

**Ustawa
o elektromobilności
i paliwach alternatywnych.
Komentarz**

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹

z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 317)

Tekst jednolity z dnia 7 maja 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 908 ze zm.)²

(zm: Dz.U. 2018, poz. 1356; 2020, poz. 1086)

Spis treści

	Art.
Rozdział 1. Przepisy ogólne	1–2
Rozdział 2. Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych	3–31
Rozdział 3. Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	32–40
Rozdział 4. Obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych	41–42
Rozdział 5. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	43–44
Rozdział 6. Kary pieniężne	45–47
Rozdział 7. Zmiany w przepisach obowiązujących	48–59
Rozdział 8. Przepisy epizodyczne	60–68
Rozdział 9. Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe	69–86

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

² Tekst jednolity ogłoszono dnia 22.05.2020 r.

Rozdział 1. Przepisy ogólne

Art. 1. [Zakres przedmiotowy]

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.

Spis treści

	Nb
1. Cele Dyrektywy AFI	1
2. Cele ustawy	2
3. Zakres regulacji ustawy a jej struktura	3
4. Zagadnienia elektromobilności i gazomobilności jako zasadniczy przedmiot regulacji ustawy	4
5. Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych	5
6. Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	6
7. Obowiązki informacyjne dotyczące paliw alternatywnych oraz ich infrastruktury	7
8. Strefy czystego transportu	8
9. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	9
10. Skoordynowane ramy polityki państw członkowskich	10

- 1 1. Cele Dyrektywy AFI.** Ustawa implementuje do polskiego porządku prawnego przepisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22.10.2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (ang. *alternative fuels infrastructure*; Dz.Urz. UE L 307 z 28.10.2014 r., s. 1). W przepisach Dyrektywy AFI zostały one określane także mianem „paliw czystych” (*clean fuels*), bowiem ich zużywanie (spalanie) charakteryzuje się mniejszą emisją

szkodliwych substancji do atmosfery, niż spalanie paliw wytworzonych z ropy naftowej. Promowanie paliw alternatywnych, które mogą docelowo zastąpić ropę naftową, takich jak energia elektryczna, wodór, biopaliwa, paliwa syntetyczne i parafinowe, gaz ziemny w postaci sprężonej (CNG) lub w postaci ciekłej (LNG) oraz gaz płynny (LPG), służy realizacji unijnych celów określonych w komunikacie Komisji Europejskiej „Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”, w którym podkreślono konieczność uniezależnienia wzrostu gospodarczego w Unii Europejskiej od wykorzystania paliw kopalnych, takich jak ropa naftowa, ograniczenia emisji CO₂, zwiększenia konkurencyjności unijnej gospodarki oraz podjęcia działań na rzecz większego bezpieczeństwa energetycznego i zapobieżenia niekorzystnym zmianom klimatu (zob. Komunikat Komisji Europejskiej Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu z 3.3.2010 r., COM(2010) 2020 wersja ostateczna, w szczególności s. 9, 14 i 17). Promowanie paliw alternatywnych wpisuje się tym samym w ramy kluczowych polityk Unii Europejskiej, służąc realizowaniu ich najważniejszych celów. Realizuje przede wszystkim cele unijnej polityki energetycznej (zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego, wspieranie efektywności energetycznej i oszczędności energii, jak również rozwoju nowych i odnawialnych form energii) określone w art. 194 ust. 1 TFUE (Dz.Urz. UE z 7.6.2016 r., C 202/01), unijnej polityki w dziedzinie środowiska (zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska, ochrona zdrowia ludzkiego, ostrożne i racjonalne wykorzystywanie zasobów naturalnych, zapobieganie niekorzystnym zmianom klimatu; art. 191 ust. 1 TFUE), a także unijnej polityki przemysłowej (przyspieszenie dostosowania przemysłu do zmian strukturalnych oraz sprzyjanie lepszemu wykorzystaniu potencjału przemysłowego polityk innowacyjnych, badań i rozwoju technologicznego; art. 173 ust. 1 TFUE). Dyrektywa AFI wskazuje także dalsze (szczegółowe) cele i korzyści, jakie mogą zostać osiągnięte na skutek upowszechnienia paliw alternatywnych w transporcie oraz na skutek rozwoju niezbędnej do ich stosowania infrastruktury (zob. *P. Lissoń, Zadania gmin w dziedzinie elektromobilności*, w: *K. Kokocińska, J. Kola* (red.), *Prawne i ekonomiczne aspekty rozwoju elektromobilności*, Warszawa 2019, s. 53 i n.). Do korzyści tych należy polepszenie jakości powietrza i obniżenie poziomu hałasu w aglomeracjach miejskich

