

Uwagi do projektu wkladu wdrażającego artykuł 14 dyrektywy 2024/1275

Lp.	Jednostka redakcyjna, której uwaga dotyczy	Podmiot zgłaszający	Uwaga	Odniesienie MRiT
1.	Projekt ustawy Art. 12a ust. 2 pkt 2	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Proponowany przez ustawodawcę fragment art. 12a ust. 2 pkt 2 uopa („instalację okablowania dla co najmniej 50% stanowisk postojowych wraz...”) zawiera się w treści ust. 2 pkt 1 omawianej regulacji (budynki niemieszkalne biurowe, z którymi jest związanych więcej niż 5 stanowisk postojowych dla samochodów, projektuje się i buduje zapewniając zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na każde dwa stanowiska postojowe dla samochodów). Proponujemy wykreślenie tego fragmentu art. 12 ust. 2 pkt 2 uopa.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy artykułu 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”, w ust. 2 wskazują wymagania dla budynków niemieszkalnych biurowych, mających więcej niż pięć miejsc parkingowych w stosunku do instalacji punktów ładowania (1 punkt ładowania na każde dwa stanowiska postojowe), a także instalację okablowanie dla co najmniej 50 % stanowisk postojowych (...) wraz z zapewnieniem miejsc parkingowych dla rowerów. Propozycja wykreślenia w art. 12 a ust. 2 pkt 2 spowoduje brak prawidłowej transpozycji art. 14 dyrektywy w wymienionym zakresie. Zgodnie z art. 14 dyrektywy 2024/1275 budynki niemieszkalne biurowe mają zapewnić punkty ładowania dla połowy miejsc parkingowych, dodatkowo z pozostałych miejsc parkingowych należy zainstalować okablowanie dla 50 % stanowisk postojowych (...) wraz z udostępnieniem miejsc parkingowych dla rowerów.
2.	Projekt ustawy Art. 12 a ust. 4 pkt 1-3	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Z proponowanej treści przepisu nie wynika, czy warunki wskazane w pkt 1-3 powinny zostać spełnione łącznie. W świetle prezentowanego brzmienia wątpliwości także budzi to, czy będzie miał zastosowanie do inwestycji polegających	Uwaga nieuwzględniona. Wskazany w art. 12 a ust. 4 pkt 1- 3 wymagania należy spełnić łącznie w przypadku budynków „podawanych ważniejszej renowacji” jak wskazują

			np. na remoncie nawierzchni parkingu, czy wymianie instalacji elektrycznej w lokalu mieszkalnym budynku wielorodzinnego. Proponujemy doprecyzowanie, czy wymagania wskazane w art. 12a ust. 4 pkt 1-3 uopa powinny zostać spełnione łącznie. Z uwagi na dostrzegane już na tym etapie problemy praktyczne związane ze stosowaniem analizowanej regulacji w praktyce, wnosimy o ponowną weryfikację zakresu zastosowania normy prawnej.	przepisy art. 14 dyrektywy 2024/1275.
3.	Projekt ustawy Art. 12 a ust. 5 pkt 1-2	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Propozycja brzmienia ust. 5 stoi w sprzeczności do użytego w ust. 1-3 sformułowania „bezpośredniego przylegania”. Ponadto, zdaniem PIIB, omawiany przypadek wykracza poza zakres, o którym wspomina dyrektywa 2024/1275 w art. 14 akapit 1 zd. 2, zgodnie z którym „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”. Proponujemy zmianę ust. 5, polegającą na dostosowaniu do zgodności z pojęciem „bezpośredniego przylegania”, użytego w ust. 1-3 oraz dostosowanie regulacji do zgodności z dyrektywą 2024/1275 w zakresie określonym w punkcie „Treść uwagi”. Rozważenia wymaga usunięcie pkt 2 i włączenie pkt 1 do ust. 5.	Uwaga nieuwzględniona Należy wskazać, że sformułowanie „przyleganie do budynku” zostało już określone w ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2021 poz. 2269) w art. 12a ust. 4, jako transpozycja art. 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej, zwanej dalej „dyrektywą 2018/844”. Powyższa definicja nie budziła wątpliwości interpretacyjnych przez odbiorców regulacji, a także stanowiła spójną transpozycję z dyrektywą 2018/844, a także z Zaleceniami Komisji (UE) 2019/1019 z dnia 7 czerwca 2019 w sprawie modernizacji budynków do wdrażania niniejszej dyrektywy. Zgodnie z zaleceniami do wdrażania dyrektywy 2018/844 w zakresie art. 8: <i>Państwa członkowskie mają pewną elastyczność w zakresie interpretacji pojęcia przylegania i sposobu zajęcia się konkretnymi przypadkami; zachęca się je ponadto do uwzględnienia tych trzech kryteriów przy transpozycji i wypełnieniu zobowiązań.</i>

				<i>W szczególności 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. Dzięki temu zastosowanie obowiązków stałoby się odpowiednie i właściwe (np. miejsca parkingowe będące własnością mieszkańców i wykorzystywane przez mieszkańców w przypadku budynków wielorodzinnych).</i> Dodatkowo należy zauważyć, że zgodnie z art. 2 pkt 65 dyrektywy 2024/1275, „parking dla samochodów fizycznie przylegający do budynku” oznacza parking dla samochodów przeznaczony do użytku mieszkańców, gości lub osób pracujących w budynku, który znajduje się na terenie budynku lub jest w jego bezpośrednim sąsiedztwie.
4.	Projekt ustawy Art. 12a ust. 6	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Uwaga dotyczy użycia przez autorów projektu zwrotu „dla każdego lokalu mieszkalnego”. W ocenie PIIB powinno być: „dla przedmiotowego budynku”. Pozostawienie zapisu w proponowanym brzmieniu oznacza przynajmniej 1 miejsce na każde mieszkanie. Proponujemy następujące brzmienie ust. 6: „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 przedmiotowego budynku”.	Uwaga uwzględniona Uwzględniono uwagę w art. 12a ust. 6. Zmieniono przepis zgodnie z propozycją.

