

# U S T A W A

z dnia .....

## o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>1), 2)</sup>

### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

**Art. 1.** Ustawa określa:

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

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

- 1) autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128), wykorzystujący do napędu wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji, objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2017 r. poz. 286);
- 2) bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) – napełnianie zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek;

---

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

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

- 3) dostawca usługi ładowania – podmiot świadczący usługę w zakresie ładowania pojazdów;
- 4) infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym;
- 5) ładowanie pojazdu – pobór energii elektrycznej przez pojazd elektryczny w punkcie ładowania na potrzeby napędu tego pojazdu;
- 6) ogólnodostępny punkt ładowania – punkt ładowania dostępny na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego;
- 7) operator infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty punktu ładowania, lub zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), punktu bunkrowania lub punktu zasilania statków energią elektryczną;
- 8) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego – operator systemu dystrybucyjnego, o którym mowa w art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220 i 791), zajmujący się dystrybucją energii elektrycznej;
- 9) operator systemu dystrybucyjnego gazowego – operator systemu dystrybucyjnego, o którym mowa w art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zajmujący się dystrybucją paliw gazowych;
- 10) paliwa alternatywne – paliwa lub energia elektryczna wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych, statków morskich i jednostek żeglugi śródlądowej, stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności: energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, gaz ziemny, sprężony gaz ziemny (CNG) albo skroplony gaz ziemny (LNG) lub gaz płynny (LPG);
- 11) pojazd elektryczny – pojazd samochodowy, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym:
  - a) o napędzie spalinowo-elektrycznym z wbudowanymi akumulatorami, albo
  - b) wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną

- w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- 12) pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu gaz ziemny;
- 13) punkt bunkrowania gazu ziemnego – zespół urządzeń, służący do zaopatrywania statków w skroplony gaz ziemny (LNG);
- 14) punkt ładowania – urządzenie lub zespół urządzeń umożliwiających ładowanie pojazdu elektrycznego energią elektryczną lub wymianę akumulatora służącego do napędu tego pojazdu;
- 15) punkt ładowania o normalnej mocy – punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW zainstalowanych w budynkach mieszkalnych i nie będących ogólnodostępnymi punktami ładowania;
- 16) punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW;
- 17) punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG) w celu napędu silników tych pojazdów;
- 18) punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG) w celu napędu silników tych pojazdów;
- 19) punkt zasilania statków energią elektryczną z lądu – zespół urządzeń służących do zasilania statków morskich lub jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną, gdy silniki pomocnicze tych statków bądź jednostek są wyłączone;
- 20) sieć TEN-T – bazowa transeuropejska sieć transportowa, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.);
- 21) skroplony gaz ziemny (LNG) – skroplony gaz ziemny, o którym mowa w art. 2 pkt 7a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1928 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 624);
- 22) sprężony gaz ziemny (CNG) – sprężony gaz ziemny, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;

- 23) sprzedawca paliw alternatywnych – podmiot świadczący usługę sprzedaży paliw alternatywnych w celu tankowania sprężonym gazem ziemnym (CNG), bunkrowania sprężonym gazem ziemnym (LNG) lub zasilania statku energią elektryczną;
- 24) tankowanie gazu ziemnego – napełnianie zbiorników pojazdów samochodowych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych pojazdów.

## Rozdział 2

### Zasady rozwoju infrastruktury

**Art. 3.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego opracowuje program budowy ogólnodostępnych punktów ładowania oraz przedsięwzięć niezbędnych do przyłączenia tych punktów do sieci, w szczególności modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci.

2. Program, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego sporządza wyłącznie dla gminy położonej na obszarze swojego działania, która spełnia łącznie następujące kryteria:

- 1) liczba jej mieszkańców wynosi co najmniej 100 tys.;
- 2) zostało w niej zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych;
- 3) 400 pojazdów samochodowych przypada na co najmniej 1000 mieszkańców tej gminy.

3. Program, o którym mowa w ust. 1, określa w szczególności:

- 1) liczbę planowanych ogólnodostępnych punktów ładowania;
- 2) parametry techniczne oraz proponowane lokalizacje ogólnodostępnych punktów ładowania planowanych do przyłączenia;
- 3) dostępne moce przyłączeniowe dla ogólnodostępnych punktów ładowania;
- 4) przewidywane zapotrzebowanie na energię elektryczną w transporcie drogowym;
- 5) liczbę i parametry techniczne ogólnodostępnych punktów ładowania przyłączonych do sieci;
- 6) przewidywane zapotrzebowanie na energię elektryczną w portach sieci TEN-T przeznaczonej do zasilania statków energią elektryczną z lądu.

4. Program, o którym mowa w ust. 1, jest opracowywany na okres 5 lat i stanowi część planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

5. Program, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego przekazuje władzom gmin, których program dotyczy, w terminie 14

dni od dnia uzgodnienia planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy – Prawo energetyczne, z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki.

6. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, na podstawie programu, o którym mowa w ust. 1, sporządza plan rozmieszczenia ogólnodostępnych punktów ładowania wraz z oczekiwanym terminem ich budowy, zwany dalej „planem” oraz przekazuje go do zatwierdzenia radzie gminy, w terminie nie dłuższym niż 3 miesiące od dnia przekazania tego programu przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

7. Rada gminy zatwierdza plan, w drodze uchwały, w terminie nie dłuższym niż 2 miesiące od dnia jego przekazania przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta.

8. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje zatwierdzony plan operatorowi systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

**Art. 4. 1.** Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, w drodze konkursu, wyłania operatora infrastruktury dla ogólnodostępnych punktów ładowania wskazanych w planie.

2. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta opracowuje harmonogram konkursów najpóźniej w terminie 2 miesięcy od dnia przyjęcia przez radę gminy planu.

3. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta ogłasza, organizuje i przeprowadza konkurs w terminach określonych w harmonogramie konkursów.

4. Ogłoszenie o konkursie zawiera:

- 1) informację o planowanej lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania;
- 2) parametry techniczne ogólnodostępnych punktów ładowania;
- 3) miejsce i termin udostępnienia dokumentacji konkursowej;
- 4) warunki, jakie powinny spełniać podmioty przystępujące do konkursu;
- 5) termin i miejsce składania ofert.

5. Ogłoszenie o konkursie wójt, burmistrz albo prezydent miasta publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej obsługującego go urzędu.

6. Konkurs może dotyczyć wyłonienia operatora infrastruktury dla więcej niż jednego ogólnodostępnego punktu ładowania, jednak nie więcej niż dla 30 % liczby punktów ładowania, które mają zostać rozmieszczone na terenie gminy zgodnie z planem.

7. W dokumentacji konkursowej określa się, w szczególności, dokładny obszar nieruchomości, jaka ma być oddana w dzierżawę, minimalną wysokość opłaty za dzierżawioną nieruchomość, wymagania, jakim powinna odpowiadać oferta, szczegółowe kryteria oceny ofert oraz zasady punktacji stosowanej w konkursie.

8. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, ogłaszając konkurs na operatora infrastruktury, w celu oceny złożonych ofert, powołuje komisję konkursową złożoną z pracowników obsługującego go urzędu.

