



**KANCELARIA
SENATU**

BIURO LEGISLACYJNE

Warszawa, 16 listopada 2021 r.

**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych
oraz niektórych innych ustaw**

(druk nr 556)

I. Cel i przedmiot ustawy

Celem projektowanych zmian jest ułatwienie i przyspieszenie rozwoju elektromobilności oraz wdrożenie:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (dyrektywy 2019/1161/UE);
- 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającej dyrektywę 2012/27/UE (dyrektywa 2019/944);
- 3) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (dyrektywy 2018/844).

Ustawa:

- 1) wprowadza przepisy modyfikujące zasady tworzenia stref czystego transportu;
- 2) określa procedurę mającą na celu instalację w budynkach wielorodzinnych punktów ładowania;
- 3) rozszerza uprawnienia inspektorów Urzędu Dozoru Technicznego (UDT) oraz Transportowego dozoru Technicznego (TDT) o możliwość przeprowadzania kontroli

doraźnych, w przypadku podejrzenia wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, z uwagi na awarie lub uszkodzenia powstałe w trakcie eksploatacji stacji oraz punktów ładowania;

- 4) doprecyzowuje przepisy dotyczące stacji ładowania, które powinny podlegać kontrolom przeprowadzanym przez UDT, oraz definicję stacji ładowania;
- 5) wprowadza obowiązek uzyskiwania indywidualnych kodów identyfikacyjnych dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania i dostawców usługi ładowania, operatorów stacji gazu ziemnego i operatorów stacji wodoru;
- 6) doprecyzowuje zasady funkcjonowania rejestru (EIPA);
- 7) wprowadza przepisy dotyczące amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych;
- 8) wprowadza pojęcia i regulacje mające na celu rozwój infrastruktury tankowania wodoru;
- 9) wprowadza możliwość udzielania wsparcia finansowego, w przypadku gdy przedsiębiorca nie kupuje pojazdu, a korzysta z leasingu.

W tym celu ustawa zmienia:

- 1) ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń;
- 2) ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych;
- 3) ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych;
- 4) ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
- 5) ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 6) ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym;
- 7) ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska;
- 8) ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;
- 9) ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze;
- 10) ustawę z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych;
- 11) ustawę z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych;
- 12) ustawę z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw.

Ustawa zawiera przepisy przejściowe i dostosowujące dotyczące spraw objętych zakresem regulacji proponowanych w niej zmian (art. 14–39).

Termin wejścia w życie ustawy został ustalony na 14 dni od dnia jej ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 34 oraz art. 12, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 2) art. 13:
 - a) pkt 1 lit. a–d i pkt 2, które wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2024 r.,
 - b) pkt 1 lit. e, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.;
- 3) art. 1 pkt 19 i 20, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;
- 4) art. 3 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b oraz art. 4 pkt 1 lit. a tiret pierwsze w zakresie lit. b oraz tiret drugie i lit. b, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
- 5) art. 1 pkt 21, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Projekt ustawy wpłynął do Sejmu jako przedłożenie rządowe w dniu 8 października 2021 r. (druk sejmowy nr 1633).

W dniu 8 października 2021 r. projekt ustawy został skierowany do pierwszego czytania na posiedzeniu Sejmu.

W dniu 14 października 2021 r. projekt ustawy został skierowany do Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych oraz Komisji Infrastruktury.

Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych oraz Komisja Infrastruktury po rozpatrzeniu projektu ustawy na posiedzeniu w dniu 27 października 2021 r., przyjęły projekt i wniosły o jego uchwalenie przez Sejm w brzmieniu zaproponowanym w sprawozdaniu (druk sejmowy nr 1666).

Drugie czytanie projektu ustawy odbyło się na 40. posiedzeniu Sejmu w dniu 28 października 2021 r. Projekt ustawy ponownie został skierowany do Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych oraz Komisji Infrastruktury w celu przedstawienia sprawozdania. Komisje, po rozpatrzeniu poprawek zgłoszonych do projektu ustawy na

posiedzeniu w dniu 29 października 2021 r., przyjęły projekt i wniosły o jego uchwalenie przez Sejm w brzmieniu zaproponowanym w sprawozdaniu (druk sejmowy nr 1666-A).

Sejm uchwalił ustawę na 40. posiedzeniu w dniu 29 października 2021 r. Za przyjęciem ustawy głosowało 426 posłów, przy 4 głosach wstrzymujących się i 10 głosach przeciw.

III. Uwagi szczegółowe

1. Art. 1 pkt 2 lit. c oraz d – proponowany w art. 2 przepis pkt 7a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (ustawy o elektromobilności) proponuje się doprecyzować w dwóch aspektach:

- 1) redakcyjnym – łączącym wyrazy „zarządzanie” i „punkt bunkrowania”;
- 2) legislacyjnym – zapewniającym posługiwanie się w nim, zgodnie z wymogami § 10 Zasad techniki prawodawczej (ZTP), określeniem „bunkrowanie skroplonego gazu ziemnego (LNG)”.

Analogiczna uwaga dotyczy odpowiednio proponowanego art. 2 pkt 8a ustawy o elektromobilności, w zakresie doprecyzowania relacji między wyrazami „zarządzanie” i „stacja wodoru”.

