klimat.gov.pl, 22 369 10 44	**Data sporządzenia** **Źródło** Upoważnienie ustawowe **Nr w Wykazie prac** **…….**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Niniejsze rozporządzenie rozwiązuje problem braku w polskim porządku prawnym przepisów regulujących wymagania techniczne w zakresie budowy, eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru. Jest to w dużej mierze efektem zainicjowania przez Unię Europejską nowej polityki nazywanej Europejskim Zielonym Ładem oraz wynikającej z niej strategii wodorowej, których jednym z priorytetów jest wykorzystywanie wodoru w transporcie. Odpowiedzią na te zmiany jest procedowana obecnie nowelizacja *ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*, w której wprowadzono niezbędne pojęcia i rozwiązania dotyczące planowanego powstania infrastruktury tankowania wodoru. Niniejsze rozporządzenie wykonawcze do w/w ustawy, wprowadza określone wymagania techniczne dotyczące stacji wodoru, umożliwiając inwestorom rozpoczęcie inwestycji w tego rodzaju infrastrukturę. Dodać należy, że zgodnie z planami zawartymi w projekcie Polskiej Strategii Wodorowej do 2025 roku powstaną w Polsce 32 stacje wodoru, zaś do 2030 roku nastąpi dalszy rozwój tej infrastruktury.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia wprowadza przepisy dotyczące budowy, eksploatacji, modernizacji i naprawy stacji wodoru. Ponadto określa kwestie obowiązków operatorów stacji wodoru w zakresie prawidłowej eksploatacji stacji oraz ponoszenia odpowiedzialności za ich stan techniczny. Rozporządzenie określa warunki realizacji uprawnień konkretnych urzędów państwowych w zakresie kontroli spełniania przez operatorów stacji wodoru wymagań technicznych dotyczących stacji, rodzaju badań technicznych, które mają obowiązek być przez nich przeprowadzone oraz wysokości opłat pobieranych przy tym przez urzędy państwowe.
Efektem wydania rozporządzania będzie zwiększenie pewności regulacyjnej rynku wodoromobilności i pobudzenie jego rozwoju.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Tworzenie przepisów w zakresie budowy i eksploatacji stacji wodoru jest dzisiaj wspólnym problemem wielu państw unijnych. Realizacja tego rodzaju infrastruktury jest oparta w części państw (m.in. Niemcy, Holandia, Francja) na założeniach przyjętych już strategii w zakresie rozwoju mobilności wodorowej oraz wprowadzonych na tej podstawie konkretnych przepisów wykonawczych. Niniejsze rozporządzenie nie jest stworzone na podstawie przepisów zaczerpniętych z legislacji innych krajów unijnych, lecz jest oparte na regulacjach krajowych m.in. *rozporządzenia Ministra Energii z dnia 16 września 2019 r. w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego* oraz *rozporządzenia Ministra Energii z dnia 15 lipca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego i transportu publicznego*.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
inwestorzy		Analiza potencjału technologii wodorowych w Polsce do roku 2030 z perspektywą do 2040 roku	Dzięki przepisom wynikającym z rozporządzenia inwestorzy w stacje wodoru zyskają pewność prawa.
jednostki samorządu terytorialnego		Analiza potencjału technologii wodorowych w Polsce do roku 2030 z perspektywą do 2040 roku	Przepisy wynikające z rozporządzenia ułatwią decyzje samorządów dot. rozwoju zeroemisyjnego transportu miejskiego.
obywatele		Analiza potencjału technologii wodorowych w Polsce do roku 2030 z perspektywą do 2040 roku	Dzięki przepisom wynikającym z rozporządzenia zeroemisyjne mobilność wodorowa upowszechni się wśród obywateli..
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom publicznym.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	0	0,006	0,012	0,014	0,016	0,016	0	0	0	0	0	0,064
budżet państwa												
JST												
Jednostki dozoru technicznego	0	0,006	0,012	0,014	0,016	0,016	0	0	0	0	0	0,064
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
Jednostki dozoru technicznego	0	0,006	0,012	0,014	0,016	0,016	0	0	0	0	0	0,064
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
Jednostki dozoru technicznego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Opłata przewidziana w art. 29c ust. 5 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Dochody na gruncie art. 29c ust. 5 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Na podstawie celów przyjętych w projekcie Polskiej Strategii Wodorowej, do roku 2025 mają powstać w Polsce 32 stacje wodoru. Wartość ta posłużyła do oszacowania wielkości przychodu UDT lub TDT w zakresie ich badań technicznych. Maksymalna przyjęta wysokość badania technicznego przed oddaniem stacji wodoru do eksploatacji wynosi 2000 zł. Przyjmując, że każdego roku do 2025 stacje wodoru otwierać się będą w Polsce w narastającym tempie (szacuje się 3, 6, 7, 8, 8 w następujących latach), a limit opłat za badania techniczne przeprowadzane przez UDT lub TDT zgodnie z art. 29c ust. 6 wynosi 2000 zł, wówczas przychód UDT lub TDT z tego tytułu może sięgnąć kwot wskazanych w tabeli, nie wliczając w to każdorazowych badań technicznych w przypadku naprawy lub modernizacji stacji, których koszt wynosi również maksymalnie 2000zł., a których wysokości nie sposób oszacować ze względu na brak danych (nie funkcjonuje obecnie żadna stacja wodoru). W przypadku opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji wodoru z wymaganiami technicznymi, trudno jest oszacować przychód UDT lub TDT z tego tytułu, ze względu na fakt, że wystąpienie z wnioskiem o jej wydanie do Prezesa UDT lub Dyrektora TDT ma fakultatywny charakter. Odnośnie zaś do wydatków poczynionych w związku z powyższymi czynnościami, zainteresowane urzędy nie były w stanie wskazać konkretnych wartości, przewidując jedynie, że mogą być one wyższe od wydatków ponoszonych w związku z wykonywaniem analogicznych czynności w stosunku do stacji gazu ziemnego. W związku z brakiem dokładnych danych, przyjęto wydatki w wysokości odpowiadającej wpływom. W każdym razie, ze względu na bardzo wczesny etap rozwoju rynku, zarówno dochody jak i wydatki związane z budową i eksploatacją stacji wodoru będą marginalne.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
☒ nie dotyczy	
	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Komentarz: Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych).	

9. Wpływ na rynek pracy

Prognozuje się, że rozporządzenie przyczyni się do utworzenia nowych miejsc pracy. Przede wszystkim ze względu na powstałe stacje wodoru i towarzyszącą im infrastrukturę, na której zatrudnienie znajdą nowi pracownicy. Utworzona infrastruktura da impuls do rozwoju całego sektora mobilności wodorowej, w którym pracę znajdą kolejne osoby, także przekwalifikowane z innych branż, które w wyniku zmian w polityce klimatycznej będą musiały zostać zamknięte lub w znacznym stopniu zredukowane.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	Dzięki rozporządzeniu powstaną w Polsce pierwsze stacje wodoru, co z kolei przyczyni się do rozwoju mobilności wodorowej oraz upowszechnieniu tego paliwa alternatywnego wśród obywateli. Jest to kluczowe dla środowiska naturalnego, ze względu na konieczność zredukowania emisji CO_2 oraz pyłów PM i poprawienia jakości powietrza w wielu gminach w Polsce.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od daty ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Przyjęte wymagania techniczne w zakresie budowy, eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru będą na bieżąco monitorowane i poddawane weryfikacji ich zgodności z aktualnie obowiązującymi normami międzynarodowymi.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie oznakowania pojazdów uprawnionych do wjazdu na teren strefy czystego transportu

Na podstawie art. 39 ust. 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór nalepki dla pojazdu umożliwiającej wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa wart. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, który stanowi załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.

MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA

[1)] Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 941).

Załącznik
do Rozporządzenia
Ministra Klimatu i Środowiska
z dnia
(poz. …)

Załącznik

W Z Ó R N A L E P K I

Opis:

1. Napisy określające miasto, dla którego została wydana nalepka, umieszcza się w górnej części nalepki.

2. Napis „STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU” umieszcza się w środkowej części nalepki.

3. Białe tło umożliwiające odręczne naniesienie numeru rejestracyjnego znajdowuje się pod napisem „STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU”.

Barwy:		**Wymiary:**	
Tło	Zielone, białe pole na naniesienie numeru rejestracyjnego.	Wysokość liter	≥ 10 mm
Litery	Czarne	Grubość liter	≥ 3 mm
		Szerokość nalepki	100 mm
Materiał:	Samoprzylepny wodoodporny	Wysokość nalepki	50 mm
		Wysokość pola na numer rejestracyjny	≥ 10 mm
		Szerokość pola na numer rejestracyjny	≥ 70 mm

UZASADNIENIE

Cel wydania aktu i opis regulacji

Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie oznakowania pojazdów uprawnionych do wjazdu na teren strefy czystego transportu ma na celu stworzenie systemu oznaczania samochodów, w celu umożliwienia łatwej identyfikacji uprawnionych do poruszania się w strefie czystego transportu, zgodnie z dodatkowymi wyłączeniami podmiotowymi i przedmiotowymi zawartymi w uchwale ustanawiającej strefę.

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia ustawowego wynikającego z art. 39 ust. 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., z późn. zm.), zwanej dalej: „ustawą o elektromobilności", zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia wzór nalepki dla pojazdu, która umożliwi wjazd do strefy czystego transportu w przypadku, gdy pojazd objęty jest wyłączeniem zawartym w uchwale rady gminy ustanawiającej strefę.