9. Dokonując oceny złożonych ofert, uwzględnia się:

- 1) doświadczenie oferenta na rynku obrotu energią elektryczną, paliwami lub usług ładowania;
- 2) wysokość środków finansowych, jakie posiada oferent, niezbędnych do wybudowania i zapewnienia eksploatacji ogólnodostępnego punktu ładowania;
- 3) wysokość opłaty oferowanej za dzierżawione grunty.

10. Z prac komisji konkursowej sporządza się protokół.

11. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, w drodze decyzji, unieważnia konkurs, jeżeli zostały naruszone przepisy prawa.

12. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta uznaje konkurs za nierozstrzygnięty jeżeli:

- 1) żaden z uczestników nie spełnił warunków formalnych uczestnictwa w konkursie;
- 2) w terminie wskazanym w dokumentacji konkursowej do konkursu nie przystąpił żaden podmiot;
- 3) żaden z uczestników nie uzyskał minimalnej liczby punktów określonej w warunkach konkursu.

13. Informację o rozstrzygnięciu konkursu i jego wynikach, unieważnieniu konkursu lub uznaniu konkursu za nierozstrzygnięty wójt, burmistrz albo prezydent miasta publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej.

14. Ogłoszenie o wynikach konkursu zawiera w szczególności:

- 1) firmę wyłonionego w konkursie operatora infrastruktury;
- 2) adres ogólnodostępnego punktu ładowania, dla którego wyłoniono operatora infrastruktury;
- 3) wykaz oferentów, którzy przystąpili do konkursu wraz z liczbą punktów przyznanych złożonym przez nich ofertom.

**Art. 5.** W przypadku nierozstrzygnięcia konkursu:

- 1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego pełni funkcję operatora infrastruktury przez okres wskazany w umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1;

- 2) dostawcą usługi ładowania jest sprzedawca zobowiązany w rozumieniu art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (Dz. U. poz. 478 z późn. zm.<sup>3)</sup>).

**Art. 6.** 1. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta zawiera z podmiotem wyłonionym w konkursie, o którym mowa w art. 4, lub z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, o którym mowa w art. 5 pkt 1, umowę o pełnienie obowiązków operatora infrastruktury, na okres nie krótszy niż 48 miesięcy, niezwłocznie po ogłoszeniu wyników konkursu.

2. Na podstawie umowy, o której mowa w ust. 1, operator infrastruktury zobowiązuje się wybudować ogólnodostępny punkt ładowania i umożliwić jego eksploatację przez okres wskazany w umowie.

3. W celu realizacji obowiązków, o których mowa w ust. 2, gmina przekazuje operatorowi infrastruktury w dzierżawę nieruchomość o powierzchni określonej w dokumentacji konkursowej. Za wydzierżawienie nieruchomości gmina pobiera opłatę.

4. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi dochód własny gminy.

5. Gmina może odstąpić od umowy, o której mowa w ust. 1, w przypadku, gdy:

- 1) w terminie 2 miesięcy od dnia zawarcia tej umowy operator infrastruktury nie rozpocznie budowy ogólnodostępnego punktu ładowania, lub
- 2) w terminie 6 miesięcy od dnia zawarcia tej umowy dostawcy usług ładowania nie rozpoczną świadczenia usługi ładowania w tym punkcie.

6. Po upływie terminu, na jaki została zawarta umowa, o której mowa w ust. 1, operator infrastruktury przekazuje nieodpłatnie gminie ogólnodostępny punkt ładowania w stanie nie pogorszonym, z uwzględnieniem jego zużycia wskutek prawidłowej eksploatacji.

7. Operator infrastruktury może żądać od gminy zwrotu nakładów koniecznych, jeśli nie mają one pokrycia w korzyściach, które uzyskał wykonując zadania operatora infrastruktury ogólnodostępnego punktu ładowania, o którym mowa w ust. 6.

**Art. 7.** W przypadku, o którym mowa w art. 6 ust. 5, wójt, burmistrz albo prezydent miasta ponownie przeprowadza konkurs, o którym mowa w art. 4.

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 2365, z 2016 r. poz. 925, 1579 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 624.

**Art. 8.** Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego koszty realizacji obowiązku budowy ogólnodostępnych punktów ładowania w sytuacji, o której mowa w art. 5 pkt 1, są zaliczane do kosztów uzasadnionych działalności w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 9.** Operator infrastruktury:

- 1) zapewnia, aby:
  - a) w ogólnodostępnym punkcie ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania,
  - b) ogólnodostępny punkt ładowania spełniał wymagania techniczne, o których mowa w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 21;
- 2) udostępnia informacje dotyczące zasad korzystania z ogólnodostępnych punktów ładowania oraz instrukcję obsługi tego punktu.

**Art. 10.** 1. Operator infrastruktury zapewnia dostawcom usług ładowania, na zasadach równoprawnego traktowania, dostęp do ogólnodostępnego punktu ładowania.

2. Operator infrastruktury zawiera z dostawcą usługi ładowania, w formie pisemnej, umowę o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania, która określa co najmniej:

- 1) oznaczenie ogólnodostępnego punktu ładowania, udostępnionego dostawcy usługi ładowania na podstawie umowy;
- 2) warunki, na jakich dostawca usługi ładowania ma świadczyć tę usługę w objętym umową ogólnodostępnym punkcie ładowania;
- 3) zasady rozliczeń z tytułu:
  - a) zapewnienia dostępu do ogólnodostępnego punktu ładowania,
  - b) kosztów energii elektrycznej zużytej w celu świadczenia usługi ładowania pojazdu;
- 4) zasady odpowiedzialności stron za niedotrzymanie warunków umowy;
- 5) zasady rozwiązania umowy.

3. Operator infrastruktury ponosi wobec użytkownika pojazdu elektrycznego odpowiedzialność za szkody powstałe w wyniku nieprawidłowego działania ogólnodostępnego punktu ładowania. Odpowiedzialności tej nie można wyłączyć ani ograniczyć.

4. Operator infrastruktury wyłoniony w konkursie, o którym mowa w art. 4, może jednocześnie pełnić funkcję dostawcy usługi ładowania.



**Art. 11.** Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego zawiera umowę o przyłączenie ogólnodostępnego punktu ładowania z operatorem infrastruktury wyłonionym w konkursie, o którym w mowa art. 4.

**Art. 12.** Gmina nieodpłatnie udostępnia operatorowi infrastruktury stanowiska postojowe, znajdujące się przy ogólnodostępnych punktach ładowania wskazanych w planie, o którym mowa w art. 3 ust. 6, umożliwiające ładowanie pojazdów elektrycznych w tych punktach.

**Art. 13.** Jeżeli plan opracuje gmina inna, niż wskazana w art. 3 ust. 2, uzgadnia techniczne i ekonomiczne warunki przyłączenia z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz wyłania operatora infrastruktury w konkursie przeprowadzonym zgodnie z art. 4; operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego zawiera umowę o przyłączenie ogólnodostępnego punktu ładowania z tym operatorem infrastruktury.

**Art. 14.** Dostawca usługi ładowania nie może uzależniać świadczenia usługi ładowania w ogólnodostępnym punkcie ładowania od uprzedniego zawarcia przez użytkownika pojazdu elektrycznego umowy w formie pisemnej.

**Art. 15.** Energia elektryczna dostarczana do ogólnodostępnego punktu ładowania może być wykorzystywana wyłącznie:

- 1) w celu ładowania:
  - a) pojazdu elektrycznego,
  - b) pojazdu silnikowego niebędącego pojazdem elektrycznym, motoroweru, roweru lub wózka rowerowego, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i ich akumulatorów, jeżeli posiadają podstawowy lub pomocniczy napęd elektryczny;
- 2) na potrzeby zasilania ogólnodostępnego punktu ładowania.