Propozycje poprawek:

w art. 1 w pkt 2 w lit. c, pkt 7a otrzymuje brzmienie:

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

w art. 1 w pkt 2 w lit. d, w pkt 8a po wyrazie „zarządzanie” dodaje się wyrazy „stacja wodoru” oraz wyrazy „modernizację stacji wodoru” zastępuje się wyrazami „modernizację tej stacji”.

2. Art. 1 pkt 4 – uwagi do przepisów art. 3a–3c ustawy o elektromobilności.

A. Uwaga o charakterze ogólnym

Z przepisu art. 3a ust. 1 wynika, że operator systemu dystrybucyjnego **nie może być** właścicielem stacji ładowania. Z ust. 2, który powinien co do zasady stanowić rozwinięcie poprzedzającego go ust. 1, wynika natomiast, że operator ten może **pozostać** właścicielem takiej stacji. Skoro więc wbrew zasadzie określonej w ust. 1

operator może **pozostać** właścicielem stacji ładowania, to ust. 2, zgodnie z zasadą określoności przepisów prawa i wyczerpującego regulowania w ustawie danej dziedziny spraw, powinien też określać, w jakich to przypadkach, w drodze wyjątku od zasady, operator może pozostać (może być) właścicielem tej stacji. Obecny kształt proponowanych przepisów ust. 1 i 2 może więc sugerować, że zachodzi między nimi sprzeczność. Z uzasadnienia do projektu opiniowanej ustawy (str. 14) wynika, że proponowany art. 3a stanowi wdrożenie art. 33 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 oraz, że proponowane przepisy art. 3a ust. 2–6 dotyczą **wyłącznie operatorów, którzy są właścicielami takich stacji przed dniem wejścia w życie opiniowanej ustawy**. W związku z tym rozważenia wymaga, czy w takiej sytuacji proponowane przepisy art. 3a ust. 2–6 nie powinny stanowić przedmiotu przepisów przejściowych, albo, z uwagi na ich specyficzny charakter, możliwy długi okres ich obowiązywania i ich czytelność, zostać uzupełnione o regulację określającą, w jakich przypadkach są one stosowane, jako wyjątek od zasady określonej w art. 3a ust. 1. Ponadto, mając na uwadze proponowany przepis przejściowy art. 25 opiniowanej ustawy, regulujący materię dotyczącą rozpoczętych a niezakończonych budowli ogólnodostępnych stacji ładowania, wyjaśnienia wymaga, czy intencją projektodawcy jest, aby ogólnodostępne stacje ładowania określone w tym przepisie nie były objęte regulacją art. 3a ust. 2. Obecnie przepis ten wyłącza taką możliwość wskazując, że dotyczy on tylko operatorów systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, którzy są właścicielami ww. stacji z dniem wejścia w życie opiniowanej ustawy (tj. stacji, które z tym dniem już funkcjonują, zostały wybudowane). Ewentualne propozycje poprawek w tym zakresie będą możliwe po przedstawieniu wyjaśnień przez przedstawiciela Rządu.

B. Uwagi szczegółowe do art. 3a–3c

1. W art. 3a:

- 1) ust. 1 wymaga doprecyzowania przez wskazanie, do jakiego właściciela się odnosi; wydaje się, że chodzi w nim o właściciela ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 2) w ust. 2:
 - a) w pkt 1 w lit. a wyrazy „na wniosek tego operatora” należy zastąpić wyrazami „na jego wniosek”, zapewniając spójność brzmienia tego przepisu z brzmieniem wprowadzenia do wyliczenia w ust. 2 i w pkt 1,

- b) w ust. 4 wystąpił błąd, przepis ten odnosi się do operatora, który nie występuje w zmienianej ustawie („operatora systemu dystrybucyjnego **energetycznego**”); z analizy pozostałych przepisów art. 3a wynika, że chodzi tutaj o „operatora systemu dystrybucyjnego **elektroenergetycznego**”;
- 3) ust. 5 wymaga:
 - a) doprecyzowania w zakresie objętego jego regulacją „operatora systemu dystrybucyjnego”, ponieważ ustawa o elektromobilności nie posługuje się takim określeniem; wydaje się, że w rozpatrywanym przypadku chodzi o „operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego”,
 - b) rozszerzenia przepisów, których nie stosuje się do wskazanych w nim stacji ładowania o ust. 3 i 4, w szczególności ust. 4, który dotyczy spraw nieregulowanych w ust. 1–3.
- 2. W art. 3b w ust. 3 w zdaniu pierwszym wyrazy „trzy miesiące” należy zastąpić wyrazami „3 miesiące” zapewniając w tym zakresie spójność z pozostałymi przepisami ustawy o elektromobilności.
- 3. Przepis art. 3c powinien odnosić się nie do ogólnej stacji ładowania „należącej” do operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego tylko do ogólnej stacji ładowania będącej „własnością” tego operatora – zgodnie z art. 3a ust. 2.

