|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Klimatu i Środowiska – ministerstwo wiodące  Ministerstwo Rozwoju i Technologii – ministerstwo współpracujące  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Ministerstwo Klimatu i Środowiska –  Krzysztof Paszyk – Minister Rozwoju i Technologii  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu (MRiT)**  Justyna Kozuń – główny specjalista, Departament Zrównoważonej Gospodarki w Ministerstwie Rozwoju i Technologii, tel. (22) 411 92 65,  [Justyna.Kozun@mrit.gov.pl](mailto:Justyna.Kozun@mrit.gov.pl)  Barbara Wąsowska – naczelnik wydziału, Departament Zrównoważonej Gospodarki w Ministerstwie Rozwoju i Technologii, tel. (22) 411 97 36, [Barbara.Wasowska@mrit.gov.pl](mailto:Barbara.Wasowska@mrit.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 6 listopada 2024 r.  **Źródło:**  Prawo UE  **Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów**  …… | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Celem nowelizacji ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289) (w zakresie art. 12a, art. 19-27 oraz art. .. (przepis epizodyczny)) jest wdrożenie postanowień art. 14 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 14 dyrektywy 2024/1275 wprowadza zwiększone wymagania dotyczące dalszego rozwoju elektromobilności w państwach członkowskich. Przepisy implementujące postanowienia dyrektywy do polskiego porządku prawnego będą miały zastosowanie do nowych budynków oraz budynków poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi, w odniesieniu do budynków mieszkalnych mających więcej niż 3 stanowiska postojowe oraz niemieszkalnych mających więcej niż 5 stanowisk postojowych, jak również istniejących budynków niemieszkalnych, w których jest więcej niż 20 stanowisk postojowych.  Nowym wymaganiem, którym będą objęte budynki nowe i istniejące poddawane przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi, jest konieczność zapewnienia miejsc parkingowych dla rowerów.  Projektowane przepisy służą zapewnieniu rozwoju infrastruktury związanej z budynkami, niezbędnej do ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce.  Brak infrastruktury ładowania w budynkach może stanowić barierę dla upowszechnienia pojazdów elektrycznych. Ogólnym celem dotyczącym rozwoju infrastruktury na rzecz elektromobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju jest przyspieszenie rozwoju infrastruktury ładowania w budynkach lub w ich sąsiedztwie.  Oczekuje się, że pojazdy elektryczne odegrają kluczową rolę w dekarbonizacji transportu i mogą przyczynić się do dekarbonizacji i efektywności systemu elektroenergetycznego, w szczególności poprzez świadczenie usług w zakresie elastyczności, bilansowania i magazynowania. Projektowane przepisy służą pełnemu wykorzystaniu potencjału pojazdów elektrycznych w zakresie integracji z systemem elektroenergetycznym oraz przyczynianiu się do efektywności systemu i dalszego wykorzystywania odnawialnej energii elektrycznej. Ładowanie w odniesieniu do budynków jest szczególnie ważne, ponieważ w tym miejscu pojazdy elektryczne parkują regularnie i przez długi czas.  Budynki mogą odgrywać ważną rolę w zapewnianiu niezbędnej infrastruktury, nie tylko do ładowania pojazdów elektrycznych, ale również parkowania rowerów. Przejście na aktywną mobilność, taką jak jazda na rowerze, może znacznie ograniczyć emisje gazów cieplarnianych z transportu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Z uwagi na zwiększenie wymagań w stosunku do państw członkowskich w zakresie zapewnienia niezbędnej liczby punktów ładowania, infrastruktury technicznej na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych w tym rowerów, pojazdów kategorii L i innych pojazdów z napędem elektrycznym, a także dalszego rozwoju elektromobilności w całej Unii Europejskiej, konieczna jest nowelizacja ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych w tym zakresie.  Aby dokonać implementacji wymagań dyrektywy 2024/1275 niezbędna jest zmiana artykułu 12a i art. 19–27 ww. ustawy oraz wprowadzenie art. … (przepis epizodyczny). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kwestie dostosowania regulacji w zakresie dalszego rozwoju elektromobilności w państwach członkowskich, zgodnie z art. 35 dyrektywy 2024/1275, należy zaimplementować do 29 maja 2026 r. Przez wzgląd na powyższe, obecnie trwają prace nad transpozycją regulacji w zakresie art. 14 do przepisów krajowych państw członkowskich. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania usługi ładowania pojazdów elektrycznych | | | Wszystkie podmioty działające na rynku  (z danych własnych ok. 20) | | | | | | | | Dane własne | | | | | | | | | | | | - Wzrost liczby podmiotów oferujących usługi ładowania  - Wzrost obrotów działających już firm, na skutek impulsu do zwiększania liczby pojazdów elektrycznych | | | | | |
| Producenci i sprzedawcy pojazdów oraz podzespołów | | | Wszystkie podmioty działające na rynku | | | | | | | | Dane własne | | | | | | | | | | | | - Wzrost liczby pojazdów elektrycznych. Wzrost obrotu producentów i sprzedawców nowych pojazdów oraz podzespołów | | | | | |
| Właściciele lub zarządcy budynków zobowiązani do montażu infrastruktury przeznaczonej na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych | | | Przyrost nowych budynków w 2023 r.  - 2 628 budynki wielorodzinne  - 497 budynki niemieszkalne biurowe  - 2,4 tys. budynki handlowo-usługowych  - 979 budynki przemysłowe  - 2,2 tys. budynki magazynowe | | | | | | | | GUS Budownictwo 2023 | | | | | | | | | | | | - Montaż infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów elektrycznych | | | | | |
| Projektanci | | | Członkowie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa (liczy ok. 119 000 członków), Izby Architektów Rzeczpospolitej Polskiej (liczy ok. 14 000 członków). | | | | | | | | Strona internetowa Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, Izby Architektów Rzeczpospolitej Polskiej. | | | | | | | | | | | | - Konieczność uwzględnienia przepisów nowej ustawy | | | | | |
| Inwestorzy (w tym deweloperzy i inwestorzy indywidualni) | | | 136 801 pozwoleń na budowę (dla 171 347 obiektów budowlanych (w tym **88 259** pozwoleń na budownictwo jednorodzinne, **13 289** pozwoleń na budownictwo wielorodzinne, 35 253 pozwoleń na pozostałe). | | | | | | | | Główny Urząd Nadzoru Budowlanego (Ruch budowlany 2023 r.) | | | | | | | | | | | | - Konieczność uwzględnienia w realizacji zamierzeń budowlanych | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Przed rozpoczęciem prac nad nowymi regulacjami prawnymi w stosunku do dalszego rozwoju elektromobilności, zweryfikowano obecne średnie koszty zakupu stacji ładowania wraz z niezbędnym okablowaniem elektrycznym. Wskazane informacje pomogły określić kosztorys finansowy dla poszczególnych rodzajów budynków określonych w punkcie nr 6.  Projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248, z późn. zm.).  Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych otrzymają podmioty związane bezpośrednio lub pośrednio z rozwojem sektora elektromobilności i paliw alternatywnych. Czas trwania konsultacji publicznych przewiduje się na 21 dni. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z 2024 r.) | | | | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | | 1 | | 2 | | 3 | | | 4 | | 5 | 6 | | | 7 | | | 8 | | 9 | | 10 | | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| **Wydatki ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| **Saldo ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Źródła finansowania | | Instrument Zielonej Transformacji Miast (Inwestycja B3.4.1 KPO), w tym możliwości wsparcia przedsięwzięć dot. ładowania pojazdów elektrycznych.   * Komponent BZielona energia i zmniejszenie energochłonności * Reforma: B3.4.Ramowe warunki dla inwestycji w zieloną transformację na obszarach miejskich * Inwestycja: B3.4.1. Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast   **Cel inwestycji:** Wsparcie zielonej i energetycznej transformacji miastpoprzez zapewnienie środków na finansowanie określonych typów inwestycji wpływających na „zazielenienie” terenów miejskich, łagodzenie zmian klimatu i adaptację do nich, bardziej efektywne wykorzystanie zasobów, zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń, przeciwdziałanie utracie różnorodności biologicznej czy rewitalizację budynków i przestrzeni miejskich.  **Budżet Instrumentu:** 8 879 059 920 EUR  **Okres wdrażania:** kwiecień 2024 r. – III kwartał 2026 r.  **Nabór: Nabór został uruchomiony 5 kwietnia 2024 r.** – w dniu podpisania umowy z BGK o powierzeniu zadań związanych z realizacją inwestycji w formie wsparcia zwrotnego w ramach planu rozwojowego.  Nabór ma charakter **otwarty i ciągły** do momentu wyczerpania alokacji.  **Ostateczny możliwy termin** dla:   1. **zawarcia umowy pożyczki** – 31 sierpnia 2026 roku; 2. **wypłaty środków z pożyczki** – 31 grudnia 2027 roku; 3. **zakończenie realizacji Projektu** – 31 grudnia 2030 roku.   Pożyczki będą udzielane na finansowanie projektów zarówno nierozpoczętych, rozpoczętych, jak i zakończonych, o ile **rozpoczęcie ich realizacji nie nastąpiło przed 1 lutego 2020 roku.**  **Ostateczni odbiorcy wsparcia:**  Jednostki samorządu terytorialnego (miasta i obszary funkcjonalne, porozumienia międzygminne, stowarzyszenia gmin, powiatów oraz gmin i powiatów), związki komunalne, przedsiębiorcy prywatni realizujący inwestycję na podstawie umowy PPP z mechanizmem wynagradzania opartym na opłacie za dostępność (z zastrzeżeniem stosownej redukcji opłaty za dostępność po umorzeniu); przedsiębiorcy (od 1 kwietnia 2025 r.), jednostki naukowo-badawcze, wspólnoty energetyczne (klastry energii, spółdzielnie energetyczne), wspólnoty mieszkaniowe, spółdzielnie mieszkaniowe, TBS, SIM, podmioty z udziałem JST posiadające osobowość prawną, instytucje kultury, szkoły wyższe, państwowe osoby prawne, w tym jednostki od nich zależne, podmioty spoza administracji publicznej (m.in. organizacje społeczne, pozarządowe, gospodarcze) a także inne podmioty zaangażowane w realizację projektów.  **Parametry pożyczek (wybrane):**   * Wysokość wniosku: od 2 do 500 mln zł * Oprocentowanie: szczegóły w tabeli poniżej * Okres spłaty: do 20 lat * Karencja w spłacie: do 24 miesięcy od zakończenia realizacji projektu  |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Forma prawna Inwestora** | **Wysokość oprocentowania dla projektów niegenerujących po ich ukończeniu przychodów i oszczędności kosztów** | **Wysokość oprocentowania dla projektów generujących po ich ukończeniu przychody lub oszczędności kosztów** | | * Jednostki samorządu terytorialnego, * Porozumienia międzygminne, stowarzyszenia gmin, powiatów oraz gmin i powiatów, * Związki komunalne, * Samorządowe i państwowe jednostki naukowo-badawcze, * Instytucje kultury, * Szkoły wyższe, * Państwowe osoby prawne, * Przedsiębiorcy prywatni realizujący inwestycję na podstawie umowy PPP z mechanizmem wynagradzania opartym na opłacie za dostępność (z zastrzeżeniem stosownej redukcji opłaty za dostępność po umorzeniu), * TBS lub SIM, * Spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe, | **0 proc.**  **(z możliwością umorzenia 5% kapitału)** | **1 proc.** | | * Spółki z dominującym udziałem jednostek samorządu terytorialnego, * Wspólnoty energetyczne (klastry energii, spółdzielnie energetyczne), | **1 proc.** | | * Inne. | Stopa referencyjna NBP obniżona o 1 p.p. (stałe lub zmienne), przy czym oprocentowanie nie może być niższe niż 0 proc. | |   **Typy projektów do wsparcia z IZTM:**  Wsparcie będą mogły uzyskać w szczególności projekty w zakresie:   * zwiększenia udziału zeroemisyjnego transportu zbiorowego, optymalizacji pracy przewozowej miejskiego transportu publicznego, **w tym aplikacji rozwiązań ICT oraz usług elektronicznych,** * **rozwoju infrastruktury transportu zeroemisyjnego** (pieszego, rowerowego) zintegrowanego z transportem zbiorowym, * **poprawy jakości** **powietrza** w miastach oraz zmniejszenia hałasu, * inwestycji w rozwój technologii typu **smart city,** w tym **inteligentnych systemów zarządzania infrastrukturą** z obszaru adaptacji do zmian klimatu, * **budowy systemów zarządzania** (monitoring zużycia wody, paliw **energii elektrycznej i cieplnej**, monitoring gospodarki odpadami) **na poziomie miasta.