|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Implementacja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz. Urz. UE L 2024/1275 z 08.05.2024), zwanej dalej „dyrektywą 2024/1275”. | |
|  | Artykuł | Sposób wdrożenia |
| **Art. 14** | **Artykuł 14 Infrastruktura na potrzeby zrównoważonej mobilności** | Dodatkowa informacja: art. 8 ust. 2–8 poprzedniej dyrektywy EPBD wdrożony poprzednio w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269) oraz w § 180 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. |
| Art. 14  - zostanie wdrożony podczas nowelizacji ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych,  - jest wdrożony w § 180 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie,  - zostanie wdrożony w ramach nowego rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (dodać odnośnik wdrażający dyrektywę).  Projektowany odnośnik do nowelizacji rozporządzenia/ustawy:  Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (wersja przekształcona) (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L z 8.05.2024 r.).  Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (wersja przekształcona) (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L z 8.05.2024 r.). |
| 1. W przypadku nowych budynków niemieszkalnych mających więcej niż pięć miejsc parkingowych dla samochodów i budynków niemieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż pięć miejsc parkingowych dla samochodów, państwa członkowskie zapewniają: | Art. 2 pkt 30 i 31 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych otrzymuje brzmienie:  „30 ) ,,inteligentne ładowanie”' oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej;  31) „ładowanie dwukierunkowe”' oznacza operację inteligentnego ładowania, w której kierunek przepływu energii elektrycznej można odwrócić, co umożliwia przepływy energii elektrycznej z akumulatora do punktu ładowania, z którym jest połączony;”.  Art. 12a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych otrzymuje brzmienie:  „Art. 12a. 1. Budynki niemieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 5 stanowisk postojowych dla samochodów, projektuje się i buduje zapewniając:  1) zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na każde pięć stanowisk postojowych dla samochodów,  2) instalację okablowania dla co najmniej 50% stanowisk postojowych wraz z infrastrukturą kanałową na przewody elektryczne dla pozostałych stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych, rowerów z napędem elektrycznym i innych pojazdów kategorii L,  3) miejsca parkingowe dla rowerów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15% średniej liczby użytkowników budynku, z uwzględnieniem powierzchni dla rowerów o większych wymiarach niż standardowe  – jeżeli stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub do niego bezpośrednio przylegają.  2. Budynki niemieszkalne biurowe, z którymi jest związanych więcej niż 5 stanowisk postojowych dla samochodów, projektuje się i buduje zapewniając:  1) zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na każde dwa stanowiska postojowe dla samochodów,  2) instalację okablowania dla co najmniej 50% stanowisk postojowych wraz z infrastrukturą kanałową na przewody elektryczne dla pozostałych stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych, rowerów z napędem elektrycznym i innych pojazdów kategorii L,  3) miejsca parkingowe dla rowerów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15% średniej liczby użytkowników budynku, z uwzględnieniem powierzchni dla rowerów o większych wymiarach niż standardowe  – jeżeli stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub do niego bezpośrednio przylegają.  3. Budynki mieszkalne, z którymi są związane więcej niż 3 stanowiska postojowe dla samochodów, projektuje się i buduje zapewniając:  1) zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania,  2) instalację okablowania dla co najmniej 50% stanowisk postojowych wraz z infrastrukturą kanałową na przewody elektryczne dla pozostałych stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych, rowerów z napędem elektrycznym i innych pojazdów kategorii L,  3) co najmniej dwa miejsca parkingowe dla rowerów dla każdego lokalu mieszkalnego  – jeżeli stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub do niego bezpośrednio przylegają.  