5.	Projekt ustawy Art. 12a ust. 7 pkt 1	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Proponowany ust. 7 pkt 1 nie zawiera informacji, jaką należy przyjąć moc ładowania pojedynczego punktu. Wyjaśnienia wymaga również użyte w ust. 7 pkt 1 sformułowanie „wymagana liczba”. W świetle obecnego brzmienia przepisu rodzi się pytanie, czy to liczba wynikająca z pkt 1 ust. 1, 2, 3, czy również z pkt 2 ww. ustępów.	Uwaga nieuwzględniona Dyrektywa 2024/1275 wskazuje na wymaganie ilościowe w zakresie zapewnienia infrastruktury mobilnej na parkingach przynależnych do budynków w zakresie m.in. punktów ładowania, infrastruktury technicznej potrzebnej do ładowania pojazdów elektrycznych oraz miejsc parkingowych dla rowerów. Szczegółowe kwestie w zakresie wyposażenia technicznego punktów ładowania, infrastruktury technicznej (okablowania) dobiera projektant, właściciel lub zarządca budynku dostosowując moc punktów ładowania do potrzeb danego budynku. Ponadto rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1), wskazane w dyrektywie 2024/1275, określa charakterystykę techniczną punktów ładowania wymieniając m.in. punkty ładowania dużej mocy oraz punkty ładowania o normalnej mocy. Określenie „wymagana liczba” odnosi się do liczby punktów ładowania, o których mowa w art. 12a ust. 1-3. Wynika to wprost z projektu art. 12a ust. 7: „Okablowanie i infrastrukturę kanałową, o których mowa w ust. 1–3, projektuje się i wykonuje...”. Należy wskazać, że zgodnie z art. 12a ust. 1-3, pkt-y 1 w tych ust. dotyczą wymaganej liczby punktów ładowania, zaś punkty 2 w tych ust. dotyczą zapewnienia instalacji okablowania. „Wymagana liczba” jak zostało wyjaśnione powyżej odnosi się do pkt-ów 1 w ust. 1-3.
----	---	---	--	---

6.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Zdaniem PIIB proponowany przepis epizodyczny, zgodnie z którym konieczność dostosowania budynków niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych dla samochodów, właściciel lub zarządca budynku, w terminie do dnia 1 stycznia 2027 r. jest zbyt krótki, przez co nierealny do spełnienia. Ponadto pomiędzy pkt 2 i 3 użyto niewłaściwy spójnik (powinien być „oraz”): „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”. PIIB zauważa także, że w art. 14 Dyrektywy zastosowano zapis: „b) parking dla samochodów fizycznie przylega do budynku...” Natomiast w omawianej jednostce redakcyjnej wskazano: „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.” Stanowi to wyjście poza zakres objęty dyrektywą. Proponujemy następujące brzmienie przepisu epizodycznego: „1. W budynkach niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych dla samochodów, właściciel lub zarządca budynku, w	Uwaga częściowo uwzględniona W ust. 1 przepisu epizodycznego dokonano zmiany spójnika pomiędzy punktem 2, a punktem 3. Odnosząc się do wskazanego w uwadze terminu (do 1 stycznia 2027 r.) należy zauważyć, że termin ten wynika z art. 14 dyrektywy 2024/1275. Nie jest możliwa zmiana tego terminu z uwagi na konieczność prawidłowej transpozycji art 14 ust. 2 dyrektywy 2024/1275. Wyjaśnienie odnośnie definicji parkingu przynależnego do budynku znajduje się w odpowiedzi na uwagę 3.
----	--	--	---	--

			terminie do dnia 1 stycznia 2030 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, oraz 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”. Przepis należy dostosować do zgodności z dyrektywą, tak aby nie wykraczał poza jej zakres.	
7.	Projekt ustawy Art. 12a Przepis epizodyczny	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Obecna treść przepisu ust. 4 w proponowanym art. 26 stoi w sprzeczności do użytego w ust. 1 i 3 sformułowania „bezpośredniego przylegania”. Proponujemy usunięcie projektowanego ust. 4 w art. 26 uepa.	Uwaga nieuwzględniona Odpowiedź w punkcie 3.
8.	Projekt ustawy Art. 19 ust. 1	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Uwagi ogólne w zakresie propozycji zmian w art. 19 upea dotyczą przyjętej błędnej numeracji artykułów – numeracja nie zgadza się z numeracją w ustawie, w której ten przepis znajduje się w art. 12b oraz omyłkowego użycia w ust. 1 spójnika „i”: „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	Uwaga zostanie przekazana do resortu odpowiedzialnego za opracowanie projektu art. (MKiŚ). Numeracja ulegnie zmianie. Przedłożony do konsultacji projekt nie jest projektem ustawy a zawiera wyłącznie wkład, który służy wdrożeniu art. 14 dyrektywy.

			oddanego i do wyłącznego użytku, zwanej dalej „wnioskodawcą”. Proponujemy dostosowanie numeracji do zgodności z numeracją ustawy (art. 12b) oraz usunięcie spójnika „i”, zgodnie z poniższą propozycją: „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 do wyłącznego użytku, zwanej dalej „wnioskodawcą”.	
9.	Projekt ustawy Art. 12a ust. 1 pkt 3	CPK Sp. z o.o.	Uwaga dotyczy Artykułu 12a pkt 1, ppkt 3, tj. „Miejsca parkingowe dla rowerów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15% średniej liczby użytkowników budynku, z uwzględnieniem powierzchni dla rowerów o większych wymiarach niż standardowe”. Rowery jako środek transportu na lotniska oddalone od miast nie są preferowanym i wybieranym środkiem transportu przez pasażerów oraz w niewielkim stopniu praktykowany przez pracowników obiektu. Wyłączenie lotnisk lub lotnisk oddalonych od centrum miast powyżej 10km w linii prostej, z obowiązku posiadania minimalnej liczby potrzebnych miejsc parkingowych dla rowerów. lub Wyłączenie lotnisk z tego wymogu.	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie procesu legislacyjnego.