i podmiejskich, a także w innych obszarach gęsto zaludnionych oraz zdynamizowanie rozwoju innowacji technologicznych w europejskim przemyśle związanym z paliwami alternatywnymi: zarówno w przemyśle dostarczającym urządzenia do ładowania lub tankowania paliw alternatywnych, jak i – a może przede wszystkim – w przemyśle motoryzacyjnym (motywy 23, 25 i 65; o wyzwaniach europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, w tym o konieczności ukierunkowania tego przemysłu na produkcję ekologicznie czystych, bezpiecznych i efektywnych pojazdów m.in. poprzez stosowanie alternatywnych mechanizmów napędowych zob. komunikat Komisji Europejskiej CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie z 8.11.2012 r., COM(2012) 636 final). W tym zakresie Dyrektywa AFI realizuje cele wyznaczone przez Komisję Europejską w Białej Księdze Transportu z 28.3.2011 r. (Komunikat Komisji Europejskiej „Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” z 28.3.2011 r., COM(2011) 144 final), która przewiduje, m.in. zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w miastach do 2030 r. oraz ich całkowite wycofanie z miast do 2050 r.

2. **2. Cele ustawy.** W art. 1 został określony zakres regulacji ustawy. Ani w tym, ani w dalszych przepisach nie zostały natomiast określone jej cele. Jak wynika z uzasadnienia do projektu ustawy, cele te są tożsame z celami Dyrektywy AFI. Do najważniejszych z nich należy ochrona środowiska i klimatu, ochrona zdrowia publicznego, poprawa bezpieczeństwa energetycznego a także wzrost innowacyjności oraz rozwój gospodarki (zob. Uzasadnienie do projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 4.1.2018 r., Druk sejmowy Nr 2147, Sejm VIII kadencji, w szczególności s. 3, 14, 34 i 61). Mówiąc o celach ustawy, warto zwrócić uwagę, iż w szczególny sposób wyróżnia ona „elektromobilność” (stosowanie energii elektrycznej jako źródła napędu pojazdów samochodowych, ewentualnie także jednostek pływających). Świadczy o tym umieszczenie tego terminu w tytule ustawy, mimo iż nie występuje on w tytule Dyrektywy AFI. Polski ustawodawca dostrzega szczególne korzyści, jakie mogą zostać osiągnięte na skutek upowszechnienia transportu zasilanego energią elektryczną, do których należy zwłaszcza rozwój przemysłu samochodowego i produkcji akumulatorów. Założenia te korespondują z postanowieniami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego

rozwoju do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. (uchwała Nr 8 Rady Ministrów z 14.2.2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. z perspektywą do 2030 r., M.P. z 2017 r. poz. 260). Wśród tzw. „projektów flagowych” dotyczących kierunków rozwoju nowoczesnego przemysłu w Polsce, wymienia się m.in. projekt zatytułowany „E-bus”, służący wspieraniu projektowania i produkowania w Polsce autobusów elektrycznych i tramwajów na potrzeby komunikacji miejskiej oraz projekt zatytułowany „Samochód elektryczny” służący stymulowaniu rozwoju technologii, produkcji i rynku samochodów elektrycznych. Jeszcze inne, dalsze korzyści płynące z upowszechnienia transportu o napędzie elektrycznym, zostały wskazane w dokumentach określających strategię rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych, politykę rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz politykę energetyczną państwa. W opracowanym przez Ministerstwo Energii Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce (zob. Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia do przyszłości, Ministerstwo Energii, Warszawa 2016, w szczególności s. 13 i 36) podkreśla się, że rozwój tej dziedziny transportu może przyczynić się m.in. do modernizacji sieci elektroenergetycznej oraz poprawy współpracy nauki z sektorem przedsiębiorstw. W przyjętych przez Radę Ministrów 29.9.2017 r. krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych zwrócono z kolei uwagę na niższy koszt zasilania pojazdów energią elektryczną w porównaniu z pojazdami o napędzie tradycyjnym oraz możliwość wykorzystania sektora transportu publicznego (wymiany floty pojazdów) jako swobodnego pola do testów i rozwoju nowych technologii (s. 13–14). Wdrażanie elektromobilności może mieć także istotne znaczenie dla krajowego systemu energetycznego, który oparty jest przede wszystkim na dużych, konwencjonalnych elektrowniach węglowych i w którego interesie jest zapewnienie równomiernej pracy wytwórczej tych jednostek. Projekt Polityki Energetycznej Polski do 2040 r. wiąże duże nadzieje z możliwością wykorzystania samochodów elektrycznych do zarządzania popytem na energię (spowodowanie „wyplaszczenia dobowej krzywej zapotrzebowania”), co może spowodować usprawnienie pracy całego systemu energetycznego (zob. Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., projekt opracowany przez Ministerstwo Energii, wersja 1.2 z 23.11.2018 r., m.in. s. 19 i 28). Istotne jest bowiem to, że ładowanie takich pojazdów odbywa się często nocą, dzięki czemu możliwe jest wydłużenie czasu pracy elektrowni konwencjonalnych,