4. Wymagania, o których mowa w ust. 1–3, z wyłączeniem ust. 3 pkt 1, mają również zastosowanie w przypadku budynków poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi, w ramach których:  1) działania związane z przebudową, rozbudową, nadbudową lub remontem obejmują infrastrukturę elektryczną budynku, parking lub infrastrukturę elektryczną parkingu;  2) koszt wykonywanych prac związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi budynku wynosi więcej niż 25% wartości budynku, nie wliczając wartości gruntu, na którym są usytuowane budynek i parking;  3) koszt instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej na przewody elektryczne nie przekracza 10% całkowitego kosztu przebudowy rozbudowy, nadbudowy lub remontu.  5. Przez przyleganie do budynku, o którym mowa w ust. 1–3, rozumie się powiązanie z tym budynkiem, pod względem własności lub używania na podstawie innego tytułu prawnego, parkingu, który:  1) przylega bezpośrednio do tego budynku albo  2) nie przylega bezpośrednio do tego budynku.  6. Jeśli wymaganie, w zakresie zapewnienia co najmniej dwóch miejsc parkingowych dla rowerów dla każdego lokalu mieszkalnego, o którym mowa w ust. 3 pkt 3, w przypadku budynków poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi, w związku z ust. 4, nie jest technicznie wykonalne, zapewnia się możliwie maksymalną odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla rowerów dla każdego lokalu mieszkalnego.  7. Okablowanie i infrastrukturę kanałową, o których mowa w ust. 1–3, projektuje się i wykonuje w taki sposób, aby umożliwić:  1) jednoczesne i efektywne korzystanie z wymaganej liczby punktów ładowania oraz  2) instalację systemu zarządzania obciążeniem lub ładowaniem, w zakresie, w jakim jest to wykonalne pod względem technicznym i ekonomicznym.  8. Wymaganie, o którym mowa w ust. 7 pkt 2, stosuje się w przypadku:  1) możliwości realizacji z technicznego punktu widzenia, w oparciu o opinię sporządzoną przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania w odpowiedniej specjalności, oraz  2) możliwości realizacji z ekonomicznego punktu widzenia, na podstawie analizy porównawczej określającej korzyści płynące z redystrybucji mocy.  9. Właściciel lub zarządca budynku zapewnia, aby punkty ładowania, o których mowa w ust. 1–3, posiadały oznaczenia pozwalające na łatwą identyfikację oraz umożliwiały;  1) inteligentne ładowanie, a także w stosownych przypadkach ładowanie dwukierunkowe;  2) eksploatowanie zgodnie ze specyfikacjami technicznymi.  10. W przypadku budynków, o których mowa w ust. 4, będących zabytkiem nieruchomym w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292), wpisanych do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków, instalowanie punktu ładowania oraz okablowania wraz z infrastrukturą kanałową na przewody i kable elektryczne, wraz z miejscami parkingowymi dla rowerów, wymaga uzyskania zgody wojewódzkiego konserwatora zabytków właściwego dla lokalizacji tego zabytku, udzielonej w drodze decyzji.”. |
| a) instalację co najmniej jednego punktu ładowania na każde pięć miejsc parkingowych dla samochodów; |
| b) instalację okablowania wstępnego dla co najmniej 50% miejsc parkingowych dla samochodów wraz z infrastrukturą kanałową, mianowicie kanałami na przewody elektryczne, dla pozostałych miejsc parkingowych dla samochodów, aby umożliwić na późniejszym etapie instalację punktów ładowania pojazdów elektrycznych, rowerów z napędem elektrycznym i innych typów pojazdów kategorii L; oraz |
