**UZASADNIENIE**

Celem nowelizacji (w zakresie art. 12a, art. 19–27 oraz art. … (przepis epizodyczny)) ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, 1506, 1681 oraz z 2024 r. poz. 1394, 834 i 1006) jest wdrożenie postanowień 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 te odnoszą się do wymagań dotyczących między innymi możliwości instalowania punktów ładowania, zapewnienia okablowania wstępnego i infrastruktury kanałowej, a także zapewnienia miejsc parkingowych dla rowerów (z uwzględnieniem powierzchni na rowery o większych wymiarach niż standardowe).

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.

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.

Ustanowienie wymagań dotyczących elektromobilności na poziomie Unii Europejskiej w zakresie wstępnego wyposażania miejsc parkingowych oraz instalowania punktów ładowania jest skutecznym sposobem promowania pojazdów elektrycznych, przy jednoczesnym uwzględnieniu późniejszego rozwoju sytuacji wynikającego z obniżenia kosztów w perspektywie średnio- i długoterminowej.

Okablowanie wstępne i infrastruktura kanałowa ułatwiają szybką instalację punktów ładowania tam, gdzie są potrzebne. Łatwo dostępna infrastruktura zmniejszy koszty instalacji punktów ładowania ponoszone przez indywidualnych właścicieli, a także zapewni użytkownikom pojazdów elektrycznych dostęp do punktów ładowania.

Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2269) wdrażała przepisy w zakresie rozwoju elektromobilności w przypadku budynków nowych i istniejących poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi. Regulacje te stanowiły implementację art. 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2020 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz. Urz. UE L 153 z 18.6.2010, str. 13), w brzmieniu nadanym przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającą dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (Dz. Urz. UE L 156 z 19.06.2019, str. 75), zwaną dalej „dyrektywą 2018/844”.

Aktualna implementacja dyrektywy 2024/1275 w zakresie artykułu 14 określa zwiększone wymagania w zakresie elektromobilności w stosunku do budynków, z którymi związanych jest określona liczba stanowisk postojowych (więcej niż 3, 5 i 20), zgodnie z art. 12a ust 1–4 ustawy. Poprzednia dyrektywa 2018/844 w artykule 8 dotyczyła budynków, z którymi związanych było więcej niż 10 i 20 stanowisk postojowych, zaimplementowanych do obecnie obowiązującego artykułu 12a ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Dodatkowo obecnie obowiązująca dyrektywa wskazuje konieczność zapewnienia niezbędnej liczby miejsc parkingowych dla rowerów w stosunku do parkingów przynależnych do budynku.

W związku z powyższym z uwagi na konieczność transpozycji przepisów dyrektywy 2024/1275, w tym przepisu dotyczącego infrastruktury na potrzeby zrównoważonej mobilności, konieczne jest opracowanie nowelizacji ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych w zakresie dostosowania przepisów krajowych do regulacji w artykule 14 dyrektywy 2024/1275.

Artykuł 12a oraz art. … (przepis epizodyczny) stanowi bezpośrednią implementację przepisów dyrektywy 2024/1275 do polskiego porządku prawnego w zakresie infrastruktury na potrzeby ładowania. Jednocześnie stanowi odpowiedź na wymagania dotyczące zapewnienia rozwoju infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce, zarówno w przypadku budynków nowych, jak i istniejących oraz poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi.

**Szczegółowy opis projektowanych regulacji**

Zmiana art. 12a jest związana z ustaleniem wymagań dla nowych budynków mieszkalnych i niemieszkalnych oraz istniejących (poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi), z którymi są związane więcej niż 3 i 5 stanowiska postojowe, zgodnie z art. 12a ust 1–4 ustawy, zgodnie z projektowanym artykułem 12a ust 1–4, w celu zapewnienia niezbędnej liczby punktów ładowania i potrzebnej infrastruktury elektrycznej, a także miejsc parkingowych dla rowerów.

