

Sebastian RUDNIK

WYBRANE ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z TRANSPOZYCJĄ DO POLSKIEGO PORZĄDKU PRAWNEGO DYREKTYWY 2014/94/UE Z DNIA 22 PAŹDZIERNIKA 2014 R. W SPRAWIE ROZWOJU INFRASTRUKTURY PALIW ALTERNATYWNYCH

Niniejszy artykuł ma na celu przedstawienie wybranych zagadnień związanych z transpozycją do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W pracy przedstawiona zostanie systematyka dyrektywy 2014/94/UE. Zaprezentowane zostaną także definicje paliw alternatywnych i pojazdu elektrycznego funkcjonujące na gruncie dyrektywy 2014/94/UE oraz sposób ich transpozycji do polskiego porządku prawnego w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

WSTĘP

W dniu 18 listopada 2014 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (dalej zwana również „dyrektywą”). [1] Celem dyrektywy jest ustanowienie wspólnych ram dla środków dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w Unii Europejskiej w celu zminimalizowania zależności od ropy naftowej oraz zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko. Ponadto, dyrektywa określiła minimalne wymagania dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych (m. in. punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego LNG [2] i CNG [3] oraz wodoru, a także wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących takich punktów ładowania i tankowania paliwa. Dyrektywa ustanowiła wymagania w zakresie informowania użytkowników, a także nałożyła na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek transpozycji przepisów ww. dyrektywy do krajowych porządków prawnych do dnia 18 listopada 2016 r. (art. 11. ust. 1). Do polskiego porządku prawnego przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych transponuje ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. [4]

1. SYSTEMYKA DYREKTYWY 2014/94/UE

Dyrektywa składa się z preambuły zawierającej 65 punktów oraz 13 artykułów. [5]

W Artykule 1 (Przedmiot) wskazano, że dyrektywa ustanawia minimalne wymagania dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego (LNG i CNG) i wodoru, które mają być wdrażane za pomocą krajowych ram polityki państw członkowskich oraz wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących takich punktów ładowania i tankowania paliwa, a także ustanawia wymagania w zakresie informowania użytkowników.

W Artykule 2 (Definicje) określono definicje paliw alternatywnych, pojazdu elektrycznego, punktu ładowania, punktu ładowania

o normalnej mocy, punktu ładowania o dużej mocy, zasilania energią elektryczną z łądu, publicznie dostępnego punktu ładowania lub tankowania paliwa, punktu tankowania paliwa oraz punktu tankowania LNG.

W Artykule 3 (Krajowe ramy polityki) ustalono zasady opracowywania i realizacji dokumentów programowych - Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, które powinny zawierać co najmniej:

- ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu,
- krajowe cele ogólne i szczegółowe w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych,
- środki konieczne, aby zapewnić osiągnięcie krajowych celów ogólnych i szczegółowych zawartych w krajowych ramach polityki,
- środki, które mogą wspierać rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w usługach transportu publicznego,
- wskazanie aglomeracji miejskich i innych obszarów gęsto zaludnionych, które mają być wyposażone w publicznie dostępne punkty ładowania,
- wskazanie aglomeracji miejskich i innych obszarów gęsto zaludnionych, które mają być wyposażone w punkty tankowania CNG,
- ocenę potrzeby instalowania punktów tankowania LNG w portach poza siecią bazową TEN-T [6],
- rozważenie potrzeby instalowania w portach lotniczych instalacji do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.

W Artykule 4 (Dostarczanie energii elektrycznej na potrzeby transportu) na państwa członkowskie Unii Europejskiej został nałożony obowiązek zapewnienia za pomocą swoich krajowych ram polityki, aby do dnia 31 grudnia 2020 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów ładowania, aby umożliwić poruszanie się pojazdów elektrycznych przynajmniej w aglomeracjach miejskich oraz innych obszarach gęsto zaludnionych. Ponadto, państwa członkowskie Unii Europejskiej zostały zobligowane do rozważenia w swoich krajowych ramach polityki potrzeby zasilania energią elektryczną z łądu statków żeglugi śródlądowej i statków morskich w portach morskich i śródlądowych. Zasilanie energią

elektryczną z ładu ma zostać priorytetowo zapewnione w portach sieci bazowej TEN-T i w innych portach w terminie do dnia 31 grudnia 2025 r., chyba że nie będzie odpowiedniego zapotrzebowania, a koszty inwestycji będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.

W Artykule 5 (Dostarczanie wodoru na potrzeby transportu drogowego) na państwa członkowskie Unii Europejskiej został nałożony obowiązek zapewnienia za pomocą swoich krajowych ram polityki, aby do dnia 31 grudnia 2020 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów ładowania, aby umożliwić poruszanie się pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, w tym pojazdów napędzanych ogniwami paliwowymi.