| c) udostępnienie miejsc parkingowych dla rowerów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15% średniej lub 10% całkowitej liczby użytkowników budynków niemieszkalnych, z uwzględnieniem miejsca potrzebnego również na rowery o większych wymiarach niż rowery standardowe.  Akapit pierwszy stosuje się w przypadku, gdy:  a) parking dla samochodów znajduje się wewnątrz budynku, a – w przypadku ważniejszych renowacji – działania renowacyjne obejmują parking lub infrastrukturę elektryczną budynku; lub  b) parking dla samochodów fizycznie przylega do budynku, a – w przypadku ważniejszych renowacji – działania renowacyjne obejmują parking dla samochodów lub infrastrukturę elektryczną takiego parkingu.  Państwa członkowskie zapewniają, aby okablowanie wstępne i infrastruktura kanałowa, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b), zostały zwymiarowane w taki sposób, aby umożliwić jednoczesne i efektywne korzystanie z wymaganej liczby punktów ładowania, i wspierać, w stosownych przypadkach, instalację systemu zarządzania obciążeniem lub ładowaniem, w zakresie, w jakim jest to wykonalne pod względem technicznym i ekonomicznym.  Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego lit. a) w przypadku nowych budynków biurowych i budynków biurowych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż pięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania na każde dwa miejsca parkingowe. | Zmiana w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (dalej: Rozporządzenie WT):  § 3  Rozdział 3 otrzymuje brzmienie:  „Stanowiska postojowe i garaże dla samochodów oraz miejsca parkingowe dla rowerów  § 18. Zagospodarowując działkę budowlaną, należy:  1) urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, stanowiska postojowe użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne;  2) zapewnić instalację punktów ładowania oraz niezbędne okablowanie wraz z infrastrukturą kanałową na stanowiskach postojowych, a także miejsca parkingowe dla rowerów, zgodnie z art. 12a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. …….).”. |
| Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 4–5.  Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 7.  Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 2. |
| 2. W przypadku wszystkich budynków niemieszkalnych, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych dla samochodów, państwa członkowskie zapewniają do dnia 1 stycznia 2027 r.:  a) instalację co najmniej jednego punktu ładowania na każde dziesięć miejsc parkingowych dla samochodów lub infrastrukturę kanałową, mianowicie kanały na przewody elektryczne dla co najmniej 50% miejsc parkingowych dla samochodów, aby umożliwić na późniejszym etapie instalację punktów ładowania pojazdów elektrycznych; oraz | Przepis epizodyczny – do wprowadzenia przed przepisami końcowymi (jak art.. 26 ustawy zmieniającej o elektromobilności).  „Art. … 1. W budynkach niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych dla samochodów, właściciel lub zarządca budynku, w terminie do dnia 1 stycznia 2027 r., instaluje:  1) co najmniej jeden punkt ładowania na każde dziesięć stanowisk postojowych lub  2) infrastrukturę kanałową, kanały na przewody i kable elektryczne dla co najmniej 50% stanowisk postojowych, lub  3) miejsca parkingowe dla rowerów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15% średniej liczby użytkowników budynku, z uwzględnieniem powierzchni na rowery o większych wymiarach niż standardowe  – jeżeli stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub do niego bezpośrednio przylegają.  2. Do budynków niemieszkalnych, o których mowa w ust. 1, w których do dnia 28 maja 2024 r. zrealizowano wymagania określone w art. 26 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 2269), termin wykonania nałożonych obowiązków określa się na dzień 1 stycznia 2029 r.  3. Właściciel lub zarządca budynku instytucji publicznej, w terminie do dnia 1 stycznia 2033 r., zapewnia instalację okablowania dla co najmniej 50% stanowisk postojowych dla samochodów, jeżeli stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub do niego bezpośrednio przylegają.  4. Przez przyleganie do budynku, o którym mowa w ust. 1–3, rozumie się powiązanie z tym budynkiem, pod względem własności lub używania na podstawie innego tytułu prawnego, parkingu, który:  1) przylega bezpośrednio do tego budynku lub  2) nie przylega bezpośrednio do tego budynku.  5. Do budynków niemieszkalnych, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 12a ust. 7– 10 ustawy zmienianej w art. … stosuje się odpowiednio.”. |