Projekt rozporządzenia zawiera załącznik, w którym znajduje się wzór oznakowania, wraz z jego opisem.

Stan faktyczny i prawny

W obecnym stanie prawnym nie ma regulacji dotyczących oznakowania pojazdów w celu umożliwienia ich wjazdu do stref czystego transportu. Gminy powyżej 100 tys. mieszkańców są upoważnione do tworzenia takich stref na swoim terenie zgodnie z art. 39 ustawy o elektromobilności, jednakże obecnie w Polsce nie ma żadnej strefy czystego transportu. W związku z tym, w projektowanej ustawie o zmianie ustawy o elektromobilności, zmodyfikowano zasady tworzenia i funkcjonowania stref oraz określono zasady oznaczania pojazdów uprawnionych do wjazdu do nich. Z planowanych zmian wynika, iż umożliwienie oznakowania samochodów w celu ich wjazdu do stref czystego transportu jest niezbędne do prawidłowego wykonania założeń ustawy.

Przewidywane skutki wejścia aktu w życie

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje, iż Jednostki Samorządu Terytorialnego, które wprowadzą strefy czystego transportu rozpoczną drukowanie oraz dystrybucję odpowiednich

naklejek. Koszt naklejek będzie odpowiednio niski, co spowoduje, że dostęp do oznakowania nie będzie problematyczny dla posiadaczy pojazdów, uprawnionych do wjazdu do stref czystego transportu.

Regulacja ta powinna ułatwić gminom podejmowanie decyzji o wprowadzaniu stref czystego transportu, co w perspektywie powinno zachęcać kierowców do wybierania pojazdów o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko.

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów dotyczących oznakowania pojazdów, uprawnionych do wjazdu do stref czystego transportu. Rozporządzenie wpłynie bezpośrednio na Jednostki Samorządu Terytorialnego, które wprowadzą Strefy Czystego Transportu oraz określą indywidulane wyłączenia pojazdów, które muszą posiadać oznakowanie.

Zgodność z prawem UE

Przedmiotowe rozporządzenie nie dotyczy kwestii objętych prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Proponowane wejście w życie projektu

W celu umożliwienia Jednostkom Samorządu terytorialnego wytworzenia naklejek oraz ich dystrybucji oraz z uwagi na brak natychmiastowej konieczności oznakowania pojazdów, wejście w życie rozporządzenia powinno być odpowiednio odłożone w czasie.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie oznakowania pojazdów uprawnionych do wjazdu na teren strefy czystego transportu **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Klimatu i Środowiska **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu :** Pan ……. **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:** Pan …… Mail:	**Data sporządzenia** …….2021 r. **Źródło** **Nr w wykazie prac**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110, z późn. zm.) (dalej: ustawa o elektromobilności) wprowadza do polskiego systemu prawnego pojęcie stref czystego transportu, tworzonych przez gminy w celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu. Znowelizowane przepisy ww. ustawy zakładają wprowadzenie oznakowań na pojazdy uprawnione do wjazdu na teren stref czystego transportu. Celem ujednolicenia oznakowań i zwiększenia ich rozpoznawalności, w rozporządzeniu określono jednolity wzór oznakowania – nalepki, który będzie stosowany przez wszystkie gminy, które zdecydują się ustanowić strefę czystego transportu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Oznakowania samochodów umożliwiające ich wjazd do stref czystego transportu powinny być łatwo dostępne dla ich posiadaczy, jednolite oraz niedrogie. Samo oznakowanie powinno być proste i czytelne dla każdego, bez konieczności sięgania do dodatkowej dokumentacji. Rozwiązanie zaplanowane w rozporządzeniu spełnia te wytyczne i przewiduje wprowadzenie naklejek na przednią szybę samochodów, które będą wydawane za drobną opłatą (do 5 zł) dla posiadaczy pojazdów uprawnionych do poruszania się po terenie strefy, zgodnie z uchwałą rady gminy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Oznakowania pojazdów zawierające informacje z kategorii ich wpływu na środowisko, jak właśnie ilość zanieczyszczeń jakie emitują, wprowadziło wiele państw, zwłaszcza w Unii Europejskiej.

W Niemczech są to tzw. plakietki ekologiczne *Umweltplakette,* które można zamówić za pośrednictwem różnych stron internetowych, np. https://www.nalepkaekologiczna.pl/plakietki-ekologiczne-w-niemczech/.

Plakietka ekologiczna we Francji *Crit Air* jest dostępna do zamówienia przez internet, ale po przesłaniu zeskanowanego dowodu rejestracyjnego samochodu, za pośrednictwem strony francuskiego Ministerstwa Transformacji Ekologicznej https://www.certificat-air.gouv.fr/en/. Takie samo rozwiązanie przewiduje system austriacki, których plakietki *Pickerl* także zamawia się za okazaniem dowodu rejestracyjnego https://www.umwelt-pickerl.at/pl.html.

Oznakowania te umożliwiają wjazd do podobnych stref, jak te przewidziane w polskiej ustawie o elektromobilności, a za ich brak grożą mandaty w wysokości nawet kilku tys. euro.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Posiadacze pojazdów w Polsce, zainteresowani możliwością wjazdu do stref czystego transportu oraz posiadający odpowiednie samochody spełniające normy emisji zanieczyszczeń	Zgodnie z danymi GUS w Polsce w zeszłym roku zarejestrowanych było ok. 30 mln samochodów, z tego 22,5 aut mln osobowych. Oczywiście, obowiązek nabycia oznakowań nie będzie dotyczył wszystkich, a tylko tych, którzy chcą wjeżdżać do stref oraz są objęci wyłączeniami określonymi przez radę gminy . Biorąc pod uwagę, iż pod koniec 2020 r. w Polsce nie ma żadnej strefy, a próba utworzenia jednej w Krakowie skończyła się fiaskiem, trudno ocenić, ilu faktycznie kierowców i kiedy będzie musiało nabyć oznakowania.	Dane GUS	Nałożenie drobnej jednorazowej opłaty dla posiadaczy pojazdów objętych wyłączeniami określonymi przez radę gminy.
Jednostki samorządu terytorialnego	Wszystkie gminy w Polsce, które planują utworzenie strefy czystego transportu. Łączna liczba gmin to ok 2,5 tys.	Strona internetowa MSWiA	Usprawnienie wydawania odpowiednich oznakowań na pojazdy powinno ułatwić podejmowanie decyzji przez gminy o wprowadzeniu stref czystego transportu w Polsce. W gminach objętych takim obowiązkiem ułatwić

			możliwość poruszania się objętym wyłączeniami.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFOŚiGW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFOŚiGW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFOŚiGW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Źródłem finansowania będą środki własne kierowców. Po oszacowaniu liczby niezbędnych oznakowań jednostka samorządu terytorialnego podpisze umowy na ich zakup z drukarniami. Następnie będzie naklejki sprzedawać z możliwością uzyskania drobnego zysku, w związku z tym ostatecznie za oznakowanie zapłaci posiadacz pojazdu.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa jakości powietrza wynikająca ze zmniejszenia emisji szkodliwych substancji przez pojazdy - szczególnie w dużych aglomeracjach. Nie będzie to efekt samego wprowadzenia oznakowań, ale mogą one przyspieszyć wprowadzanie stref czystego transportu, którego właśnie skutkiem będzie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.
	(dodaj/usuń)	Nie dotyczy
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Nie dotyczy
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☒ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Projektowane rozporządzenie nie wprowadza żadnych dodatkowych obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

W perspektywie dłuższego czasu, kiedy gminy zaczną wprowadzać strefy czystego transportu, rozwinie się zapotrzebowanie na infrastrukturę dla pojazdów napędzanych przez paliwa alternatywne, co może mieć pozytywny wpływ na rynek pracy. Regulacja nie będzie mieć negatywnego wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

X środowisko naturalne X sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	

	Łatwy i szybki dostęp do oznakowania pojazdów uprawnionych na wjazd do stref czystego transportu zgodnie z uchwałą rady gminy będzie miał przełożenie na sprawniejsze tworzenie takich stref w polskich aglomeracjach. Długofalowym wpływem będzie spadek emisji zanieczyszczeń, poprawa jakości powietrza w miastach, lepszy stan zdrowia ich mieszkańców, a także niższy poziom hałasu na ich terenie.
11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
13.Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Nie dotyczy.	

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie sposobu informowania o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego takim paliwem[2)]

Na podstawie art. 41 ust. 6 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy sposób:

1) formułowania i udostępniania informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego, umieszczanej:
   a) w instrukcji obsługi tego pojazdu,
   b) na korkach wlewu paliwa lub gniazdach pojazdowych lub w pobliżu tych korków lub tych gniazd,
   c) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych;
2) oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, w tym urządzeń służących do tankowania lub ładowania.

§ 2. 1. Do formułowania i udostępniania informacji o rodzaju paliwa typu gazowego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz do oznakowania miejsc tankowania paliwem tego rodzaju, w tym stacji gazu ziemnego i znajdujących się na nich punktów tankowania, stosuje się identyfikator w kształcie rombu o kącie 90°, w środku którego zamieszcza się symbol w kolorze czarnym na białym albo srebrnym tle, przy czym symbol ten oznacza się, w przypadku:

1) gazu płynnego - skrótem „LPG”;

---

1) Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 941).

