**UZASADNIENIE**

Celem nowelizacji (w zakresie art. 12b) ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych jest wdrożenie części postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającej 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), zwanej dalej „dyrektywą 2018/844”.

Zgodnie z art. 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, zwanej dalej „dyrektywą 2010/31” (Dz. Urz. UE L 153 z 18.6.2010, str. 13, z późn. zm.) w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, wprowadzono nowe przepisy dotyczące elektromobilności. Przepisy te odnoszą się do wymagań dotyczących instalowania punktów ładowania i infrastruktury kanałowej, mając na uwadze cel dyrektywy jakim jest zapewnienie rozwoju infrastruktury niezbędnej do inteligentnego ładowania pojazdów elektrycznych.

Przepisy implementujące postanowienia dyrektywy do polskiego porządku prawnego mają zastosowanie do nowych budynków oraz budynków poddawanych ważniejszym renowacjom, w odniesieniu do budynków niemieszkalnych i mieszkalnych mających więcej niż 10 miejsc parkingowych, jak również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych.

Zgodnie z art. 8 ust. 2 dyrektywy w odniesieniu do nowych budynków niemieszkalnych i budynków niemieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1, z późn. zm.), wraz z infrastrukturą kanałową na przewody elektryczne, na co najmniej jednym na pięć miejsc parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych.

Ponadto zgodnie z art. 8 ust. 5 dyrektywy 2010/31 w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków mieszkalnych i budynków mieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, do których należy więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację infrastruktury kanałowej na przewody elektryczne na wszystkich miejscach parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych.

Wymagania dyrektywy 2010/31 w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844 dotyczą również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych co do których państwa członkowskie określają wymagania dotyczące instalowania minimalnej liczby punktów ładowania – obowiązujące od 1 stycznia 2025 r.

W związku z powyższym przedmiotowy projekt wprowadza zmiany do ustawy w zakresie art. 12, po którym dodano art. 12b, a kolejne zapisy uwzględniono w ustępach od 1-7.

Art. 12b stanowi bezpośrednią implementację przepisów dyrektywy do polskiego porządku prawnego. Jednocześnie stanowi odpowiedź na wymagania dotyczące zapewnienia rozwoju infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce, zarówno w przypadku budynków nowych, jak również tych poddawanych gruntownej przebudowie.

Wprowadzono projekt zapisu, który określa, że budynki niemieszkalne mające więcej niż dziesięć miejsc parkingowych projektuje się i buduje tak aby zapewnić wykonanie instalacji co najmniej jednego punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne, w sposób umożliwiający zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania w przypadku gdy parking znajduje się wewnątrz budynku lub parking przynależy do budynku.

W przypadku projektowanych i budowanych budynków mieszkalnych mających więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, zgodnie z projektowanym art. 12b ust. 2 należy zapewnić instalację kanałów na przewody i kable elektryczne, na wszystkich miejscach parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania w przypadku gdy parking znajduje się wewnątrz budynku, lub parking przynależy do budynku.

Jednocześnie wprowadzono zapisy w przypadku budynków poddawanych renowacjom, których koszt inwestycji wynosi więcej niż 25% wartości odtworzeniowej budynku.

Natomiast w stosunku do istniejących budynków niemieszkalnych, w których jest co najmniej dwadzieścia miejsc parkingowych, wprowadzono zapis określający, że właściciel lub zarządca budynku jest zobowiązany do dnia 1 stycznia 2025 r., do instalacji co najmniej jednego punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne, na co najmniej jednym na pięć miejsc parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania.

Przepisy wskazane w art. 12b wprowadzają nowe wymagania dotyczące budynków, a w szczególności instalowania punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych lub wstępnego wyposażania parkingów w odpowiednią infrastrukturę kanałową - kanałów na przewody i kable elektryczne, która stworzy warunki umożliwiające w razie potrzeby szybkie zainstalowanie punktów ładowania tam, gdzie będą potrzebne. Zmiany dotyczące infrastruktury elektrycznej parkingu oraz ważniejsze renowacje, wiązać się będą również (w zależności od rodzaju budynku i parkingu) z pracami nad zapewnieniem przytoczonej infrastruktury kanałowej.

**Przepisy przejściowe**

W art. …. wprowadzono przepisy przejściowe, wskazujące na zakres stosowania wprowadzanych przepisów art. 12b w odniesieniu do postępowań oraz sytuacji trwających w momencie wejścia w życie powyższych przepisów oraz konieczność ich stosowania w odniesieniu do dotychczasowych przepisów.

W powyższych zapisach nie przewidziano innych rozwiązań poza tymi, które są realizacją działań związanych z wdrożeniem części postanowień dyrektywy 2018/844.

Projekt ustawy jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt zapisów do ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597)   
i w związku z tym nie podlega notyfikacji w rozumieniu tego rozporządzenia.

Projekt zapisów do 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 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministra Rozwoju oraz w zakładce „Rządowy proces legislacyjny” Rządowego Centrum Legislacji.

Wprowadzone zmiany projektu ustawy mogą mieć wpływ na wzrost innowacyjności przedsiębiorstw oraz rozwój badań nad nowymi technologiami, na skutek rozwoju elektromobilności, stanowisk do ładowania pojazdów napędzanych energią elektryczną.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych   
w stosunku do projektowanego środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.