**Art. 16. 1.** Jeżeli w pojeździe elektrycznym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy, który umożliwia komunikację z systemem teleinformatycznym ogólnodostępnego punktu ładowania, operator infrastruktury zapewnia użytkownikowi tego pojazdu możliwość zapłaty za energię elektryczną pobraną do ładowania na warunkach określonych w umowie sprzedaży energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

2. Jeżeli w pojeździe elektrycznym zainstalowany jest układ pomiarowo-rozliczeniowy, który umożliwia komunikację z układem pomiarowo-rozliczeniowym służącym do pomiaru

pobranej energii elektrycznej w budynku mieszkalnym, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego uwzględnia pobraną energię elektryczną w fakturze za energię elektryczną właściciela pojazdu elektrycznego.

**Art. 17.** Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który pełni funkcję operatora infrastruktury zgodnie z art. 5 pkt 1.

**Art. 18.** Infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego oraz punkty ładowania wskazane w planie, o którym mowa w art. 3 ust. 6, stanowią inwestycję celu publicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 624).

**Art. 19. 1.** Stanowiska postojowe zlokalizowane przy budynkach użyteczności publicznej oraz budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, usytuowanych w gminach, o których mowa w art. 3 ust. 2, projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć je w ogólnodostępne punkty ładowania o mocy przynajmniej 3,7 kW.

2. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób obliczania mocy przyłączeniowej oraz liczby punktów ładowania dla stanowisk postojowych zlokalizowanych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, kierując się potrzebą stopniowego zwiększania liczby punktów ładowania i budowy sieci tych punktów umożliwiającej użytkowanie pojazdów elektrycznych.

**Art. 20. 1.** Punkty ładowania oraz punkty zasilania statków energią elektryczną z lądu muszą spełniać wymagania techniczne i eksploatacyjne zapewniające ich bezpieczne użytkowanie, w tym bezpieczeństwo pożarowe oraz bezpieczne funkcjonowanie sieci elektroenergetycznych.

**Art. 21.** Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji punktów ładowania,
- 2) warunki techniczne dla ogólnodostępnych punktów ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury drogowego transportu publicznego w zakresie dotyczącym:
  - a) gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych,
  - b) warunków technicznych przyłączenia do sieci

- biorąc pod uwagę konieczność wspierania rozwoju technologii ładowania oraz zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników pojazdów elektrycznych.

**Art. 22.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw energii, określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne oraz warunki użytkowania punktów zasilania statków energią elektryczną z lądu, a także wymagania dotyczące bezpieczeństwa dla tych punktów, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa zasilania statków, jednolitości rozwiązań technicznych i bezpieczeństwa działania sieci.

**Art. 23. 1.** Operator systemu dystrybucyjnego gazowego opracowuje program dotyczący budowy ogólnodostępnych punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do przyłączenia tych punktów.

2. Program, o którym mowa w ust. 1, operator systemu dystrybucyjnego gazowego sporządza wyłącznie dla gminy położonej na obszarze jego działania, która spełnia łącznie następujące kryteria:

- 1) liczba jej mieszkańców wynosi co najmniej 100 tys.;
- 2) zostało w niej zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych;
- 3) 400 pojazdów samochodowych przypada na co najmniej 1000 mieszkańców tej gminy.

3. Program, o którym mowa w ust. 1, określa, w szczególności:

- 1) liczbę planowanych punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);
- 2) parametry techniczne oraz lokalizacje punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) planowanych do przyłączenia do sieci;
- 3) informację o dostępnych zdolnościach technicznych sieci gazowych, do których mają zostać przyłączone punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);
- 4) informacje o dostępnej w punkcie wyjścia mocy przyłączeniowej.

4. Program, o którym mowa w ust. 1, jest opracowywany na okres 5 lat i stanowi część planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 24. 1.** Operator systemu dystrybucyjnego gazowego buduje punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) w gminach, w liczbie wskazanej w art. 32 ust. 2.

2. Ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego gazowego, o którym mowa w ust. 1, koszty realizacji obowiązku budowy punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz organizacji konkursów, o których mowa w art. 26, są zaliczane do kosztów uzasadnionych jego działalności w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 25.** 1. Operator infrastruktury zapewnia:

- 1) aby punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) spełniał warunki techniczne, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 31;
- 2) sprzedaż sprężonego gazu ziemnego (CNG) do tankowania pojazdów.

**Art. 26.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego wyłącza operatora infrastruktury w drodze konkursu. W konkursie mogą uczestniczyć przedsiębiorstwa energetyczne posiadające koncesję na obrót paliwami gazowymi.

2. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego opracowuje harmonogram konkursów w terminie 2 miesiące od dnia uzgodnienia planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwo gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy – Prawo energetyczne, z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki.

3. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego ogłasza, organizuje i przeprowadza konkurs w terminach określonych w harmonogramie.

4. W ogłoszeniu o konkursie określa się:

- 1) adres punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);
- 2) parametry techniczne punktu tankowania;
- 3) miejsce i termin udostępnienia dokumentacji przetargowej;
- 4) warunki, jakie powinny spełniać podmioty przystępujące do konkursu;
- 5) termin i miejsce składania ofert.

5. Ogłoszenie o konkursie operator systemu dystrybucyjnego gazowego publikuje na swojej stronie internetowej.

6. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego określa w dokumentacji konkursowej warunki, jakie powinno spełniać przedsiębiorstwo energetyczne uczestniczące w konkursie, wymagania, jakim powinna odpowiadać oferta, kryteria oceny ofert oraz zasady punktacji stosowanej w konkursie.

7. Dokonując oceny złożonych ofert, uwzględnia się:

- 1) doświadczenie oferenta na rynku obrotu paliwem gazowym lub usług tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);
- 2) wysokość środków finansowych, jakie posiada oferent, niezbędnych do utrzymania właściwego stanu technicznego punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);
- 3) wysokość opłaty oferowanej za dzierżawę punktu tankowania.

8. Informację o rozstrzygnięciu konkursu operator systemu dystrybucyjnego gazowego publikuje na swojej stronie internetowej.

9. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego unieważnia konkurs, jeżeli:

- 1) zostały naruszone przepisy prawa;
- 2) żaden z uczestników nie spełnił warunków formalnych uczestnictwa w konkursie;
- 3) w terminie wskazanym w dokumentacji konkursowej do konkursu nie przystąpił żaden podmiot;
- 4) żaden z uczestników nie uzyskał minimalnej liczby punktów określonych w warunkach konkursu.

**Art. 27.** W przypadku unieważnienia konkursu, funkcję operatora infrastruktury pełni sprzedawca z urzędu w rozumieniu art. 3 pkt 29 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

**Art. 28.** 1. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego, po ogłoszeniu wyników konkursu, bez zbędnej zwłoki, zawiera umowę o pełnienie obowiązków operatora infrastruktury z podmiotem wyłonionym w tym konkursie, na okres nie krótszy niż 10 lat.

2. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego przekazuje w dzierżawę operatorowi infrastruktury ogólnodostępny punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG).