które obecnie zmniejszają produkcję w porze nocnej (chodzi zwłaszcza o tzw. „elektrownie podszczytowe”, uruchamiane jako źródła uzupełniające, w okresach największego zapotrzebowania na energię), co może wpłynąć na racjonalizację ich kosztów. Z kolei w godzinach szczytu zapotrzebowania na energię, akumulatory umieszczone w pojazdach elektrycznych mogą w razie potrzeby zasilać inne obiekty, a tym samym odciążać system energetyczny. Rozwój w branży pojazdów elektrycznych może mieć także znaczenie dla postępu w dziedzinie technologii magazynowania energii.

- 3 3. Zakres regulacji ustawy a jej struktura.** Zakres regulacji ustawy jest szerszy niż wskazany w pkt 1–5 zawartych w art. 1. Ustawa składa się z 9 rozdziałów, których kolejność oraz wewnętrzna struktura są zgodne z zasadami techniki prawodawczej (zob. § 15 i n. załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 20.6.2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”, t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 283, oraz *S. Wróńska, M. Zieliński*, Komentarz do zasad techniki prawodawczej, Warszawa 2004, s. 55 i n.). Przepisy merytoryczne (które zostały umieszczone w 6 rozdziałach ustawy) zostały podzielone na ogólne (zawarte w rozdz. 1, art. 1–2) oraz szczegółowe (rozdz. 2 – Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych, art. 3–31; rozdz. 3 – Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, art. 32–40; rozdz. 4 – Obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych, art. 41–42; rozdz. 5 – Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, art. 43–44; rozdz. 6 – Kary pieniężne, art. 45–47). W dalszych rozdziałach zostały zawarte przepisy zmieniające (rozdz. 7, art. 48–59), epizodyczne (rozdz. 8, art. 60–68) oraz przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe (rozdz. 9, art. 69–86). Jeśli chodzi o przepisy epizodyczne, zgodnie z § 29a ZTP, zamieszcza się w nich regulacje, „które wprowadzają odstępstwa od określonych przepisów, a których okres obowiązywania jest wyraźnie określony”. Wydaje się, iż waga przepisów epizodycznych zawartych w rozdz. 8 ustawy wykracza poza wskazaną charakterystykę. Przepisy te bowiem określają nie tyle odstępstwa od zasad określonych w innych (merytorycznych) przepisach ustawy, co w istocie stanowią wypełnienie merytorycznych postanowień Dyrektywy AFI, których istotą jest osiągnięcie w zakładanym czasie określonych rezultatów rynkowych, a mianowicie stworzenie odpowiednio rozbudowanej i tym samym ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych, w szczególności

(zgodnie z art. 4 ust. 1 oraz art. 6 ust. 7 Dyrektywy AFI) do 31.12.2020 r. stworzenie odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów ładowania energii elektrycznej oraz publicznie dostępnych punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG).

