

USTAWA O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

Komentarz

redakcja naukowa Filip Grzegorzczuk, Ambroży Mituś

Kamil Dobosz, Adam Drozdek, Magdalena Frańczuk
Filip Grzegorzczuk, Marcin Grzybowski, Ambroży Mituś
Jakub Olech, Aldona Piotrowska, Igor Zachariasz

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

USTAWA O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

Komentarz

redakcja naukowa Filip Grzegorzczuk, Ambroży Mituś

Kamil Dobosz, Adam Drozdek, Magdalena Frańczuk
Filip Grzegorzczuk, Marcin Grzybowski, Ambroży Mituś
Jakub Olech, Aldona Piotrowska, Igor Zachariasz

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

Publikacja została dofinansowana ze środków subwencji przyznanej
Uniwersytetowi Ekonomicznemu w Krakowie

Stan prawny na 29 lipca 2021 r.

Recenzent
Prof. dr hab. Maria Królikowska-Olczak

Wydawca
Dagna Kordyasz

Redaktor prowadzący
Joanna Tchorek

Opracowanie redakcyjne
Michał Dymiński

Projekt okładek serii
Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

Poszczególne rozdziały opracowali:
Kamil Dobosz – rozdz. 9
Adam Drozdek – rozdz. 2 art. 17–22, 29–31
Magdalena Frańczuk – rozdz. 1
Filip Grzegorzcyk – rozdz. 2 art. 3–11
Marcin Grzybowski – rozdz. 2 art. 12–16, 23–28a
Ambroży Mituś – rozdz. 3
Jakub Olech – rozdz. 4, 5
Aldona Piotrowska – rozdz. 6
Igor Zachariasz – rozdz. 8

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2021

ISBN 978-83-8246-417-7

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.
Dział Praw Autorskich
01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33
tel. 22 535 82 19
e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Spis treści

Wykaz skrótów	11
Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 110)	13
Rozdział 1. Przepisy ogólne	15
Art. 1. [Przedmiot ustawy]	15
Art. 2. [Definicje legalne]	22
Rozdział 2. Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych	38
Art. 3. [Obowiązki operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania]	38
Art. 4. [Podstawa prawna korzystania z ogólnodostępnej stacji ładowania przez dostawcę usług ładowania]	46
Art. 5. [Odpowiedzialność operatora ogólnodostępnej stacji ładowania za niespełnianie wymagań technicznych przez ogólnodostępną stację ładowania]	46
Art. 6. [Operator ogólnodostępnej stacji ładowania jako dostawca usługi ładowania]	46
Art. 7. [Możliwość ładowania pojazdu elektrycznego bez uprzedniego zawarcia umowy z dostawcą usługi ładowania]	47
Art. 8. [Obowiązek wykorzystywania energii elektrycznej w ogólnodostępnej stacji ładowania wyłącznie w celu ładowania pojazdów elektrycznych lub zapewnienia funkcjonowania stacji]	48
Art. 9. [Obowiązek wskazania operatorowi ogólnodostępnej stacji ładowania sprzedawcy energii elektrycznej, z którym zawarł umowę dostawca usługi ładowania]	48
Art. 10. [Ujmowanie zakupu energii elektrycznej w rachunku za energię elektryczną użytkownika pojazdu elektrycznego]	50