Propozycje poprawek:

w art. 1 w pkt 4, w art. 3a w ust. 1 wyrazy „właścicielem, operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania” zastępuje się wyrazami „operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania, właścicielem tej stacji”;

w art. 1 w pkt 4, w art. 3a w ust. 2 w pkt 1 w lit. a wyrazy „na wniosek tego operatora” zastępuje się wyrazami „na jego wniosek”;

w art. 1 w pkt 4, w art. 3a w ust. 4 wyraz „energetycznego” zastępuje się wyrazem „elektroenergetycznego”;

w art. 1 w pkt 4, w art. 3a w ust. 5 wyrazy „ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „ust. 1–4” oraz po wyrazie „dystrybucyjnego” dodaje się wyraz „elektroenergetycznego”;

w art. 1 w pkt 4, w art. 3a dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

w art. 1 w pkt 4, w art. 3b w ust. 3 w zdaniu pierwszym wyrazy „trzy miesiące” zastępuje się wyrazami „3 miesiące”;

w art. 1 w pkt 4, w art. 3c wyrazy „należącej do operatora” zastępuje się wyrazami „, której właścicielem jest operator”.

3. Art. 1 pkt 6 – proponuje się, aby art. 12b ust. 10 ustawy o elektromobilności zamiast do „podpisania” umowy odnosił się do jej „zawarcia”.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 6, w art. 12b w ust. 10 wyraz „podpisaniu” zastępuje się wyrazem „zawarciu”.

4. Art. 1 pkt 6 – wątpliwości budzi proponowany przepis art. 12c ust. 4 ustawy o elektromobilności w zakresie, w jakim nakłada na podmiot zlecający wykonanie ekspertyzy obowiązek przekazywania osobie sporządzającej ekspertyzę „dokumentacji **projektowej** obiektu budowlanego”. Powstaje bowiem pytanie, co należy rozumieć przez taką dokumentację, np. czy są nią dokumenty określone w art. 63 ust. 1 ustawy – Prawo budowlane. W związku z tym proponuje się doprecyzowanie proponowanego przepisu przez określenie, co należy rozumieć przez taką dokumentację. Jeżeli są nią dokumenty, o których mowa w art. 63 ustawy – Prawo budowlane, proponuje się przyjęcie poniższej poprawki. Jeżeli nie, to ewentualna propozycja poprawki będzie możliwa po przedstawieniu wyjaśnień przez przedstawiciela Rządu.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 6, w art. 12c w ust. 4 wyrazy „dokumentację projektową obiektu budowlanego” zastępuje się wyrazami „dokumenty, w tym opracowania, o których mowa w art. 63 tej ustawy”.

5. Art. 1 pkt 7 lit. a i pkt 12 – proponowany art. 16 ust. 2 pkt 2 ustawy o elektromobilności należy doprecyzować w zakresie, w jakim odnosi się do „takiej stacji” i „infrastruktury”. Wcześniejsza treść tego przepisu, wraz z dotyczącym go wprowadzeniem do wyliczenia, nie odnosi się bowiem do żadnej stacji ani infrastruktury. Jeżeli w proponowanym przepisie chodzi odpowiednio o stację ładowania stanowiącą element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz o wskazaną infrastrukturę, to proponuje się przyjęcie poniższej poprawki. Analogiczna uwaga dotyczy odpowiednio proponowanych w art. 1 pkt 12 przepisów art. 28 ust. 2 pkt 1, 2 i 4 w zakresie, w jakim posługują się wyrazami „tego punktu”. Analiza ust. 1, 3 i 3a zmienianego art. 28 wskazuje, że w tym przypadku chodzi o „punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)”.

Propozycja poprawek:

w art. 1 w pkt 7 w lit. a, w pkt 2 wyrazy „takiej stacji lub infrastruktury” zastępuje się

wyrazami „stacji ładowania lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego”;

w art. 1 w pkt 12 w lit. a, w ust. 2 w pkt 1, 2 i 4 wyrazy „tego punktu” zastępuje się wyrazami „punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)”.

6. Art. 1 pkt 11 i 15 – wątpliwości budzi proponowany art. 26 ust. 2 ustawy o elektromobilności w zakresie, w jakim wskazuje, że Prezes UTD oraz Dyrektor TDT wydają opinię w terminie 30 dni od dnia **otrzymania** wniosku. Wydaje się, że powinien to być dzień **złożenia** wniosku. Po pierwsze, bo wszystkie pozostałe, analogiczne przepisy zmienianej ustawy (art. 15 ust. 2, art. 18a ust. 2, art. 28a ust. 2) wskazują, że określone w nich opinie są wydawane w terminie liczonym od dnia **złożenia** wniosku o ich wydanie. Po drugie, ponieważ proponowany art. 26 ust. 2 jest niespójny z proponowanym (w art. 1 pkt 16) art. 30 tej ustawy, który przewiduje, że podstawą ustalenia wysokości opłaty m.in. za wydanie opinii, o której mowa w art. 26 ust. 1, jest przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej obowiązujące w dniu **złożenia** wniosku o sporządzenie tej opinii, a więc opinii wydawanej na podstawie ww. art. 26 ust. 2. Analogiczna uwaga dotyczy dodawanego art. 29b ust. 2 ustawy o elektromobilności.

Propozycja poprawki:

w art. 1:

a) w pkt 11, w art. 26 w ust. 2,

b) w pkt 15, w art. 29b w ust. 2

– wyraz „otrzymania” zastępuje się wyrazem „złożenia”.