4. Zagadnienia elektromobilności i gazomobilności jako zasadniczy przedmiot regulacji ustawy. Przepisy ustawy obejmują swoim zakresem przede wszystkim regulacje odnoszące się do dwóch rodzajów paliw alternatywnych, a mianowicie energii elektrycznej oraz gazu ziemnego (w postaci CNG bądź LNG). Jak wyjaśniono w uzasadnieniu do projektu ustawy, paliwa te mają obecnie największy potencjał rozwojowy. W znacznie mniejszym (niemal znikomym) zakresie uregulowano w ustawie zastosowanie wodoru jako paliwa alternatywnego, pomijając w ogóle kwestie rozwijania punktów tankowania tego paliwa. Wynika to z faktu, iż decyzję dotyczącą rozwijania punktów tego rodzaju ustawodawca unijny pozostawił państwu członkowskim. Ustawa nie zawiera również przepisów dotyczących infrastruktury tankowania gazu płynnego (LPG), uznano bowiem, że rynek tego paliwa rozwinął się w Polsce w sposób niewymagający wsparcia (zob. Uzasadnienie do projektu ustawy, s. 1). Jeśli natomiast chodzi o biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne, a także sprężony oraz skroplony gaz ziemny pochodzący z biometanu, zasady wytwarzania tych paliw oraz wsparcia tego wytwarzania regulują przepisy ustawy z 25.8.2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1155 ze zm.).

5. Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych. Określając szczegółowy zakres przedmiotowy ustawy, pkt 1 komentowanego przepisu wymienia zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie, w tym wymagania techniczne, jakie ma spełniać ta infrastruktura. Zagadnieniom tym został poświęcony rozdz. 2 ustawy („Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych”; zob. komentarze do art. 3–31 ustawy). Przepisy te można podzielić na dwie grupy: 1) przepisy dotyczące budowy, eksploatacji i zarządzania stacjami ładowania oraz sprawowania dozoru technicznego nad tymi stacjami a także nad punktami zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu (art. 3–19 ustawy) oraz 2) przepisy dotyczące budowy, eksploatacji i zarządzania stacjami gazu ziemnego i punktami bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz sprawowania dozoru technicznego nad tymi stacjami i punktami

(art. 20–31 ustawy). Wymienione przepisy stanowią implementację art. 4 (w odniesieniu do stacji ładowania) i art. 6 (w odniesieniu do stacji gazu oraz punktów bunkrowania) Dyrektywy AFI.

- 6 6. Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.** Zgodnie z art. 1 pkt 2 ustawy, przedmiotem jej regulacji są „obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych” (bliżej na temat określenia „obowiązki podmiotów publicznych” zob. *B. Popowska*, Obowiązki prawne podmiotów publicznych w zakresie elektromobilności. Możliwości zastosowania PPP, w: *K. Kokocińska, J. Kola* (red.), *Prawne i ekonomiczne aspekty*, s. 145 i n.). Taki tytuł nosi rozdz. 3 ustawy (zob. komentarz do art. 32–40 ustawy), choć „obowiązki” określonych podmiotów (przedsiębiorców oraz organów administracji publicznej) związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych zostały określone także w przepisach zawartych w innych rozdziałach ustawy. Rozdział 3 ustawy zawiera ponadto przepisy dotyczące stref czystego transportu (zob. komentarze do art. 39–40 ustawy), które nie wyznaczają „obowiązku”, lecz jedynie możliwość ustanawiania takich stref, dlatego kwestie te zostały wymienione odrębnie w art. 1 pkt 4 ustawy. Szczególne obowiązki związane z oczekiwanym przez ustawodawcę rozwojem infrastruktury ładowania do 31.12.2020 r., zostały określone (jak już wspomniano) w rozdz. 8 ustawy („Przepisy epizodyczne”; zob. komentarz do art. 60–68 ustawy). Do obowiązków określonych w rozdz. 3 ustawy należą: 1) obowiązek opracowania planu lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T należący do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (zob. komentarz do art. 32 ustawy); 2) obowiązek opracowania planu lokalizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub możliwości bunkrowania za pomocą bunkierek oraz lokalizacji punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z ładu spoczywający na podmiotach zarządzających portami należącymi do sieci bazowej TEN-T (zob. komentarz do art. 33 ustawy); 3) obowiązek zapewnienia przez wskazane w ustawie organy administracji rządowej oraz przez jednostki samorządu terytorialnego, których liczba mieszkańców wynosi co najmniej 50 tysięcy, określonego (procentowo) udziału „pojazdów elektrycznych” (zob. definicję tych pojazdów w art. 2 pkt 12 ustawy) we flocie użytkowanych pojazdów w obsługujących je urzędach, a także zapewnienia przez