Art. 11.	[Inwestycje dotyczące ładowania drogowego transportu publicznego jako cel publiczny]	51
Art. 12.	[Moc przyłączeniowa]	52
Art. 13.	[Wymagania techniczne i eksploatacyjne]	58
Art. 14.	[Eksploatacja zgodna z przeznaczeniem i dokumentacją]	63
Art. 15.	[Opinia w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi]	64
Art. 16.	[Badanie techniczne stacji i punktów ładowania]	69
Art. 17.	[Delegacja ustawowa – wymagania techniczne dotyczące stacji ładowania i punktów ładowania, badania techniczne, opłaty] . . .	73
Art. 18.	[Badania techniczne punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu; decyzja o wstrzymaniu eksploatacji punktu zasilania]	79
Art. 18a.	[Opinia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego]	82
Art. 19.	[Delegacja ustawowa – wymagania techniczne dotyczące punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu, badania techniczne, opłaty]	83
Art. 20.	[Program budowy stacji gazu ziemnego]	84
Art. 21.	[Obowiązki operatora systemu dystrybucyjnego gazowego]	87
Art. 22.	[Wybór operatora stacji gazu ziemnego]	91
Art. 23.	[Obowiązki operatora stacji gazu ziemnego]	94
Art. 24.	[Dostęp do punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)]	97
Art. 25.	[Zgodność stacji gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi] . . .	99
Art. 26.	[Opinia w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanej stacji z wymaganiami technicznymi]	100
Art. 27.	[Podleganie badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT]	102
Art. 28.	[Podleganie badaniom technicznym przeprowadzanym przez TDT]	104
Art. 28a.	[Wystąpienie do Dyrektora TDT o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej]	105
Art. 29.	[Delegacja ustawowa – wymagania techniczne dotyczące stacji gazu ziemnego oraz punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego, badania techniczne, opłaty]	106
Art. 30.	[Podstawa ustalania wysokości opłat]	108
Art. 31.	[Stosowanie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego; organ wyższego stopnia]	109

Rozdział 3. Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych 111

Art. 32.	[Plan lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego]	111
----------	--	-----

Art. 33.	[Plan lokalizacji punktów bunkrowania LNG w porcie]	118
Art. 34.	[Pojazdy elektryczne we flocie pojazdów organów administracji państwowej]	122
Art. 35.	[Pojazdy elektryczne we flocie pojazdów jednostek samorządu terytorialnego]	125
Art. 36.	[Autobusy zeroemisyjne w komunikacji miejskiej]	130
Art. 37.	[Analiza kosztów i korzyści]	132
Art. 38.	[Obowiązek informacji]	136
Art. 39.	[Strefy czystego transportu]	137
Art. 40.	[Forma ustanowieniu strefy czystego transportu]	141
Rozdział 4. Obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych		143
Art. 41.	[Obowiązek umieszczenia informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego]	143
Art. 42.	[Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych]	147
Rozdział 5. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych		153
Art. 43.	[Opracowanie i elementy Krajowych Ram]	153
Art. 44.	[Monitorowanie realizacji Krajowych Ram]	157
Rozdział 6. Kary pieniężne		161
Art. 45.	[Katalog deliktów podlegających karze pieniężnej; wysokość kary pieniężnej]	161
Art. 46.	[Wymierzenie kary pieniężnej]	171
Art. 47.	[Kary pieniężne jako dochód budżetu państwa lub przychód UDT bądź TDT]	173
Rozdział 7. Zmiany w przepisach obowiązujących		174
Art. 48–59 (pominięto).		174
Rozdział 8. Przepisy epizodyczne		175
Art. 60.	[Minimalna liczba punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania; minimalna liczba punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego]	175
Art. 61.	[Raport dotyczący punktów ładowania na obszarze gminy zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania]	176
Art. 62.	[Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania]	177
Art. 63.	[Sporządzenie planu jako zadanie zlecone]	180
Art. 64.	[Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania; zakwalifikowanie kosztów budowy jako koszty uzasadnione]	180
Art. 65.	[Wyznaczenie operatora ogólnodostępnej stacji ładowania]	181