7. Art. 1 pkt 13 – wątpliwości budzi proponowany art. 28d ustawy o elektromobilności. Artykuł ten wymaga, aby osoba zaangażowana w bunkrowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) posiadała niezbędne kompetencje potwierdzone uczestnictwem w szkoleniach w zakresie zasad bezpieczeństwa takiego bunkrowania. Nakłada on również na operatora punktu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) obowiązek zapewnienia, że osoby te posiadają niezbędne w tym zakresie kompetencje. Wątpliwości budzi natomiast, czy w ramach tak określonego obowiązku operatora ma się mieścić również zapewnienie przeprowadzenia dla tych osób szkolenia, którego ukończenie pozwoli im na spełnienie wymagań określonych w ust. 1 tego artykułu

(uzyskania wymaganych kompetencji). Jeżeli tak, to rozważenia wymaga doprecyzowanie proponowanego artykułu zgodnie z poniższą propozycją poprawki.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 13, w art. 28d w ust. 2 w pkt 1 po wyrazach „wymagania określone w ust. 1” dodaje się wyrazy „, w tym przeprowadzenie dla tych osób szkolenia w zakresie zasad bezpieczeństwa bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG) jednostek pływających”.

8. Art. 1 pkt 15 – kierując się zasadą skrótości tekstu prawnego (wyrażoną w przypadku odwołania się w przepisie ustawy do innych przepisów w § 156 ust. 1 ZTP) oraz jednolitości przepisów ustawy, w proponowanym art. 29c ust. 6 ustawy o elektromobilności proponuje się skreślić wyrazy „za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1,”.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 15, w art. 29c w ust. 6 skreśla się wyrazy „ , za przeprowadzenie badań, o których mowa w ust. 1”.

9. Art. 1 pkt 15 – uwagi do proponowanego art. 29f ustawy o elektromobilności.
1. Przepis art. 29f ust. 1 pkt 1 przyjmuje rozwiązanie, zgodnie z którym nie wyszczególnia wskazanych we wprowadzeniu do wyliczenia stacji i punktów, tylko ogólnie odnosi się do nich przez użycie wyrazu „ich”. Inne rozwiązanie przyjęto natomiast w ust. 1 pkt 2 tego artykułu, który wyszczególnia poszczególne punkty i stacje wskazane we wprowadzeniu do wyliczenia. W związku z tym w pkt 2 proponuje się zastosować rozwiązanie przyjęte w pkt 1, w tym mając na uwadze, że będzie to spójne również z ust. 3, w szczególności jego pkt 2.
 2. W art. 29f ust. 1 pkt 2 wystąpił błąd, co do prawidłowej nazwy objętego jego zakresem regulacji punktu ładowania. Analiza wprowadzenia do wyliczenia w art. 29f ust. 1 oraz przepisów art. 16 ust. 1 i 4, do których odwołuje się art. 29f ust. 1 pkt 2, wskazuje, że proponowany przepis powinien się odnosić nie do „punktu ładowania wodoru” tylko do „**punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego**”.
 3. Wątpliwości budzi art. 29f ust. 4 i 6. Wydaje się, że przepis ten powinien się odnosić również do kontroli, o której mowa w ust. 2. Przyjęte w ust. 1, 2 i 3 tego artykułu rozwiązania, co do określenia przedmiotu kontroli i przeprowadzających

je podmiotów, wskazuje na trzy rodzaje tych kontroli – oprócz kontroli, o których mowa w ust. 1 i 3, również kontroli określonej w ust. 2. W związku z tym jeżeli kontrola, o której mowa w ust. 2, ma być objęta zakresem regulacji ust. 4, to należy ją w nim uwzględnić. Analogiczna sytuacja dotyczy ust. 6, który rozstrzyga, że ustalenia kontroli, o której mowa w ust. 1 i 3, dokonuje się w protokole z kontroli. Wydaje się, że ustalenia z kontroli, o której mowa w ust. 2, również powinny być zawarte w protokole (na co wskazuje m.in. ust. 10). Jeżeli chodzi o ust. 4, to jest on również niezrozumiały w zakresie, w jakim stanowi, że w ramach kontroli kontroluje się spełnienie oprócz wymagań technicznych tzw. **wybranych wymagań**, w zależności od zakresu informacji, o której mowa w ust. 1 lub 2 (co tzn. wybranych wymagań?). Przecież przepisy materialne jednoznacznie określają zakres i przedmiot tej kontroli (nieprawidłowości w funkcjonowaniu, niespełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5, wymagania techniczne – kontrolowane w wyniku powziętych informacji). Niezrozumiałe jest też, dlaczego ust. 4 odnosi się tylko informacji, o których mowa w ust. 1 lub 2, pomijając informacje z ust. 3. W związku z tym przepisy ust. 4 i 6 wymagają uzupełnienia i doprecyzowania.

4. W art. 29f ust. 7 należy doprecyzować pkt 3 określając, że wskazane w nim wymagania to wymagania techniczne – jednolicie i konsekwentnie z pozostałymi przepisami art. 29f.
5. Zastrzeżenia budzi art. 29f ust. 10. Przy proponowanym obecnie brzmieniu dwukrotnie odnosi się bowiem do tych samych nieprawidłowości. Pierwszy raz odsyłając do nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1–3, a więc również określonych w ust. 2 (niespełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5). Drugi raz wskazując literalnie na niespełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5. W związku z tym proponuje się w wyrazy „w ust. 1–3” zastąpić wyrazami „w ust. 1 i 3”.