ww. jednostki samorządu terytorialnego określonego (procentowo) udziału pojazdów elektrycznych lub „pojazdów napędzanych gazem ziemnym” (zob. definicję tych pojazdów w art. 2 pkt 14 ustawy) do wykonywania zadań publicznych, także w przypadku zlecenia (czy też powierzenia, jak określa to art. 3 ustawy z 20.12.1996 r. o gospodarce komunalnej; t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 712 ze zm.) wykonywania tych zadań podmiotom trzecim oraz szczegółowe obowiązki sprawozdawcze w tym zakresie (zob. komentarze do art. 34–35, 38 i 68 ustawy); 4) obowiązek zapewnienia przez jednostki samorządu terytorialnego, których liczba mieszkańców wynosi co najmniej 50 tys., określonego (procentowo) udziału „autobusów zeroemisyjnych” (zob. definicję tych autobusów w art. 2 pkt 1 ustawy) względnie „zeroemisyjnych jednostek pływających” (zob. komentarz do art. 36 ust. 2 ustawy) we flocie pojazdów użytkowanych na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego do świadczenia usług komunikacji miejskiej, także w przypadku zlecenia wykonywania tych zadań podmiotom trzecim oraz szczegółowe obowiązki sprawozdawcze w tym zakresie (zob. komentarze do art. 36 i 38 ustawy); 5) obowiązek sporządzenia przez jednostki samorządu terytorialnego analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu (zob. komentarz do art. 37 ustawy). Do obowiązków określonych w rozdz. 8 ustawy należą z kolei: 1) obowiązek organów gmin sporządzenia (do 15.1.2020 r.) szczegółowego raportu dotyczącego liczby i lokalizacji już utworzonych oraz brakujących punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania na obszarze gminy oraz planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania (zob. komentarze do art. 61–62 ustawy); 2) obowiązek opracowania przez OSDe właściwego ze względu na lokalizację ogólnodostępnej stacji ładowania, programu przyłączania do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w projekcie planu oraz do wybudowania stacji wskazanych w planie (zob. komentarze do art. 62 i 64 ustawy); 3) obowiązek organów gmin wystąpienia do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki z wnioskiem o wyznaczenie przedsiębiorstwa energetycznego, które będzie pełnił funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, która zostanie wybudowana zgodnie z planem oraz odpowiednie kompetencje Prezesa URE w tym zakresie (zob. komentarz do art. 65 ustawy) oraz 4) obowiązek Skarbu Państwa, gminy oraz gminnej osoby prawnej

ustanowienia nieodpłatnie służebności przesyłu na rzecz OSDe dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora (zob. komentarz do art. 66 ustawy).

- 7 7. Obowiązki informacyjne dotyczące paliw alternatywnych oraz ich infrastruktury.** Upowszechnienie stosowania paliw alternatywnych wiąże się z koniecznością zapewnienia dostępu do odpowiednich informacji dla posiadaczy pojazdów napędzanych tymi paliwami. Z jednej strony chodzi o precyzyjną informację dotyczącą rodzaju paliwa jakim napędzany jest dany pojazd, co jest bardzo istotne dla jego prawidłowej i bezpiecznej eksploatacji. Z drugiej strony chodzi o informację dotyczącą tego, gdzie i w jakiej cenie można nabyć dane paliwo alternatywne, co w oczywisty sposób ma olbrzymie znaczenie w sytuacji, w której dostępność paliw alternatywnych nie jest jeszcze tak powszechna, jak „paliw tradycyjnych” (*conventional fuels*). Obowiązkom informacyjnym w zakresie paliw alternatywnych zostały poświęcone przepisy zawarte w rozdz. 4 ustawy (zob. komentarz do art. 41–42). Przepisy te stanowią implementację art. 7 Dyrektywy AFI („Informacje dla użytkowników”). Artykuł 41 ustawy określa szczegółowe obowiązki producentów i sprzedawców pojazdów w zakresie podawania informacji o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu danego pojazdu samochodowego oraz obowiązki operatorów stacji w zakresie oznaczenia ogólnodostępnej stacji ładowania lub stacji gazu ziemnego w sposób jednoznacznie wskazujący na możliwość ładowania lub tankowania pojazdu gazem ziemnym oraz umieszczania porównania cen jednostkowych oferowanych paliw, jeśli na danej stacji prowadzona jest sprzedaż zarówno „paliw tradycyjnych”, jak i paliw alternatywnych (kontrolę wykonania tych obowiązków przeprowadza Inspekcja Handlowa). Artykuł 42 ustawy określa z kolei szczegółowe zasady prowadzenia przez Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego specjalnego rejestru jakim jest Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, w ramach którego udostępniane są, przy użyciu systemu teleinformatycznego, m.in. współrzędne stacji gazu ziemnego oraz ogólnodostępnych stacji ładowania, informacje o aktualnych cenach paliw alternatywnych w tych stacjach oraz informacje o dostępności (w danym momencie) punktów ładowania. To z kolei pociąga za sobą spoczywający na operatorach stacji obowiązek przekazywania (niekiedy w bardzo krótkim czasie, jak w przypadku