**   **Wsparcia nie będą mogły uzyskać projekty, których celem lub skutkiem będzie:**   * zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej w przestrzeniach miast i obszarów funkcjonalnych oraz zasklepiania gleby miasta, * wycinka drzew. W przypadku braku możliwości zrealizowania inwestycji bez usunięcia drzewa starszego niż 15 lat, drzewo musi zostać profesjonalnie przesadzone w inne miejsce, * nieuzasadnione wyburzanie obiektów.   **Wymogi wobec projektów:**   * wynikają z lokalnych i regionalnych dokumentów strategicznych; * będą sprzyjały przystosowaniu do zmian klimatu oraz będą tworzyły lub podnosiły jego odporność wobec obecnej i przyszłej zmienności klimatu; * spełnią wymogi oceny oddziaływania projektu na środowisko (w zależności od przepisów dotyczących danego typu przedsięwzięcia); * będą zgodne z wytycznymi technicznymi dot. zasady Do No Significant Harm (DNSH) – Nie Czyń Znaczącej Szkody.   **Strona www:**   * BGK – [LINK](https://www.bgk.pl/krajowy-plan-odbudowy/pozyczka-wspierajaca-zielona-transformacje-miast/#c33424) * MFiPR – [LINK](https://www.gov.pl/web/planodbudowy/zielona-transformacja-miast2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | 1. Kalkulacja dot. parkingów przy nowych budynkach niemieszkalnych oraz poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi.  Sektor publiczny charakteryzuje się niskim stopniem wznoszenia nowych budynków – zgodnie z opracowaniem Głównego Urzędu Statystycznego pn. „[Efekty działalności budowlanej w 2023 r.](https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/budownictwo/efekty-dzialalnosci-budowlanej-w-2023-roku,3,19.html)” liczba budynków niemieszkalnych użyteczności publicznej, tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej oddanych do użytkowania w 2023 r. wyniosła 779 (o łącznej pow. użytkowej 1 100 000 m2).  Założenia do obliczeń:  Przy założeniu średniego kosztu ładowarki 19 tys. zł (dane na podstawie rozeznania rynku przeprowadzonego w 2024 r.) koszt ładowarek dla budynków użyteczności publicznej wyniesie 779 x 19 000 = 14 801 000 zł. Koszt infrastruktury kanałowej przyjęto jako 1300 zł na 1 stanowisko postojowe (dane na podstawie rozeznania rynku).  Założono, że koszt przy nowobudowanych obiektach będzie niższy niż przy budynkach istniejących poddawanych przebudowie. Przyjęto, że na powierzchnię 100 m2 przypada 1,1 miejsca postojowego (dane na podstawie Wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 23 października 2015 r. II SA/Po 601/15 – Określenie liczby miejsc postojowych w decyzji o warunkach zabudowy). Powierzchnia nowo wybudowanych w 2023 r. budynków użyteczności publicznej (tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej) wyniosła 1 100 000 m2 – na podstawie ww. danych GUS.  Pozostałe wyliczenia:  1 100 100 m2/100 m2/1,1= 10 000,91 stanowisk postojowych.  Biorąc pod uwagę, że na co piątym stanowisku postojowym powinien pojawić się punkt ładowania:  (10 000,91 stanowisk postojowych/5 (co piąty pkt. ładowania) = 2 000 punktów ładowania  (2 000 pkt ładowania x 19 000 (cena pkt ładowania) = 38 000 000 zł (koszt ładowarek)  Koszt ładowarek dla 2 000 stanowisk postojowych wynosi 38 000 000 zł  Następnie biorąc pod uwagę konieczność okablowania 50 % stanowisk postojowych + zapewnienie infrastruktury kanałowej na przewody i kable dla pozostałych miejsc parkingowych:  8 000 stanowisk (10 000 – 2 000 (przeznaczone na punkty ładowania)  50% instalacji okablowania  4 000 (stanowisk postojowych) x 2 000 zł (koszt okablowania wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną -na podstawie rozeznania rynku) = 8 000 000 zł  koszt instalacji okablowania dla 4 000 stanowisk postojowych wynosi 8 000 000 zł  4 000 (stanowiska postojowe) x 1 300 zł (koszt poniesiony na niezbędną infrastrukturę techniczną, kanały na kable i przewodu - na podstawie rozeznania rynku) = 5 200 000 zł  koszt instalacji infrastruktury kanałowej dla 4 000 stanowisk postojowych wynosi 5 200 000 zł  Co łącznie (koszt ładowarek 38 000 000 zł + 50% okablowania 8 000 000 zł + infrastruktury kanałowej 5 200 000 zł) daje koszt w wys. 51 200 000 zł rocznie.  Dodatkowa informacja:  Powierzchnia użytkowa ogółem budynków tego typu wzrosła względem poprzedniego roku o 20,4% wynosząc 1,1 mln m2 i stanowiła największą wartość w okresie pięcioletnim. W 2023 r. udział budynków rozbudowanych w krajowej powierzchni wyniósł 23,8% i był największy spośród wszystkich analizowanych grup Polskiej Klasyfikacji Obiektów Budowlanych.  