2) Niniejsze rozporządzenie zostanie notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu ……. r. pod numerem ……, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informatycznego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

2) sprężonego gazu ziemnego, w tym pochodzącego z biometanu - skrótem „CNG”;
3) skroplonego gazu ziemnego, w tym pochodzącego z biometanu - skrótem „LNG”;
4) wodoru - skrótem „H2”.

2. Długość boku identyfikatora umieszczonego:
1) w instrukcji obsługi pojazdu samochodowego, na korku wlewu paliwa lub w jego pobliżu oraz na pistolecie wydawczym wynosi co najmniej 13 mm;
2) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych oraz na urządzeniu, przez które paliwo jest dostarczane do pojazdu samochodowego, zwanym dalej „dystrybutorem”, wynosi co najmniej 30 mm.

§ 3. 1. Do formułowania i udostępniania informacji o energii elektrycznej jako paliwie alternatywnym wykorzystywanym do napędu pojazdu samochodowego oraz do oznakowania ogólnodostępnej stacji ładowania stosuje się identyfikator w kształcie sześciokąta foremnego o kącie wewnętrznym 120°, w środku którego zamieszcza się symbol „C”, przy czym symbol ten:
1) w instrukcji obsługi pojazdu samochodowego, na gnieździe pojazdowym lub w jego pobliżu oznacza się kolorem białym lub srebrnym i zamieszcza na czarnym tle;
2) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych, na gnieździe punktu ładowania lub w jego pobliżu oraz na wtyczce punktu ładowania oznacza się kolorem czarnym i zamieszcza na białym albo srebrnym tle.

2. Średnica okręgu opisanego na sześciokącie stanowiącym identyfikator umieszczony:
1) w instrukcji obsługi pojazdu samochodowego, na gnieździe pojazdowym lub w jego pobliżu wynosi co najmniej 13 mm;
2) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych, na gnieździe punktu ładowania lub w jego pobliżu oraz na wtyczce punktu ładowania wynosi co najmniej 30 mm.

§ 4. 1. Do formułowania i udostępniania informacji o rodzaju biopaliwa ciekłego typu oleju napędowego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz do oznakowania miejsc tankowania biopaliwem ciekłym tego typu stosuje się identyfikator w kształcie kwadratu, w środku którego zamieszcza się symbol „BX” w kolorze czarnym na białym albo srebrnym tle, gdzie X oznacza miejsce, w którym określa się liczbę wskazującą maksymalną zawartość biokomponentów wyrażoną w procentach objętościowych, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 11 lit. b ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1355 i 1642).

2. Długość boku identyfikatora umieszczonego:

1) w instrukcji obsługi pojazdu samochodowego, na korku wlewu paliwa lub w jego pobliżu oraz na pistolecie wydawczym wynosi co najmniej 13 mm;
2) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych oraz na dystrybutorze wynosi co najmniej 30 mm.

§ 5. 1. Do formułowania i udostępniania informacji o rodzaju biopaliwa ciekłego typu benzyny silnikowej wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz do oznakowania miejsc tankowania biopaliwami ciekłymi tego typu stosuje się identyfikator w kształcie okręgu, w środku którego zamieszcza się symbol „EX” w kolorze czarnym na białym albo srebrnym tle, gdzie X oznacza miejsce, w którym określa się liczbę wskazującą maksymalną zawartość biokomponentów lub eterów wyrażoną w procentach objętościowych, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 11 lit. a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

2. Średnica identyfikatora umieszczonego:

1) w instrukcji obsługi pojazdu samochodowego, na korku wlewu paliwa lub w jego pobliżu oraz na pistolecie wydawczym wynosi co najmniej 13 mm;
2) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych oraz na dystrybutorze wynosi co najmniej 30 mm.

§ 6. 1. Do formułowania i udostępniania informacji o parafinowym oleju napędowym pochodzącym z procesów syntezy lub uwodornienia wykorzystywanym do napędu pojazdu samochodowego oraz do oznakowania miejsc tankowania tego rodzaju paliwem stosuje się identyfikator w kształcie kwadratu zawierającego symbol „XTL” w kolorze czarnym na białym albo srebrnym tle.

2. Długość boku identyfikatora umieszczonego:

1) w instrukcji obsługi pojazdu samochodowego, na korku wlewu paliwa lub w jego pobliżu oraz na pistolecie wydawczym wynosi co najmniej 13 mm;
2) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych oraz na dystrybutorze wynosi co najmniej 30 mm.

§ 7. Grubość linii zewnętrznej identyfikatora wynosi:

1) 1,4 punktu w przypadku, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 1, § 3 ust. 2 pkt 1, § 4 ust. 2 pkt 1, § 5 ust. 2 pkt 1 i § 6 ust. 2 pkt 1;
2) 3,2 punktu w przypadku, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 2, § 3 ust. 2 pkt 2, § 4 ust. 2 pkt 2, § 5 ust. 2 pkt 2 i § 6 ust. 2 pkt 2.

§ 8. Rozmiar czcionki danego symbolu dostosowuje się do wielkości identyfikatora i nie może być mniejszy niż 14 punktów.

§ 9. Wzory identyfikatorów określa załącznik do rozporządzenia.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia[3)].

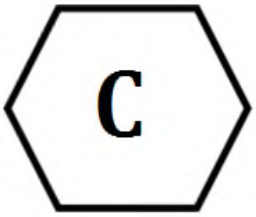
MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA

[3)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Klimatu w sprawie sposobu informowania o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego takim paliwem z dnia 27 sierpnia 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 1560), które zgodnie z art. 36 ustawy z dnia …… o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz…….) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Klimatu i Środowiska
z dnia …
(poz. …)

WZORY IDENTYFIKATORÓW

Lp.	RODZAJ PALIWA	WZÓR IDENTYFIKATORA
1.	**Gaz płynny**	
2.	**Sprężony gaz ziemny,** w tym pochodzący z biometanu	
3.	**Skroplony gaz ziemny,** w tym pochodzący z biometanu	

4.	**<u>Wodór</u>**	
5.	**<u>Energia elektryczna</u>**	
6.	**<u>Biopaliwo ciekłe typu oleju napędowego</u>**, gdzie *X* oznacza miejsce, w którym określa się liczbę wskazującą maksymalną zawartość estrów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME) w procentach objętościowych	

7.	**<u>Biopaliwo ciekłe typu benzyny silnikowej</u>,** gdzie *X* oznacza miejsce, w którym określa się liczbę wskazującą maksymalną zawartość etanolu w procentach objętościowych	EX
8.	**<u>Parafinowy olej napędowy pochodzący z procesów syntezy lub uwodornienia</u>**	XTL

UZASADNIENIE

Cel wydania aktu

Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie sposobu informowania o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego takim paliwem stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 41 ust. 6 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Stosownie do przepisu upoważniającego minister właściwy do spraw energii został zobowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu: formułowania i udostępniania informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, w tym urządzeń służących do tankowania lub ładowania.

Zawarte w projekcie rozporządzenia rozwiązania są zgodne z zasadami oznakowania stosowanymi w Unii Europejskiej. Projekt rozporządzenia ma na celu wprowadzenie do polskiego porządku prawnego jednolitych zasad dotyczących oznakowania miejsc ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego oraz formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym.

Stan faktyczny i prawny

Wejście w życie przepisów ustawy z dnia 11 stycznia 2018 o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która implementuje do polskiego porządku prawnego przepisy dyrektywy 2014/94/UE, spowodowało konieczność opracowania projektu rozporządzenia dla nowej grupy paliw alternatywnych określonych w tej ustawie. Ponadto, wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane do zastosowania w zakresie oznakowania oraz formułowania i udostępniania informacji o możliwości tankowania pojazdów samochodowych skroplonym gazem węglowodorowym LPG, skroplonym gazem ziemnym LNG, w tym pochodzącym z biometanu, sprężonym gazem ziemnym CNG w tym pochodzącym z biometanu, wodorem, biopaliwem, paliwem syntetycznym i parafinowym normy PN-EN 16942:2016-11 Paliwa - Identyfikacja zgodności pojazdu - Graficzna forma informacji dla konsumenta. W zakresie oznakowania miejsc ładowania pojazdów elektrycznych oraz formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania pojazdów energią

elektryczną stosuję się normę PN-EN 17186:2019-06 Identyfikacja zgodności pojazdów i infrastruktury - Graficzna forma informacji dla konsumenta dotycząca zasilania pojazdów elektrycznych. Przepisy niniejszego rozporządzenia regulują oznakowanie typu wtyczki stosowanego w Europie, którym jest TYPE 2.

W celu pełnej realizacji upoważnienia ustawowego zawartego w art. 41 ust. 6 pkt 1 i 2 ustawy oraz przedstawienia konsumentom kompletnych informacji na temat oznakowania paliw alternatywnych w projekcie rozporządzenia uregulowano oznakowanie miejsc tankowania lub ładowania wszystkich typów paliw alternatywnych obecnie dostępnych na polskim rynku. Co więcej, aby ujednolicić sposób oznakowania i wypełnić wytyczną zawartą w upoważnieniu, określając sposób oznakowania miejsc ładowania uwzględniono wydane w tym zakresie Polskie Normy.