3. Operator systemu dystrybucyjnego gazowego może odstąpić od umowy, o której mowa w ust. 1, jeśli operator infrastruktury nie rozpocznie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie tankowania pojazdów sprężonym gazem ziemnym (CNG) w terminie 6 miesięcy od dnia zawarcia tej umowy.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, operator systemu dystrybucyjnego gazowego ponownie przeprowadza konkurs na operatora infrastruktury.

5. Po upływie terminu, na jaki została zawarta umowa, o której mowa w ust. 1, operator infrastruktury przekazuje operatorowi systemu dystrybucyjnego gazowego punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) w stanie niepogorszonym, z uwzględnieniem jego zużycia wskutek prawidłowego używania.

6. Operator infrastruktury może żądać od operatora systemu dystrybucyjnego gazowego zwrotu nakładów koniecznych, jeśli nie mają one pokrycia w korzyściach, które uzyskał wykonując zadania operatora infrastruktury punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o którym mowa w ust. 5.

**Art. 29.** Zarząd portu należącego do sieci TEN-T zapewnia, aby w tym porcie był dostępny punkt bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

**Art. 30.** Ogólnodostępne punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) muszą spełniać wymagania techniczne i warunki ładowania pojazdów zapewniające:

- 1) bezpieczeństwo użytkowników;
- 2) prawidłowe funkcjonowanie sieci;
- 3) bezpieczeństwo pożarowe;
- 4) właściwy stan techniczny.

**Art. 31.** Minister właściwy do spraw energii, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), a także warunki ich użytkowania, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania i korzystania z tych punktów.

**Art. 32.** 1. Minimalna liczba ogólnodostępnych punktów ładowania zlokalizowanych w gminach do roku 2020 wynosi co najmniej:

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

- 4) 60 – w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 tys., w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych.

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

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

### Rozdział 3

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

**Art. 33. 1.** Zadania dotyczące:

- 1) sporządzenia planu rozmieszczenia ogólnodostępnych punktów ładowania, o którym mowa w art. 3 ust. 6,
- 2) przeprowadzenia konkursu, w którym wyłania się operatora infrastruktury dla ogólnodostępnych punktów ładowania

– są zadaniami zleconymi gminy.

2. Środki na realizację i obsługę zadań, o których mowa w ust. 1, zapewnia Narodowy Fundusz Środowiska i Gospodarki Wodnej ze środków Fundusz Niskoemisyjnego Transportu w rozumieniu ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 285 i poz.....).

**Art. 34. 1.** Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje plan lokalizacji punktów ładowania pojazdów, punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci TEN-T, na okres nie krótszy niż 3 lata.

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

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad konsultuje projekt planu, o którym mowa w ust. 1, z właściwymi operatorami sieci dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz z podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w przepisach wykonawczych określających warunki techniczne dla dróg publicznych wydanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

4. Operatorzy sieci dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz podmioty zarządzające miejscami obsługi podróżnych, o których mowa w ust. 3, przekazują stanowisko do projektu planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania projektu, wraz z oceną technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów ładowania, punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w lokalizacjach wskazanych w tym planie.

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

**Art. 35.** Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad opracowuje harmonogram konkursów przeprowadzanych w celu wyłonienia operatora infrastruktury dla lokalizacji punktów uwzględnionych w planie, o którym mowa w art. 33 ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia publikacji tego planu.

**Art. 36.** Organ centralnej administracji publicznej, z wyłączeniem Komendanta Głównego Policji, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanej w obsługującym go urzędzie, był równy lub większy 50 % liczby użytkowanych pojazdów.

**Art. 37. 1.** Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys., zapewnia, aby udział pojazdów

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 961, 1165, 1250 i 2255.



elektrycznych w użytkowanej w obsługującym ją urzędzie flocie pojazdów był równy lub większy 30 % liczby użytkowanych pojazdów.

2. Organ centralnej administracji publicznej i jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys., wykonuje lub zleca wykonywanie zadania publicznego, z wyłączeniem transportu publicznego, podmiotowi, którego przynajmniej 30 % floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania stanowią pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym.

**Art. 38.** Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys., świadczy lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanej na obszarze jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30 %.

**Art. 39. 1.** Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 37, sporządza, co 36 miesięcy, analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych.

2. Analiza obejmuje w szczególności:

- 1) analizę ekonomiczną,
- 2) zestawienie korzyści środowiskowych,
- 3) zestawienie potencjalnych zmian stanu środowiska naturalnego związanych z emisją szkodliwych substancji w przypadku braku wykorzystania autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych

- w terminie do dnia 1 lipca roku następującego po okresie objętym analizą.

3. Jednostka samorządu terytorialnego uzgadnia analizę, o której mowa w ust. 1, z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

4. Jednostka samorządu terytorialnego zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu analizy, o której mowa w ust. 1, na zasadach określonych w dziale III w

rozdziałach 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.<sup>5)</sup>).

5. Analiza, o której mowa w ust. 2, przekazywana jest ministrowi właściwemu do spraw energii, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki i ministrowi właściwemu do spraw środowiska.

6. Jednostka samorządu terytorialnego może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych, o którym mowa w ust. 1, jeżeli wyniki analizy wskazują jednoznacznie na brak korzyści ekonomicznych, środowiskowych oraz zdrowotnych związanych ze zwiększeniem wykorzystywania tych autobusów.

**Art. 40.** Podmioty, o których mowa w art. 36-38, przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii informacje o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie informacji, do dnia 31 stycznia każdego roku.

**Art. 41.** 1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją z transportu, na obszarze zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją budynków użyteczności publicznej można ustanowić strefę zeroemisyjnego transportu. W strefie zeroemisyjnego transportu ogranicza się dostęp dla pojazdów innych, niż pojazdy elektryczne.

2. Jeżeli pojazd elektryczny posiada napęd spalinowo-elektryczny, w strefie zeroemisyjnego transportu, użytkownik tego pojazdu może wykorzystywać wyłącznie napęd elektryczny.

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

1) pojazdy:

- a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Służby Celnej, Państwowej Straży Pożarnej, służb ratowniczych,

---

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 831, 961, 1250, 1579 i 2003.

- b) zarządów dróg,
  - c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczypospolita Polska jest stroną, tak stanowi, wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej,
  - d) komunikacji miejskiej,
  - e) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, których właścicielami są mieszkańcy strefy niskoemisyjnego transportu;
- 2) autobusy szkolne.

4. Od ograniczenia dostępu do strefy zeroemisyjnego transportu mogą być zwolnieni użytkownicy pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi innymi niż energia elektryczna.

5. Za wjazd do strefy zeroemisyjnego transportu użytkownicy pojazdów samochodowych innych, niż pojazdy elektryczne ponoszą opłaty. Z opłat tych zwolnione są wyłącznie podmioty, o których mowa w ust. 3.

6. Strefę zeroemisyjnego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy.

7. Uchwała, o której mowa w ust. 6, określa:

- 1) granice obszaru objętego strefą zeroemisyjnego transportu;
- 2) sposób organizacji, ograniczenia lub zakaz ruchu pojazdów innych niż pojazdy elektryczne;
- 3) wysokość i sposób pobierania opłaty za wjazd do strefy zeroemisyjnego transportu dla pojazdów innych niż elektryczne;
- 4) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy, o której mowa w ust. 1.

7. Uchwała, o której mowa w ust. 6, może określać wyłączenia z ograniczenia w dostępie do strefy zeroemisyjnego transportu dla użytkowników pojazdów, o których mowa w ust. 4.