Wyjaśnienie:  Obliczenia dla budynków niemieszkalnych użyteczności publicznej, tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej oddanych do użytkowania nie są brane do ogólnej kalkulacji OSR (wpływ na sektor finansów publicznych). Należy wskazać, że wpływ proponowanej zmiany na obciążenie budżetu Państwa, jak również budżety jednostek samorządu terytorialnego, jest pomijalny. Ponadto należy podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z realizacją całego zamierzenia budowlanego. Koszty te będą niewielką częścią wydatków i będą zawierały się już w wydatkach niezbędnych do poniesienia w związku z realizacją inwestycji (brak konieczności wykonywania dodatkowych prac) w porównaniu do całkowitych kosztów realizacji inwestycji. Za każdym razem konieczne będzie indywidualne podejście, uwzględniające analizę, jakie są warunki techniczne, tzn. jakie są ograniczenia wynikające z istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej, której ewentualną rozbudowę również należało będzie uwzględnić w wycenie.  2. Kalkulacja dotycząca parkingów przy nowych budynkach mieszkalnych oraz poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi.  Zgodnie z tym, co powyżej, analogicznie należy wskazać, że wpływ proponowanej zmiany dla budynków mieszkalnych stanowiących własność sektora finansów publicznych, dla których obliczeń nie wykonywano, jest również pomijalny ze względu na jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z realizacją procesu inwestycyjnego. Biorąc pod uwagę małą liczbę mieszkań oddawanych do użytkowania, które są jednocześnie własnością sektora finansów publicznych – dane GUS dot. 2023 r. (komunalne i społeczno-czynszowe – 3 800 mieszkań) jest ona znikoma. Dodatkowo, w budynkach mieszkalnych, z którymi związane są więcej niż 3 stanowiska postojowe, należy zapewnić instalację co najmniej jednego punktu ładowania na cały parking wraz z niezbędnym okablowaniem, infrastrukturą techniczną oraz miejscami parkingowymi dla rowerów.  3. Kalkulacja dotycząca dostosowania do 1 stycznia 2033 r. parkingów przy istniejących budynkach instytucji publicznych do potrzeb rozwoju elektromobilności.  Na podstawie szacunków własnych opracowanych na podstawie [Długoterminowej strategii renowacji budynków](https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologia/Dlugoterminowa-strategia-renowacji-budynkow) (Załącznik do uchwały nr 23/2022 Rady Ministrów z dnia 9 lutego 2022 r.), przyjęto, że istniejących budynków użyteczności publicznej jest 420 000.  Na podstawie szacunków własnych przyjęto, że 10% istniejących budynków użyteczności publicznej jest jednocześnie własnością podmiotów budżetu Państwa (tj. 10% z 420 000 = 42 000), z czego ok. 50% posiada liczbę stanowisk postojowych powyżej 20 (50% z 42 000 = 21 000).  Szacunkowa liczba budynków użyteczności publicznej stanowiących własność podmiotów budżetu państwa, w których jest powyżej 20-stu stanowisk postojowych, to 21 000.  Średnia powierzchnia budynków istniejących niemieszkalnych stanowiących własność użyteczności publicznej stanowi 1900 m2 (na podstawie opracowania ITB „Analiza wymagań techniczno-budowlanych dotyczących ochrony cieplnej budynków, celem ustalenia minimalnych wymagań w zakresie charakterystyki energetycznej i przedstawienia propozycji zmian zgodnie Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków”).  Założenia do wyliczenia:  Koszt instalacji okablowania wstępnego to 2 tysiące zł na 1 stanowisko postojowe (dane na podstawie rozeznania rynku). Założono, że koszt przy budynkach istniejących poddawanych przebudowie będzie wyższy niż przy nowobudowanych obiektach. Przyjęto, że na powierzchnię 100 m2 przypada 1,1 miejsca postojowego (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 23 października 2015 r., II SA/Po 601/15, Określenie liczby miejsc postojowych w decyzji o warunkach zabudowy).  Pozostałe wyliczenia:  Koszt dostosowania istniejących budynków niemieszkalnych dla instytucji publicznych do dnia 1.01.2033 r.:  21 000 (liczba istniejących budynków użyteczności publicznej) x 1900 m2 (średnia powierzchnia) = 39 900 000 m2  39 900 000 m2/100 m2/1,1=362 727 stanowisk postojowych.  