informacji o aktualnych cenach paliw alternatywnych oraz o dostępności punktów ładowania), odpowiednich danych do EIPA.

8. Strefy czystego transportu. Nowym rozwiązaniem w polskim systemie prawnym służącym promowaniu transportu opartego na paliwach alternatywnych są strefy czystego transportu (zob. komentarze do art. 39–40 ustawy). Ustanawianie takich stref przez gminy nie jest obligatoryjne, może natomiast – jak wyjaśniono to w uzasadnieniu do projektu ustawy (s. 14) – ułatwić samorządom walkę z zanieczyszczeniem powietrza w ścisłych centrach miast. Artykuły 39–40 ustawy zawarte w rozdz. 3 zatytułowanym „Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych” określają nie tylko warunki funkcjonowania stref czystego transportu, lecz także przesłanki ich ustanawiania i szczegółowe kompetencje rady gminy tym w zakresie (bliżej na temat zasad ustanawiania i funkcjonowania stref czystego transportu zob. komentarze do art. 39–40 ustawy, a także *P. Lissoń*, *Zadania gmin w dziedzinie elektromobilności*, s. 75 i n.). Należy zauważyć, że przepisy Dyrektywy AFI nie nakładają na państwa członkowskie ani obowiązku ustanawiania takich stref, ani określania zasad ich działania i dość zdawkowo odnoszą się do tego typu rozwiązań. Jedynie w załączniku nr I (pkt 2) wskazują, iż „środkiem wspierającym” realizację krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu mogą być „zachęty niefinansowe po stronie popytu”, np. dostęp na zasadach preferencyjnych do „stref ograniczonego ruchu” (*restricted areas*). Dyrektywa nie określa przy tym, czy dostęp do takich stref ma obejmować wyłącznie pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi, czy ew. może obejmować także pojazdy wyposażone w nowsze typy silników spalinowych (zakazując wjazdu pojazdom posiadającym silniki spalinowe starszych generacji, w szczególności starsze typy silników diesla). Kwestia ta jest o tyle istotna, iż tzw. „strefy niskiej emisji” (*low emission zones*) ustanawiane w niektórych krajach Europy (jak np. w Niemczech, w Holandii czy w Wielkiej Brytanii; zob. *J.M. Cansino, A. Sánchez-Braza, T. Sanz-Díaz*, *Policy Instruments to Promote Electro-Mobility in the EU28: A Comprehensive Review*, Sustainability 2018, Nr 10, s. 26 i n.; <https://www.theguardian.com/politics/2019/jan/05/londons-ultra-low-emission-zone-what-you-need-to-know>, dostęp z 31.3.2019 r.), mają charakter mniej restrykcyjny niż strefy czystego transportu, o których mowa w przepisach ustawy, przewidują bowiem

preferencje nie tylko dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, ale także dla pojazdów wyposażonych w nowsze typy silników spalinowych.

- 9 9. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.** Zgodnie z art. 1 pkt 5 zakresem przedmiotowym ElektromobAltU objęte zostały także krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, których szczegółowe regulacje, w tym dotyczące zasad opracowywania, uchwalania oraz ich realizacji określają przepisy rozdz. V ustawy pt. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Obowiązek przyjęcia krajowych ram polityki wynika z regulacji Dyrektywy AFI i traktowany jest jako jeden z filarów (obok uchwalonej ustawy) jej implementacji (zob. Uzasadnienie do projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 4.1.2018 r., Druk sejmowy Nr 2147, Sejm VIII kadencji, s. 3). Wprowadzenie obowiązku ustawowego przyjmowania na poziomie krajowym dokumentu określanego jako „ramy polityki” służyć ma zapewnieniu realizacji spójnych działań na rzecz rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury na terenie Unii Europejskiej (art. 3 Dyrektywy AFI).