Norma PN-EN 16942:2016 -11 Paliwa - Identyfikacja zgodności pojazdu - Graficzna forma informacji dla konsumenta oraz norma PN-EN 17186:2019-06 Identyfikacja zgodności pojazdów i infrastruktury - Graficzna forma informacji dla konsumenta dotycząca zasilania pojazdów elektrycznych regulują miejsca tankowania jako dystrybutor oraz pistolet nalewczy, w związku z tym przepisy rozporządzenia nakładają obowiązek oznakowania właśnie tych urządzeń, w szczególności tych, służących do ładowania energią elektryczną lub tankowania skroplonym lub sprężonym gazem ziemnym.

Ze względu na wczesne stadium rozwoju produkcji oraz brak przepisów normalizacyjnych w sprawie etykietowania paliw stanowiących substytut paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w tym paliw syntetycznych i parafinowych, czy też innych typów biopaliw ciekłych, jedyne paliwo tego typu ujęte w niniejszym projekcie rozporządzenia to parafinowy olej napędowy pochodzący z procesów syntezy lub uwodornienia, którego oznakowanie zostało uregulowane w normie PN-EN 16942:2016-11. Rozporządzenie będzie nowelizowane wraz z rozwojem technologii w zakresie produkcji oraz powstania przepisów w zakresie oznakowania dla nowych typów paliw.

Ze względu na zróżnicowanie modeli samochodów elektrycznych dostępnych na polskim rynku, których ładowanie odbywa są za pomocą różnych układów ładowania, uznano, iż ze względu na stopień skomplikowania nazewnictwa poszczególnych elementów, miejsce, w którym podłącza się samochód elektryczny do ładowania będzie nazywane „gniazdem pojazdowym”, jeżeli zaś nie będzie możliwe umiejscowienie oznakowania na samym gnieździe pojazdowym, oznakowanie umieszcza się w jego pobliżu, niezależnie od jego konstrukcji

(gniazdo pojazdowe, wtyczka wychodząca z gniazda pojazdowego, gniazdo z podłączanym złączem będącym elementem wyposażenia samochodu) - w celu przedstawienia użytkownikowi pojazdu pełnych informacji na temat paliwa przeznaczonego do napędu danego pojazdu. Stanowi to również pełne wykonanie obowiązku informacyjnego zawartego w art. 41 ust. 1 pkt 2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wprowadzenie w życie przepisów zawartych w przedmiotowym projekcie zapewni jednolite oznakowanie paliw transportowych na terenie całej Unii Europejskiej oraz przyczyni się do uniknięcia do pomyłek przy tankowaniu.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie

Wejście w życie przepisów projektowanego rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie sposobu formułowania i udostępniania informacji o możliwości tankowania lub ładowania oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym nałoży na stacje paliw płynnych obowiązek oznakowania miejsc tankowania pojazdu samochodowego oraz na salony sprzedaży obowiązek formułowania i udostępniania informacji o możliwości tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym zgodnie z normą PN-EN 16942:2016-11, a także oznakowania miejsc ładowania pojazdu samochodowego oraz formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania pojazdu samochodowego energią elektryczną zgodnie z normą PN-EN 17186:2019-06.

Ponadto, sposób formułowania i udostępniana informacji o możliwości tankowania lub ładowania oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, dla danej kategorii paliw alternatywnych, regulowany jest poprzez taki sam wzór identyfikatora, który różni się jedynie wymiarami, w zależności od miejsca w którym jest udostępniany. Pozwala to ujednolicić przedmiotowe wzory zapewniając ich konieczną przejrzystość.

Sposób oznakowania, formułowania i udostępniania informacji przyjęty w przedmiotowym projekcie został uznany za wystarczający, czytelny dla adresata i realizuje wytyczną zawartą w upoważnieniu ustawowym.

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Obecnie w polskim systemie prawnym obowiązuje rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 27 sierpnia 2020 r. w sprawie sposobu informowania o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania

miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego takim paliwem (Dz. U. poz. 1560), które z kolei było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 18 czerwca 2010 r. w sprawie sposobu oznakowania dystrybutorów używanych na stacjach paliwowych i stacjach zakładowych do biopaliw ciekłych (Dz. U. poz. 830), które regulowało wyłącznie oznakowanie dystrybutorów stosowanych do biopaliw ciekłych. Obowiązujące rozporządzenie c w sposób kompleksowy oznakowanie wszystkich paliw alternatywnych dostępnych na polskim rynku. Projektowane rozporządzenie będzie zawierać regulacje analogiczne do obowiązujących.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Oświadczenia dotyczące projektu

Niniejsze rozporządzenie zostanie notyfikowane Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informatycznego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt został przekazany do konsultacji publicznych i opiniowania m. in.:

1) Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego
2) Polskiej Izbie Paliw Płynnych
3) Polskiej Organizacji Gazu Płynnego
4) Polskiej Izbie Gazu Płynnego
5) Polskiemu Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych

6) Krajowej Izbie Biopaliw
7) Przemysłowemu Instytutowi Motoryzacji.
8) Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych

Szczegóły konsultacji publicznych opisano w raporcie z konsultacji.

Regulacje zawarte w projekcie rozporządzenia nakładają na przedsiębiorców zajmujących się obrotem paliwami na ogólnodostępnych stacjach paliw dodatkowy obowiązek oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego oraz obowiązek formułowania i udostępniana informacji o możliwości tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym na producentów pojazdów samochodowych oraz salony sprzedaży. Uznano jednak, że konieczne jest ujednolicenie sposobu oznakowania i przedstawienia użytkownikom czytelnych informacji na temat możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, ponadto obowiązek etykietowania nie wiąże się z kosztami, które mogłyby obciążyć w sposób znaczny branżę paliwową i motoryzacyjną.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie sposobu informowania o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego takim paliwem **Wiodące i ministerstwa współpracujące:** Ministerstwo Klimatu i Środowiska **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Piotr Dziadzio, Sekretarz Stanu **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Marta Czaplejewicz – specjalista w Departamencie Ropy i Gazu tel. 022 695 82 92 email: marta.czaplejewicz@klimat.gov.pl	**Data sporządzenia** **Źródło** Upoważnienie ustawowe – art. 41 ust. 6 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm.) **Nr w Wykazie prac**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 41 ust. 6 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm.), zgodnie z którym minister właściwy do spraw energii, w drodze rozporządzenia, określi sposób formułowania i udostępniania informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, w tym urządzeń służących do tankowania lub ładowania.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest opracowanie rozporządzenia, które określi sposób formułowania i udostępniania informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego oraz oznakowania miejsc tankowania lub ładowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym, w tym urządzeń służących do tankowania lub ładowania. W wyniku wejścia w życie projektu rozporządzenia stosowne podmioty będą zobowiązane do zastosowania oznakowania miejsc ładowania lub tankowania pojazdów samochodowych nalepkami wskazującymi na rodzaj paliwa alternatywnego jakie ma zastosowanie w danym pojeździe, wskazanego w projekcie rozporządzenia.
Oczekiwanym efektem wejścia w życie projektu rozporządzenia będzie oznakowanie wszystkich paliw alternatywnych, co powinno wpłynąć na zwiększenie świadomości obywateli w zakresie dostępności tego rodzaju paliw oraz pozwoli na szybki wybór właściwego paliwa dla danego pojazdu.

Stosownie do treści § 28 ust. 2 pkt 2a uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) dokonano analizy możliwości osiągniecia celu projektu za pomocą innych środków. Nie jest możliwe osiągnięcia celu poprzez zastosowanie innych środków niż proces legislacyjny, ze względu na fakt, że przedmiotowy zakres spraw wymaga regulacji w rozporządzeniu, zgodnie z treścią upoważnienia ustawowego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Projekt rozporządzenia sporządzono z wykorzystaniem normy PN-EN 16942:2016-11 Paliwa - Identyfikacja zgodności pojazdu - Graficzna forma informacji dla konsumenta, która została opublikowana przez Polski Komitet Normalizacyjny 13 lutego 2018 r oraz normy EN 17186:2019 Identyfikacja zgodności pojazdów i infrastruktury - Graficzna forma informacji dla konsumenta dotycząca zasilania pojazdów elektrycznych, która została opublikowana przez Polski Komitet Normalizacyjny 13 czerwca 2019. Wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane do zastosowania powyższych norm w przedmiotowym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie

Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie autoryzowanej sprzedaży nowych samochodów	1443	https://www.samar.pl/	Obowiązek dostosowania salonów sprzedaży do obowiązków zawartych w projekcie rozporządzenia
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania biopaliw ciekłych typu oleju napędowego lub benzyny silnikowej, zawierających biokomponenty	7740	https://www.ure.gov.pl/	Obowiązek dostosowania punktów tankowania paliw ciekłych zawierających biokomponenty do obowiązków zawartych w projekcie rozporządzenia
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania gazu płynnego do celów pędnych, w formie LPG	6300	https://www.ure.gov.pl/	Obowiązek dostosowania punktów tankowania gazu płynnego LPG do obowiązków zawartych w projekcie rozporządzenia
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania gazu ziemnego do celów pędnych, w formie CNG i LNG	30	Strona internetowa http://lcng.pimot.eu/adresy-stacji-cng-lng-polska/	Obowiązek dostosowania punktów tankowania gazu ziemnego do obowiązków zawartych w projekcie rozporządzenia
Podmioty wykonujące działalność w zakresie oferowania usług ładowania pojazdów elektrycznych	668	https://www.orpa.pl/	Obowiązek dostosowania stacji i punktów ładowania do obowiązków zawartych w projekcie rozporządzenia
Wojewódzkie Inspektoraty Inspekcji Handlowej	16	https://www.uokik.gov.pl/	Przeprowadzanie kontroli w zakresie spełnienia wymagań określonych w obowiązków zawartych w projekcie rozporządzenia