Biorąc pod uwagę, że należy zapewnić instalację okablowania wstępnego dla co najmniej 50% stanowisk postojowych 50% z 362 727=181 364 stanowisk postojowych.  Koszt instalacji okablowania wstępnego dla 181 364 stanowisk postojowych wynosi: 2 000 zł x 181 364 =362 727 000 zł.  Biorąc pod uwagę, że termin na dostosowanie budynków określono do dnia 1.01.2033 r. kwotę tę należy podzielić na 9 lat, co daje rocznie ok. 40 303 000 zł.  Należy jednocześnie podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z dostosowaniem tych budynków do obowiązujących wymogów, a także możliwość wystąpienia o dofinansowanie do jego realizacji.  Przyjęto, że podział kosztów wpływu na sektor finansów publicznych wynosi 10% dla budżetu Państwa tj. 4 030 300 zł oraz 90% dla budżetów JST, tj. 36 272 700 zł.  Dana jednostka budżetowa zobligowana będzie do realizacji nałożonych zadań w ramach własnego budżetu i własnej części budżetowej; może ewentualnie skorzystać z dofinansowań.  Wydatki budżetu państwa na dostosowanie parkingów związanych z istniejącymi budynkami niemieszkalnymi do potrzeb rozwoju elektromobilności będą finansowane w ramach limitu wydatków określonego dla danej części budżetowej. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | | | 0 | | 1 | | | | | 2 | | | | 3 | | | 5 | | | | 10 | | *Łącznie (0-10)* | |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | |  | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | |  | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, w tym osoby starsze i niepełnosprawne | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | |  | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | Wprowadzenie projektowanych regulacji może mieć wpływ na: wzrost innowacyjności przedsiębiorstw oraz zwiększenie popytu na rozwiązania  z obszaru infrastruktury na potrzeby elektromobilności. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | Wprowadzenie projektowanych regulacji może mieć wpływ na: wzrost innowacyjności przedsiębiorstw oraz zwiększenie popytu na rozwiązania  z obszaru infrastruktury na potrzeby elektromobilności. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, w tym osoby starsze i niepełnosprawne | | | | | | Projekt ustawy pozytywnie wpłynie na efekt zdrowotny społeczeństwa w związku z obniżeniem poziomu spalin i hałasu. Rozwój elektromobilności przyczyni się do poprawy stanu środowiska naturalnego. Pozwoli także zniwelować jego szkodliwe skutki, jak np. zanieczyszczenia powietrza w obszarach miejskich, w których negatywne skutki odczuwają głównie osoby starsze i niepełnosprawne posiadające schorzenia dróg oddechowych oraz dzieci. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) | | | | | | Wzrost innowacyjności przedsiębiorstw i rozwój badań nad nowymi technologiami, na skutek rozwoju rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się do rozwoju przedsiębiorstw związanych z przemysłem samochodowym, produkcją akumulatorów i magazynowaniem energii, przedsiębiorstw energetycznych, teleinformatycznych oraz telekomunikacyjnych produkujących lub świadczących usługi na potrzeby transportu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (dodaj/usuń) | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Należy zwrócić uwagę, że regulacja dotycząca wprowadzenia obowiązków w zakresie montażu infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów elektrycznych może przełożyć się na wzrost kosztu budowy lub eksploatacji budynku. Przy szacowaniu wydatków jest możliwe skorzystanie z danych dotyczących średnich kosztów ładowarki, okablowania i infrastruktury kanałowej opisanych w pkt 6 OSR. Z powodu braku informacji w zakresie m.in. liczby niezbędnych punktów ładowania nie jest możliwe szczegółowe wyliczenie i oszacowanie tego wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorców.  Jednocześnie podkreślić należy, że biorąc pod uwagę szybki rozwój tej części sektora przemysłowego, związane z tym upowszechnienie przedmiotowych rozwiązań (co łączyć należy z obniżeniem cen tychże rozwiązań) oraz obecne koszty budowy nowych budynków (oraz eksploatacji istniejących) wprowadzenie przedmiotowych regulacji nie będzie stanowić nadmiernego obciążenia finansowego dla inwestorów i użytkowników budynków.  