10.	Projekt ustawy Art. 12a ust. 1 pkt 2	CPK Sp. z o.o.	Uwaga dotyczy Artykułu 12a pkt 1, ppkt 2, tj. „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”. Z racji niepewności w zakresie tempa rozwoju elektromobilności wymuszenie okablowania 50% miejsc parkingowych oznacza znaczący wzrost CAPEXu infrastruktury parkingowej. Oznacza to zakopanie pieniędzy publicznych lub prywatnych na nieznany okres pod ziemią. Ponadto stacje ładowania wraz z pojazdami elektrycznymi rozwijają się w takim kierunku, iż oszacowanie potrzebnej mocy, a za czym idzie przekrojów kabli lub przewodów w tej sytuacji jest niezwykle trudne. Należałoby więc przewymiarować kable i tym samym zwiększać CAPEX w sposób nie do końca uzasadniony i niezbędny. Pod kątem przyszłej rozbudowy w pełni wystarczyłoby przygotowanie infrastruktury kanałowej z odpowiednim przygotowaniem i zapewnieniem w nich przewodów prowadzących (tj. pilotów). Dodatkowo powinno dojść do procentowej redukcji ilości infrastruktury kanałowej. Przyjęcie, iż w przyszłości 100% miejsc parkingowych miałyby posiadać zamontowane ładowarki do pojazdów elektrycznych oznaczałoby potrzebę wpięcia do KSE (Krajowy System Elektroenergetyczny) kilkunastu milionów samochodów na stałe. Ponadto będą powstawały stacje szybkiego ładowania w miastach lub na autostradach, drogach ekspresowych czy wojewódzkich, do czego w dużym stopniu zobowiązuje między innymi zgodnie z preambułą AFIR. Na końcu należy pamiętać o rozwoju infrastruktury prywatnej, co będzie oznaczało iż użytkownicy pojazdów elektrycznych będą czasami lub nawet często wybierali	Uwaga nieuwzględniona Należy wskazać, że art. 14 dyrektywy 2024/1275 nie umożliwia zastosowania wyłączeń we wskazanym zakresie. Wskazanie proponowanego odstępstwa jest związane z brakiem prawidłowej transpozycji art. 14 do polskiego ustawodawstwa. Jednakże uwaga zostanie dodatkowo przeanalizowana na dalszym procesie legislacyjnym.
-----	---	----------------	---	---

			ładowanie w domu, po tańszych taryfach nocnych lub z prywatnych magazynów energii. To wszystko spowoduje brak potrzeby ładowania każdego pojazdu elektrycznego codziennie przez kilka godzin w miejscach, o których mowa w powyższym artykule. Zlikwidowanie przepisu o okablowaniu dla co najmniej 50% stanowisk postojowych wraz z infrastrukturą kanałową na przewody pozostałych miejsc parkingowych i zastąpienie zapisem „Zapewnienie infrastruktury kanałowej dla co najmniej 50% stanowisk postojowych” lub „Zapewnienie infrastruktury kanałowej dla co najmniej 50% stanowisk postojowych w przypadku parkingów przynależnych lub powiązanych z portami lotniczymi”. lub Wyłączenie lotnisk z tego wymogu	
11.	Projekt ustawy Art. 12a ust. 1 pkt 1	CPK Sp. z o.o.	Uwaga dotyczy Artykułu 12a pkt 1, ppkt 1, tj. „zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na każde pięć stanowisk postojowych dla samochodów”. Narzucenie jednorodnej ścieżki budowy nie bierze pod uwagę infrastruktur, gdzie charakterystyka potrzeb i korzystania z parkingów oraz pojazdów jest niestandardowa, np. lotnisk, gdzie mamy parkingi podjazdowe, krótko-, średnio- i długoterminowe. W przypadku parkingów, gdzie samochód parkuje się na kilka lub nawet kilkanaście dni, pasażer musiałby ponieść kilkukrotnie wyższe koszty parkingu podpinając się do takiej ładowarki. W związku z tym parkowanie na tych miejscach nie będzie praktykowane. W to miejsce pasażer będzie wybierał szybkie ładowanie lub omijał korzystanie z punktów ładowania na terenie lotniska. Budowa ładowarek 3,7kW nie ma w tym przypadku sensu, gdyż technicznie i ekonomicznie zasadne będzie postawienie ładowarek o	Uwaga nieuwzględniona Należy wskazać, iż dyrektywa 2024/1275 w art. 14 nie wskazuje na odstępstwo określone w propozycji uwagi do art. 12 a ust. 1 pkt 1. Wskazanie proponowanego odstępstwa jest związane z brakiem prawidłowej transpozycji art. 14 do polskiego ustawodawstwa. Jednakże uwaga zostanie dodatkowo przeanalizowana na dalszym procesie legislacyjnym. Dyrektywa 2024/1275 wskazuje na wymaganie ilościowe w zakresie zapewnienia infrastruktury mobilnej na parkingach przynależnych do budynków w zakresie m.in. punktów ładowania, infrastruktury technicznej potrzebnej do ładowania pojazdów elektrycznych oraz miejsc parkingowych dla

		mocy 100kW lub więcej. Ładowarki takie są użytkowane średnio przez kilkanaście lub kilkadziesiąt minut, co znacząco przyspiesza rotację i redukuje potrzeby ilościowe. W przypadku utrzymania wymagań ilościowych nie byłoby możliwe aby, np. 20% z 20 000 miejsc parkingowych zostało uzbrojone w szybkie ładowarki, ponieważ po uwzględnieniu współczynników jednoczesności oznaczałoby to przeznaczenia kilkuset megawatów mocy na stacje ładowania i ogromne nakłady kapitałowe na budowę zarówno stacji jak i infrastruktury. W związku z tym część miejsc parkingowych musiałaby zostać wyposażona w ładowarki 3,7kW o skrajnie niskiej użyteczności, blokując do tego, dla operatora lotniska efektywne wykorzystywanie powierzchni parkingowej. Wprowadzenie opcji wykonania ekwiwalentu mocowego jako opcja zastępcza dla wymagania ilościowego. Zakładając średnią kalkulację mocową dla 100 miejsc parkingowych (20% z tego daje 20 miejsc, mnożąc przez 3,7kW mamy 74kW, natomiast przez 11kW – 220kW). Propozycja zapisu: • Zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na każde pięć stanowisk postojowych lub zainstalowanie co najmniej jednego punktu na każde dwadzieścia miejsc postojowych z zapewnieniem łącznej mocy ładowarek 300kW na każde sto stanowisk postojowych”. • Zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na każde pięć stanowisk postojowych lub zapewnienie łącznej mocy ładowarek 300kW na każde sto stanowisk postojowych”. • Zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na każde pięć stanowisk postojowych lub zapewnienie łącznej mocy ładowarek 300kW na każde sto stanowisk postojowych w przypadku parkingów do 300 miejsc postojowych i 200kW na każde sto stanowisk postojowych w przypadku parkingów powyżej 300 miejsc postojowych”.	rowerów. Szczegółowe kwestie w zakresie wyposażenia technicznego punktów ładowania, infrastruktury technicznej (okablowania) dobiera projektant, właściciel lub zarządca budynku dostosowując moc punktów ładowania do potrzeb danego budynku. Ponadto rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1), wskazane w dyrektywie 2024/1275, określa charakterystykę techniczną punktów ładowania wymieniając m.in. punkty ładowania dużej mocy oraz punkty ładowania o normalnej mocy. Dodatkowe powyższe kwestie opisane są w dokumencie uzasadnienia do projektu.
--	--	--	--