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom publicznym. Ich szczegóły opisano w raporcie z konsultacji. Projekt rozporządzenia został umieszczony na stronach Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny, gdzie jest dostępny dla wszystkich zainteresowanych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Urząd Dozoru Technicznego	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Urząd Dozoru Technicznego	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Urząd Dozoru Technicznego	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na poziom dochodów ani wydatków budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego oni innych podmiotów publicznych. Koszty dostosowania rynku do wymagań zawartych w projekcie rozporządzenia poniosą przedsiębiorcy.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Użytkownicy pojazdów samochodowych po wejściu w życie projektu rozporządzenia będą posiadali większą wiedzę na temat dostępności paliw alternatywnych.						
Niemierzalne		Nie dotyczy.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak X nie ☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów X zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie X nie dotyczy

Komentarz:
Po wejściu w życie projektu rozporządzenia określone podmioty będą zobowiązane dokonać właściwego oznakowania miejsc ładowania lub tankowania pojazdów samochodowych paliwem alternatywnym co będzie wiązało się ze zwiększeniem liczby procedur obowiązujących w przedsiębiorstwie.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Nie dotyczy.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jego ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie wysokości stawek opłaty za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz terminu wnoszenia tej opłaty w roku……..

Na podstawie art. 41b ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wysokość stawki opłaty za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, zwanego dalej „numerem EIPA" uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym, zwanej dalej „opłatą", wynosi miesięcznie:

1) 10 zł – w przypadku opłaty pobieranej od operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na której świadczona jest usługa tankowania wodoru;
2) 50 zł - w przypadku opłaty pobieranej od dostawcy usługi ładowania.

§ 2. 1. Opłata jest wnoszona:

1) w terminie 10 dni od dnia uzyskania numeru EIPA lub uznania kodu;
2) do 5. dnia każdego miesiąca, z góry, za każdy kolejny rozpoczęty miesiąc działalności.

2. Opłatę można wnieść za okres działalności dłuższy niż miesiąc. Wówczas, przypadku zakończenia działalności podlegającej opłacie nadpłata nie ulega zwrotowi, zaś w przypadku zawieszenia działalności podlegającej opłacie, nadpłata przechodzi na poczet przyszłych opłat.

§ 3. Podmioty, które w dniu wejścia w życie rozporządzenia, posiadają numer EIPA lub uznany kod po raz pierwszy wnoszą opłatę za pierwszy miesiąc następujący po miesiącu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, do 20. dnia tego miesiąca.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA

[1)] Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 941).

UZASADNIENIE

Cel wydania aktu

Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wysokości stawki opłaty za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz terminu wnoszenia tej opłaty, ma na celu usprawnienie prowadzenia Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych, pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub wodorem informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów. Rejestr zawiera informacje o współrzędnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, aktualnych cenach paliw alternatywnych oraz dostępności punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.

Rejestr jest publicznie dostępny oraz aktualizowany w czasie rzeczywistym pod internetowym adresem: https://eipa.udt.gov.pl/. Rejestr jest prowadzony przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego na mocy art. 42 ust. 2 w zw. z ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Za dostęp do rejestru nie pobiera się żadnych opłat. Na tę chwilę rejestracja stacji jest także bezpłatna dla ich operatorów i dostawców usług ładowania.

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego wynikającego z art. 41a ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110 z późn. zm.), zwanej dalej: „ustawą o elektromobilności”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw energii określa wysokość opłaty za nadanie numeru EIPA, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz termin jej wnoszenia. Wytyczne do rozporządzenia to konieczność ustalenia wysokości opłaty, która nie będzie negatywnie wpływać na rozwój sieci stacji ładowania czy stacji tankowania gazu ziemnego i wodoru, a także na koszty prowadzenia i utrzymania rejestru.

Rejestr do tej pory jest prowadzony ze środków własnych Urzędu Dozoru Technicznego. Rozwój sieci stacji ładowania i tankowania wymusza na UDT prowadzenie coraz bardziej zaawansowanego i obejmującego coraz więcej stacji systemu teleinformatycznego, co wiąże się z coraz większymi kosztami. Ułatwienie prowadzenie rejestru i jego ulepszanie będzie możliwe przez wprowadzenie stosunkowo niewielkiej opłaty, którą poniosą dostawcy usług ładowania oraz operatorzy stacji. Sprawny rejestr, który obejmie wszystkie stacje na terenie Polski, ułatwi korzystanie z paliw alternatywnych użytkownikom

pojazdów z takimi napędami. Wpłynie to w przyszłości na wzrost zainteresowania pojazdami napędzanymi alternatywnymi paliwami ze względu na ułatwienia w ich eksploatacji. Ma to bezpośrednie przełożenie na zmniejszenie zanieczyszczeń wywoływanych przez ruch samochodowy.

Szczegółowy opis rozporządzenia

Niniejszy projekt rozporządzenia określa wysokość stawek opłaty za przyznanie numeru EIPA, uznanie kodu nadanego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, a także ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz termin wnoszenia tej opłaty.

W par. 2 określono wysokość stawek opłaty – wynosić będą 10 zł w przypadku, o którym mowa w art. 41b ust. 3 pkt 1 ustawy o elektromobilności i 50 zł w przypadku, o którym mowa w art. 41b ust. 3 pkt 2 tej ustawy.

Par. 3 określa termin wnoszenia opłaty wyróżniając dwie sytuacje – wniesienie opłaty po raz pierwszy oraz wnoszenie kolejnych opłat.

W par. 4 określono termin wejścia w życie rozporządzenia. Wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Należy podkreślić, że rozporządzenie będzie wydawane co roku.

Stan faktyczny i prawny

W obecnym stanie prawnym operatorzy stacji gazu ziemnego, stacji wodoru czy punktu ładowania lub dostawcy usług ładowania nie płacą żadnej opłaty za bycie zarejestrowanym w systemie EIPA, prowadzonym przez UDT. Obecnie obejmuje on ok. 1150 stacji na terenie całej Polski, a koszty jego prowadzenia zwiększają się wraz z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych, dlatego zasadnym jest wprowadzenie opłat, których wysokość przy kosztach prowadzenia takiej działalności nie jest stosunkowo wysoka, a pozwoli na sprawne prowadzenie rejestru przez Urząd.

Przewidywane skutki wejścia aktu w życie

Wejście w życie rozporządzenia nałoży drobny obowiązek finansowy na wymienione wyżej podmioty, a znacznie zwiększy środki UDT na prowadzenie Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, co przełoży się na jego większą dostępność i dokładność oraz zapewni poprawne działanie mimo wzrostu ilości stacji w Polsce. W perspektywie czasu pozytywnie wpłynie to na wzrost udziału samochodów elektrycznych czy napędzanych gazem ziemnym lub wodorem na polskim rynku samochodów.

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Jak już podniesiono, w obecnym stanie prawnym nie ma opłat za otrzymanie numeru EIPA czy prowadzenie rejestru. Możliwość uznania kodu nadanego w innym państwie Unii Europejskiej jest nowym rozwiązaniem, które znajduje się w nowelizacji ustawy o elektromobilności. Przepisy o opłatach są nową propozycją

Zgodność z prawem UE

Przedmiotowe rozporządzenie nie jest objęte prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Proponowane wejście w życie projektu

Z uwagi na to, iż system teleinformatyczny do prowadzenia rejestru EIPA już istnieje i działa, a także obejmuje ponad 1000 stacji na terenie Polski, nie jest potrzebne długie odłożenie w czasie wejścia opisywanych przepisów. Termin 14 dni od ogłoszenia powinien być wystarczający na rozpoczęcie pobierania opłat przez UDT od nowych podmiotów oraz poinformowanie przez Urząd już zarejestrowanych podmiotów o konieczności ponoszenia opłat.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wysokości stawek opłaty za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz terminu wnoszenia tej opłaty w roku… **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Klimatu i Środowiska **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu :** Pan Ireneusz Zyska – Sekretarz Stanu **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:** Pan Szymon Byliński – Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Mail: szymon.bylinski@klimat.gov.pl Tel. 22 369 10 44	**Data sporządzenia** **Źródło** art. 41b ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 o elektromobilności i paliwach alternatywnych **Nr w Wykazie prac**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110, z późn. zm.) (dalej jako „ustawa o elektromobilności”) nałożyła obowiązek stworzenia Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych (dalej jako rejestr). Rejestr jest prowadzony przez Urząd Dozoru Technicznego (dalej jako UDT), który zbiera i publicznie udostępnia informacje o stacjach ładowania samochodów elektrycznych, stacjach tankowania gazu ziemnego oraz wodoru na terenie kraju. Informacje są aktualizowane w czasie rzeczywistym i informują użytkowników takich pojazdów o dostępności stacji oraz aktualnych cenach paliw. Obowiązek stworzenie i prowadzenia takiego systemu wynika z faktu przystąpienia przez Polskę do programu PSA IDACS realizowanego przez Komisję Europejską.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zwiększająca się liczba stacji ładowania oraz tankowania paliw alternatywnych w Polsce powoduje, iż koszty prowadzenia takiego systemu także rosną. Aby był on sprawny i na bieżąco aktualizowany UDT musi mieć możliwość pobierania przynajmniej relatywnie niskich opłat, które w roku 202…. wynosić będą – 10 zł od

stacji, 50 zł od dostawcy usług ładowania miesięcznie. Nie jest to dużym kosztem przy prowadzeniu działalności tego typu. Opłaty pozwolą UDT prowadzić profesjonalny i łatwo dostępny publiczny rejestr.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa członkowskie Unii Europejskiej zobowiązały się do tworzenia takich rejestrów w ramach programu PSA IDACS. Dlatego też zmiana ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (poz. ……) przewiduje możliwość uznania przez UDT kodu nadanego w innym państwie członkowskim. System ten w Unii Europejskiej jest w trakcie powstawania, na razie działają rejestry komercyjne, które obejmują tereny Unii, jak amerykański Chargemap https://chargemap.com/map.