Artykuł 12a ust. 1 i 2 określa wymagania w stosunku do budynków nowych niemieszkalnych – ust. 1 i budynków nowych niemieszkalnych biurowych – ust. 2, mających więcej niż 5 miejsc parkingowych. W przypadku budynków niemieszkalnych wymaganie jest związane z instalacją co najmniej jednego punktu ładowania na każde 5 stanowisk postojowych. W przypadku budynków niemieszkalnych biurowych wymaganie jest związane z instalacją jednego punktu ładowania na każde 2 stanowiska postojowe. Dodatkowo w przypadku budynków nowych niemieszkalnych i niemieszkalnych biurowych, zapewnia się okablowanie 50% stanowisk postojowych wraz z infrastrukturą kanałową, dla pozostałych miejsc parkingowych, aby umożliwić na późniejszym etapie instalację punktów ładowania pojazdów elektrycznych, rowerów z napędem elektrycznym i innych typów pojazdów kategorii L.

W art. 12a ust. 1 pkt 3 i ust. 2 pkt 3 wprowadzono wymaganie zapewnienia miejsc parkingowych dla rowerów z uwzględnieniem zapotrzebowania dla rowerów o niestandardowych wymiarach dla budynków niemieszkalnych.

Artykuł 12a ust. 3 wskazuje wymagania dla nowych budynków mieszkalnych, poprzez zapewnienie instalacji co najmniej jednego punktu ładowania, instalację okablowania co najmniej 50% stanowisk postojowych i infrastrukturą kanałowa dla pozostałych stanowisk postojowych oraz zapewnienie co najmniej dwóch miejsc parkingowych dla rowerów dla każdego lokalu mieszkalnego.

Wymagania w zakresie art. 12a ust. 1–3 realizuje się w przypadku gdy stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub do niego bezpośrednio przylegają.

Artykuł 12a ust. 4 wskazuje tożsame wymagania, jak w przypadku ust. 1–3 dla budynków istniejących poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi, z wyłączeniem ust. 3 pkt 1 odnoszącym się do zapewnienia punktu ładowania w przypadku budynku mieszkalnego.

W art. 12a ust. 5 wskazano, co należy rozumieć przez przyleganie do budynku. Należy zauważyć, że mogą wystąpić sytuacje, w których parking nie przylega do budynku fizycznie w ścisłym znaczeniu tego pojęcia (np. znajduje się po drugiej stronie ulicy lub jest oddzielony od budynku terenem zieleni), ale ma wyraźne powiązanie z budynkiem pod względem własności lub użytkowania.

W art. 12a ust. 6 określono odstępstwo od wymagań określonych w art. 12 ust. 3 pkt 3 dla budynków istniejących poddawanych przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi, jeśli wymaganie w zakresie zapewnienia co najmniej dwóch miejsc parkingowych dla rowerów dla każdego lokalu mieszkalnego jest niewykonalne pod względem technicznych, należy zapewnić możliwie największą liczbę miejsc parkingowych dla rowerów dla każdego lokalu mieszkalnego.

Artykuł 12a ust. 7–9 wskazuje na szczegółowe wymagania w zakresie właściwości technicznych i wymagań w stosunku do punktów ładowania oraz instalacji okablowania i infrastruktury technicznej, kanałowej. Inteligentne ładowanie może przynieść korzyści użytkownikom pojazdów elektrycznych, umożliwiając im planowanie ładowania zgodnie z potrzebami użytkowników, kosztami energii elektrycznej i udziałem energii ze źródeł odnawialnych oraz korzyści dla sieci poprzez przesunięcie obciążenia w czasie, a tym samym zmniejszenie obciążeń szczytowych. Dwukierunkowe ładowanie pozwala akumulatorom pojazdów elektrycznych zachowywać się jak stacjonarne akumulatory podłączone do sieci, ułatwia integrację zmiennej energii odnawialnej, umożliwiając magazynowanie nadwyżki energii, gdy ceny są niskie, i dostarczanie tej energii z powrotem do sieci, gdy ceny energii są wysokie, a wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych jest rzadsze. Przypadki, w których ładowanie dwukierunkowe może być najistotniejsze, to:

• gdy oczekiwane korzyści przewyższają koszty – oczekiwane korzyści z ładowania dwukierunkowego, które przyniosłyby korzyści gospodarstwom domowym/przedsiębiorstwom będącym właścicielami punktów ładowania, przekraczają dodatkowe koszty instalacji infrastruktury ładowania umożliwiającej ładowanie dwukierunkowe,