			W przypadku wielu rodzajów parkingów (w tym lotniskowych) ta propozycja ciągnie za sobą masę zalet oraz elastyczność budowy stacji ładowania do parkingów w zależności od przeznaczenia, CAPEXu czy możliwości przyłączeniowych mocy elektrycznej. Ponadto w niektórych przypadkach mogą zachęcić duże podmioty prywatne w inwestycje w rozwój infrastruktury elektroenergetycznej w porozumieniu z lokalnymi operatorami. Proponowana zmiana nie wpływa negatywnie na tempo rozwoju infrastruktury, a dodaje możliwości dopasowania rodzaju stacji ładowania do potrzeb i w niektórych przypadkach przyspieszy rozwój infrastruktury. Z naszego punktu widzenia wiele parkingów nie ma zasadności technologicznej montażu stacji ładowania 3,7kW. Może dochodzić do sytuacji gdzie na parkingu będą potrzebne jedynie ładowarki 100kW lub 22kW, a w celu spełnienia wymagań wykonawcy będą zmuszeni postawić dodatkowe punkty ładowania o mocy 3,7kW, które nie będą miały żadnej użyteczności, a jedynie potrzebę spełnienia wymagań ilościowych. lub Wyłączenie parkingów przynależnych lub powiązanych z portami lotniczymi.	
12.	Rozporządzenie w sprawie WT	Stowarzyszenie MIWO	W celu zachowania spójności polityki w zakresie budynków, należy wdrożyć przepisy zapewniające utrzymanie poziomu bezpieczeństwa użytkowników budynków, w których zainstalowano ładowarki elektryczne. Samochody i ładowarki elektryczne niosą za sobą nowe zagrożenie pożarowe dla konstrukcji budynku, w szczególności ze względu na specyfikę akumulatorów litowo-jonowych, których uszkodzenie może prowadzić do	Uwaga nieuwzględniona Poza zakresem regulacji. Propozycja zostanie przekazana do właściwych osób zajmujących się wspomnianym rozporządzeniem. Zgodnie z art. 14 ust. 10 dyrektywy 2024/1275, 31 grudnia 2025 r. Komisja Europejska ma opublikować wytyczne dotyczące bezpieczeństwa

		intensywnego pożaru. Problem ten ma największe znaczenie w obszarach znajdujących się bezpośrednio przy stanowiskach ładowania takich pojazdów, które powinny być odpowiednio wzmocnione poprzez zastosowanie rozwiązań ograniczających przeniesienie się pożaru na cały budynek lub strefę pożarową: • podniesienie klasy odporności ogniowej przegrody, • stosowanie wyrobów o klasie reakcji na ogień min A2-s3, d0. Rekomendacja ta jest zawarta w raporcie „Przyjazne mieszkanie. Jak zapewnić Polakom oszczędne, bezpieczne i komfortowe mieszkania na lata?” Zmiana w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (dalej: Rozporządzenie WT): § 281a.1. W obszarze miejsca parkingowego z ładowarką dla samochodów elektrycznych - powiększonym o minimalnie o 2,5 m się: a) elementy budynku, ich okładziny i izolacje wykonuje się z wyrobów niepalnych (o klasie reakcji na ogień min. A2-s3, d0) oraz b) konstrukcja budynku (slupy, ściany oraz strop) wykonana jest w klasie odporności ogniowej odpowiednio R240 i REI 240. § 281a.2. Ściany zewnętrzne powyżej cokołów, bezpośrednio przy których umieszczone są zewnętrzne stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych, w obszarze co najmniej 3 m od stanowiska ładowania powinny posiadać okładzinę elewacyjną i jej zamocowania mechaniczne oraz izolację cieplną o klasie reakcji na ogień min. A2-s3, d0.	przeciwpożarowego na parkingach dla samochodów.
--	--	---	---

13.	Projekt ustawy Art. 12a ust. 1 pkt 3	Cushman & Wakefield	W propozycji ustalania liczby miejsc parkingowych dla rowerów metoda odnosi się do średniej liczby użytkowników budynku, gdzie ustawa nie definiuje pojęcia „średnia liczba użytkowników”. • Czy w przypadku np. galerii handlowych użytkownikami są również goście (klienci) galerii czy tylko zatrudnieni w niej pracownicy? • Jakie dokumenty powinny być źródłem informacji dla określenia liczby użytkowników budynku? • Jak obliczyć średnią liczbę użytkowników, gdy w budynku nie występuje system rejestru obecności? • Średnią należy policzyć wyłącznie dla lata, czy całego roku? • Czy wystarczą dane z jednego roku czy to powinna być średnia z kilku lat? W ustawie należy wprowadzić definicję użytkownika budynku oraz algorytm obliczania średniej liczby użytkowników wraz z listą źródeł danych, z których można korzystać obliczając tę liczbę.	Uwaga nieuwzględniona Nie jest możliwe wskazanie jednego algorytmu wyliczenia średniej liczby użytkowników budynku ze względu na różne kategorie i przeznaczenie budynków niemieszkalnych. Składowe (m.in. osoby użytkujące budynek, czy przebywające w budynku), które należy wziąć pod uwagę pozwolą wyliczyć średnią liczbę użytkowników budynku. W uzasadnieniu do projektu ustawy określono założenia ujęte w uwadze, które należy uwzględnić wyliczając powyższy wskaźnik.
14.	Projekt ustawy art. 12a ust. 4 pkt 3	Cushman & Wakefield	Artykuł nie precyzuje katalogu wydatków na infrastrukturę elektromobilności, które porównywane będą z całkowitym kosztem przebudowy rozbudowy, nadbudowy lub remontu. • Czy wyliczając koszty wykonania infrastruktury okablowania dla co najmniej 50% stanowisk postojowych w ilości 50% miejsc parkingowych bierzemy pod uwagę rozbudowę infrastruktury energetycznej budynku? Innymi słowy czy fakt, że przygotowujemy budynek pod względem infrastruktury okablowania na dodatkowe obciążenie np. 1000 kW mocy ładowarek, czy należy założyć, że w przyszłości zostanie przebudowany również system energetyczny budynku, np. zostanie wykonana przebudowa przyłącza elektrycznego i koszty te należy również wycenić, a zatem będzie to całkowity koszt przebudowy infrastruktury energetycznej?	Uwaga nieuwzględniona Przede wszystkim należy wziąć pod uwagę, że wymagania w zakresie art. 12a ust. 1-3 należy realizować również w przypadku budynku poddanego przebudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontowi, w ramach których spełnione są łącznie warunki określone w art. 12a ust. 4 pkt 1-3. Wskazane w punkcie 3 koszty odnoszą się do łącznych kosztów związanych z instalacją punktów ładowania i infrastruktury kanałowej. Przepis nie wskazuje szczegółowych komponentów wchodzących w skład łącznych kosztów – w