O wadze problematyki jaką jest konieczność podjęcia działań na rzecz rozwoju rynku paliw alternatywnych świadczy fakt, że także w kluczowej unijnej strategii rozwoju – komunikat Komisji Europejskiej z 3.3.2010 r. „Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” (COM(2010) 2020, wersja ostateczna) wskazuje się, że Unia Europejska dąży do zwiększenia konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego poprzez efektywniejsze wykorzystywanie zasobów i energii. Unijna polityka na rzecz rozwoju sektora elektromobilności, której priorytety i kierunki wskazane zostały między innymi w białej księdze Komisji z 28.3.2011 r. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, a także w komunikacie z 24.1.2013 r. „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych”, koncentruje się na wykorzystaniu paliw alternatywnych wykazujących potencjał w zakresie długoterminowego zastępowania ropy naftowej, takich jak energia elektryczna, wodór, biopaliwa, gaz ziemny oraz gaz płynny (LPG), również w świetle ich możliwego jednoczesnego oraz łączo-

nego wykorzystania, na przykład za pomocą systemów technologii dwupaliwowej. Wyrazem prowadzonej polityki są ostatecznie przyjęte regulacje prawne, w tym Dyrektywa AFI.

10. Skoordynowane ramy polityki państw członkowskich. W Dyrektywie AFI podkreśla się konieczność podejmowania spójnych działań przez państwa członkowskie tak, aby unikać rozdrobnienia rynku wewnętrznego spowodowanego brakiem koordynacji przy wprowadzaniu paliw alternatywnych na rynek. Zdaniem ustawodawcy unijnego to „Skoordynowane ramy polityki wszystkich państw członkowskich powinny zatem zapewnić długotrwałe bezpieczeństwo konieczne przy prywatnych i publicznych inwestycjach w technologie związane z pojazdami i paliwami oraz w rozbudowę infrastruktury, co posłuży podwójnemu celowi – zmniejszeniu zależności od ropy naftowej oraz złagodzeniu wpływu transportu na środowisko” (pkt 10 preambuły Dyrektywy AFI). Instrument zapewniający spójne podejście oraz osiągnięcie wskazanego powyżej celu (jak i celów szczegółowych wynikających z przepisów Dyrektywy AFI) stanowić mają przede wszystkim krajowe ramy polityki. Określać powinny one „(...) krajowe cele ogólne i szczegółowe oraz działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw, przyjmowane przez państwa członkowskie” (pkt 10 preambuły Dyrektywy AFI).

Jak wynika z powyższego, ustawodawca unijny nie tylko wskazuje cele, ale silnie podkreśla sposób ich osiągnięcia poprzez podejmowanie skoordynowanych działań, w oparciu o współpracę na poziomie regionalnym lub makroregionalnym, polegającą na konsultacjach lub wypracowywaniu wspólnych ram polityki, z uwzględnieniem praw władz regionalnych i lokalnych oraz interesów partnerów gospodarczych i społecznych.

Ustawodawca unijny nie precyzuje charakteru ani formy przyjętych na poziomie państw członkowskich krajowych ram polityki i odpowiednio mogą one obejmować kilka planów, strategii lub innych dokumentów planistycznych opracowanych osobno lub łącznie, lub w innej postaci, na odpowiednim poziomie administracyjnym określonym przez państwa członkowskie. Przyjęcie takiego rozwiązania wynika z autonomii organizacyjnej i proceduralnej państw członkowskich.

Z punktu widzenia UE istotne są spójność i koordynacja działań, które służą osiągnięciu celów określonych w aktach polityki unijnej, której wyrazem jest między innymi Dyrektywa AFI.

Art. 2. [Objaśnienie pojęć ustawowych]

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 i 695), 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 2019 r. poz. 1447 i 1501 oraz z 2020 r. poz. 284), 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 2019 r. poz. 1568, 1901 i 2170 oraz z 2020 r. poz. 284) 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 2019 r. poz. 755, z późn. zm.), 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) 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 3,7 kW zainstalowanych w miejscach innych niż ogólnodostępne stacje ładowania, w szczególności w budynkach mieszkalnych;
- 19) punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW;
- 20) punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- 21) punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samocho-

[Przejdź do księgarni →](#)