W Artykule 6 (Dostarczanie gazu ziemnego na potrzeby transportu) został nałożony na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek zapewnienia za pomocą swoich krajowych ram polityki, aby w portach morskich oraz śródlądowych utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, umożliwiając poruszanie się jednostek żeglugi śródlądowej lub statków morskich napędzanych LNG, a także aby zapewnić odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania CNG.

W Artykule 7 (Informacje dla użytkowników) nałożono na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek zapewnienia udostępnienia właściwych, spójnych i jasnych informacji dotyczących pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania. Wskazano, że informacje takie muszą być dostępne w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, w punktach tankowania paliwa i punktach ładowania, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi.

W Artykule 8 (Wykonywanie przekazanych uprawnień) określono uprawnienia Komisji Europejskiej do przyjmowania aktów delegowanych.

W Artykule 9 (Procedura komitetu) wskazano, iż Komisję Europejską wspiera komitet, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję. [7]

W Artykule 10 (Sprawozdawczość i przegląd) postanowiono, że każde państwo członkowskie Unii Europejskiej przedkłada Komisji Europejskiej sprawozdanie z wykonywania swoich krajowych ram polityki co trzy lata. Natomiast Komisja Europejska przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny krajowych ram polityki i ich spójności na szczeblu Unii Europejskiej, w tym ocenę stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i szczegółowych. Ponadto, wskazano że do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja Europejska dokona przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy i w odpowiednich przypadkach przedstawi wniosek w sprawie jej zmian poprzez określenie nowych wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych wchodzącej w zakres stosowania dyrektywy.

W Artykule 11 (Transpozycja) na państwa członkowskie Unii Europejskiej nałożono obowiązek wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania dyrektywy do dnia 18 listopada 2016 r.

W Artykule 12 (Wejście w życie) wskazano, że dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, tj. w dniu 18 listopada 2014 r.

W Artykule 13 (Adresaci) określono, iż dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich Unii Europejskiej.

2. DEFINICJA PALIW ALTERNATYWNYCH

W Artykule 2 pkt 1 dyrektywy została zawarta definicja paliw alternatywnych, które zostały określone jako „paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu. Obejmują one między innymi: — energię elektryczną, — wodór, — biopaliwa zdefiniowane w art. 2 lit. i) dyrektywy 2009/28/WE, — paliwa syntetyczne i parafinowe, — gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny — CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny — LNG), oraz — gaz płynny (LPG)”. Natomiast w motywach 5-8 preambuły do dyrektywy wskazano, że przez źródło energii rozumie się wszystkie alternatywne źródła energii dla transportu — takie jak energia elektryczna i wodór — w przypadku których energia nie musi być uwalniana w drodze spalania lub utleniania bez spalania. Za paliwa alternatywne mogą być również uznane paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, które można otrzymywać z różnych materiałów wyjściowych, poprzez przekształcenie biomasy, gazu, węgla lub odpadów tworzyw sztucznych w paliwa płynne, metan i eter dimetylowy (DME), a także LPG. Podkreśla się, że LPG jest paliwem alternatywnym pochodzącym z przetwórstwa gazu ziemnego i rafinacji ropy naftowej, charakteryzującym się mniejszym śladem węglowym i znacznie mniejszymi emisjami zanieczyszczeń niż paliwa konwencjonalne.

Ukształtowana w dyrektywie definicja paliw alternatywnych jest odpowiedzią na dążenie Komisji Europejskiej do zwiększenia konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego poprzez efektywniejsze wykorzystywanie zasobów i energii. Takie zapatrywanie zostało wyrażone m. in. w komunikacie z dnia 3 marca 2010 r. zatytułowanym „Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” [8] oraz w białej księdze Komisji Europejskiej z dnia 28 marca 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. [9]. W białej księdze wzywa się do zmniejszenia zależności transportu od ropy naftowej. Wskazuje się, że należy to osiągnąć za pomocą wielu różnych inicjatyw politycznych, w tym poprzez rozwój strategii dotyczącej zrównoważonych paliw alternatywnych, jak również rozwój odpowiedniej infrastruktury. Zaproponowano obniżenie do 2050 r. o 60% — w stosunku do poziomów z roku 1990 — emisji gazów cieplarnianych z transportu.