			• Czy w przypadku braku możliwości zasilenia nowej infrastruktury ładowania samochodów z istniejącego przyłącza, można zmniejszyć wielkość infrastruktury do aktualnej mocy przyłączeniowej? Nie w każdym budynku dostępna jest moc przyłączeniowa, aby dodać nowe odbiory energii w postaci ładowarek. • Czy strażnik mocy lub reduktor mocy chroniący przed przekroczeniem mocy przyłączeniowej jest kosztem kwalifikowanym kosztu instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej? • Czy szacując koszty wykonania infrastruktury ładowania uwzględnia koszty dostosowania infrastruktury ppoż. np. wykonania systemu gaszenia opisanego w zaleceniach CNBOP?	przypadku punktu 3, ze względu na możliwość nie wymienienia wszystkich czynników i składowych wchodzących w skład kosztów.
15.	Projekt ustawy art. 12a ust. 4 pkt 3	Cushman & Wakefield	W artykule brak jest informacji o braku konieczności instalowania infrastruktury ładowania w sytuacji braku możliwości przyłączeniowych budynku. Dotyczy to szczególnie budynków istniejących. W wielu sytuacjach OSD nie udziela zgodny na zwiększenie mocy istniejącego przyłącza energii lub budowy nowego. W takich warunkach powinna istnieć możliwość zwolnienia z obowiązku instalowania punktów ładowania. Ustawa nakłada obowiązek montażu 1 ładowarki każde 5 miejsc postojowych, ale nie daje możliwości na zmniejszenie tej liczby lub braku obowiązku w całości, jeśli budynek nie ma możliwości zapewnić zasilania wszystkich wymaganych ustawą punktów ładowania. • Czy wyposażenie miejsc parkingowych w punkty ładowania obowiązuje właścicieli budynków, w których nie ma obecnie technicznych możliwości na zwiększenie mocy przyłączeniowej z uwagi na ograniczenia operatora sieci dystrybucyjnej? Proponujemy wyłączenie budynków z obowiązku, dla których istnieje brak technicznej możliwości wykonania dodatkowych punktów ładowania, potwierdzoną ekspertyzą techniczną	Uwaga nieuwzględniona Należy wskazać że przepisy implementujące dyrektywę 2024/1275 (w zakresie art. 12a i przepisach epizodycznych), nie wskazują możliwość wyłączenia z obowiązku w art. 12 a ust. 1-3 w przypadku braku zgody u OSD na zwiększenie mocy istniejącego przyłączenia. Jak wskazano w punkcie 11 przepisy dyrektywy 2024/1275 wskazują na ilościowe zapewnienie infrastruktury mobilnej jak (punkty ładowania, okablowanie, miejsca parkingowe). Szczegółowe kwestie w zakresie mocy punktów określają akty prawne wskazane w uwadze nr 11. Dodatkowo należy podkreślić, że przepisy dyrektywy nie wskazują dodatkowych działań modernizacyjnych poza tymi określonymi w art. 12 a ust. 4.

			wykluczającą możliwość zwiększenia przydziału mocy przyłączeniowej, przyczyn ppoż. lub innej przyczyny. Ekspertyza powinna być przygotowana przez rzeczoznawcę budowlanego.	
16.	Projekt ustawy art. 12a ust. 4	Cushman & Wakefield	Artykuł nie przewiduje możliwości wyłączenia z obowiązku instalowania punktów ładowania w przypadku braku możliwości technicznej budowy odpowiedniej infrastruktury ppoż. dla tego rodzaju instalacji. Istnieją budynki, których nie istnieje możliwość przebudowy w celu dostosowania do wymagań bezpieczeństwa ppoż. dla infrastruktury elektromobilności. • Czy wyposażenie miejsc parkingowych w stacje ładowania obowiązuje właścicieli budynków, w których występują czynniki znacząco ograniczające możliwość przeprowadzenia akcji gaśniczej na wypadek samozapłonu samochodu elektrycznego? W szczególności parkingi podziemne, do których wjazd odbywa się za pośrednictwem windy samochodowej.	Uwaga nieuwzględniona Przepisy dyrektywy 2024/1275 w art. 14 ust. 10 wskazują, że do 31 grudnia 2025 r. Komisja opublikuje wytyczne dotyczące bezpieczeństwa przeciwpożarowego na parkingach dla samochodów.
17.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny	Cushman & Wakefield	Artykuł nie przewiduje zmniejszenia liczby wymaganych miejsc parkingowych dla rowerów w przypadku, gdy w bezpośrednim sąsiedztwie występuje system rowerów publicznych. Należy dodać możliwość redukcji nowych miejsc parkingowych rowerów, jeżeli w budynku lub na nieruchomości występują publiczne parkingi dla rowerów.	Uwaga nieuwzględniona Odnosząc się do pierwszej części zapytania należy wskazać, że przepis epizodyczny w zakresie dostosowania miejsc parkingowych w budynkach niemieszkalnych nie uwzględnia bezpośredniego dostępu systemu rowerów publicznych. Jest to niezależne wymaganie stawiane właścicielom lub zarządcom budynku. Zapewnienie wskazanej powierzchni na miejsca parkingowe dla rowerów przy budynkach ma pozwolić na bezpieczne przechowywanie rowerów oraz zachęcić użytkowników budynku do poruszania się komunikacją rowerową.
18.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny	Cushman & Wakefield	„Art. ... 1. W budynkach niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych dla samochodów, właściciel lub zarządca budynku, w terminie	Uwaga nieuwzględniona Art. 12a ust. 8 wskazuje wyjaśnienie możliwości realizacji z technicznego i ekonomicznego punktu