## Rozdział 4

### Obowiązki informacyjne

**Art. 42. 1.** Informacja o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego jest umieszczana:

- 1) w instrukcji obsługi tego pojazdu – przez producenta pojazdu samochodowego;

- 2) na korkach wlewu paliwa lub w pobliżu tych korków – przez producenta pojazdu samochodowego;
- 3) na terenie placówki handlowej prowadzącej sprzedaż pojazdów silnikowych – przez właściciela tej placówki.

2. Operator infrastruktury udostępnia informację o możliwości ładowania pojazdu lub tankowania pojazdu gazem ziemnym w ogólnodostępnych punktach ładowania, punktach tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub punktach tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

3. Operator infrastruktury udostępnia informację o podmiocie odpowiedzialnym wobec użytkownika za nieprawidłowe działanie ogólnodostępnego punktu ładowania.

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

5. 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, operator infrastruktury umieszcza na tej stacji porównanie cen jednostkowych oferowanych na niej paliw.

6. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób formułowania i udostępniania informacji o możliwości ładowania lub tankowania pojazdu samochodowego paliwem alternatywnym oraz sposób porównywania cen paliw, biorąc pod uwagę konieczność udzielania użytkownikom pojazdów kompletnych informacji w zakresie paliw alternatywnych oraz zapewnienia im przejrzystych danych do porównania cen paliw.

7. Kontrolę wykonania obowiązków informacyjnych, o których mowa w ust. 1-3 i 5, przeprowadza Inspekcja Handlowa.

**Art. 43.** 1. Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zwana dalej „rejestr”, jest rejestrem publicznym prowadzonym w celu monitorowania poziomu osiągnięcia krajowych celów w zakresie ogólnodostępnych punktów ładowania oraz punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG), a także zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów.

2. Rejestr prowadzi minister właściwy do spraw transportu.
3. Rejestr prowadzi się w formie elektronicznej.
4. System teleinformatyczny obsługujący rejestr składa się z:
  - 1) bazy danych rejestru;

- 2) strony internetowej;
- 3) elektronicznego formularza zgłoszeniowego;
- 4) elektronicznej mapy.

5. Baza danych, o której mowa w ust. 4 pkt 1, zawiera informacje o:

- 1) geograficznym położeniu punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);
- 2) geograficznym położeniu ogólnodostępnych punktów ładowania;
- 3) aktualnych cenach paliw alternatywnych w miejscach wskazanych w pkt 1 i pkt 2;
- 4) dostępności ogólnodostępnych punktów ładowania.

6. Operator infrastruktury ogólnodostępnego punktu ładowania przekazuje, za pomocą elektronicznego formularza zgłoszeniowego, informacje, o których mowa w ust. 5:

- 1) pkt 2 - najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług w zakresie ładowania;
- 2) pkt 3 i 4 – od dnia rozpoczęcia świadczenia usług w zakresie ładowania, oraz każdorazowo, w przypadku zmiany ceny lub zmiany stanu dostępności punktu ładowania.

7. Operator infrastruktury punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz skroplonego gazu ziemnego (LNG) przekazuje, za pomocą elektronicznego formularza zgłoszeniowego, informacje, o których mowa w ust. 5:

- 1) pkt 1 – najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usług w zakresie tankowania paliw alternatywnych w tych punktach;
- 2) pkt 3 – od dnia rozpoczęcia świadczenia usług w zakresie tankowania paliw alternatywnych w tych punktach, oraz każdorazowo, w przypadku zmiany ceny paliw alternatywnych w punkcie.

8. Elektroniczny formularz zgłoszeniowy zawiera:

- 1) oznaczenie firmy operatora infrastruktury, adres jego siedziby oraz jego dane teleadresowe;
- 2) określenie rodzaju infrastruktury obsługiwanej przez operatora infrastruktury (punkt ładowania, punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG));
- 3) informacje, o których mowa w ust. 5.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór elektronicznego formularza zgłoszeniowego, kierując się koniecznością ujednolicenia formy i sposobu przekazywania informacji.

10. Minister właściwy do spraw transportu informacje zgromadzone w bazie danych, o której mowa w ust. 4 pkt 1, nanosi na elektroniczną mapę, o której mowa w ust. 4 pkt 4, i udostępnia do wiadomości publicznej poprzez stronę internetową systemu teleinformatycznego. Informacje o dostępności punktu ładowania aktualizowane są w czasie rzeczywistym, a o cenie paliw alternatywnych aktualizowane są w ciągu godziny od zmiany ich ceny.

**Art. 44.** Operator infrastruktury przekazuje Prezesowi Urzędu Dozoru Technicznego informacje o:

- 1) liczbie i geograficznym położeniu punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) bądź punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG),
- 2) liczbie i geograficznym położeniu punktów ładowania  
- najpóźniej w dniu rozpoczęcia działalności.

## Rozdział 5

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

**Art. 45. 1.** Minister właściwy do spraw energii opracowuje Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, zwane dalej „Krajowymi ramami”.

2. Krajowe ramy zawierają w szczególności:

- 1) ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze transportu;
- 2) krajowy cel w zakresie liczby ogólnodostępnych punktów ładowania w wybranych gminach, o których mowa w art. 3 ust. 2 i art. 23 ust. 2, w podziale na punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy;
- 3) krajowy cel w zakresie liczby punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) i punktów bunkrowania LNG;
- 4) działania konieczne, aby zapewnić osiągnięcie krajowych celów, o których mowa w pkt 2 i 3;
- 5) działania, które mogą wspierać rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w usługach publicznego transportu zbiorowego;
- 6) wykaz gmin i sieci transportowych, w których, przy uwzględnieniu potrzeb rynkowych, mają zostać rozmieszczone ogólnie dostępne punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG);

- 7) ocenę potrzeby instalowania punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w portach morskich poza siecią TEN-T;
- 8) ocenę potrzeby instalowania w portach morskich punktów zasilania statków żeglugi morskiej energią elektryczną z lądu;
- 9) ocenę potrzeby instalowania w portach lotniczych urządzeń do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.

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

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

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

6. Minister właściwy do spraw energii, niezwłocznie po przyjęciu przez Radę Ministrów, przekazuje Komisji Europejskiej Krajowe ramy.

7. Krajowe ramy aktualizuje się, biorąc pod uwagę ocenę ich funkcjonowania oraz wyniki monitorowania, ocenę i sprawozdanie, o których mowa w art. 46. Do aktualizacji Krajowych ram przepisy ust. 2-6 stosuje się odpowiednio.

**Art 46. 1.** Minister właściwy do spraw energii:

- 1) monitoruje poziom osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach, w szczególności na podstawie danych zawartych w rejestrze oraz wyników badań statystycznych prowadzonych zgodnie z programem badań statystycznych statystyki publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1068);
- 2) dokonuje, co roku, oceny poziomu osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach i publikuje ją na stronie internetowej obsługującego go urzędu;
- 3) na podstawie oceny, o której mowa w pkt 2, sporządza, co 3 lata, sprawozdanie z realizacji Krajowych ram, które przedstawia do zatwierdzenia Radzie Ministrów w terminie do dnia 15 października roku następującego po okresie objętym sprawozdaniem;
- 4) przekazuje Komisji Europejskiej przyjęte przez Radę Ministrów sprawozdanie, o którym mowa w pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada trzeciego roku objętego sprawozdaniem.