Propozycje poprawek:

w art. 1 w pkt 15, w art. 29f w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „eksploatacji stacji ładowania, punktu ładowania wodoru stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru” zastępuje się wyrazami „ich eksploatacji”;

w art. 1 w pkt 15, w art. 29f:

a) w ust. 4:

- wyrazy „ust. 1 i 3” zastępuje się wyrazami „ust. 1–3”,
- wyrazy „odpowiednio Prezes UDT albo Dyrektor TDT kontroluje” zastępuje się wyrazami „kontroluje się odpowiednio”,
- wyrazy „lub wybranych wymagań, w zależności od zakresu informacji, o której mowa w ust. 1 lub 2” zastępuje się wyrazami „ , w zależności od zakresu informacji, o której mowa w ust. 1 lub 3, albo niespełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 42 ust. 5”,

b) w ust. 6 wyrazy „ust. 1 i 3” zastępuje się wyrazami „ust. 1–3”;

w art. 1 w pkt 15, w art. 29f w ust. 7 w pkt 3 po wyrazie „wymagań” dodaje się wyraz „technicznych”;

w art. 1 w pkt 15, w art. 29f w ust. 10 wyrazy „ w ust. 1–3” zastępuje się wyrazami „ust. 1 i 3”.

10. Art. 1 pkt 20 lit. b tiret drugi i pkt 32 lit. c – zasadnicze wątpliwości budzi proponowany przepis art. 35 ust. 2 pkt 3 ustawy o elektromobilności. Przewiduje on, że jednostka samorządu terytorialnego (jst) **powierza, w drodze odrębnej uchwały, wykonywanie zadania publicznego (zadania własnego) spółce prawa handlowego**, w stosunku, do której zobowiązuje się do zapłaty rekompensaty z budżetu tej jst. Powstaje bowiem pytanie o jego relację do poszczególnych ustaw samorządowych, ustawy o gospodarce komunalnej (art. 2 i art. 3 tej ustawy), ustawy o finansach publicznych, czy ustawy – Prawo zamówień publicznych. Ustawy samorządowe oraz ustawa o gospodarce komunalnej przewidują dwa sposoby wykonywania przez jst zadań publicznych (zadań własnych). Przez:

- 1) **tworzenie jednostek organizacyjnych**, np. spółek prawa handlowego, wyposażonych w odpowiednie składniki majątkowe;
- 2) **zawieranie umowy** z innymi podmiotami, w tym ze spółkami prawa handlowego i organizacjami pozarządowymi.

Ustawa o finansach publicznych stanowi natomiast w art. 254 pkt 4, że w toku wykonywania budżetu jst zlecenie przez nie zadań powinno następować na zasadzie wyboru najkorzystniejszej oferty, z uwzględnieniem przepisów o zamówieniach publicznych, a w odniesieniu do organizacji pozarządowych – z odpowiednim zastosowaniem art. 43 i art. 221 ustawy o finansach publicznych.

Wskazane ustawy nie przewidują natomiast możliwości wykonywania tych zadań w sposób określony w proponowanym przepisie, czyli przez ich **powierzenie, na podstawie uchwały**, spółkom prawa handlowego, jako takim, tj. również innym niż utworzone przez jst. Zaznaczyć przy tym należy, że również zamieszczone w uzasadnieniu do projektu opiniowanej ustawy wyjaśnienia nie wskazują, aby proponowane rozwiązanie miało dotyczyć tylko spółek utworzonych przez jst. W kontekście natomiast ustawy – Prawo zamówień publicznych powierzenie wykonania zadań jst spółkom prawa handlowego innym niż przez nie utworzone stwarzałoby możliwość obejścia przepisów tej ustawy. Analogiczna uwaga dotyczy proponowanego w art. 1 pkt 32 lit. c przepisu art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności. W związku z tym proponowany przepis wymaga wyjaśnienia, w szczególności, czy faktycznie ma on dotyczyć spółek prawa handlowego innych niż utworzone przez jst, a jeżeli tak, to czy nie zachodzi potrzeba doprecyzowania go w tym zakresie, zważywszy na przedstawione powyżej wątpliwości. Ewentualna propozycja poprawki będzie możliwa po przedstawieniu takich wyjaśnień.

11. Art. 1 pkt 25 – uwagi do proponowanego art. 39 ustawy o elektromobilności.

A. Wątpliwości o charakterze zasadniczym

Proponowany artykuł przewiduje zakaz wjazdu do strefy czystego transportu dla pojazdów samochodowych niewyszczególnionych w jego ust. 1 i 2. Wśród pojazdów objęty takim zakazem znajdują się pojazdy stanowiące własność osób zamieszkujących w takiej strefie. Proponowany przepis budzi więc wątpliwości w kontekście art. 31 ust. 3 i art. 64 Konstytucji, stanowiących odpowiednio, że ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw, w tym prawa własności, mogą być ustanowione tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób, **ale pod warunkiem, że nie naruszają istoty wolności i praw, w tym istoty prawa własności**. Ustanowienie na podstawie proponowanych przepisów strefy czystego transportu bez zwolnienia z zakazu wjazdu do nie pojazdów będących własnością osób zamieszkujących w tej strefie, a więc pozbawienie ich możliwości dojazdu do budynku, w którym mieszkają, zaparkowania przy nim, czy w zakupionym w tym celu miejscu postojowym albo garażu, **może zostać uznane za naruszenie istoty prawa własności do pojazdu**.