			do dnia 1 stycznia 2027 r., zapewnia: Przepisy powinny zostać opracowane w porozumieniu z MRiT - w art. 14 zostały użyte określenia nieprecyzyjne i konieczne jest ustalenie co należy rozumieć przez „stosowne przypadki” oraz „wykonalne pod względem technicznym i ekonomicznym”	widzenia. Wskazane w uwadze „stosowne przypadki ładowania dwukierunkowego” określone są szczegółowo w projekcie uzasadnienia oraz w definicji w art.2 pkt 31 projektu wkładu.
19.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny ust 1-3	Cushman & Wakefield	Proponowany artykuł dopuszcza jako alternatywę stosowanie punktów ładowania, infrastrukturę kanałową i parkingi rowerowe. Nie przewidziano zaś na zasadzie zamienności tych trzech rozwiązań. Sugeruje się, określenie przelicznika między liczbą punktów ładowania samochodów elektrycznych a miejscami parkingowymi dla rowerów na zasadzie, że w przypadku montażu 50% wymaganej liczby punktów ładowania oraz 50% wymaganej liczby miejsc parkingów dla rowerów, wymagania ustawy zostaną spełnione. Nie w każdym budynku z uwagi na dostępne miejsce da się zamontować tak dużą liczbę punktów ładowania samochodów lub stworzenia miejsc parkingowych dla rowerów. Realizacja obu na zasadzie alternatywy uzupełniającej może rozwiązać ten problem.	Uwaga nieuwzględniona Wymaganie w zaproponowanym przepisie epizodycznym czyli dostosowanie infrastruktury mobilnej na parkingach w budynkach niemieszkalnych istniejących wskazuje na konieczność instalacji wskazanej ilości punktów ładowania lub infrastruktury kanałowej oraz miejsc parkingowych dla rowerów. Odnosząc się do uwagi przepis epizodyczny wskazuje możliwość wyboru wskazanej infrastruktury mobilnej. Dodatkowo implementacja art. 14 w zaproponowanej formie wiązałaby się z nieprawidłową transpozycją dyrektywy 2024/1275.
20.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny ust 4	Cushman & Wakefield	Definicja przylegania powinna zostać dopracowana w porozumieniu z MRiT	Uwaga ogólna Szczegółowe wyjaśnienie w uwadze nr 3.
21.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny	Cushman & Wakefield	Czy w odniesieniu do poniższego artykułu przymek „lub” oznacza możliwość wyboru rozwiązania, które właściciel nieruchomości zastosuje tj. czy w przypadku zdecydowania się na rozwiązanie 3) wymogi z pkt 1 i 2 nie będą obowiązywały?	Uwaga uwzględniona Zmieniono spójnik w pkt 2 przepisu epizodycznego. Zmiana z „lub” na „oraz”, zgodnie z uwagą nr 6. Zgodnie z przepisem epizodycznym należy zapewnić instalacje punktów ładowania (punkt 1) lub instalacje infrastruktury kanałowej (punkt 2) oraz zapewnienie miejsc parkingowych dla rowerów w liczbie wskazanej w punkcie nr 3.

22.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny	Cushman & Wakefield	Dla budynków, do których przylegają wielkopoziomowe parkingi zewnętrzne wymóg art. 1 pkt 2) jest niezasadny ekonomicznie. Koszty związane z naruszeniem nawierzchni parkingowej, wykopem, wykonaniem kanalizacji kablowej, ułożeniem kabli elektrycznych i odtworzeniem nawierzchni są nieadekwatne do korzyści społecznej. Proponuje się ograniczenie tych stanowisk do 20%. Rekomenduje się zmianę obowiązku w przypadku przylegania do budynku wielopoziomowy parkingi zewnętrzne.	Uwaga nieuwzględniona Właściciel lub zarządca budynku ma do wyboru wykonanie punktu 1 lub 2 tj. instalację: 1) co najmniej jednego punktu ładowania na każde dziesięć stanowisk postojowych lub 2) wykonanie infrastruktury kanałowej, kanałów na przewody i kable elektryczne dla co najmniej 50% stanowisk postojowych Nie jest możliwe zastosowanie innych wyłączeń ponieważ nie byłoby to zgodne z wymaganiami dyrektywy 2024/1275.
23.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny	Cushman & Wakefield	Czy w odniesieniu do pkt 1 wymóg dotyczy instalacji publicznego/ogólnodostępnego punktu ładowania czy prywatnego punktu ładowania? Czy jeżeli punkty ładowania będą przeznaczone do wyłącznego korzystania przez jednego z najemców w budynku, który wynajmowany jest przez wielu najemców, obowiązek ustawy będzie spełniony?	Uwaga ogólna Przepis epizodyczny wdrażający art. 14 dyrektywy 2024/1275, dotyczy instalacji infrastruktury mobilnej w przypadku istniejących budynkach niemieszkalnych (posiadających od 20 miejsc parkingowych) oraz budynkach instytucji publicznych. To zarządca/właściciel budynku decyduje czy punkt ładowania będzie ogólnodostępny czy prywatny. Powyższe wskazuje, że z infrastruktury mobilnej, niezbędnej do ładowania pojazdów elektrycznych korzystać mają użytkownicy budynku.
24.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny	Cushman & Wakefield	Czy wyposażenie budynku w miejsca parkingowe dla rowerów jednocześnie obciąża właściciela nieruchomości do zapewnienia odpowiedniego zaplecza i infrastruktury dla użytkowników budynku korzystających z rowerów tj. bezpiecznego transportu rowerów na parking podziemny w postaci dedykowanej windy, szatni i natrysków? Jeśli tak, jak duża powinna być np. liczba natrysków przeznaczona dla osób korzystających z rowerów?	Uwaga nieuwzględniona Projekt wkladu wdrażającego dyrektywę 2024/1275 nie reguluje tych kwestii i pozostawia je do decyzji właściciela/zarządcy budynku.