• gdy infrastruktura ładowania jest duża, na przykład w przestrzeniach biurowych i dużych budynkach mieszkalnych,

• gdy istnieje znaczny potencjał wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych - dwukierunkowe ładowanie może magazynować nadwyżkę energii ze źródeł odnawialnych i w razie potrzeby uwalniać ją z powrotem do sieci,

• gdy elastyczność jest szczególnie potrzebna ze względu na przeciążenie sieci elektroenergetycznej na określonym obszarze – dwukierunkowe ładowanie na obszarach o dużym natężeniu ruchu może przyczynić się do zwiększenia produkcji energii ze źródeł odnawialnych przy jednoczesnym ograniczeniu potrzeb w zakresie rozbudowy sieci,

• w przypadku szczególnej potrzeby zwiększenia stabilności i niezawodności sieci – dwukierunkowe ładowanie może wspierać sieć poprzez świadczenie innych usług, takich jak kontrola napięcia i usługi ratunkowe,

• gdy w budynku znajdują się magazyny za licznikiem lub fotowoltaika - użytkowników można zachęcać do zezwalania na dwukierunkowe funkcje ładowania, jeśli mają magazynowanie lub rozproszone odnawialne źródła energii, ponieważ zwiększyłyby one korzyści płynące z ładowania dwukierunkowego.

Zarządzanie obciążeniem punktów ładowania pojazdów elektrycznych może służyć zminimalizowaniu wpływu na infrastrukturę elektryczną przy jednoczesnym rozprowadzaniu dostępnej energii między wszystkimi podłączonymi obciążeniami. Istnieją trzy główne poziomy zarządzania obciążeniem:

• zarządzanie obciążeniem statycznym: ogranicza moc pobieraną przez ładowanie pojazdów elektrycznych do stałego poziomu mocy.

• dynamiczne zarządzanie obciążeniem: optymalizuje zużycie energii na poziomie budynku i przydziela dostępną moc budynku do obciążeń ładowania pojazdów elektrycznych.

• inteligentne zarządzanie obciążeniem: optymalizuje zużycie energii i koszty w oparciu o planowanie pojazdów elektrycznych, taryfy energetyczne, lokalną produkcję i prognozy zużycia energii.

Inteligentne zarządzanie obciążeniem może służyć kilku funkcjom, które można mierzyć za pomocą następujących wskaźników:

• ograniczenie wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych,

• ograniczenie szczytowego zapotrzebowania,

• redukcja emisji CO2,

• średni koszt energii elektrycznej.

Zmniejszenie szczytowego zapotrzebowania na moc jest najważniejszą funkcją zarządzania obciążeniem, którą warto wziąć pod uwagę podczas projektowania infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych na parkingu, ponieważ może zmniejszyć całkowitą moc znamionową instalacji elektrycznej (okablowanie, transformator, podłączenie do sieci), a tym samym koszty inwestycyjne lub początkowe.

W dyrektywie 2024/1275 nie określono wymogów dotyczących mocy wyjściowej punktu ładowania. W związku z powyższym można używać powolnych lub szybkich ładowarek lub ich kombinacji w zależności od tego, co jest najbardziej odpowiednie dla konkretnej sytuacji.

Artykuł 12a ust. 10 wskazuje, że w przypadku budynków istniejących poddawanym przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi oraz jednocześnie będących zabytkiem nieruchomym w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, instalacja punktów ładowania, niezbędnego okablowania, a także miejsc parkingowych dla rowerów wymaga uzyskania zgody konserwatora zabytków w drodze decyzji.

W art. 19–27 (numeracja zaproponowana przez MKiS) określono przepisy dotyczące środków usprawniających procedurę instalacji punktów ładowania w nowych i istniejących budynkach mieszkalnych i niemieszkalnych wielorodzinnych. Przepisy te stanowią zmianę dotychczasowych regulacji określonych w art. 12b ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

W art. …. ust. 1 (przepis epizodyczny) wskazano konieczność dostosowania do 1 stycznia 2027 r. wymagań w zakresie zapewnienia potrzebnej infrastruktury technicznej lub punktów ładowania dla budynków niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych. Szczegółowe wymagania dotyczą instalacji co najmniej jednego punktu ładowania na każde 10 stanowisk parkingowych lub zaopatrzenie 50% stanowisk postojowych w kanały na przewody i kable elektryczne, a także wskazaną liczby miejsc parkingowych dla rowerów z uwzględnieniem powierzchni na rowery o większych wymiarach.