Istotnie zostanie bowiem ograniczony sposób używania (korzystania) przez właściciela z takiego pojazdu (własności) i nie zmienia tego przewidzenie w ustawie, że rada gminy będzie **mogła**, ustanawiając taką strefę, wyłączyć z zakazu wjazdu do niej również inne pojazdy niż określone w art. 39 ust. 1 i 2, np. pojazdy tych mieszkańców. Zgodnie bowiem z ustawą gmina będzie mogła ale nie będzie musiała dokonać takiego wyłączenia. Kończąc zaznaczyć należy, że obecnie obowiązujący przepis **zwalnia z omawianego zakazu pojazdy, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy strefy czystego transportu.**

B. Uwagi szczegółowe

1. W art. 39 ust. 8 po wyrazach „czystego transportu” proponuje się dodać wyrazy „, o której mowa w ust. 5,” – konsekwentnie (spójnie) z rozwiązaniem przyjętym w pozostałych ustępach tego artykułu (ust. 6 i 7).
2. Wątpliwości budzi art. 39 ust. 12 przewidując, że wskazane w nim opłaty stanowią **dochód własny gminy**. Należy zaznaczyć, że pozostałe przepisy zmienianej ustawy w zakresie, w jakim odnoszą się do opłat, które przynależą gminom przewidują, że stanowią one **dochód gminy**, z pominięciem przymiotnika „własny” (np. zamieszczany w zmienianym art. 39 przepis w ust. 6). Zważywszy, że zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego źródłami dochodów własnych gminy są wpływy z opłat stanowiących dochody gminy, uiszczanych na podstawie odrębnych przepisów, proponuje się, aby art. 39 ust. 12 wskazywał, że określone w nim opłaty stanowią „dochód gminy”.
3. Zgodnie z proponowanym w art. 39 ust. 13 upoważnieniem ustawowym, minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, wzór nalepki dla pojazdu umożliwiającej wjazd do strefy czystego transportu. Należy więc zwrócić uwagę, że zgodnie z tak zredagowanym upoważnieniem ustawowym **powinno ono określać również wzór nalepki, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym**, do której odwołuje się proponowany art. 39 ust. 10. Przepis art. 39 ust. 10 przewiduje bowiem, że m.in. ta nalepka umożliwia wjazd do strefy czystego transportu. Jest to natomiast wykluczone, ponieważ wzór tej nalepki (nalepki kontrolnej) określają już właśnie przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie ww. art. 76 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W związku z tym art. 39 ust. 12 należy

doprecyzować przez wskazanie, że dotyczy ono wzoru nalepki, o której mowa w ust. 9 zmienianego art. 39.

Propozycje poprawek:

w art. 1 w pkt 25, w art. 39 w ust. 8 po wyrazie „transportu” dodaje się wyrazy „ , o której mowa w ust. 5,”;

w art. 1 w pkt 25, w art. 39 w ust. 12 wyrazy „dochód własny gminy” zastępuje się wyrazami „dochód gminy”;

w art. 1 w pkt 25, w art. 39 w ust. 13 wyrazy „wzór nalepki dla pojazdu umożliwiającej wjazd do strefy czystego transportu” zastępuje się wyrazami „wzór nalepki, o której mowa w ust. 9”.

12. Art. 1 pkt 25 – proponowanemu w art. 40 ust. 2 przepisowi pkt 5 ustawy o elektromobilności proponuje się nadać brzmienie zgodne z przepisem materialnym art. 39 ust. 11 i art. 40 ust. 2 pkt 4 tej ustawy, określając, że opłatę ponosi się **za wydanie** nalepki oraz rezygnując ze wskazywania, że nalepka jest wydawana w gminie, ponieważ kto wydaje nalepkę jednoznacznie określa art. 30 ust. 11 (wójt, burmistrz, albo prezydent miasta). Ponadto w art. 40 w ust. 5 po wyrazie „uchwałę” należy dodać wyrazy „, o której mowa w ust. 1,”, zapewniając w tym zakresie jego spójność z pozostałymi przepisami tego artykułu (ust. 2–4 i 6).

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 25, w art. 40 w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) wysokość opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 11, i szczegółowy sposób wydania nalepki, o której mowa w art. 39 ust. 9.”;

w art. 1 w pkt 25, w art. 40 w ust. 5 wyrazy „w sprawie ustanowienia strefy czystego transportu” zastępuje się wyrazami „ , o której mowa w ust. 1,”.