W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE ustanawia się jako cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wynosił 10%. [10]

Należy zauważyć, że paliwa alternatywne wymagają specjalistycznej infrastruktury wykorzystywanej do ładowania (tankowania) pojazdów samochodowych zasilanych (napędzanych) takimi paliwami. Aby konsumenci byli skłonni do zamiany pojazdów samochodowych zasilanych konwencjonalnymi paliwami (takimi jak benzyna czy olej napędowy) na pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi musi powstać odpowiednia infrastruktura. Do tej pory taka infrastruktura nie powstała (co w warunkach rynkowej konkurencji powinno być w gestii podmiotów prowadzących działalność związaną z paliwami alternatywnymi). W związku z tym konieczne jest stworzenie odpowiednich instrumentów prawnych, które mają za zadanie wspierać rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, a jednocześnie pobudzać popyt konsumentów na pojazdy zasilane takimi paliwami. [11]

Jak to zostało podkreślone w dyrektywie, Komisja Europejska ma za zadanie unikać rozdrobnienia rynku wewnętrznego spowodowanego nieskoordynowanym wprowadzaniem paliw alternatywnych na rynek. Skoordynowane ramy polityki wszystkich państw członkowskich powinny zapewnić długotrwałe bezpieczeństwo konieczne przy prywatnych i publicznych inwestycjach w technologie związane z pojazdami i paliwami oraz w rozbudowę infrastruktury. Ma to służyć dwóm celom - zmniejszeniu zależności od ropy naftowej oraz złagodzeniu wpływu transportu na środowisko.

W Polsce istnieją regulacje prawne, regulujące zasady działania konwencjonalnego rynku paliw (i odnoszące się częściowo również do rynku paliw alternatywnych). Tymi regulacjami są m. in. ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne [12], ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie i kontrolowaniu jakości paliw [13], a także ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym [14]. Jednak pełna transpozycja do polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2014/94/UE nastąpiła dopiero ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Celem ww. ustawy jest określenie warunków rozwoju i zasad rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie, zasad świadczenia usług w zakresie ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania pojazdów napędzanych gazem ziemnych, określenie obowiązków informacyjnych w zakresie paliw alternatywnych, stworzenie zasad funkcjonowania stref niskoemisyjnych, a także określenie zasad opracowywania i realizacji Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Zgodnie z art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych przez paliwa alternatywne rozumiemy „*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)*”.

3. DEFINICJA POJAZDU ELEKTRYCZNEGO

Energia elektryczna jako rodzaj paliwa alternatywnego ma ogromny potencjał w zwiększeniu efektywności energetycznej pojazdów i przyczynia się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla z transportu. Jak wskazuje się w dyrektywie, energia elektryczna jest źródłem energii niezbędnym do rozpowszechnienia pojazdów elektrycznych, w tym pojazdów kategorii „L”. Energia elektryczna może wpłynąć na polepszenie jakości powietrza i obniżenie poziomu hałasu w aglomeracjach miejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych. W dyrektywie przewidziano, że państwa członkowskie Unii Europejskiej powinny zapewnić stworzenie publicznie dostępnej infrastruktury dostarczania energii elektrycznej dla pojazdów silnikowych. Aby określić odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów ładowania w krajowych ramach polityki, państwa członkowskie Unii Europejskiej powinny mieć możliwość wzięcia pod uwagę liczby publicznie dostępnych punktów ładowania na ich terytorium i ich specyfikacji. Zapewnienie przez państwa członkowskie Unii Europejskiej dostępu użytkownikom do infrastruktury umożliwiającej korzystanie z pojazdów zasilanych energią elektryczną określane jest terminem elektromobilność. W dyrektywie podkreśla się, że elektromobilność ma istotne znaczenie dla osiągnięcia ambitnych celów Unii Europejskiej w dziedzinie klimatu i energii na rok 2020. Dyrektywa 2009/28/WE ustanawia dla wszystkich państw członkowskich obowiązkowe cele dotyczące udziału

energii ze źródeł odnawialnych, które mają zostać osiągnięte do roku 2020. Te cele w zakresie udziału energii ze źródeł odnawialnych zostały ustalone na poziomie co najmniej 10 % udziału energii ze źródeł odnawialnych wykorzystywanych w sektorze transportu. Mając na uwadze konieczność pobudzenia rozwoju elektromobilności w państwach członkowskich Unii Europejskiej, na potrzeby dyrektywy w Artykule 2 pkt 2 stworzono definicję pojazdu elektrycznego przez, który rozumiemy „*pojazd silnikowy wyposażony w zespół napędowy zawierający co najmniej jedno nieperyferijne urządzenie elektryczne jako przetwornik energii z elektrycznym ładowalnym układem magazynowania energii, który można ładować z zewnątrz*”.