| b) udostępnienie miejsc parkingowych dla rowerów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15% średniej lub 10% całkowitej liczby użytkowników budynku, z uwzględnieniem miejsca potrzebnego również na rowery o większych wymiarach niż rowery standardowe.  W przypadku budynków będących własnością instytucji publicznych lub przez nie zajmowanych, państwa członkowskie zapewniają do dnia 1 stycznia 2033 r. instalację okablowania wstępnego dla co najmniej 50% miejsc parkingowych dla samochodów.  Państwa członkowskie mogą odroczyć wdrożenie tego wymogu do dnia 1 stycznia 2029 r. w przypadku wszystkich budynków niemieszkalnych, które zostały poddane renowacji w ciągu dwóch lat przed dniem 28 maja 2024 r. w celu spełnienia krajowych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 2010/31/UE. | Wdrożone przez art. …. – ww. przepis epizodyczny.  Wdrożone przez art. …. – ww. przepis epizodyczny. |
| 3. Państwa członkowskie mogą dostosować wymagania dotyczące liczby miejsc parkingowych dla rowerów zgodnie z ust. 1 i 2 w przypadku określonych kategorii budynków niemieszkalnych, do których rowery zazwyczaj nie udaje się na rowerze. | Przepis fakultatywny nie będzie wdrażany.  (Błąd w PL tłumaczeniu  3.Member States may adjust requirements for the number of bicycle parking spaces in accordance with paragraphs 1 and 2 for specific categories of non-residential buildings that are not typically accessed by bicycles.  3. Państwa członkowskie mogą dostosować wymogi dotyczące liczby miejsc parkingowych dla rowerów zgodnie z ust. 1 i 2 dla określonych kategorii budynków niemieszkalnych, do których zwykle nie można dotrzeć rowerami. |
| 4. W odniesieniu do nowych budynków mieszkalnych mających więcej niż trzy miejsca parkingowe dla samochodów i budynków mieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż trzy miejsca parkingowe dla samochodów, państwa członkowskie zapewniają:  a) instalację okablowania wstępnego dla co najmniej 50% miejsc parkingowych dla samochodów wraz z infrastrukturą kanałową, mianowicie kanałami na przewody elektryczne, dla pozostałych miejsc parkingowych dla samochodów, aby umożliwić na późniejszym etapie instalację punktów ładowania pojazdów elektrycznych, rowerów z napędem elektrycznym i innych typów pojazdów kategorii L; oraz | Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 3. |
| b) udostępnienie co najmniej dwóch miejsc parkingowych dla rowerów na każdy mieszkalny moduł budynku.  W odniesieniu do nowych budynków mieszkalnych mających więcej niż trzy miejsca parkingowe dla samochodów państwa członkowskie zapewniają również instalację co najmniej jednego punktu ładowania.  Akapity pierwszy i drugi stosuje się w przypadku, gdy:  a) parking dla samochodów znajduje się wewnątrz budynku, a – w przypadku ważniejszych renowacji działania renowacyjne obejmują parking lub infrastrukturę elektryczną budynku; lub | Zmiana propozycji brzmienia fragmentu rozporządzenia WT par. 18 oraz art. 12a ust. 3 pkt 3 ustawy o elektromobilności.  Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 3.  Przepis fakultatywny nie będzie wdrażany.  Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 7.  Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 6. |
| b) parking dla samochodów fizycznie przylega do budynku, a – w przypadku ważniejszych renowacji – działania renowacyjne obejmują parking dla samochodów lub infrastrukturę elektryczną takiego parkingu.  Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego państwa członkowskie mogą, z zastrzeżeniem oceny dokonanej przez władze lokalne i z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, w tym warunków demograficznych, geograficznych i klimatycznych, dostosować wymagania dotyczące liczby miejsc parkingowych dla rowerów.  Państwa członkowskie zapewniają, aby okablowanie wstępne, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. a), zostało zwymiarowane w taki sposób, aby umożliwić jednoczesne korzystanie z punktów ładowania na wszystkich miejscach parkingowych.  Jeżeli w przypadku ważniejszej renowacji zapewnienie dwóch miejsc parkingowych dla rowerów na każdy mieszkalny moduł budynku nie jest wykonalne, państwa członkowskie zapewniają maksymalną odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla rowerów. |