Art. 66.	[Ustanowienie służebności przesyłu w celu dostarczania energii elektrycznej do ogólnodostępnej stacji ładowania]	182
Art. 67.	[Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania jako cel publiczny]	182
Art. 68.	[Udział pojazdów elektrycznych we flotach pojazdów służbowych organów administracji państwowej oraz jednostek samorządu terytorialnego]	183
Rozdział 9. Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe		185
Art. 69.	[Utworzenie Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych]	185
Art. 70.	[Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych]	186
Art. 71.	[Termin przekazania po raz pierwszy sprawozdania z realizacji Krajowych ram]	187
Art. 72.	[Termin sporządzenia po raz pierwszy analizy kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej]	187
Art. 73.	[Przekazanie ministrowi po raz pierwszy informacji dotyczących udziału procentowego pojazdów elektrycznych bądź napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów]	188
Art. 74.	[Dostosowanie funkcjonujących punktów ładowania i stacji ładowania do wymogów ustawowych]	189
Art. 75.	[Ograniczenie obowiązku zapewnienia odpowiedniej mocy przyłączeniowej w nowych budynkach użyteczności publicznej oraz budynkach wielorodzinnych]	193
Art. 76.	[Wygaśnięcie umów z podmiotami niebędącymi w stanie zapewnić wykorzystania pojazdów elektrycznych]	194
Art. 77.	[Zezwolenie na prowadzenie prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych – dołączenie do wniosku kopii decyzji o czasowej rejestracji pojazdu]	199
Art. 78.	[Opracowanie programu budowy stacji gazu ziemnego]	199
Art. 79.	[Przekazanie po raz pierwszy informacji do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych]	201
Art. 80.	[Aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego]	203
Art. 81.	[Realizacja obowiązku wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania]	203
Art. 82.	[Utrzymanie w mocy przepisów wykonawczych]	204
Art. 83.	[Limit wydatków z budżetu państwa]	205
Art. 84.	[Uzależnienie stosowania wybranych przepisów od pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej]	208

Art. 85.	[Uzależnienie stosowania wybranych przepisów od pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej]	208
Art. 85a.	[Zapewnienie dostawcom usług ładowania dostępu do ogólnodostępnej stacji ładowania – termin wejścia w życie przepisu] . . .	210
Art. 86.	[Wejście w życie]	211
Bibliografia		215
O autorach		223

Wykaz skrótów

k.p.a.	– ustawa z 14.06.1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.)
k.c.	– ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.)
OTK	– Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego
PiP	– Państwo i Prawo
u.d.j.s.t.	– ustawa z 13.11.2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 38 ze zm.)
u.d.p.	– ustawa z 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1376)
u.d.t.	– ustawa z 21.12.2000 r. o dozorze technicznym (Dz.U. z 2021 r. poz. 272 ze zm.)
u.e.p.a.	– ustawa z 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 110)
u.f.p.	– ustawa z 27.08.2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 305 ze zm.)
u.u.k.r.b.	– ustawa z 21.10.2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. z 2021 r. poz. 541)
u.p.e.	– ustawa z 10.04.1997 r. – Prawo energetyczne (Dz.U. z 2021 r. poz. 716 ze zm.)
u.p.p.	– ustawa z 6.03.2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2021 r. poz. 162)
u.p.r.d.	– ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 450 ze zm.)
u.p.t.z.	– ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1371)
u.s.g.	– ustawa z 8.03.1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1372)
PIT	– podatek dochodowy od osób fizycznych
CIT	– podatek dochodowy od osób prawnych

USTAWA

z dnia 11 stycznia 2018 r.

o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹

(Dz.U. z 2021 r. poz. 110)

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

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Art. 1. [Przedmiot ustawy]

Ustawa określa:

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

1. Rozdział pierwszy komentowanej ustawy składa się z dwóch przepisów merytorycznych wydzielonych do części ogólnej. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej (§ 20 i 21 Załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 20.06.2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz.U. z 2016 r. poz. 283), wydanego na podstawie art. 14 ust. 4 pkt 1 ustawy z 8.08.1996 r. o Radzie Ministrów (Dz.U. z 2021 r. poz. 178), w przepisach tych zamieszczono określenie zakresu spraw regulowanych przedmiotowym aktem (zakres normowania ustawy), a w art. 1 oraz w art. 2 objaśnienia użytych w ustawie określeń (słowniczek). Omawiana ustawa jest wynikiem implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22.10.2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, dlatego też zasadniczo jej zakres przedmiotowy oraz definicje legalne są efektem przeniesienia na grunt krajowy regulacji unijnej i do tej również należy odwoływać się, dokonując wykładni poszczególnych przepisów ustawy.