25.	Projekt ustawy Przepis epizodyczny	Cushman & Wakefield	Jakie są standardowe wymiary roweru? Ustawa powinna zdefiniować te wymiary lub odwołać się do innego aktu definiującego to pojęcie.	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie procesu legislacyjnego. Powyższa uwaga zostanie przeanalizowana na późniejszym etapie.
26.	Projekt ustawy Art. 2	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności	Chcemy zwrócić uwagę na fakt, że w Polsce zaczynają funkcjonować operatorzy prywatnych punktów ładowania, którzy dostarczają usługę ładowania w garażach wielostanowiskowych i parkingach. Jednocześnie instalowana infrastruktura – punkty ładowania - nie są ogólnodostępne zachowując dalej charakter prywatny tj. dedykowany punkt dla dedykowanego użytkownika i właściciela miejsca parkingowego. Proponujemy dodanie nowej definicji. 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 przepływu energii elektrycznej z akumulatora do punktu ładowania, z którym jest połączony;”. 32) „operator prywatnych punktów ładowania” – podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty nieogólnodostępnych punktów ładowania;	Uwaga nieuwzględniona Na potrzeby implementacji przepisów art. 14 dyrektywy 2024/1275 do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 12a, przepis epizodyczny) nie zauważamy potrzeby wyodrębnienia wskazanych operatorów prywatnych punktów ładowania. Uwaga zostanie dodatkowo przekazana do wiodącego resortu odpowiadającego za proces legislacyjny ustawy.
27.	Projekt ustawy art. 13	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju	Zmiana dotyczy Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o	Uwaga nieuwzględniona

		Elektromobilności	elektromobilności i paliwach alternatywnych w Art. 13 powiązanych z proponowanymi w prekonsultacjach zmianami. Jest to propozycja rozszerzenia wymogów bezpieczeństwa o zabezpieczenia piorunowe i przepięciowe. Art. 13. Stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z ładu spełniają wymagania techniczne i eksploatacyjne określone w szczególności w Polskich Normach, zapewniające ich bezpieczne używanie, w tym bezpieczeństwo pożarowe, piorunowe, przepięciowe, bezpieczne funkcjonowanie sieci elektroenergetycznych oraz dostęp do stacji ładowania dla osób niepełnosprawnych.	Poza zakresem nowelizacji realizowanej przez MRiT. Dodatkowo kwestie bezpieczeństwa opisane są w odpowiedzi na uwagę 12 i 16.
28.	Projekt ustawy art. 24	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności	Projektowana zmiana nie uwzględnia możliwości pojawienia się <i>operatora prywatnych punktów ładowania</i> o charakterze nieogólnodostępnym. Wówczas to operator jest dysponentem przyłącza i zawiera umowę z OSD i układ pomiarowo – rozliczeniowy dotyczy Operatora prywatnych punktów ładowania. Art. 24. 1) 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. 2) Jeżeli w stanowisku postojowym, do którego prawo do wyłącznego użytku posiada	Uwaga nieuwzględniona Poza zakresem nowelizacji realizowanej przez MRiT. Dodatkowe wyjaśnienia znajdują się w uwadze nr 26.

			wnioskodawca został zainstalowany punkt ładowania przez <i>operatora prywatnych punktów ładowania</i> , operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje układ pomiarowo - rozliczeniowy, w celu opomiarowania energii elektrycznej pobieranej przez ten punkt ładowania, po uprzednim zawarciu umowy przez <i>operatora prywatnych punktów ładowania</i> , o której mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.	
29.	Projekt ustawy art. 12 a	BRAND DOCK Sp. z o.o. operator sieci ultra szybkiego ładowania BeReady2GO	Obecnie projektowane zmiany skupiają się tylko i wyłącznie na stacjach małej mocy AC, czyli 1 punkt na 5 miejsc pozwala na ładowanie jednego auta. Nie dla wszystkich parkingów ma to sens, np. parkingi marketów. Podładowanie auta podczas zakupów, wystarcza na przejechanie 10-30 km. W przypadku dużych parkingów sensowniejsze jest odniesienie do mocy punktu ładowania, np. min. 150 kW na każde 50 miejsc parkingowych (do zastanowienia liczba miejsc), co pozwala na naładowanie min. 10 EV przez 10h. Dokładnie taka praktyka jest obecnie stosowana. Jeżeli na taki zapis nie pozwala delegacja dyrektywy, należy zwrócić się do Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) o uwzględnienie tego aspektu i stosowną zmianę Lub min. 150 kW na każde 50 miejsc parkingowych	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z odp. w punkcie 5 i 11.
30.	Projekt ustawy art. 14	PZFD	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	Uwaga ogólna Wdrożenie art. 14 dyrektywy 2024/1275 nie będzie obejmować nowelizacji Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dn. 7 maja 2021 r. w sprawie sposobu ustalania minimalnej mocy

			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). Czy wdrożenie art. 14 będzie związane jest również ze zmianami w Rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dn. 07 maja 2021 ws ustalenia minimalnej mocy przyłączeniowej?	przyłączeniowej dla wewnętrznych i zewnętrznych stanowisk postojowych związanych z budynkami użyteczności publicznej oraz budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi (Dz.U. 2021 poz. 892).
31.	Projekt ustawy art. 12a	PZFD	Wprowadzenie w życie powyższego przepisu oznacza objęcie obowiązkiem instalowania ładowarek w ilości 20% wszystkich miejsc postojowych w budynkach niemieszkalnych. Powyższe rodzi wysokie ryzyko dla działalności PRSów, czy apartoteli, które mogą być realizowane w ramach funkcji usługowej. W takiej sytuacji, sam budynek formalnie nie jest będzie kwalifikowany jako budynek mieszkalny, pomimo tego że faktycznie będzie w nim realizowana funkcja właśnie mieszkaniowa, co ma miejsce szczególnie w sektorze PRS. Tym sposobem, pomimo faktycznego wykorzystania na cele mieszkaniowe, budynek PRS będzie musiał spełniać wyśrubowane kryteria dotyczące ładowarek elektrycznych, co znacznie zwiększy koszt wytworzenia budynku i w konsekwencji będzie prowadziło do wzrostu wysokości czynszów i obniżenia dostępności mieszkań dla najemców. W naszej ocenie, wzorem ostatnich orzeczeń NSA, które przy ustalaniu stawki podatku w przypadku PRS, pomimo prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie najmu, nakazują stosować stawkę właściwą dla lokali mieszkalnych, z uwagi na fakt, że lokale te służą	Uwaga nieuwzględniona. na obecnym etapie procesu legislacyjnego. Należy wskazać że zapisy art. 14 dyrektywy 2024/1275 nie wskazują konieczności wyodrębnienia określonych w uwadze rodzajów budynków.