W art. 12a oraz w art. …(przepis epizodyczny) określono potrzebę zapewnienia miejsc parkingowych dla rowerów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15% średniej liczby użytkowników budynku, z uwzględnieniem powierzchni dla rowerów o większych wymiarach niż standardowe. Średnią liczbę użytkowników należy rozumieć jako zwykłą lub oczekiwaną liczbę użytkowników budynku w normalnych warunkach eksploatacji, a nie jako całkowitą liczbę użytkowników budynków. Może się to różnić w zależności od rodzaju budynku i sposobu jego użytkowania. Poniżej przedstawiono kilka przykładów, w jaki sposób można określić średnią liczbę użytkowników:

• rodzaj budynku i sposób użytkowania: szczególne wykorzystanie budynku (biuro, handel detaliczny, szkoła),

• dane historyczne: może opierać się na danych historycznych, takich jak średni dzienny ruch pieszy lub trendy obłożenia,

• przydział przestrzeni: średnia liczba może być również obliczana na podstawie powierzchni podłogi na użytkownika, ale z realistycznym oczekiwaniem wykorzystania.

W biurze średnia liczba użytkowników może opierać się na typowej liczbie pracowników pracujących w budynku w zwykły dzień. W przypadku sklepów detalicznych lub centrów handlowych średnia liczba użytkowników może odnosić się do liczby klientów i pracowników obecnych w godzinach szczytu. W przypadku bibliotek, muzeów lub szkół średnia liczba użytkowników może odnosić się do liczby odwiedzających, uczniów, studentów lub pracowników, którzy są obecni w przeciętnym dniu, biorąc pod uwagę, że godziny szczytu mogą się różnić.

W zakresie miejsc na rowery o większych wymiarach niż rowery standardowe istotne jest zapewnienie również wystarczająco dużych miejsc parkingowych dla rowerów, na przykład dla rowerów towarowych, rowerów długich, rowerów trójkołowych lub rowerów dla osób niepełnosprawnych fizycznie. Nie określono wymogu, jaki powinien być udział miejsc parkingowych dla rowerów o większych wymiarach.

Artykuł … ust. 2 wskazuje, iż w stosunku do budynków niemieszkalnych, 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, czyli dostosowanie do 1 stycznia 2025 r. wymagań związanych z zapewnieniem punktów ładowania i niezbędnej infrastruktury technicznej na parkingach dla wszystkich budynków niemieszkalnych, termin wykonania obowiązków określony w art. 12a ust. 1 wydłuża się do 1 stycznia 2029 r. Art. … ust. 3 wskazuje wymagania dla budynków instytucji publicznych w zakresie zapewnienia niezbędnej infrastruktury na potrzeby ładowania w terminie do 1 stycznia 2033 r.

W art. ... ust. 4 określono, co należy rozumieć przez przyleganie do budynku.

W art. … ust. 5 wskazano, że przy projektowaniu i wykonywaniu punktów ładowania oraz niezbędnej infrastruktury na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych na parkingach, niezbędna jest analiza wymagań technicznych w tym zakresie, scharakteryzowanych w art. 12a ust. 7–9 oraz że należy wystąpić o zgodę konserwatora zabytków, w przypadku, o którym mowa w art. 12a ust. 10.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o którym mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806).

Przedmiot projektowanego rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 oraz z 2024 r. poz. 1535) oraz § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Wejście w życie projektowanej ustawy będzie miało wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Przepisy epizodyczne ustawy w zakresie implementacji dyrektywy 2024/1275 wskazują na konieczność zapewnienia w budynkach niemieszkalnych do 1 stycznia 2027 r. niezbędnej liczby punktów ładowania, okablowania stanowisk postojowych, a także odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla rowerów.