Zaznaczyć trzeba, że 17.02.2021 r. Rządowe Centrum Legislacji opublikowało projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw¹. Projekt nowelizacji przede wszystkim wdraża przepisy postanowienia dyrektywy 2018/844 z 30.05.2018 r. zmieniającej dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej, która określa wymogi dotyczące wyposażania budynków w infrastrukturę wstępną (kanałową) oraz w minimalną liczbę punktów ładowania, projekt ma również na celu doregulowanie kwestii szczegółowych.

2. Przedmiot aktu wskazano w dość nieprecyzyjny sposób w tytule ustawy. Przyjmując opisowy tytuł „ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych”, prawodawca zaznaczył, po pierwsze, że normuje problematykę związaną ze stosowaniem pojazdów z napędem elektrycznym, co zgodne jest z polityką Ministerstwa Klimatu i Środowiska, na którego stronie internetowej podkreślono, że „elektromobilność jest jednym z kluczowych obszarów działań prowadzonych w Ministerstwie Energii. Rozwój tego sektora wynika nie tylko z uwarunkowań środowiskowych i klimatycznych, ale także innowacyjnych rozwiązań zmieniających konkurencyjność gałęzi przemysłu i modyfikujących światową mapę zależności od surowców. Dalsze prowadzenie prac w tym obszarze będzie miało pozytywny wpływ nie tylko na branżę motoryzacyjną, ale również całą gospodarkę”². Po drugie, ustawodawca zaznaczył, że normuje kwestie paliw alternatywnych, inaczej określanych jako niekonwencjonalne, a zatem paliw innych niż konwencjonalne (kopalne). Z zakresu regulacji wyłączone zostały więc konwencjonalne paliwa i konwencjonalna infrastruktura (na którą składają się np. dystrybutory benzyny lub ropy naftowej). Paliwa alternatywne ustawodawca definiuje w art. 2 pkt 11 i rozumie przez nie „paliwa lub energię elektryczną wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG)”. Ponadto, skoro ustawodawca w tytule ustawy wiąże ze sobą elektromobilność i paliwa alternatywne, oznacza to, że po pierwsze – regulacja ma dotyczyć wyłącznie środków transportu, po drugie – infrastruktury służącej dostarczaniu do tych środków transportu energii ze źródeł alternatywnych. Taki zakres regulacji potwierdza też przywołany powyżej art. 2 pkt 11, w którym mowa jedynie o silnikach pojazdów samochodowych i jednostek pływających, spod regulacji wyłączone są więc inne pojazdy, np. statki powietrzne oraz zrównoważone paliwo lotni-

¹ Biuletyn Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, *Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw*, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12340506/katalog/12740122#12740122> (dostęp: 30.03.2021 r.).

² Ministerstwo Klimatu i Środowiska, *Elektromobilność*, <https://www.gov.pl/web/klimat/elektromobilnosc> (dostęp: 5.03.2021 r.).

cze (Sustainable Aviation Fuel – SAF, pomimo iż jest biopaliwem ciekłym). Na stronie sejmowej, ukazującej chronologicznie prace nad ustawą, zapisano natomiast, że ustawa określa „zasady sprzedaży usługi ładowania pojazdów elektrycznych, zasady działania podmiotów na rynku paliw alternatywnych, regulacji w zakresie informowania konsumentów oraz przepisów technicznych dla tej infrastruktury; wprowadzenia w życie instrumentów wsparcia rozwoju transportu elektrycznego oraz gazu ziemnego (CNG i LNG) wykorzystywanego w transporcie”³ i dalej: „ustawa ma również na celu określenie ról, przywilejów i obowiązków podmiotów na rynku paliw alternatywnych”⁴.