| 5. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1, 2 i 4 niniejszego artykułu do konkretnych kategorii budynków, jeżeli:  a) wymagana infrastruktura do ładowania opierałaby się na mikrosystemach wydzielonych lub budynki są położone w regionach najbardziej oddalonych w rozumieniu art. 349 TFUE, jeżeli miałoby to prowadzić do znacznych problemów w funkcjonowaniu lokalnego systemu energetycznego i zagrozić stabilności sieci lokalnej; lub | Przepis fakultatywny – nie będzie wdrażany. |
| b) koszty instalacji do ładowania i infrastruktury kanałowej przekraczają co najmniej 10% całkowitego kosztu ważniejszej renowacji budynku. | Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 4 pkt 3. |
| 6. Państwa członkowskie zapewniają, aby punkty ładowania, o których mowa w ust. 1, 2 i 4 niniejszego artykułu, umożliwiały inteligentne ładowanie i, w stosownych przypadkach, ładowanie dwukierunkowe oraz aby były eksploatowane w oparciu o niezastrzeżone i niedyskryminujące protokoły i normy komunikacyjne, w sposób interoperacyjny i zgodny z wszelkimi normami europejskimi i aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie art. 21 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2023/1804. | Propozycja wdrożenia w projekcie art. 12a ust. 9. |
| 7. W stosownych przypadkach państwa członkowskie zachęcają operatorów punktów ładowania, które nie są ogólnodostępne, do ich eksploatowania zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1804. | Poza zakresem MRiT – wdrożenie przez MKiŚ. |
| 8. Państwa członkowskie przyjmują środki upraszczające, usprawniające i przyspieszające procedurę instalacji punktów ładowania w nowych i istniejących budynkach mieszkalnych i niemieszkalnych, zwłaszcza należących do wspólnot współwłaścicieli, oraz usuwają bariery regulacyjne, w tym dotyczące procedur udzielania pozwoleń i zatwierdzania przez organy publiczne, bez uszczerbku dla przepisów regulujących własność i najem w państwach członkowskich. Państwa członkowskie usuwają bariery utrudniające instalację punktów ładowania w budynkach mieszkalnych z miejscami parkingowymi, w szczególności konieczność uzyskania zgody właściciela lub współwłaścicieli na prywatny punkt ładowania na własny użytek. Wniosek najemców lub współwłaścicieli o zgodę na zainstalowanie infrastruktury do ładowania na miejscu parkingowym może zostać nieuwzględniony wyłącznie wtedy, jeżeli istnieją ku temu poważne i uzasadnione powody.  Bez uszczerbku dla swoich przepisów regulujących własność i najem państwa członkowskie oceniają bariery administracyjne dotyczące składania wniosków o instalację punktu ładowania w budynku z wieloma mieszkalnymi modułami budynku w przypadku wspólnoty najemców lub współwłaścicieli.  Państwa członkowskie zapewniają dostępność pomocy technicznej dla właścicieli i najemców budynków pragnących zainstalować punkty ładowania i utworzyć miejsca parkingowe dla rowerów.  W odniesieniu do budynków mieszkalnych państwa członkowskie rozważają wprowadzenie systemów wsparcia na potrzeby instalacji punktów ładowania, okablowania wstępnego lub infrastruktury kanałowej w miejscach parkingowych zgodnie z liczbą lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym zarejestrowanych na ich terytorium. | Art. 19. 1. W budynkach mieszkalnych wielorodzinnych w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy, punkt ładowania instaluje się i eksploatuje po uzyskaniu zgody zarządu wspólnoty lub spółdzielni mieszkaniowej, bądź osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością, wydawanej na wniosek osoby posiadającej tytuł prawny do stanowiska postojowego stanowiącego odrębną nieruchomość, przynależnego do lokalu, bądź oddanego i do wyłącznego użytku, zwanej dalej „wnioskodawcą”.  2. Punkt ładowania o którym mowa w ust. 1 instaluje się w obrębie stanowiska postojowego, znajdującego się wewnątrz lub na zewnątrz budynku.  