Doskonałym przykładem publicznego i dostępnego rejestru jest program Departamentu Energii Stanów Zjednoczonych – Alternative Fuels Data Center, który na stronie: https://afdc.energy.gov/fuels/electricity_locations.html#/find/nearest?fuel=ELEC umieszcza dostępne stacje na terenie USA oraz Kanady, publicznie i bez opłat dla kierowców.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Operatorzy stacji ładowania i tankowania	Ok. 35	Dane własne	Obowiązek uiszczenia miesięcznej opłaty od każdej stacji ładowania lub tankowania gazu ziemnego/wodoru
Dostawcy usług ładowania	20	Dane własne	Obowiązek uiszczenia miesięcznej opłaty
Urząd Dozoru Technicznego	1	-	Otrzymanie środków na prowadzenie i ulepszanie rejestru EIPA

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	**0,2**	**0,4**	**0,5**	**0,6**	**0,7**	**0,8**	**1,0**	**1,1**	**1,2**	**1,3**	**1,4**	**9,2**

budżet państwa												
JST												
UDT	0,2	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	9,2
Wydatki ogółem	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**3,4**
budżet państwa												
JST												
UDT	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	3,4
Saldo ogółem	**-0,1**	**0,1**	**0,2**	**0,3**	**0,4**	**0,5**	**0,6**	**0,8**	**0,9**	**1,0**	**1,1**	**5,8**
budżet państwa												
JST												
UDT	-0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9	1,0	1,1	5,8

Źródła finansowania	Źródłem finansowania będą środki operatora stacji oraz dostawców usług ładowania. De facto finansowanie zostanie więc przeniesione na posiadaczy aut z napędem na paliwa alternatywne, aczkolwiek niska kwota opłat nie powinna spowodować wysokiej podwyżki cen za paliwa alternatywne.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzane w rozporządzeniu rozwiązanie nałoży obowiązek poniesienia opłaty przez operatorów stacji ładowania pojazdów elektrycznych i operatorów stacji tankowania gazem związanych z utrzymaniem Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Na podstawie szacunkowej liczby stacji ładowania pojazdów elektrycznych, ich operatorów i liczby stacji tankowania gazem określono oraz wysokości opłat określonych w rozporządzeniu oszacowano wysokości opłat, które stanowić będą dochód Urzędu Dozoru Technicznego. Urząd ten będzie ponosił koszty utrzymania systemu, uzależnionych od liczby stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania gazem ziemnym, które stanowić będą wydatki budżetu.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0,2	0,4	0,5	0,6	1,5	5,9	9,0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Obowiązek ponoszenia drobnych opłat za nadanie numeru EIPA/uznanie kodu i ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym (dotyczy tylko przedsiębiorstw, które prowadzą działalność operatora stacji ładowania/tankowania gazu ziemnego lub wodoru lub dostawcy usług ładowania).
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Obowiązek ponoszenia drobnych opłat za nadanie numeru EIPA/uznanie kodu i ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym (dotyczy tylko przedsiębiorstw, które prowadzą działalność operatora stacji ładowania/tankowania gazu ziemnego lub wodoru lub dostawcy usług ładowania).
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Promowanie korzystania z paliw alternatywnych, do czego przyczyni się sprawnie działający rejestr stacji, w przyszłości wpłynie na poprawę jakości powietrza, z czego skorzystają wszyscy mieszkańcy Polski.
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Skutkiem finansowym dla sektora przedsiębiorstw będzie konieczność poniesienia opłaty związanej z funkcjonowaniem Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Do obliczeń założono, że operatorami stacji tankowania gazu będą duże przedsiębiorstwa. Za operatorów stacji ładowania przyjęto mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☒ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Projektowane rozporządzenie nie wprowadza żadnych dodatkowych obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy
Brak

10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☒ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Ułatwienie dostępu do rzetelnych informacji na temat dostępności stacji ładowania/tankowania oraz cen paliw alternatywnych w przyszłości doprowadzi do zwiększenia się popularności pojazdów o napędach na paliwa alternatywne, co przełoży się na zmniejszenie zanieczyszczenia na polskich drogach.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Wykonanie przepisów rozporządzenia będzie odbywało się na bieżąco po wejściu w życie aktu (14 dni od ogłoszenia). Nie wymaga upływu czasu.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Projekt

R O Z P O R Z Ą D Z E N I E

M I N I S T R A K L I M A T U I Ś R O D O W I S K A [1)]

z dnia

w sprawie wzorów zgłoszeń dokonywanych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, przez operatora stacji gazu ziemnego oraz operatora stacji wodoru świadczącego usługę tankowania wodoru

Na podstawie art. 42 ust. 11 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110, 1093 i …) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór zgłoszenia dokonywanego do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych przez operatora:

1) ogólnodostępnej stacji ładowania, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia;
2) stacji gazu ziemnego, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia;
3) stacji wodoru, świadczącego usługę tankowania wodoru, stanowiący załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 2. Traci moc rozporządzenie Ministra Energii w sprawie wzorów zgłoszeń dokonywanych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operatora stacji gazu ziemnego z dnia 10 grudnia 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 2514).

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA

[1)] Minister Klimatu i Środowiska kieruje działem administracji rządowej – energia, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Klimatu i Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 941).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Klimatu i Środowiska
z dnia
(poz. …)

Załącznik nr 1

WZÓR

ZGŁOSZENIE DANYCH DO EWIDENCJI INFRASTRUKTURY PALIW ALTERNATYWNYCH PRZEZ OPERATORA OGÓLNODOSTĘPNEJ STACJI ŁADOWANIA

Podstawa prawna: art. 42 ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Zgłaszający: operator ogólnodostępnej stacji ładowania

Termin złożenia zgłoszenia: – najpóźniej w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego, o którym mowa w art. 16 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, poprzedzającego oddanie do eksploatacji ogólnodostępnej stacji ładowania oraz każdorazowo w przypadku zmiany danych, a także planowania zakończenia świadczenia usług

Organ do którego składa się zgłoszenie: Prezes Urzędu Dozoru Technicznego

CZĘŚĆ I OZNACZENIE OPERATORA OGÓLNODOSTĘPNEJ STACJI ŁADOWANIA			
1. Pełna nazwa lub imię i nazwisko			
2. NIP			
3. Adres siedziby oraz dane teleadresowe			
3.1. Ulica	3.2. Numer budynku	3.3. Numer lokalu	3.4. Miejscowość
3.5. Kod pocztowy	3.6. Poczta	3.7. Województwo	
4. Telefon			

5. Faks			
6. E-mail			
7. Adres do korespondencji (w przypadku, gdy jest inny niż w pkt 3)			
7.1. Ulica	7.2. Numer budynku	7.3. Numer lokalu	7.4. Miejscowość
7.5. Kod pocztowy	7.6. Poczta	7.7. Województwo	
CZĘŚĆ II DANE OGÓLNODOSTĘPNEJ STACJI ŁADOWANIA			
8. Rodzaj infrastruktury			
9. Geograficzne położenie ogólnodostępnej stacji ładowania			
9.1. Szerokość geograficzna		9.2. Długość geograficzna	
10. Adres ogólnodostępnej stacji ładowania			
10.1. Ulica	10.2. Numer budynku	10.3. Numer lokalu	10.4. Miejscowość
10.5. Kod pocztowy	10.6. Poczta	10.7. Województwo	
11. Godziny i terminy otwarcia ogólnodostępnej stacji ładowania			
12. Data rozpoczęcia świadczenia usługi ładowania/wprowadzenia zmian/zakończenia świadczenia usług			
12.1 Data rozpoczęcia	12.2 Data wprowadzenia zmian	12.3 Data zakończenia	
13. Data złożenia formularza			
14. Podpis osoby uprawnionej do złożenia zgłoszenia			

Objaśnienia:

- w pkt. 8 wpisuje się rodzaj infrastruktury, tj. czy ogólnodostępna stacja ładowania obejmuje punkty ładowania o normalnej mocy, czy o dużej mocy, liczbę punktów ładowania, typ złączy;
- w pkt. 9 wpisuje się szerokość i długość geograficzną, zgodnie ze standardem WGS84;
- w pkt. 10 wpisuje się pełny adres ogólnodostępnej stacji ładowania, z nazwą ulicy oraz numerem porządkowym lub adres niepełny, który będzie stanowić numer ewidencyjny działki, jeśli podanie takiego adresu jest możliwe;

- w pkt. 12 w przypadku pierwszego zgłoszenia wpisuje się planowaną datę rozpoczęcia świadczenia usług, daty wprowadzenia zmian lub zakończenia świadczenia usług wpisuje się tylko, jeśli jest to zasadne;
- w przypadku, gdy zgłaszana jest więcej niż jedna stacja ładowania należy załączyć wypełniony formularz w części II dla każdej stacji.