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

- 1) omówienie poziomu realizacji celów, o których mowa w art. 45 ust. 2 pkt 2 i 3, oraz informacje o działaniach podjętych w celu ich realizacji;
- 2) informacje o zastosowanych bezpośrednich instrumentach wsparcia, w szczególności o instrumentach podatkowych oraz zachętach niefinansowych do nabywania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub budowy infrastruktury tych paliw;
- 3) informacje o polityce stosowanej w zakresie zamówień publicznych w celu wspierania wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie;
- 4) ocenę konieczności instalacji punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych należących do sieci TEN-T;
- 5) informacje o procedurach i przepisach związanych z ułatwieniem obrotu paliwami alternatywnymi w transporcie;
- 6) informacje o rocznej wielkości środków publicznych przeznaczonych na:
  - a) rozwój infrastruktury paliw alternatywnych,
  - b) wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami alternatywnymi,
  - c) wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i projektów pilotażowych związanych z paliwami alternatywnymi

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

## Rozdział 6

### Kary pieniężne

**Art. 47. 1.** Karze pieniężnej podlega ten kto:

- 1) nie opracowuje programu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lub art. 23 ust. 1;
- 2) nie przekazuje władzom gmin programu, o którym mowa w art. 3 ust. 1;
- 3) nie przestrzega obowiązku zapewnienia dostawcom usługi ładowania dostępu, o którym mowa w art. 9 pkt 1 lit. a; 4) uzależnia możliwość ładowania pojazdu w ogólnodostępnym punkcie ładowania od zawarcia umowy w formie pisemnej;
- 5) w ogólnodostępnym punkcie ładowania wykorzystuje energię elektryczną w sposób inny niż wskazany w art. 15;
- 6) nie przestrzega wymogów technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 21, art. 22 lub art. 31;



- 7) nie buduje punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) zgodnie z art. 24 ust. 1;
- 8) nie przeprowadza konkursu, o którym mowa w art. 26;
- 9) nie wypełnia obowiązku, o którym mowa w art. 29;
- 10) nie przestrzega obowiązków informacyjnych, o których mowa w art. 42 ust. 1-5;
- 11) nie przekazuje informacji, o których mowa w art. 43 ust. 5.

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

- 1) w pkt 1 wynosi od 500 zł do 2000000 zł;
- 2) w pkt 2 wynosi od 1000 zł do 100000 zł;
- 3) w pkt 3 wynosi od 5000 zł do 150000 zł;
- 4) w pkt 4 wynosi od 1000 zł do 50000 zł;
- 5) w pkt 5 wynosi od 5000 zł do 50000 zł;
- 6) w pkt 6 wynosi od 1000 zł do 10000 zł;
- 7) w pkt 7 i 8 wynosi od 1000 zł do 2000000 zł;
- 8) w pkt 9 wynosi 50000 zł do 1000000 zł;
- 9) w pkt 10 wynosi od 500 zł do 2000 zł;
- 10) w pkt 11 wynosi od 500 zł do 10000 zł.

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

**Art. 48. 1.** Karę pieniężną, o której mowa w art. 47 ust. 1:

- 1) pkt 1, 3, 4, 5, 7 i 8 – wymierza Prezes URE;
- 2) pkt 11 – wymierza minister właściwy do spraw transportu;
- 3) pkt 10 – wymierza wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej;
- 4) pkt 9 – wymierza dyrektor urzędu morskiego;
- 5) pkt 2 – wymierza wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- 6) pkt 6 – wymierza Prezes Urzędu Dozoru Technicznego.

2. Prezes URE wymierza kary, o których mowa w art. 47 ust. 1 pkt 1, 3, 4, 5, 7 i 8, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów.

3. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej wymierza karę, o której mowa w art. 47 ust. 1 pkt 10, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

4. Dyrektor urzędu morskiego wymierza karę, o której mowa w art. 47 ust. 1 pkt 9, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

5. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta wymierza karę, o której mowa w art. 47 ust. 1 pkt 2, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do samorządowego kolegium odwoławczego.

6. Prezes Urzędu Dozoru Technicznego wymierza karę, o której mowa w art. 47 ust. 1 pkt 6, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki.

**Art. 49.** Przy ustalaniu kar pieniężnych, o których mowa w art. 47, organ wymierzający karę uwzględnia w szczególności czas trwania, stopień oraz przyczyny naruszenia przepisów ustawy, a także częstotliwość ich naruszania w przeszłości przez podmiot podlegający ukaraniu.

**Art. 50.** 1. Należności pieniężne z tytułu kar, o których mowa w art. 47 ust. 1 w pkt 1 i 3-11, stanowią dochód budżetu państwa.

2. Należności pieniężne z tytułu kar, o których mowa w art. 47 ust. 1 pkt 2, stanowią dochód jednostek samorządu terytorialnego.

3. Kary pieniężne podlegają egzekucji w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

4. W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do kar pieniężnych stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201).

## Rozdział 7

### Przepis karny

**Art. 51.** Kto nie przestrzega ograniczeń w dostępie do strefy zeroemisyjnej podlega karze grzywny.

## Rozdział 8

### Zmiany w przepisach obowiązujących

**Art. 52.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920 i 1948) wprowadza się następujące zmiany:

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

„12b. 1. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 11 ustawy z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...) oznakowanych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym:

- 1) na drogach publicznych;
- 2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych, w miejscu przeznaczonym na postój pojazdów, wyznacza się co najmniej w liczbie odpowiadającej liczbie i lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania, o których mowa w ustawie z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

3. Przed wyznaczeniem stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych, organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach zasięga opinii operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, właściwego ze względu na miejsce przyłączenia stacji ładowania.

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

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

„e) pojazdy elektryczne w rozumieniu ustawy z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;
  - b) w ust. 3a w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) zeroemisyjne operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz.U. 2016 r. poz. 1867) o publicznym transporcie zbiorowym.”;

- 3) w art. 13b w ust. 6 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:  
„1a) wyznacza w strefie płatnego parkowania miejsca przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych wyposażone w punkty ładowania, o których mowa w art. 2 pkt 15 ustawy z dnia...o elektromobilności i paliwach alternatywnych;”;
- 4) w art. 39 pkt 1a otrzymuje brzmienie:  
„1a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2016 r. poz. 1489, z późn. zm.<sup>6)</sup>) oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.”.

**Art. 53.** W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 poz. 716, 1579 i 1923 oraz z 2017 r. poz. 624) w art. 1b dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Ulgi i zwolnienia z podatku od nieruchomości dla gruntów, budynków i budowli związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie obrotu paliwami alternatywnymi w transporcie reguluje ustawa z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz.....).”.

**Art. 54.** W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2032 z późn. zm.<sup>7)</sup>) w art. 23 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

- „4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a-22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość:
- a) 30.000 euro w przypadku samochodów osobowych będących pojazdami elektrycznymi w rozumieniu ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz.....),
  - b) 20.000 euro w przypadku pozostałych samochodów osobowych

---

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1579, 1823, 1948, 1954 i 2003.

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2048 oraz z 2017 r. poz. 60, 528 i 648.