Definicja wykreowana w dyrektywie została transponowana do polskiego porządku prawnego w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w którym jako pojazd elektryczny określa się „*pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym [15], wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania*”. Ww. definicja zawarta w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych obejmuje wyłączenie pojazdy samochodowe. Polski ustawodawca mając na uwadze konieczność uwzględnienia szerokiego zakresu kategorii pojazdów, które mogą być zasilane bądź tankowane za pomocą paliw alternatywnych, wprowadził ww. ustawą również inne definicje odnoszące się do pojazdów zasilanych energią elektryczną, a mianowicie definicję autobusu zeroemisyjnego (art. 2 pkt 1), pojazdu napędzanego wodorem (art. 2 pkt 15) oraz pojazdu hybrydowego (art. 2 pkt 13).

Przez autobus zeroemisyjny należy rozumieć „*autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych [...] oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym*”. Natomiast pojazd napędzany wodorem jest to „*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 ogniach paliwowych*”. Z kolei pojazdem hybrydowym jest „*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*”. W tym miejscu należy zauważyć, że pojazd hybrydowy w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie jest pojazdem elektrycznym, z uwagi na brak całkowitego zasilania energią elektryczną. Niemniej jednak, konieczne było usystematyzowanie pozycji prawnej pojazdów hybrydowych, które w chwili obecnej są w potocznym rozumieniu często utożsamiane właśnie z pojazdami elektrycznymi.

PODSUMOWANIE

W niniejszym artykule skupiono się jedynie na ogólnym zarysie struktury dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, a także na porównaniu definicji paliw alternatywnych oraz pojazdu elektrycznego, zarówno w ww. dyrektywie, jak i w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych transponującej do polskiego porządku prawnego przepisy ww. dyrektywy. Przede wszystkim należy podkreślić, że

z uwagi na bardzo szeroki zakres obu pojęć, tj. zarówno definicji paliw alternatywnych, jak i pojazdu elektrycznego, czy też sensu largo pojazdu zasilanego alternatywnymi źródłami energii, niewątpliwie bardzo trudno jest wypracować definicję cechującą się z jednej strony precyzją, a z drugiej strony odnoszącą się do nieustannie i bardzo szybko rozwijającej się dziedziny życia jaką jest elektromobilność. Trzeba również zauważyć, że w chwili obecnej zarówno producenci pojazdów, jak również konstruktorzy poszczególnych elementów infrastruktury zapewniającej elektromobilność, dopiero wypracowują platformę porozumienia co do standardów jakie będą stosowane w całej branży, w taki sposób, aby zachować zarówno zasadę neutralności technologicznej, jak również aby zapewnić najwyższą efektywność rozwiązań technologicznych, a także jak najniższe koszty i jak najmniejsze utrudnienia dla użytkowników końcowych – konsumentów. Niewątpliwie cały sektor związany z elektromobilnością powinien być analizowany pod kątem tego, aby zarówno prawodawca unijny, jak również ustawodawcy poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej mogli na bieżąco dostosowywać rozwój legislacji dotyczącej elektromobilności do niezwykle szybko postępującego rozwoju technologicznego tej branży.

BIBLIOGRAFIA

1. Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1.
2. Ciekły gaz ziemny (ang. Liquefied Natural Gas).
3. Skroplony gaz ziemny (ang. Compressed Natural Gas).
4. Dz. U. z 2018 r., poz. 317.
5. Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014.
6. Transeuropejska Sieć Transportowa – TEN-T uregulowana 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 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, str. 1—128).
7. Dz. Urz. UE L 55 z 28.2.2011, s. 13.
8. http://ec.europa.eu/archives/growthandjobs_2009/pdf/complet_en.pdf
9. COM/2011/0144-<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A52011DC0144>
10. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16).
11. Uzasadnienie do projektu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, str. 1, <http://orka.sejm.gov.pl/Druki8ka.nsf/0/096565BD5CEBB1EAC125820C0040A25F/%24File/2147-uzas.docx>.
12. t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 220 z późn. zm.
13. t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 427.
14. t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1040 z późn. zm.
15. t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 z późn. zm.

Selected Issues Concerning Transposition to the Polish legal order of the Directive 2014/94/EU of the 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure

The paper aims to present selected issues of transposition into the Polish legal order of the Directive 2014/94/EU on the deployment of alternative fuels infrastructure. The article presents the systematics of the Directive 2014/94/EU. The definitions of alternative fuels and electric vehicle functioning on the grounds of the Directive 2014/94/ EU will also be presented as well as the manner of their transposition into the Polish legal order in the Act of 11 January 2018 on electromobility and alternative fuels.

Autor:

mgr **Sebastian Rudnik** – radca prawny w Transportowym Doradztwie Technicznym, s.rudnik@tdt.pl, doktorant w Instytucie Prawa Międzynarodowego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego.

JEL: R48 DOI: 10.24136/atest.2018.207

Data zgłoszenia: 2018.05.28 Data akceptacji: 2018.06.15