Załącznik nr 2

WZÓR

ZGŁOSZENIE DANYCH DO EWIDENCJI INFRASTRUKTURY PALIW ALTERNATYWNYCH PRZEZ OPERATORA STACJI GAZU ZIEMNEGO

Podstawa prawna: art. 42 ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Zgłaszający: operator stacji gazu ziemnego

Termin złożenia zgłoszenia: najpóźniej w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego, o którym mowa w art. 27 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, poprzedzającego oddanie do eksploatacji stacji gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku zmiany danych, a także planowania zakończenia świadczenia usług

Organ do którego składa się zgłoszenie: Prezes Urzędu Dozoru Technicznego

CZĘŚĆ I OZNACZENIE OPERATORA STACJI GAZU ZIEMNEGO			
1. Pełna nazwa lub imię i nazwisko			
2. NIP			
3. Adres siedziby oraz dane teleadresowe			
3.1. Ulica	3.2. Numer budynku	3.3. Numer lokalu	3.4. Miejscowość
3.5. Kod pocztowy	3.6. Poczta	3.7. Województwo	
4. Telefon			
5. Faks			
6. E-mail			
7. Adres do korespondencji (w przypadku, gdy jest inny niż w pkt 3)			
7.1. Ulica	7.2. Numer budynku	7.3. Numer lokalu	7.4. Miejscowość
7.5. Kod pocztowy	7.6. Poczta	7.7. Województwo	

CZĘŚĆ II DANE STACJI GAZU ZIEMNEGO			
8. Rodzaj obsługiwanej infrastruktury: CNG/LNG			
9. Geograficzne położenie stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)			
9.1. Szerokość geograficzna		9.2. Długość geograficzna	
10. Adres stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)			
10.1. Ulica	10.2. Numer budynku	10.3. Numer lokalu	10.4. Miejscowość
10.5. Kod pocztowy	10.6. Poczta	10.7. Województwo	
11. Geograficzne położenie stacji tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)			
11.1. Szerokość geograficzna		11.2. Długość geograficzna	
11.3. Strefa czasowa stacji			
12. Adres stacji tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)			
12.1. Ulica	12.2. Numer budynku	12.3. Numer lokalu	12.4. Miejscowość
12.5. Kod pocztowy	12.6. Poczta	12.7. Województwo	
13. Godziny i terminy otwarcia stacji gazu ziemnego LNG lub CNG			
14. Data rozpoczęcia świadczenia usługi tankowania/wprowadzenia zmian/zakończenia świadczenia usług			
14.1. Data rozpoczęcia	14.2. Data wprowadzenia zmian	14.3. Data zakończenia	
15. Data złożenia formularza			
16. Podpis osoby uprawnionej do złożenia zgłoszenia			

Objaśnienia:

- w pkt. 11-12.7 wpisuje się geograficzne położenie stacji tankowania gazu ziemnego, zgodnie ze standardem WGS84 oraz adres stacji tankowania, z nazwą ulicy oraz numerem porządkowym lub adres niepełny, który będzie stanowić numer ewidencyjny działki, jeżeli jest możliwy do określenia;

- w pkt. 14 w przypadku pierwszego zgłoszenia wpisuje się planowaną datę rozpoczęcia świadczenia usług, daty wprowadzenia zmian lub zakończenia świadczenia usług wpisuje się tylko, jeśli jest to zasadne;
- w przypadku, gdy zgłaszana jest więcej niż jedna stacja tankowania, należy załączyć wypełniony formularz w części II dla każdej stacji tankowania.

Załącznik nr 3

WZÓR

ZGŁOSZENIE DANYCH DO EWIDENCJI INFRASTRUKTURY PALIW ALTERNATYWNYCH PRZEZ OPERATORA STACJI WODORU ŚWIADCZĄCEGO USŁUGĘ TANKOWANIA WODORU

Podstawa prawna: art. 42 ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Zgłaszający: operator stacji wodoru świadczący usługę tankowania wodoru

Termin złożenia zgłoszenia: najpóźniej w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego, o którym mowa w art. 29c ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, poprzedzającego oddanie do eksploatacji stacji wodoru oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych, a także planowania zakończenia świadczenia usług

Organ do którego składa się zgłoszenie: Prezes Urzędu Dozoru Technicznego

CZĘŚĆ I OZNACZENIE OPERATORA STACJI WODORU			
1. Pełna nazwa lub imię i nazwisko			
2. NIP			
3. Adres siedziby oraz dane teleadresowe			
3.1. Ulica	3.2. Numer budynku	3.3. Numer lokalu	3.4. Miejscowość
3.5. Kod pocztowy	3.6. Poczta	3.7. Województwo	
4. Telefon			
5. Faks			
6. E-mail			
7. Adres do korespondencji (w przypadku, gdy jest inny niż w pkt 3)			
7.1. Ulica	7.2. Numer budynku	7.3. Numer lokalu	7.4. Miejscowość
7.5. Kod pocztowy	7.6. Poczta	7.7. Województwo	

<table>
<tr><td colspan="4">CZĘŚĆ II DANE STACJI WODORU</td></tr>
<tr><td colspan="4">8. Rodzaj infrastruktury</td></tr>
<tr><td colspan="4">9. Geograficzne położenie stacji wodoru</td></tr>
<tr><td colspan="2">9.1. Szerokość geograficzna</td><td colspan="2">9.2. Długość geograficzna</td></tr>
<tr><td colspan="4">10. Adres stacji wodoru</td></tr>
<tr><td>10.1. Ulica</td><td>10.2. Numer budynku</td><td>10.3. Numer lokalu</td><td>10.4. Miejscowość</td></tr>
<tr><td>10.5. Kod pocztowy</td><td>10.6. Poczta</td><td colspan="2">10.7. Województwo</td></tr>
<tr><td colspan="4">11. Godziny i terminy otwarcia stacji wodoru</td></tr>
<tr><td colspan="4">12. Data rozpoczęcia świadczenia usługi tankowania/wprowadzenia zmian/zakończenia świadczenia usług</td></tr>
<tr><td colspan="2">12.1. Data rozpoczęcia</td><td>12.2. Data wprowadzenia zmian</td><td>12.3 Data zakończenia</td></tr>
<tr><td colspan="4">13. Data złożenia formularza</td></tr>
<tr><td colspan="4">14. Podpis osoby uprawnionej do złożenia zgłoszenia</td></tr>
</table>

Objaśnienia:

- w pkt. 9 wpisuje się szerokość i długość geograficzną, zgodnie ze standardem WGS84;
- w pkt. 10 wpisuje się pełny adres stacji wodoru z nazwą ulicy oraz numerem porządkowym lub adres niepełny, który będzie stanowić numer ewidencyjny działki, jeśli podanie takiego adresu jest możliwe;
- w pkt. 12 w przypadku pierwszego zgłoszenia wpisuje się planowaną datę rozpoczęcia świadczenia usług, daty wprowadzenia zmian lub zakończenia świadczenia usług wpisuje się tylko, jeśli jest to zasadne;
- w przypadku, gdy zgłaszana jest więcej niż jedna stacja tankowania należy załączyć wypełniony formularz w części II dla każdej stacji.

UZASADNIENIE

Cel wydania aktu

Przepisy ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2021 poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej: „ustawą o elektromobilności”, utworzyły rejestr - Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Rejestr powstał, aby użytkownicy pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi mogli uzyskać informację o lokalizacji ogólnodostępnej stacji ładowania oraz stacji tankowania gazu ziemnego, cenach paliwa alternatywnego oraz aktualnej dostępności punktów ładowania i stacji.

Na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 42 ust. 11 ustawy o elektromobilności Minister Energii wydał dnia 10 grudnia 2018 r. rozporządzenie w sprawie wzorów zgłoszeń dokonywanych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operatora stacji gazu ziemnego (Dz.U. 2018 poz. 2514).

Nowelizacja ustawy o elektromobilności rozszerza obowiązek zgłoszenia o stacje wodoru, na których świadczona jest usługa tankowania wodoru, co sprawia, że dotychczasowe rozporządzenie utraci moc wskutek pośredniej zmiany zakresu przedmiotowego upoważnienia.

Celem projektowanego rozporządzenia jest zatem realizacja zmienionego upoważnienia ustawowego z art. 42 ust. 11 ustawy o elektromobilności.

Stan faktyczny i prawny

Obecnie, w krajowym porządku prawnym istnieje już wzór zgłoszenia do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, określony w rozporządzeniu Ministra Energii z 10 grudnia 2018 r. Projektowane rozporządzenie dodaje odpowiedni wzór na zgłoszenie przez operatora stacji tankowania wodoru oraz nieznacznie modyfikuje wzór formularza. Rozporządzenie to utraci moc z dniem wejścia w życie niniejszego aktu.

W rejestrze EIPA znajduje się ponad 1000 punktów ładowania oraz informacje o punktach tankowania CNG/LNG na terenie Polski. Jest on dostępny za darmo dla wszystkich zainteresowanych na stronie internetowej https://eipa.udt.gov.pl/ . Tam także znajduje się formularz dla operatorów, który będzie musiał być nieznacznie zmieniony przez organ, który go prowadzi, czyli Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie

Dzięki udoskonaleniu rejestru EIPA, konsumenci łatwiej będą mogli zidentyfikować gdzie znajdują się ogólnodostępne stacje ładowania oraz stacje gazu ziemnego i wodoru, a także uzyskać informację o cenach paliwa alternatywnego oraz aktualnej dostępności punktu ładowania czy tankowania.