W nieco inny sposób natomiast zakres ustawy określono w jej części ogólnej. Artykuł 1 w pięciu punktach wymienia zakres regulacji i otrzymał on brzmienie: Ustawa określa (art. 1):

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

Z powyżej przytoczonych przepisów wywnioskować można, że ustawodawca nie reguluje wyczerpująco, jak sugeruje tytuł ustawy, problematyki elektromobilności i paliw alternatywnych, ale skupia się przede wszystkim na takich aspektach elektromobilności i paliw alternatywnych jak infrastruktura, w tym jej wymagania techniczne, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych oraz strefy czystego transportu. Natomiast z dalszych przepisów ustawy wynika, że zakresem regulacji objęto zasadniczo infrastrukturę przeznaczoną do ładowania pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym (w tym stacje ładowania oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego i związane z tym obowiązki).

Warto wspomnieć, że w ramach polityki przechodzenia na paliwa alternatywne coraz więcej krajów wyznacza graniczne daty zakazu sprzedaży aut spalinowych, a ponadto odchodzi od rozbudowy tradycyjnych stacji paliwowych. Przykładowo w mieście

³ Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, VIII Kadencja Archiwum, *Rządowy projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2147> (dostęp: 5.03.2021 r.).

⁴ Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, VIII Kadencja Archiwum, *Rządowy projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2147> (dostęp: 5.03.2021 r.).

Petaluma w Kalifornii (USA) od 2021 r. całkowicie zakazano budowy nowych stacji benzynowych i zwiększania liczby dystrybutorów⁵.

3. Treść regulacji unijnej brzmi natomiast: Niniejsza dyrektywa ustanawia wspólne ramy dla środków dotyczących **rozwój infrastruktury paliw alternatywnych** w Unii w celu zminimalizowania zależności od ropy naftowej oraz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Niniejsza dyrektywa ustanawia **minimalne wymagania dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych**, w tym punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego (LNG i CNG) i wodoru, które mają być wdrażane za pomocą **krajowych ram polityki państw członkowskich**, oraz wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących takich punktów ładowania i tankowania paliwa, a także **ustanawia wymagania w zakresie informowania użytkowników** (art. 1).

Porównując art. 1 ustawy i dyrektywy, co oczywiste, łatwo zauważyć zbieżność celów tych regulacji, za które należy uznać:

- 1) rozwój infrastruktury paliw alternatywnych
 - skoro mowa o rozwoju, to można przyjąć, iż prawodawca zakłada, że podstawy do tego rozwoju już istnieją, zatem to, co należy zrobić, to rozbudować i zmodernizować technicznie istniejącą infrastrukturę (wprowadzić w tym zakresie nowoczesne i innowacyjne rozwiązania techniczne). W uzasadnieniu ustawy (VIII kadencja, druk sejm. nr 2147) wskazano natomiast, iż „trzeba podkreślić, że rynek paliw alternatywnych w transporcie w Polsce, z wyjątkiem gazu płynnego LPG, jest we wstępnej fazie rozwoju. Taki etap rozwoju rynku powoduje, że nie istnieje odpowiednia infrastruktura pozwalająca tankować/ładować pojazdy samochodowe wykorzystujące te paliwa”⁶. Mając na uwadze uzasadnienie, rozwój infrastruktury rozumieć należy jako jej budowę od podstaw tam, gdzie jej brak, rozbudowę istniejącej infrastruktury z uwzględnieniem nowoczesnych technologii oraz utrzymanie potencjału istniejącej i nowo utworzonej infrastruktury zapewniające nieprzerwany i coraz szerszy, powszechny dostęp do niej. Infrastruktura ta w przyszłości zastąpić ma tradycyjny model rynku paliw, oparty na ropie naftowej, od której użycia powoli się odchodzi, realizując zasady „zielonego ładu”, a co za tym idzie, wprowadzając model mobilności oparty na paliwach niekonwencjonalnych. Ustawa nie normuje w pełni kwestii tak rozumianego rozwoju infrastruktury, chociażby z uwagi na to, że budując czy rozbudowując omawianą infrastrukturę należy odnieść się także do innych ustaw, które znajdują w tym zakresie zastosowanie. Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych normuje rozdział 2 ustawy, natomiast obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych uregulowano w rozdziale 3.