3. W przypadku wspólnoty mieszkaniowej wydanie zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania o mocy mniejszej niż 11 kW stanowi czynność zwykłego zarządu.  4. Wniosek o którym mowa w ust. 1 zawiera:  1) oświadczenie wnioskodawcy o zobowiązaniu się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją punktu ładowania, w tym kosztów zakupu i montażu tego punktu;  2) oświadczenie wnioskodawcy o posiadaniu tytułu prawnego do stanowiska postojowego, którego dotyczy wniosek;  3) zgodę właściciela stanowiska postojowego na instalację punktu ładowania – w przypadku gdy wnioskodawca nie jest właścicielem;  4) zgodę, o której mowa w art. 18 – w przypadku nieruchomości będącej zabytkiem nieruchomym w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisanej do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków.  Art. 20. 1. W budynkach niemieszkalnych, w których liczba samodzielnych lokali jest większa niż trzy, mających więcej niż pięć stanowisk postojowych, punkt ładowania instaluje się i eksploatuje po uzyskaniu zgody osoby bądź podmiotu sprawującego zarząd nad daną nieruchomością, wydawanej na wniosek osoby bądź podmiotu posiadającego tytuł prawny do stanowiska postojowego stanowiącego odrębną nieruchomość, przynależnego do lokalu, bądź oddanego do wyłącznego użytku, zwanej dalej „wnioskodawcą”.  2. Punkt ładowania o którym mowa w ust. 1 instaluje się w obrębie stanowiska postojowego, znajdującego się wewnątrz lub na zewnątrz budynku.  3. Wniosek o którym mowa w ust. 1 zawiera:  1) oświadczenie wnioskodawcy o zobowiązaniu się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją punktu ładowania, w tym kosztów zakupu i montażu tego punktu;  2) oświadczenie wnioskodawcy o posiadaniu tytułu prawnego do stanowiska postojowego, którego dotyczy wniosek;  3) zgodę właściciela stanowiska postojowego na instalację punktu ładowania – w przypadku gdy wnioskodawca nie jest właścicielem;  4) zgodę, o której mowa w art. 18 – w przypadku nieruchomości będącej zabytkiem nieruchomym w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisanej do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków.  Art. 21. 1. Zarząd wspólnoty lub spółdzielni mieszkaniowej, właściciel budynku bądź osoba sprawująca zarząd nad nieruchomością, w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w art. 19 ust. 1 i art. 20 ust. 1, zleca sporządzenie ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania, zwanej dalej „ekspertyzą” i udostępnia ją wnioskodawcy w terminie 7 dni od dnia jej otrzymania;  2. Sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane w przypadku budynków, w których została zaprojektowana i wykonana infrastruktura kanałowa na przewody elektryczne przeznaczona do zasilania punktów ładowania. W takim przypadku przy instalacji punktu ładowania uwzględnia się przyjęte rozwiązania dotyczące instalacji elektrycznej, w szczególności jej parametry techniczne oraz zastosowane środki zabezpieczeń.  Art. 22. 1. Zarząd wspólnoty lub spółdzielni mieszkaniowej, właściciel budynku bądź osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością rozpatruje wniosek, o którym mowa w art. 19 ust. 1, w terminie 30 dni od dnia otrzymania ekspertyzy albo, w przypadku gdy sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.  2. W przypadku braku obowiązku sporządzenia ekspertyzy, wnioskodawca może przystąpić do instalacji i eksploatacji tego punktu po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 1 jeśli wszelkie koszty związane z instalacją punktu ładowania, w tym koszt jego zakupu i montażu, zostaną pokryte przez wnioskodawcę.  Art. 23. 1. Zarząd wspólnoty lub spółdzielni mieszkaniowej, właściciel budynku bądź osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością odmawia udzielenia zgody na zainstalowanie i eksploatację punktu ładowania w przypadku gdy:  1) z ekspertyzy wynika, że instalacja punktu ładowania zgodnie z wnioskiem, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lub art. 20 ust. 1, nie jest możliwa lub  2) wnioskodawca nie posiada tytułu prawnego do lokalu w obrębie tego budynku i stanowiska postojowego do wyłącznego użytku, lub  3) wnioskodawca nie przedłożył zgody właściciela lokalu na instalację punktu ładowania – w przypadku, o którym mowa w art. 19 ust. 4 pkt 3 bądź art. 20 ust. 4 pkt 3;  4) wnioskodawca nie zobowiązał się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją oraz przyłączeniem do sieci elektroenergetycznej punktu ładowania objętego wnioskiem, o którym mowa w art. 19 ust. 1 i art. 20 ust. 1.  