13. Art. 1 pkt 30 lit. c – proponuje się dokonać ujednolicenia proponowanych przepisów art. 46 ust. 5 i 7 ustawy o elektromobilności w zakresie, w jakim odnoszą się do kary, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4. Mimo tego, że są to analogiczne przepisy, określające formę wymierzenia kary pieniężnej (w drodze decyzji) oraz organ, do którego przysługuje odwołanie, to w przypadku ust. 5 (dotyczącego kary pieniężnej wymierzanej przez Prezesa UDT) zastosowano odwołanie do kary, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4, natomiast w przypadku ust. 7 (dotyczącego kary pieniężnej

wymierzanej przez Dyrektora TDT) zastosowano już rozszerzone odwołanie do tej kary wskazując na karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4 i zakres stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, która się z nią wiąże.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 30 w lit. c wyrazy „pkt 4 i 11” zastępuje się wyrazami „pkt 4, z wyłączeniem postępowań dotyczących stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, i pkt 11”.

14. Art. 1 pkt 30 lit. d – opiniowana ustawa uchyla w art. 46 ustawy o elektromobilności przepis ust. 6, określający, że Dyrektor TDT wymierza karę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 6. W zamian dodaje nowy przepis ust. 7 w art. 46. Jednocześnie nie dokonuje ona zmiany w art. 47 pkt 3 ustawy o elektromobilności, stanowiącym, że należności pieniężne z tytułu kar, o których mowa w art. 46 **ust. 6, stanowią przychód TDT**. Konieczne jest więc rozszerzenie zakresu regulacji opiniowanej ustawy o zmianę wskazanego art. 47. Po pierwsze, aby usunąć z niego regulację dotyczącą uchylanego ust. 6 w art. 46 (zmiana wynikowa). Po drugie, aby usunąć lukę, rozstrzygając, czy należności pieniężne z tytułu kar, o których mowa w nowo dodawanym ust. 7 w art. 46, mają stanowić dochód budżetu państwa (pkt 1), czy przychód (TDT). Jeżeli w rozpatrywanym przypadku chodzi o drugi ze wskazanych wariantów, to proponuje się przyjęcie poniższej poprawki.

Propozycja poprawki:

w art. 1 dodaje się pkt 30a w brzmieniu:

„30a) w art. 47 w pkt 3 wyrazy „ust. 6” zastępuje się wyrazami „ust. 7”;”.

15. Art. 1 pkt 33 – proponowany art. 68e ustawy o elektromobilności należy doprecyzować zastępując we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „Przepisu art. 68a” wyrazami „Przepisów art. 68a”. Art. 68a zawiera bowiem przepisy (ust. 1–6) w l.mn.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 33, w art. 68e we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „Przepisu” zastępuje się wyrazem „Przepisów”.

16. Art. 5 pkt 2 lit. b – proponowany przepis art. 7 ust. 1b ustawy – Prawo energetyczne jest zredagowany niezgodnie z wymogami § 56 ust. 1 ZTP. Zbudowany jest on z **czterech części**: pierwszego zdania oraz drugiego zdania składającego się z wprowadzenia do wyliczenia, wyliczenia (pkt 1 i 2) oraz części wspólnej wyliczenia. Przepis § 56 ust. 1 ZTP jednoznacznie określa natomiast, że w obrębie artykułu (ustępu) zawierającego wyliczenie wyróżnia się **dwie części**: wprowadzenie do wyliczenia oraz wyliczenie. W związku z tym zdanie drugie w proponowanym art. 7 ust. 1b proponuje się wyodrębnić, jako oddzielny ustęp (ust. 1c).

Propozycja poprawki:

w art. 5 w pkt 2 w lit. b:

- a) w poleceniu nowelizacyjnym po wyrazach „ust. 1b” dodaje się wyrazy „i 1c”,
- b) w ust. 1 skreśla się zdanie drugie,
- c) dodaje się ust. 1c w brzmieniu:

„1c. Jeżeli podmiot ubiegający się o przyłączenie do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w ust. 1a, w terminie 14 dni od dnia otrzymania powiadomienia, o którym mowa w ust. 1b:

- 1) *wyraził zgodę na wskazaną mu przez przedsiębiorstwo energetyczne wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to wydaje warunki przyłączenia,*
- 2) *nie wyraził zgody na wskazaną mu przez przedsiębiorstwo energetyczne wielkość mocy przyłączeniowej, przedsiębiorstwo to odmawia wydania warunków przyłączenia*

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

17. Art. 7 pkt 1 – proponowany przepis art. 37 pkt 20 ustawy o dozorze technicznym wymaga doprecyzowania w dwóch aspektach. Po pierwsze w części, w jakiej wskazuje, że do zakresu działania UDT należy przeprowadzanie kontroli, o której mowa w całym art. 29f ustawy o elektromobilności. Art. 29f zawiera bowiem przepisy dotyczące kontroli przeprowadzanej również przez inny podmiot niż UDT, tj. – TDT (art. 29f ust. 2). Kontrolą przeprowadzaną przez UDT jest ta wskazana w art. 29f ust. 1 i 2. Po drugie w zakresie, w jakim wyłącza on z zadań UDT wydawanie opinii. Z brzmienia proponowanego przepisu nie wynika bowiem, co ma stanowić przedmiot takich opinii, cyt.: „z wyłączeniem **wydawania opinii**, przeprowadzania badań (...) **stacji, gazu ziemnego i stacji wodoru** (...)”. W tym celu proponuje się przyjęcie rozwiązania

spójnego z zastosowanym, w analogicznej sytuacji, w proponowanych przepisach art. 44 ust. 1 pkt 9 i 10 ustawy o dozorcze technicznym.