Szczegółowy opis wprowadzanych przepisów

W Części I zgłoszenia do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania wpisuje się imię i nazwisko lub pełną nazwę operatora stacji ładowania, NIP, adres siedziby oraz dane teleadresowe, w tym adres korespondencyjny, jeśli jest inny niż adres siedziby operatora.

W Części II zgłoszenia wpisuje się dane dotyczące ogólnodostępnej stacji ładowania: rodzaj obsługiwanej infrastruktury, geograficzne położenie punktów ładowania zlokalizowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, szerokość i długość geograficzną, zgodnie ze standardem WGS84 oraz strefę czasową, w jakiej znajduje się stacja. Podaje się także adres ogólnodostępnej stacji ładowania, dane kontaktowe, a także godziny i terminy otwarcia ogólnodostępnej stacji ładowania oraz datę złożenia formularza lub datę złożenia aktualizacji danych oraz datę rozpoczęcia świadczenia usługi ładowania.

W Części I zgłoszenia do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych przez operatora stacji gazu ziemnego wpisuje się imię i nazwisko lub pełną nazwę operatora stacji gazu ziemnego, NIP, REGON, adres siedziby operatora gazu ziemnego i dane teleadresowe, w tym adres korespondencyjny, jeśli jest inny niż adres siedziby operatora.

W Części II zgłoszenia wpisuje się dane dotyczące stacji, tj. rodzaj obsługiwanej infrastruktury, geograficzne położenie punktów tankowania gazu ziemnego LNG lub CNG, szerokość i długość geograficzną, zgodnie ze standardem WGS84, oraz strefę czasową, w jakiej znajduje się stacja. Podaje się także godziny i terminy dostępności punktu tankowania, datę złożenia formularza lub datę złożenia aktualizacji danych oraz datę rozpoczęcia świadczenia usługi tankowania.

W Części I zgłoszenia do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych przez operatora stacji wodoru świadczącego usługę tankowania wodoru wpisuje się imię i nazwisko lub pełną nazwę operatora stacji wodoru, NIP, REGON, adres siedziby operatora wodoru i dane teleadresowe, w tym adres korespondencyjny, jeśli jest inny niż adres siedziby operatora.

W Części II zgłoszenia wpisuje się dane dotyczące stacji wodoru, tj. rodzaj obsługiwanej infrastruktury, geograficzne położenie punktów tankowania wodoru, szerokość i

długość geograficzną, zgodnie ze standardem WGS84. Podaje się także godziny i terminy dostępności punktu tankowania, datę złożenia formularza lub datę złożenia aktualizacji danych oraz datę rozpoczęcia świadczenia usługi tankowania.

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Obecnie, w krajowym porządku prawnym istnieje już wzór zgłoszenia do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zawarty w rozporządzeniu Ministra Energii z dnia 10 grudnia 2018 r. Projektowane rozporządzenie dodaje odpowiedni wzór na zgłoszenie przez operatora stacji tankowania wodoru oraz nieznacznie modyfikuje wzór formularza.

Zgodnie z obecnymi przepisami ustawy o elektromobilności zgłoszeń dokonuje się najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług ładowania lub usługi tankowania gazu ziemnego oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych. Od wejścia w życie nowelizacji ustawy obowiązek zgłoszenia będzie miał miejsce wcześniej - najpóźniej w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego, o którym mowa w art. 16 ust. 1, art. 27 ust. 1 lub w art. 29c ust. 1 ustawy o elektromobilności, poprzedzającego oddanie do eksploatacji ogólnodostępnej stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych.

Nowym obowiązkiem będzie zgłoszenie formularza w momencie zakończenia świadczenia na danej stacji usługi ładowania, tankowania gazu ziemnego lub tankowania wodoru celem usunięcia danego podmiotu z rejestru - najpóźniej w dniu zakończenia świadczenia tej usługi.

Zgodność z prawem UE

Przedmiotowe rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Proponowane wejście w życie projektu

Z uwagi na to, iż system teleinformatyczny do prowadzenia rejestru EIPA już istnieje i działa, nie jest potrzebne długie odłożenie w czasie wejścia opisywanych przepisów. Termin 7 dni od ogłoszenia powinien być wystarczający na zmianę wzoru formularza dostępnego w systemie rejestru EIPA.

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz

z 2018 r. poz. 114 i 278) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wzorów zgłoszeń dokonywanych do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego i operatora stacji wodoru świadczącego usługę tankowania wodoru **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:** Ministerstwo Klimatu i Środowiska **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:** Pan Ireneusz Zyska, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:** Pan Szymon Byliński, Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej, tel.: +48 22 3691044	**Data sporządzenia** **Źródło** Upoważnienie ustawowe – art. 42 ust. 11 ustawy z dnia 11 stycznia o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r., poz. 110, z późn. zm.) **Nr w wykazie prac legislacyjnych dotyczący projektów rozporządzeń**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania przedmiotowego rozporządzenia wynika z art. 42 ust. 11 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 poz. 110, z późn. zm.). Ustawa nakłada obowiązek na operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego oraz operatora stacji wodoru świadczącego usługę tankowania wodoru dokonywania zgłoszenia do rejestru oraz aktualizację danych w systemie teleinformatycznym, a także zgłoszenie zakończenia świadczenia usług. W związku z powyższym, wykonując upoważnienie ustawowe, należy określić wzory zgłoszeń dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego i operatora stacji wodoru w celu ujednolicenia sposobu i formy przekazywania danych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia przewiduje określenie wzorów zgłoszenia dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego i operatora stacji wodoru. Opracowanie wzorów zgłoszeń podyktowane jest koniecznością ujednolicenia formy i sposobu przekazywania przez operatorów informacji do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Dane przekazywane przez ww. podmioty będą posiadały jednolitą formę oraz będą przekazywane w sposób elektroniczny, co przyczyni się do sprawnego funkcjonowania Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Projektowana regulacja nie była poddawana analizie prawno-porównawczej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania usługi ładowania pojazdów elektrycznych	20	dane własne	Obowiązek przekazywania informacji.
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania gazu ziemnego do celów pędnych, w formie CNG i LNG	13	Strona internetowa http://lcng.pimot.eu/adresy-stacji-cng-lng-polska/	Obowiązek przekazywania informacji.
Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w	5	dane własne	Obowiązek przekazywania informacji.

zakresie oferowania wodoru do celów pędnych			

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Źródła finansowania	Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje wzrostu wydatków z budżetu państwa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.
Niemierzalne		Nie dotyczy.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE.	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:
Dodatkowe obowiązki mają wymiar jedynie informacyjny i z uwagi na to, iż obowiązek zgłaszania do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych dotyczy już operatorów ogólnodostępnej stacji ładowania oraz operatorów stacji gazu ziemnego, obejmie jedynie operatorów stacji wodoru.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☒ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Wpisem do rejestru prowadzonego w systemie teleinformatycznym zostaną objęte także stacje tankowania wodoru. Będzie to pozytywny wpływ na informatyzację infrastruktury paliw alternatywnych.

11.Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się , że projektowane rozporządzenie wejdzie w życie 7 dni od jego ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Efekty wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą natychmiastowe i nie wymagają pomiaru.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

Warszawa, /*elektroniczny znacznik czasu*/

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn. DPUE.920.1313.2021.MR(37)
dot.: RM-0610-123-21

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw*, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy w art. 1 pkt 3 lit. a) zawiera zmianę art. 3 ust. 1 pkt 7 *ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. W stosunku do obowiązującego brzmienia tego przepisu, zgodnie z którym operator ogólnodostępnej stacji ładowania zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania, projekt dodaje „oraz na potrzeby świadczenia usług ładowania przez dostawców usług ładowania, którzy świadczą usługę ładowania na tej stacji".

Zmiana ta wpływa na status operatorów systemów dystrybucyjnych (OSD), którzy zgodnie z art. 1 pkt 4 projektu ustawy mogą pełnić funkcję operatorów ogólnodostępnej stacji ładowania. Prowadzi bowiem do ryzyka uznania, że w praktyce umożliwia ona OSD, którzy pełnią funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, prowadzenie sprzedaży energii elektrycznej, co naruszałoby art. 33 ust. 2 dyrektywy *Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającej dyrektywę 2012/27/UE.*

Zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy 2019/944, OSD co do zasady nie mogą być właścicielami, tworzyć ani obsługiwać punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ani zarządzać takimi punktami, z wyjątkiem przypadków gdy OSD są właścicielami prywatnych punktów ładowania wyłącznie na własny użytek. Artykuł 33 ust. 3 dyrektywy 2019/944 umożliwia wprawdzie państwom członkowskim, w drodze odstępstwa i po spełnieniu określonych warunków, na zezwolenie OSD na bycie właścicielem, tworzenie lub obsługę punktów ładowania pojazdów elektrycznych, lub zarządzanie nimi. Przepis ten nie eliminuje jednak zastrzeżenia zawartego

w ust. 2 tego przepisu, zgodnie z którym OSD pełniący funkcję operatora punktów ładowania wykorzystują te punkty wyłącznie na własny użytek.

Z zastrzeżeniem powyższej uwagi projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
Pan Michał Kurtyka
Minister Klimatu i Środowiska