2. W przypadku gdy z ekspertyzy wynika, że instalacja punktu ładowania objętego wnioskiem, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lub art. 20 ust. 1, jest możliwa jedynie po zmianie umowy o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej lub wykonaniu nowej lub przebudowie istniejącej instalacji elektrycznej, zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania można udzielić wyłącznie, jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty tych czynności.  Art. 24. Jeżeli w stanowisku postojowym, do którego prawo do wyłącznego użytku posiada wnioskodawca został zainstalowany punkt ładowania, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje układ pomiarowo - rozliczeniowy, w celu opomiarowania energii elektrycznej pobieranej przez ten punkt ładowania, po uprzednim zawarciu umowy, o której mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.  Art. 25. Przepisy art. 19-24 stosuje się odpowiednio do spółdzielni mieszkaniowej w przypadkach, o których mowa w art. 26 ust. 2 i art. 27 ust. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o spółdzielniach mieszkaniowych (Dz.U. z 2024 r. poz. 558), oraz do spółdzielni mieszkaniowej w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których nie występują lokale stanowiące własność podmiotów innych niż spółdzielnia mieszkaniowa.  Art. 26. 1. Przedmiotem ekspertyzy jest ocena instalacji elektrycznej w obrębie budynku objętego wnioskiem, o którym mowa w art. 19 ust. lub art. 20 ust. 1, oraz ocena stanowisk postojowych znajdujących się wewnątrz tego budynku lub powiązanych z budynkiem, pod względem dopuszczalności przyłączenia do tej instalacji punktu ładowania objętego tym wnioskiem oraz zasad bezpieczeństwa związanych z jego używaniem.  2. W przypadku gdy wnioski, o których mowa w art. 19 ust. 1 lub art. 20 ust. 1, złożyło kilku wnioskodawców, można sporządzić jedną ekspertyzę dotyczącą wszystkich lub wybranych punktów ładowania objętych tymi wnioskami.  3. Ekspertyzę sporządza osoba posiadająca uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych do projektowania bez ograniczeń.  4. W przypadku gdy jest to niezbędne do sporządzenia ekspertyzy, osobie, która ją sporządza, udostępnia się wyniki okresowego badania instalacji elektrycznej, o którym mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, , 834), oraz dokumenty, w tym opracowania, o których mowa w art. 63 tej ustawy.  Art. 27. 1. Ekspertyza określa w szczególności:  1) moc przyłączeniową budynku, która może zostać wykorzystana na potrzeby funkcjonowania punktu ładowania;  2) punkty w instalacji elektrycznej, w których przyłączenie punktu ładowania jest dopuszczalne, oraz parametry tego punktu, w tym maksymalną moc punktu ładowania, który może być przyłączony do instalacji elektrycznej;  3) rozwiązania budowlane oraz techniczno-instalacyjne, jakie powinny być przyjęte przy instalacji punktu ładowania, w tym wymagania dotyczące wyrobów zastosowanych do instalacji tego punktu;  4) warunki niezbędne do bezpiecznej eksploatacji punktu ładowania;  5) wymagania, jakie powinny być spełnione w zakresie bezpieczeństwa pożarowego w związku z zainstalowaniem punktu ładowania.  2. Koszty sporządzenia ekspertyzy ponosi wnioskodawca. |
| 9. Państwa członkowskie zapewniają spójność polityki w zakresie budynków, aktywnej i ekologicznej mobilności, klimatu, energii, bioróżnorodności i planowania przestrzeni miejskiej. | Wdrożone w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych i projektowanej zmianie tej ustawy, w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie i projektowanej zmianie tego rozporządzenia. |
| 10. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja opublikuje wytyczne dotyczące bezpieczeństwa przeciwpożarowego na parkingach dla samochodów. | Dotyczy KE |