Propozycja poprawki:

w art. 7 w pkt 1, w pkt 20 po wyrazach „art. 29f” dodaje się wyrazy „ust. 1 i 2” oraz wyrazy „stacji gazu ziemnego i stacji wodoru, zainstalowanych” zastępuje się wyrazami „, , których przedmiotem są stacje gazu ziemnego i stacje wodoru, zainstalowane”.

18. Art. 8 pkt 1 i 3 – wątpliwości budzi relacja między proponowanymi przepisami art. 400h ust. 2 pkt 9 i art. 411 ust. 6b ustawy – Prawo ochrony środowiska. Pierwszy z tych przepisów dotyczy obejmowania lub nabywanie przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej „jednostek uczestnictwa lub certyfikatów inwestycyjnych funduszy inwestycyjnych oraz prawa uczestnictwa alternatywnej spółki inwestycyjnej lub instytucji wspólnego inwestowania”. Drugi również obejmowanych lub nabywanych przez ten fundusz „jednostek uczestnictwa lub certyfikatów inwestycyjnych funduszy inwestycyjnych oraz praw uczestnictwa alternatywnej spółki inwestycyjnej lub instytucji wspólnego inwestowania” ale z zastrzeżeniem „w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi”. Jeżeli więc w obu ze wskazanych przepisów chodzi o te same określenia, to proponuje się przyjęcie poniższej propozycji poprawki, uwzględniającej wytyczne zasad poprawnej legislacji. Po pierwsze § 10 ZTP – do oznaczania jednakowych pojęć używa się jednakowych określeń. Po drugie, mając na uwadze, że nie wszystkie zwroty wyszczególnione w art. 411 ust. 6b, wbrew temu co wynika z jego brzmienia, są zdefiniowane w ustawie o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi, § 152 ZTP – zwrotów charakterystycznych dla definicji, np. „w rozumieniu”, nie używa się w znaczeniu niedefinicyjnym.

Propozycja poprawki:

w art. 8:

- a) w pkt 1, w pkt 9 po wyrazie „inwestowania” dodaje się wyrazy „, , o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 605 i 1595)”*,
- b) w pkt 3, w ust. 6b wyrazy „w rozumieniu przepisów” zastępuje się wyrazami „o których mowa w przepisach” oraz skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2021 r. poz. 605 i 1595)”*.

19. Art. 13 pkt 2 – opiniowana ustawa uchyla art. 9 ustawy z dnia 20 maja 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustawy, który zgodnie z art. 37 pkt 6 tej ustawy wchodzi w życie w terminie 36 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, tj. 18 czerwca 2024 r. Mając więc na uwadze, że uchyla się przepis w okresie jego *vacatio legis* (przed dniem jego wejścia w życie) zakres regulacji opiniowanej ustawy należy rozszerzyć o zmianę ww. art. 37 pkt 6 (zmiana wynikowa).

Propozycja poprawki:

w art. 13 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) w art. 37 w pkt 6 wyrazy „, art. 8 pkt 6 oraz art. 9” zastępuje się wyrazami „oraz art. 8 pkt 6”.”.

20. Art. 24 ust. 4 – przepis art. 24 ust. 4 opiniowanej ustawy wymaga doprecyzowania. Po pierwsze w zakresie używanej w nim terminologii dotyczącej operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz operatora ogólnodostępnej sieci ładowania (definiowanych odpowiednio w art. 2 pkt 7 i 9 ustawy o elektromobilności), zarówno z terminologią użytą w jego dalszej treści, jak i w art. 65 ust. 3 ustawy o elektromobilności, do którego się odwołuje. Zgodnie bowiem z dyrektywą § 10 ZTP, do oznaczenia jednakowych pojęć należy używać jednakowych określeń. Po drugie w zakresie, w jakim w wierszu trzecim odnosi się on do operatora „**takiej**” stacji (tzn. jakiej?). Wcześniejsza treść analizowanego przepisu nie odnosi się do żadnej stacji. Jeżeli w rozpatrywanym przypadku chodzi o „ogólnodostępną stację ładowania”, to proponuje się przyjęcie poniższej poprawki.

Propozycja poprawki:

w art. 24 w ust. 4 wyrazy „operator systemu dystrybucyjnego nie wyłonił operatora takiej stacji” zastępuje się wyrazami „operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie wyłonił operatora ogólnodostępnej stacji ładowania”.

21. Art. 30 – w art. 30 opiniowanej ustawy, w zakresie w jakim odwołuje się do art. 23 ust. 1 pkt 4 **lit. a–c** ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 **lit. a–c** ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, należy skreślić odwołanie do **lit. a–c**. Punkty, w których występują wskazane litery, nie zawierają bowiem innych liter, a w takiej sytuacji, zgodnie z przyjętą praktyką, odwoływanie

powinno następować tylko do podstawowej jednostki redakcyjnej, w której są one wyszczególnione, tj. w rozpatrywanym przypadku do pkt 4.

Propozycja poprawki:

w art. 30 wyrazy „pkt 4 lit. a–c i pkt 47a” zastępuje się wyrazami „pkt 4 i 47a” oraz wyrazy „pkt 4 lit. a–c i pkt 49a” zastępuje się wyrazami „pkt 4 i 49a”.

Sławomir Szczepański

Główny legislator