⁵ Zob. A. Beldowicz, *Pierwsze miasto w USA zakazuje budowy stacji benzynowych*, „Rzeczpospolita”, <https://klimat.rp.pl/technologie/4506-pierwsze-miasto-w-usa-zakazuje-budowy-stacji-benzynowych/> (dostęp: 4.03.2021 r.).

⁶ Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, druk nr 2147, <https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/druk.xsp?nr=2147> (dostęp: 3.03.2021 r.).

Artykuł 1 pkt 1 odnosi się również do regulacji warunków technicznych infrastruktury, jednak ustawa w tym zakresie zawiera zasadniczo przepisy upoważniające do wydania rozporządzeń. Przykładowo art. 17 ust. 1 omawianego aktu mieści w sobie delegację ustawową w zakresie określenia wymagań technicznych dotyczących m.in. stacji ładowania i punktów ładowania. Ustawa nakłada na ministra właściwego do spraw energii obowiązek wydania w tym zakresie rozporządzenia. I tak, na podstawie wskazanego przepisu, 26.06.2019 r. wydano rozporządzenie Ministra Energii w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Rozporządzenie, oprócz innych kwestii, określa szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, a także wymagania, jakie muszą spełniać ogólnodostępne stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych. Podobnie na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy (przepis upoważniający do obligatoryjnego wydania aktu wykonawczego) Minister Energii 28.08.2019 r. wydał rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego. Rozporządzenie to określa m.in. szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji gazu ziemnego czy rodzaje badań technicznych stacji gazu ziemnego przeprowadzanych przez Urząd Dozoru Technicznego. Obecnie z ustawą powiązanych jest 27 aktów wykonawczych.

- 2) stworzenie Krajowych ram polityki w zakresie paliw alternatywnych
 - o krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych mowa w rozdziale 5 ustawy (art. 43 i 44), który daje ministrowi właściwemu do spraw klimatu kompetencje do ich opracowania. Dokumenty takie opracowywano jeszcze przed wejściem w życie omawianej ustawy, np. Rada Ministrów 29.03.2017 r. przyjęła Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych jako dokument kluczowy dla wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury w odniesieniu do energii elektrycznej i gazu ziemnego w postaci CNG i LNG stosowanych w transporcie drogowym oraz transporcie wodnym. Krajowe ramy polityki są kluczowym dokumentem strategicznym, powstałym w celu wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych, w tym energii elektrycznej, gazu ziemnego w postaci CNG i LNG oraz wodoru, stosowanych w transporcie drogowym i wodnym. Krajowe ramy wyznaczyły cele ilościowe w zakresie budowy punktów ładowania o normalnej mocy i dużej mocy, punktów tankowania CNG i LNG oraz dotyczące floty pojazdów⁷.

⁷ Ministerstwo Energii, *Sprawozdanie z realizacji krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*, Warszawa 2019, s. 3.

- 3) wprowadzenie obowiązków informacyjnych i jasnych zasad dotyczących sposobu informowania konsumentów o paliwach alternatywnych
- o powinnościach tych mowa w rozdziale 4 ustawy (art. 41 i 42), który przenosi na grunt polski obowiązki wskazane w dyrektywie 2014/94. Po pierwsze, co szczególnie ważne z punktu widzenia konsumenta paliwa alternatywnego, ustawodawca wprowadza obowiązek umieszczenia informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego m.in. w instrukcjach obsługi takich pojazdów oraz na terenie placówek handlowych prowadzących sprzedaż pojazdów silnikowych (obowiązek taki leży po stronie przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą z tego segmentu). W tym zakresie Minister Klimatu 27.08.2020 r. wydał rozporządzenie 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. z 2020 r. poz. 1560). Po drugie, ustawodawca tworzy Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych, czyli rejestr publiczny, który, jak wskazuje art. 42 ustawy, prowadzony jest „dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów”.

Celem nadrzędnym regulacji, niewypowiedzianym wprost w art. 1 ustawy, jest, a przynajmniej powinna być, ochrona środowiska (w pkt 4 mowa jedynie o strefach czystego transportu). Strefy czystego transportu unormowano w art. 39 i 40 ustawy. Zgodnie z tymi przepisami na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż elektryczne, napędzane wodorem lub napędzane gazem ziemnym, przy czym decyzję o ustanowieniu strefy czystego transportu podejmuje w drodze uchwały rada gminy. Jak wskazuje M. Karciarz, rola, jaką ustawodawca nałożył na organy gmin na gruncie przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w zakresie stanowienia prawa, jest niezwykle istotna. Z jednej bowiem strony gminy powyżej 100 tysięcy mieszkańców otrzymały nowy instrument prawny w postaci dopuszczalności ustanowienia stref czystego transportu umożliwiający im walkę z zanieczyszczeniem powietrza (zjawiskiem niskiej emisji, smogiem) w strefach śródmiejskich, a z drugiej strony, kładąc coraz większy nacisk na elektromobilność, ustawodawca zobowiązał największe gminy w Polsce do koordynowania procedury lokalizowania i budowy infrastruktury ogólnodostępnych stacji ładowania⁸. M. Karciarz zauważa też, iż czas pokaże, czy obecne przepisy i uregulowane nimi mechanizmy prawne są wystarczające do wdrożenia

⁸ M. Karciarz, *Rola organów gminy w stanowieniu prawa w zakresie elektromobilności – strefy czystego transportu oraz plany budowy ogólnodostępnych stacji ładowania* [w:] *Akty prawa miejscowego w procesie organizowania publicznego transportu zbiorowego*, red. A. Misiejko, K. Ziemiński, Warszawa 2020, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369467963/51/misiejko-adrian-red-ziemski-krystian-red-akty-prawa-miejscowego-w-procesie-organizowania...?keyword=Elektromobilno%C5%9B%C4%87%20i%20paliwa%20alternatywne&cm=SREST> (dostęp: 30.03.2020 r.).

celów, jakie przyświecały przyjęciu przepisów ustawy i czy organy gmin w prawidłowy sposób będą realizować obowiązki nałożone na nie przez ustawodawcę⁹.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22.10.2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych cel wskazuje w inny, zawężony sposób za pomocą sformułowania „zminimalizowanie zależności od ropy naftowej oraz zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko”. Z takiego sformułowania wywnioskować można, że zasadniczym celem dyrektywy jest nie tyle ochrona środowiska, ile transformacja rynku paliw i odejście (nie tylko z przyczyn dyktowanych ochroną środowiska) od paliw wytwarzanych z kurczących się zasobów ropy naftowej (której największe złoża, co ważne z punktu widzenia geopolitycznego, znajdują się w Wenezueli, Arabii Saudyjskiej i Iranie)¹⁰. Na taki też cel wskazuje wyżej powołane Ministerstwo Klimatu i Środowiska, mówiąc o „modyfikacji światowej mapy zależności od surowców”. Z kolei w uzasadnieniu ustawy wskazano, że „rozwój rynku paliw alternatywnych wpłynie korzystnie na poprawę stanu środowiska naturalnego” – będzie to zatem niejako efekt uboczny regulacji. Pomimo tego, z perspektywy aksjologicznej za najważniejszy cel, któremu podporządkowane powinny być przepisy omawianego aktu i praktyka jego stosowania, uznać należy ochronę środowiska realizowaną w szczególności poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze środków transportu. Zgodnie z założeniami polityki unijnej do roku 2030 emisja ta powinna zostać znacząco zredukowana (o około 45%), a do 2050 roku powinna zostać osiągnięta neutralność klimatyczna. Dnia 2.02.2021 r. Rada Ministrów zatwierdziła „Politykę energetyczną Polski do 2040 r.” (PEP2040W)¹¹. Dokument ten określa strategię Polski w zakresie transformacji energetycznej, która, jak wskazuje Ministerstwo Klimatu i Środowiska, „wymaga zwiększenia wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie, również poprzez rozwój elektromobilności i wodoromobilności”. Kluczowym elementem PEP2040W jest m.in. wzrost udziału OZE do 14% w transporcie (z dużym udziałem elektromobilności). W dokumencie wskazano, że „najbardziej oczekiwany rozwój technologii energetycznych i inwestycji obejmuje także elektromobilność i paliwa alternatywne”.

W uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw z 10.11.2020 r. wskazano, że „proponowane zmiany mają służyć jeszcze lepszemu wsparciu rozwoju elektromobilności oraz infrastruktury paliw alternatywnych, a tym samym zachęcić konsumentów do zakupu pojazdów napędzanych tymi paliwami”. Celem zatem ustawy ma być również zwiększenie podaży i popytu na pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi, a tym samym zwiększenie udziału tego typu pojazdów w ruchu.

⁹ M. Karciarz, *Rola organów gminy...* [w:] *Akty prawa miejscowego...*, red. Misiejko, K. Ziemiński.

¹⁰ Na ten temat zob. np. Z. Tomczonek, *Światowy rynek ropy naftowej – zasoby, konsumpcja, kierunki przepływu*, „Optimum. Studia Ekonomiczne” 2013/4(64).

¹¹ Dokument dostępny na: <https://www.gov.pl/web/klimat/polityka-energetyczna-polski> (dostęp: 25.06.2021 r.).

Art. 2. [Definicje legalne]

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517), wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, 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), oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) – napełnianie zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek lub do napędu urządzeń znajdujących się na tych jednostkach;
- 3) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
- 4) jednostka pływająca – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863) oraz statek morski w rozumieniu art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175);
- 5) ładowanie – pobór energii elektrycznej przez:
 - a) pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny,
 - b) niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym
- na potrzeby napędu tego pojazdu;
- 6) ogólnodostępna stacja ładowania – stację ładowania dostępną na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego posiadacza pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego;
- 7) operator ogólnodostępnej stacji ładowania – podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 8) operator stacji gazu ziemnego – podmiot świadczący usługę tankowania gazu ziemnego w postaci sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu;
- 9) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego – operatora systemu dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r.

- Prawo energetyczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 833, 843, 1086, 1378 i 1565), zajmującego się dystrybucją energii elektrycznej;
- 10) operator systemu dystrybucyjnego gazowego – operatora systemu dystrybucyjnego w rozumieniu art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zajmującego się dystrybucją paliw gazowych;
 - 11) paliwa alternatywne – paliwa lub energię elektryczną wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG);
 - 12) pojazd elektryczny – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
 - 13) pojazd hybrydowy – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
 - 14) pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu;
 - 15) pojazd napędzany wodorem – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych;
 - 16) punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – urządzenie lub zespół urządzeń służących do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, ze zbiorników magazynowych lub zbiorników transportowych spełniających wymogi odpowiednio umów i regulaminu wymienionych w art. 2 pkt 1–3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 154 i 875) lub kodeksu IMDG, o którym mowa w art. 7 tej ustawy, lub z innych jednostek, przyłączy lub urządzeń pływających do tego przystosowanych;
 - 17) punkt ładowania – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu;
 - 18) punkt ładowania o normalnej mocy – punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3, kW