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

**Art. 55.** W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1888 z późn. zm.<sup>8)</sup>) w art. 16 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

- a) 30.000 euro w przypadku samochodów osobowych będących pojazdami elektrycznymi w rozumieniu ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz.....),
- b) 20.000 euro w przypadku pozostałych samochodów osobowych

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

**Art. 56.** W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, z późn. zm.<sup>9)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

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

„8a) punktów ładowania w rozumieniu przepisów ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz.....);”;

- 2) w art. 29a ust. 1 i ust. 2 otrzymują brzmienie:

„1. Budowa przyłączy, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 20, oraz punktów ładowania, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 8a, wymaga sporządzenia planu sytuacyjnego na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

2. Do budowy, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy prawa energetycznego, o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków albo o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

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

„1a) budowa, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 8a i pkt 20, z zastrzeżeniem art. 29a;”.

---

<sup>8)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1926, 1933 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60, 624 i 648.

<sup>9)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 961, 1165, 1250 i 2255.

**Art. 57.** W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220 i 791) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 3 po pkt 11h dodaje się pkt 11i w brzmieniu:

„11i) instalacja zarządzania popytem – instalacja odbiorcy końcowego, której urządzenia umożliwiają zmianę profilu poboru energii elektrycznej na żądanie operatora systemu dystrybucyjnego, operatora systemu przesyłowego lub operatora systemu połączonego, na którą może składać się w szczególności magazyn energii, instalacja wytwórcza niewspółpracująca bezpośrednio z siecią lub punkt ładowania, o którym mowa w art. 2 pkt 15 ustawy z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ..);”;

2) w art. 7:

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

„1a. Przepisy ust. 1 stosuje się do punktu ładowania w rozumieniu ustawy z dnia ..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wykorzystywanego do ładowania pojazdów transportu publicznego.”;

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

„4) za przyłączenie punktu ładowania wykorzystywanego do ładowania pojazdów drogowego transportu publicznego oraz ogólnodostępnych punktów ładowania, o których mowa w ustawie z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

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

b) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV opłatę ustala się w oparciu o stawki opłat zawarte w taryfie, kalkulowane na podstawie jednej szesnastej średniorocznych nakładów inwestycyjnych na budowę odcinków sieci służących do przyłączania tych podmiotów, określonych w planie rozwoju, o którym mowa w art. 16; stawki te mogą być kalkulowane w odniesieniu do wielkości mocy przyłączeniowej, jednostki długości odcinka sieci służącego do przyłączenia lub rodzaju tego odcinka;

- 5) nie pobiera się opłat za przyłączenie do sieci instalacji zarządzania popytem, która spełnia wymagania określone w instrukcji, o której mowa w art. 9g, wydanej przez operatora systemu przesyłowego i operatora systemu dystrybucyjnego do którego instalacja jest przyłączona.”;
- 3) w art. 9c:
- a) w ust. 1 w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:  
„13) realizację obowiązków wynikających z ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”,
- b) w ust. 3:
- pkt 9 otrzymuje brzmienie:  
„9) dostarczanie użytkownikom sieci i operatorom innych systemów elektroenergetycznych, z którymi system jest połączony, informacji o warunkach świadczenia usług dystrybucji energii elektrycznej, w tym korzyściach z tytułu udostępnienia instalacji zarządzania popytem oraz zarządzaniu siecią, niezbędnych do uzyskania dostępu do sieci dystrybucyjnej i korzystania z tej sieci;”,
  - w pkt 14 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:  
„15) realizację obowiązków wynikających z ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”,
- c) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:  
„3a. Operatorzy systemu dystrybucyjnego, o których mowa w ust. 2 i 3, realizując zadania z zakresu bilansowania ich systemów, są obowiązani w szczególności dokonywać zakupu energii elektrycznej na potrzeby tego bilansowania w pierwszej kolejności z instalacji zarządzania popytem.”;
- 5) w art. 9g w ust. 4 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:  
„2a) wymagań technicznych dla instalacji zarządzania popytem, w tym magazynów energii;”;
- 6) po art. 15f dodaje się art. 15g w brzmieniu:  
„15g. Minister właściwy do spraw energii jest właściwym organem krajowym odpowiedzialnym za ułatwianie i koordynowanie procesu wydawania pozwoleń i decyzji dla projektów infrastruktury energetycznej będących przedmiotem wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie

wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylającym decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz. Urz. UE L 115 z 25.04.2013, str. 39, z późn. zm.), działającym w trybie współpracy, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. c tego rozporządzenia.”;

- 7) w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

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

- 8) w art. 32 w ust. 1:

- a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) wprowadzania energii do sieci z magazynu energii o mocy zainstalowanej powyżej 1 MW;”;

- b) pkt 4 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) ładowania pojazdów elektrycznych w rozumieniu ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

- 9) w art. 45:

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

„2a) pokrycie kosztów uzasadnionych działalności gospodarczej przedsiębiorstw energetycznych w zakresie budowy i przyłączenia punktów ładowania i stanowiących ich zaplecze instalacji magazynowania energii, o których mowa w ustawie z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wykorzystywanych do ładowania pojazdów transportu publicznego wraz z uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność w wysokości nie mniejszej niż stopa zwrotu na poziomie 6%”;

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

„1f. W kosztach działalności przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się dystrybucją paliw gazowych lub energii elektrycznej uwzględnia się koszty rozmieszczenia odpowiednio punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub ogólnodostępnych punktów ładowania i punktów ładowania wykorzystywanych do ładowania pojazdów transportu publicznego, o których mowa w ustawie z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

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



2a. Taryfy dla energii elektrycznej uwzględniają charakterystykę poboru infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, o których mowa w ustawie z dnia... o elektromobilności oraz paliwach alternatywnych.”;

10) art. 45 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Taryfy dla energii elektrycznej uwzględniają konieczność rozwoju zbiorowego transportu publicznego wykorzystującego pojazdy elektryczne w rozumieniu ustawy z dnia .... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

11) po art. 46 dodaje się art. 46a w brzmieniu:

„Minister właściwy do spraw energii, po zasięgnięciu opinii Prezesa URE, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady kształtowania i kalkulacji taryf dla energii elektrycznej oraz szczegółowe zasady rozliczeń w obrocie energią elektryczną wykorzystywaną do ładowania pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym, biorąc pod uwagę konieczność zwiększenia liczby pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.”.

**Art. 58.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po pkt 35a dodaje się punkt 35aa i 35ab w brzmieniu:

„35aa) pojazd elektryczny – pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz...), posiadający na tablicach rejestracyjnych oznaczenie wskazujące rodzaj paliwa wykorzystywany do jego napędu;

35ab) pojazd samosterujący – pojazd elektryczny, wyposażony w technologie i systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez udziału kierującego;”;

2) w art. 16 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Dopuszcza się poruszanie pojazdów elektrycznych, o których mowa w ustawie z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach drogowych dla autobusów.”;

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

## „ODDZIAŁ 6

### Wykorzystanie dróg na potrzeby badań nad pojazdami samosterującymi

Art. 65k. 1. Prowadzenie prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów samosterujących w ruchu drogowym na drogach publicznych jest możliwe pod warunkiem spełnienia wymagań bezpieczeństwa i uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie takich badań.

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

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

- 1) imię, nazwisko lub firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedzibę organizatora badań;
- 2) informację o miejscu i dacie rozpoczęcia, oraz zakończenia prac badawczych;
- 3) planowany przebieg trasy, po której będzie poruszał się pojazd samosterujący;
- 4) szczegółowe określenie przebiegu trasy, na której ma być testowany pojazd samosterujący;
- 5) wykaz osób reprezentujących organizatora w sprawach zabezpieczenia trasy pojazdu samosterującego;
- 6) podpis organizatora lub jego przedstawiciela.

4. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatora badań oraz dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;
- 2) dopuszczenie jednostkowe pojazdu testowanego, o którym mowa w rozdziale 1b.

5. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydaje zezwolenie po zasięgnięciu opinii właściwego ze względu na miejsce prowadzenia prac badawczych komendanta wojewódzkiego Policji.

Art. 65l. Organ wydający zezwolenie odmawia jego wydania jeżeli:

- 1) organizator nie spełnia warunków określonych w art. 65m;
- 2) pomimo spełnienia warunków określonych w art. 65m istnieje niebezpieczeństwo, że prowadzenie prac badawczych będzie stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości,

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

- 1) współdziałać z Policją w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w trakcie prowadzenia prac badawczych;
- 2) zapewnić, aby w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe samosterującym znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem;
- 3) przekazywać do wiadomości publicznej informacje o planowanych pracach badawczych i przebiegu trasy, po której będzie poruszał się pojazd samosterujący;
- 4) w uzgodnieniu z zarządcą drogi przygotować znaki lub tablice ostrzegawcze i informacyjne, które w sposób jednoznaczny poinformują uczestników ruchu o przeprowadzanych testach.

2. Zarządca drogi obowiązany jest oznaczyć trasę, po której będzie poruszał się pojazd samosterujący za pomocą znaków lub tablic ostrzegawczych i informacyjnych, o których mowa w ust. 1 pkt 4.”.

- 3) w art. 70zn w ust. 2 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) samosterujący będący przedmiotem prac badawczych, o których mowa w art. 65k.”.

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

„d) zakazie ruchu w strefie zeroemisyjnej, określonej w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 36 ust. 5 ustawy z dnia \_\_\_\_\_ o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”.

**Art. 59.** W ustawie z dnia z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125 oraz z 2016 r. poz. 1165, 1228 i 2255) w art. 37 w pkt 19 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

„20) kontrola spełniania wymogów, o których mowa w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ).”.

**Art. 60.** W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 198, 1609 i 1985) w art. 42:

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

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

2) dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

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

**Art. 61.** W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43 i 60) w art. 105 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) 0 % podstawy opodatkowania – dla pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia... o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 62.** W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 1:

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

„9a) pojazd elektryczny – pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia.....o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz.);”;

b) po pkt 14 dodaje się pkt 14a w brzmieniu:

„14a) punkt ładowania – punkt ładowania, o którym mowa w art. 2 pkt 14 ustawy z dnia..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

c) pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19) transport inny szynowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie bądź na

poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport kolejowy i transport linowo- terenowy;”

d) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22) transport linowo-terenowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub szynie za pomocą liny napędowej;”;

2) w art. 12:

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

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

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

„1a. Jeżeli plan transportowy przewiduje wykorzystanie pojazdów elektrycznych bądź pojazdów napędzanych gazem ziemnym, określa także:

- 1) geograficzne położenie punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG);
- 2) geograficzne położenie punktów ładowania;
- 3) miejsce przyłączenia do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej lub sieci dystrybucyjnej gazowej oraz instalacji zarządzania popytem, o których mowa w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220 i 791).”,

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

„2a. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić również wyniki analizy, o której mowa w art. 35 ust. 2 ustawy z dnia ..... o elektromobilności i paliwach alternatywnych ;

2b. Jeżeli wyniki analizy, o której mowa w art. 34 ust. 2 ustawy z dnia ... o elektromobilności i paliwach alternatywnych wskazują na zasadność wykorzystania w publicznym transporcie zbiorowym pojazdów elektrycznych, projekt planu transportowego, w zakresie wykorzystania tych pojazdów, podlega konsultacjom z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, o którym mowa w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne oraz właścicielami innych sieci zasilania, do których przyłączone mają być punkty ładowania bądź punkty tankowania gazu ziemnego.

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

- 1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego zobowiązany jest określić wstępną ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako lokalizacje infrastruktury ładowania wykorzystywanej do ładowania pojazdów elektrycznych używanych w publicznym transporcie zbiorowym oraz możliwości świadczenia usług zarządzania popytem w ramach infrastruktury ładowania, w tym z wykorzystaniem magazynów energii;
- 2) operator systemu dystrybucyjnego gazowego zobowiązany jest określić wstępną ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako lokalizacje instalacji służących do zaopatrywania pojazdów publicznego transportu zbiorowego w sprężony gaz ziemny (CNG) lub w skroplony gaz ziemny (LNG).”.

## Rozdział 9

### Przepisy epizodyczne

**Art. 63.** Zwalnia się z podatku od nieruchomości:

- 1) grunt, na którym usytuowany jest wolnostojący ogólnodostępny punkt ładowania,
- 2) infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego,
- 3) stacje paliw płynnych w rozumieniu przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, zlokalizowane w miejscach obsługi podróżnych wzdłuż sieci TEN-T, na których terenie umieszczone są co najmniej dwa ogólnodostępne punkty ładowania o dużej mocy

– do dnia 31 grudnia 2025 r.

**Art. 64.** 1. Organ centralnej administracji publicznej, o którym mowa w art. 36 obowiązany jest zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił:

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

2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 33 ust. 1, obowiązana jest zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od 1 stycznia 2020 r., wynosił 10 %.

3. Organ centralnej administracji publicznej i jednostka samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 37, od 1 stycznia 2020 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadania publicznego podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi 10%.

4. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 38 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów:

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

## Rozdział 10

### Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe

**Art. 65.** 1. Tworzy się Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

**Art. 66.** Minister właściwy do spraw energii po raz pierwszy przekaze Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, w terminie do dnia 18 listopada 2019 r.

**Art. 67.** Jednostka samorządu terytorialnego po raz pierwszy sporządza analizę, o której mowa w art. 39 ust. 1, w terminie do dnia 31 grudnia 2018 r.

**Art. 68.** Jeżeli termin sporządzenia przez operatora systemu dystrybucyjnego aktualizacji planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, przypada po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, operatorzy systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego lub gazowego opracowują program, o którym mowa odpowiednio w art. 3 ust. 1, oraz w art. 22 ust. 1 niniejszej ustawy, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 69.** Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych przyjęte uchwałą Rady Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. stanowią Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, o których mowa w art. 40.

**Art. 70.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy zmienianej w art. 58, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy zmienianej w art. 58, jednak nie dłużej niż 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 71.** Eksploatujący punkty ładowania wchodzące w skład infrastruktury ładowania pojazdów drogowego transportu publicznego, punkty zasilania statków energią elektryczną z lądu, punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), oraz punkty tankowania i bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, w celu ich dalszej eksploatacji są obowiązani złożyć wniosek o decyzję zezwalającą na eksploatację, nie później niż w terminie 2 miesiące od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 21, art. 22 i art. 31.

**Art. 72.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 29, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 2) art. 36 i 37, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;
- 3) art. 38 ust. 1, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;
- 4) art. 42 ust. 1, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 5) art. 43 ust. 1-7 oraz art. 62, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.;
- 6) art. 53-55 i art. 61, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM  
PRAWNYM I REDAKCYJNYM

DYREKTOR  
BIURA PRAWNEGO

  
Krzysztof Kłopotowski  
RADCA PRAWNY

26/04/2027