			zaspokajaniu potrzeb mieszkaniowych. Apelujemy, aby spojrzenie to zostało przyjęte przez ustawodawcę przy okazji wdrażania niniejszych przepisów. Poniżej przedstawiamy symulacje kosztów przygotowania infrastruktury dla średniej wielkości budynku niemieszkalnego PRS (100 lokali): • Średni koszt ładowarki = 19 000 PLN • Koszt infrastruktury kanałowej = 1 300 PLN/1 stanowisko postojowe • Koszt okablowania wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną = 2 000 PLN/1 stanowisko postojowe $(20 \cdot 19000) + (1300 \cdot 100) + (2000 \cdot 50) = 0,6$ mln Oznacza to, że koszt budowy budynku związany z powyższą regulacją wzrasta o 600 tys. złotych dla każdego 100 miejsc postojowych. Nota bene, brak jest informacji w zakresie przewidywanej dodatkowej mocy dla rowerów elektrycznych. Czy resort przewiduje zmiany w Rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dn. 07 maja 2021 ws. ustalenia minimalnej mocy przyłączeniowej? Proponujemy, aby w przypadku lokali usługowych spełniających funkcje mieszkaniowe (zaspokajających potrzebę mieszkaniową) stosowane były wymogi infrastrukturalne jak dla budynków mieszkalnych, które zostały zawarte w projektowanym art. 12a ust. 3.	
32.	Projekt ustawy art. 12a ust. 2	PZFD	Dyrektywa w art. 14 nie wprowadza innych zasad dla budynków niemieszkalnych i budynków mieszkalnych o	Uwaga nieuwzględniona Zaproponowany zapis stanowiłby nieprawidłową

			funkcji biurowej. Oznacza to, że dla biurowców zastosowanie mogłyby znaleźć przepisy bazowe dyrektywy, mówiące o konieczności zainstalowania co najmniej jednego punktu ładowania na każde 5 miejsc postojowych. Decyzja o znacznym zaostrzeniu przepisów względem tekstu dyrektywy, spowoduje z jednej strony znaczny wzrost kosztów, z drugiej nie jest współmierna do obecnego stanu rozwoju elektromobilności w Polsce. Oczywiście zrozumiałe jest, że przepisy tworzone są z myślą o przyszłym rozwoju technologii, niemniej wymóg wyposażenia co drugiego miejsca w biurowcu w ładowarkę elektryczną należy uznać za znacznie przeskalowany. Proponujemy, aby zmniejszyć wymóg do 20% i pozostawić decyzję o większej liczbie punktów ładowania właścicielowi budynku, który będzie mógł w każdej chwili zainstalować nowe ładowarki w odpowiedzi na zapotrzebowaniem zgłaszane przez najemców, korzystając przy tym z przygotowanej wcześniej obligatoryjnej infrastruktury. W innym wypadku istnieje ryzyko, że koszt poniesiony z tytułu instalacji punktów ładowania będzie kosztem zbędnym z uwagi na brak odpowiedniego zainteresowania najemców, co wynika z niedostatecznej liczby aut elektrycznych w kraju. Co więcej, myśląc przyszłościowo, rozsądne byłoby umożliwienie poniesienia tegoż kosztu na późniejszym etapie eksploatacji, choćby z uwagi na zmiany technologiczne, które mogą pojawić się w zakresie punktów ładowania. *** Koszt budowy związany z projektowanym postanowieniem art. 12a ust. 2 wynosi 1,2 mln PLN dla garażu o 100mp.	transpozycję art. 14 dyrektywy 2024/1275.
--	--	--	--	---

			• Średni koszt ładowarki = 19 000 PLN • Koszt infrastruktury kanałowej = 1 300 PLN/1 stanowisko postojowe • Koszt okablowania wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną = 2 000 PLN/1 stanowisko postojowe $(50 \cdot 19000) + (1300 \cdot 100) + (2000 \cdot 50) = 1,2 \text{ mln}$ 1) zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na każde pięć stanowisk postojowych dla samochodów,	
	Projekt ustawy art. 12a	PZFD	Brak definicji „miejsca parkingowego dla rowerów”. Uwaga generalna odnosząca się do całego projektu nowelizacji i realizacji wymogów z projektowanego art. 12a: W art. 2 pkt 32 dodać: „miejsce parkingowe dla rowerów” oznacza wydzielone i oznakowane miejsce przetrzymywania rowerów na zewnątrz lub wewnątrz budynku, w szczególności takie jak: boks rowerowy, hak, uchwyt na rower z możliwością parkowania poziomego i pionowego, stojak rowerowy (w tym stojak systemowy, z możliwością parkowania roweru jeden nad drugim).	Uwaga uwzględniona Proponuje się dodanie definicji miejsca parkingowego dla rowerów w par. 3 pkt. 27 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2022 poz. 1225, z późn. zm.) – do rozważenia na dalszym etapie prowadzenia prac legislacyjnych.
33.	Projekt ustawy art. 12 a ust 4	PZFD	Prosimy o doprecyzowanie w jaki sposób interpretować relacje pomiędzy poszczególnymi punktami ust. 4. Czy prawidłową jest interpretacja, że przepisy ust. 1-3 znajdą zastosowanie w przypadku z jednej strony wystąpienia przesłanki z punktu 1 lub 2 oraz jednocześnie nie wystąpienia przesłanki z punktu 3? Czy przesłanki pozytywne z pkt 1 i 2 należy spełnić	Uwaga ogólna Wyjaśnienia znajdują się w uwadze nr 2.

			łącznie? Czy mają charakter autonomiczny? Czy wystąpienie przesłanki z pkt 3 każdorazowo wyłącza konieczność stosowania wymagań z ust. 1-3? Prosimy o doprecyzowanie treści przepisu w taki sposób, aby nie budził problemów interpretacyjnych.	
34.	Projekt ustawy art. 12a ust 10	PZFD	Brak informacji co się dzieje w przypadku odmowy organu wydania zgody. Prosimy o jasne wskazanie w przepisach, że w przypadku odmowy organu wydania zgody – wymogi wynikające z Dyrektywy (art. 12a ust. 1-3) nie obowiązują. W innym wypadku brak zgody pozostawia wątpliwości interpretacyjne.	Uwaga nieuwzględniona na obecnym etapie procesu legislacyjnego.
35.	Projekt ustawy przepis epizodyczny	PZFD	Uwaga jak wyżej w zakresie ryzyka dla sektora PRS. Proponujemy, aby w przypadku lokali usługowych spełniających funkcje mieszkaniowe (zaspokajających potrzebę mieszkaniową) stosowane były wymogi infrastrukturalne jak dla budynków mieszkalnych, które zostały zawarte w projektowanym art. 12a ust. 3.	Uwaga nie uwzględniona na obecnym etapie procesu legislacyjnego.