Należy zauważyć również, że przepisy dotyczące instalacji punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych zostały już wprowadzone w art. 12b i 12c ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289). Obecna nowelizacja dokonuje doprecyzowania tych kwestii.  Przyjmuje się, że regulacja ta nie wpłynie na właścicieli i inwestorów budynków mieszkalnych jednorodzinnych, ponieważ z reguły nie posiadają więcej niż 3 stanowisk postojowych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ☐ nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | ☐ tak  X nie  ☐ nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ☐ zmniejszenie liczby dokumentów  ☐ zmniejszenie liczby procedur  ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy  ☐ inne: … | | | | | | | | | | | | ☐ zwiększenie liczby dokumentów  ☐ zwiększenie liczby procedur  ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  ☐ inne: … | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | | | | ☐ tak  ☐ nie  ☐ nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Przewiduje się wpływ na rynek pracy związany ze zwiększeniem miejsc pracy związanych z rozwojem segmentu produkcji pojazdów elektrycznych, dostosowaniem niezbędnej infrastruktury, a także branż powiązanych (energetyka, telekomunikacja, produkcja innowacyjnych rozwiązań w zakresie mobilnego transportu) oraz zmniejszeniem miejsc pracy w innych obszarach.  Natomiast można szacować, że może nastąpić utworzenie również nowych miejsc pracy:  - w [Długoterminowej strategii renowacji budynków](https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologia/Dlugoterminowa-strategia-renowacji-budynkow) oszacowano, że w 2018 roku spośród 640 50832 osób zatrudnionych w budownictwie ok. 85 tys. (13,2%) były zatrudnione przy termomodernizacji (rozumianej jako modernizacji cieplnej budynku), a przyspieszenie termomodernizacji mogłoby stworzyć dodatkowe 100 tys. miejsc pracy;  - w raporcie Konfederacji Lewiatan „[Zielone kompetencje i miejsca pracy w Polsce w perspektywie 2030 r](https://lewiatan.org/wp-content/uploads/2022/09/RAPORT_zielone_kompetencje-1.pdf).” oszacowano, że w Polsce transformacja energetyczna ma doprowadzić do powstania ok. 300 tys. nowych miejsc pracy.  W wyniku nowelizacji ustawy może wzrosnąć zapotrzebowanie na m.in. takie zawody, jak pracownicy zatrudnieni przy instalacji punktów ładowania wraz z niezbędną infrastrukturą, specjaliści instalowania i serwisowania urządzeń oraz systemów zarządzania obciążeniem lub ładowaniem. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ☒ środowisko naturalne  ☐ sytuacja i rozwój regionalny  ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | | ☐ demografia  ☐ mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | ☒ informatyzacja  ☒ zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Stopniowe zwiększenie udziału ekologicznie czystych i zeroemisyjnych pojazdów (poprzez zastępowanie samochodów spalinowych samochodami elektrycznymi) spowoduje spadek emisji szkodliwych pyłów i substancji pochodzących z sektora transportu, co w efekcie może rozwiązać problem związany z zanieczyszczonym powietrzem w miastach i na obszarach gęsto zaludnionych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Proponuje się, aby przepisy weszły w życie z dniem 29 maja 2026 r. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ewaluacja efektów regulacji nastąpi za pomocą weryfikacji dostępności punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Informacje w tym zakresie będą gromadzone w świadectwach charakterystyki energetycznej (Ministerstwo Rozwoju i Technologii pracuje nad nowym wzorem świadectwa charakterystyki energetycznej). Informacja o dostępności punktów ładowania zawarta w ww. świadectwie będzie potwierdzeniem skuteczności wdrożenia przepisów w zakresie elektromobilności stanowisk postojowych związanych z budynkami. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| – | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |