

Warszawa, 15 grudnia 2016 roku

Szanowny Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
i Budownictwa

**UWAGI POLSKIEGO ZWIĄZKU FIRM DEWELOPERSKICH
W SPRAWIE PROJEKTU DYREKTYWY PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY ZMIENIAJĄCEJ DYREKTYWĘ 2010/31/UE
W SPRAWIE CHARAKTERYSTYKI ENERGETYCZNEJ BUDYNKÓW.
COM(2016) 76.**

W związku z trwającymi konsultacjami publicznymi nad **projektem Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej Dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. COM(2016) 76.** (dalej: „Projekt”), Polski Związek Firm Deweloperskich (dalej: „PZFD”) niniejszym przedkłada stanowisko w sprawie proponowanych zmian, które w głównej mierze doprowadzą do nieuzasadnionego zwiększenia kosztów budowy mieszkań.

Pragniemy zaznaczyć, że jednym z priorytetowych działań, realizowanych przez polski rząd, jest zwiększenie liczby mieszkań przypadających na 1000 mieszkańców. Służyć temu ma program „Mieszkanie Plus”, który dla swojego powodzenia wymaga obniżenia kosztów budowy oraz skrócenia procesu przygotowania inwestycji. Jesteśmy wdzięczni, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło się pracy nad rozporządzeniem dotyczącym warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Prace nad tym aktem prawnym odbywają się z udziałem praktyków, którzy uczestnicząc w zespołach doradczych, przyczyniają się do wypracowania takiej jego wersji, która nie będzie nadmiernie przeregulowana. Celem jest przygotowanie dokumentu, który będzie obniżał koszty budowy, przyspieszy proces inwestycyjny, a w efekcie zwiększy dostępność mieszkań.

Biorąc pod uwagę cele, jakie przyświecają polskiemu rządowi, co do zmniejszenia deficytu mieszkań, należy pamiętać o prawodawstwie unijnym i jego wytycznych. Legislacja unijna może bowiem, w sposób niezamierzony, przeszkodzić w realizacji polityki mieszkaniowej danego państwa, co w naszej ocenie, ma miejsce w tym przypadku.

Wspierając działania Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, PZFD, przedkłada niniejszym uwagi do Projektu.

Polski Związek
Firm Deweloperskich
ul. Puławska 2,
Plac Unii, budynek A
02-566 Warszawa

REGON: 015166016
NIP: 521-31-96-811
KRS: 0000114107

☎ 22 745 01 00
✉ biuro@pzfd.pl

www.pzfd.pl

1. Postulujemy konieczność **wykreślenia** zmian polegających na:

- a) zwiększeniu minimalnej liczby miejsc parkingowych z proponowanej liczby dziesięciu (10) do liczby trzydziestu (30), co do których przewidziano wymóg wyposażenia w punkt ładowania w odniesieniu do wszystkich nowych budynków niemieszkalnych i do wszystkich istniejących budynków niemieszkalnych poddawanych gruntownym renowacjom (art.8. ust. 2), oraz;
- b) wprowadzeniu obowiązku posiadania wbudowanego okablowania umożliwiającego instalację punktów ładowania pojazdów elektrycznych dla każdego miejsca parkingowego w przypadku budynków mieszkalnych (art. 8 ust. 3).

a) Zgodnie z Projektem, w Dyrektywie 2010/31/UE, zmienia się art. 8 ust. 2 Projektu.

Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 8 ust. 2 Projektu „Państwa członkowskie zapewniają, aby we wszystkich nowych budynkach niemieszkalnych i we wszystkich istniejących budynkach niemieszkalnych poddawanych gruntownym renowacjom, o więcej niż dziesięciu miejscach parkingowych, **co najmniej jedno na dziesięć miejsc parkingowych** było wyposażone w punkt ładowania w rozumieniu dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹, który jest zdolny do włączania i wyłączania ładowania w odpowiedzi na sygnały cenowe. Powyższy wymóg ma zastosowanie do wszystkich budynków niemieszkalnych o więcej niż dziesięciu miejscach parkingowych od dnia 1 stycznia 2025 r.

Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestanowieniu lub niestosowaniu wymogów, o których mowa w poprzednim akapicie, do budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorstw i zajmowanych przez takie przedsiębiorstwa określone w tytule I załącznika do zalecenia Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r.”

W naszej ocenie, wprowadzenie wymogu, aby wszystkie nowe budynki niemieszkalne oraz istniejące budynki niemieszkalne poddawane gruntownym renowacjom, które posiadają więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, miały zapewnione wyposażenie w punkt ładowania w w rozumieniu dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w proporcji – jedno na dziesięć miejsc parkingowych, jest zbyt restrykcyjne. Stoimy na stanowisku, że należy ograniczyć tę liczbę do **co najmniej jednego na trzydzieści miejsc parkingowych**, co stanowi bardziej racjonalną proporcję. Nie ma bowiem uzasadnienia dla arbitralnego wskazania liczby punktów ładowania, a niewątpliwie proporcja przedstawiona w Projekcie spowoduje znaczące zwiększenie kosztów inwestycji. Zapewnienie takiej liczby punktów ładowania jest problematyczne również z punktu widzenia wykonania projektowego inwestycji, tym bardziej, że stanowi to innowację w stosunku do dziś obowiązujących wymogów.

Ponadto, wątpliwe jest, aby znaleźli się faktyczni odbiorcy i użytkownicy takich budynków, którzy skorzystają z projektowanego rozwiązania. Zgadza się, że należy tworzyć budynki, które będą korzystać z dorobku postępu technologicznego, niemniej nie można tym uzasadniać wprowadzania aż tak wysokiej liczby punktów ładowania alternatywnego, podczas gdy brak jest takiej liczby pojazdów, które rzeczywiście mogłyby z nich skorzystać. Uważamy, że projektowany przepis nie przyczynia się do zapewnienia efektywnej eksploatacji budynków i należy z niego zrezygnować w dalszych pracach nad Projektem. Wnosimy zatem o zmianę przepisu, zgodnie z propozycją PZFD.

b) Zgodnie z Projektem, w Dyrektywie 2010/31/UE, do art. 8 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„Państwa członkowskie zapewniają, aby nowe budynki mieszkalne i budynki mieszkalne poddawane gruntownym renowacjom, o więcej niż dziesięciu miejscach parkingowych, posiadały wbudowane okablowanie umożliwiające instalację punktów ładowania pojazdów elektrycznych dla każdego miejsca parkingowego.”

W ocenie PZFD, istnieje pilna potrzeba usunięcia propozycji dodania tego przepisu w rzeczonym Projekcie. Generuje on bowiem ogromne koszty przy wznoszeniu budynków mieszkalnych, a projektowane rozwiązanie nie odpowiada rzeczywistym potrzebom mieszkańców zajmujących takie budynki.

Koszt dostosowania budynków mieszkalnych do proponowanych wymogów byłby odczuwalny zarówno przez deweloperów, jak i nabywców. Są to bowiem instalacje, które nie są szeroko dostępne na rynku. Niewielu jest producentów takich instalacji, gdyż jest to rozwiązanie zbyt innowacyjne. Wydaje się nawet, że zbyt innowacyjne, jak na panujące w Polsce realia, a tym bardziej w krajach Unii Europejskiej o niższym, niż w Polsce, PKB na mieszkańca, gdzie rozwiązanie to zupełnie się nie sprawdzi.

Wzrost kosztów oznaczałby, że na rynek dostarczana będzie mniejsza liczba mieszkań, co stoi w sprzeczności z polityką mieszkaniową polskiego rządu. Z informacji przekazanych nam przez deweloperów zrzeszonych w PZFD wiemy, że koszty okablowania, które aktualnie są wymagane przepisami prawa, mocno wpływają na cenę metra kwadratowego, zwiększając ją w sposób znaczący. Wprowadzenie obowiązku przewidzianego w Projekcie, z pewnością drastycznie podniesie koszty budowy budynków mieszkalnych, a konsekwencji spowoduje ograniczenie dostępności mieszkań.

W Polsce nie ma budynków mieszkalnych, które posiadają instalację punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Przystosowanie budynków do projektowanej zmiany to ogromne koszty, związane z zaprojektowaniem takich budynków oraz zakupem takiej ilości okablowania, aby każde miejsce parkingowe miało do niego indywidualny dostęp.

Co więcej, patrząc na rozwój technologii i systemów ładowania, można z całą pewnością wywnioskować, że rozwiązanie zaproponowane w Projekcie okaże się bardzo szybko rozwiązaniem przestarzałym. Postęp technologiczny powoduje bowiem, że dotychczasowe urządzenia szybko zastępowane są nowymi – tańszymi, bardziej funkcjonalnymi i łatwiejszymi w obsłudze. W związku z powyższym, wpisanie w Projekcie, że należy wbudować okablowanie dla zapewnienia punktów ładowania pojazdów elektrycznych, oceniamy negatywnie. Zawarcie w dyrektywie tak szczegółowego rozwiązania jest zbędne. Ewentualne rozstrzygnięcia w tym zakresie powinny zostać ujęte na poziomie ustawodawstwa krajowego, chociażby w randze rozporządzenia, które można modyfikować w zależności od potrzeb i szybkości postępu technologicznego, który zapewnia coraz nowsze rozwiązania w zakresie systemów ładowania.

Zwracamy także uwagę na wyższe ryzyko pożarowe, które generuje większa liczba kabli. Zagrożenie pożarowe w instalacjach i urządzeniach elektrycznych wynika z wydzielania się ciepła, które nieodłącznie towarzyszy przepływowi prądu elektrycznego. Ilość wydzielanego ciepła zwiększy się, jeśli zainstaluje się tak ogromną liczbę kabli, aby każde miejsce parkingowe mogło korzystać z punktów ładowania pojazdów elektrycznych.

Nie widzimy także uzasadnienia dla wprowadzenia wymogów w zakresie instalacji punktu ładowania dla każdego miejsca parkingowego, wobec niskiej liczby pojazdów elektrycznych. W uzasadnieniu Projektu nie wskazano danych, co do liczby pojazdów elektrycznych w każdym kraju Unii Europejskiej. Wystarczy jednak dokonać obserwacji dróg i ulic, która skutkuje prostą konkluzją - pojazd elektryczny na polskich i unijnych drogach to wciąż rzadkość. Nie znajdujemy zatem uzasadnienia dla wprowadzenia obowiązku instalowania punktów ładowania, które będą bezużyteczne. Samo posiadanie pojazdu mechanicznego pozostaje ciągle dużym wydatkiem dla przeciętnego obywatela, a pojazd elektryczny jest towarem, na który stać tylko najbogatsze jednostki. W ocenie PZFD, należy wykreślić art. 8 ust. 3 z Projektu jako nakładający na deweloperów zupełnie niepotrzebny obowiązek, który jest kosztogenny i w rzeczywistości będzie tworzył bezużyteczne punkty ładowania pojazdów elektrycznych.

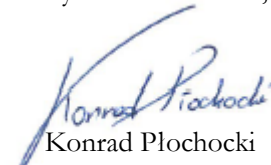
Obligatoryjny wymóg wyposażenia każdego miejsca parkingowego w punkt ładowania pojazdów elektrycznych jest zbyt restrykcyjny. Warto w tym miejscu nadmienić, że w Polsce, po przeprowadzonych konsultacjach publicznych, propozycja wprowadzenia obowiązkowych punktów ładowania, została odrzucona przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju z powodu mnogości argumentów przemawiających za zrezygnowaniem z tego zapisu.

2. Wnosimy o **wykreślenie** wymogu posiadania przez budynki:
- systemów automatyki i sterowania dla budynków w przypadku zarówno przeglądów systemów ogrzewania jak i klimatyzacji.; oraz
 - wyposażenia w ciągłe monitorowanie elektroniczne dokonujące pomiarów sprawności systemów i informujące właścicieli lub zarządców budynków, gdy następuje jej znaczny spadek i gdy potrzebne jest serwisowanie systemu; oraz
 - skuteczne funkcje sterowania w celu zapewnienia optymalnego wytwarzania, dystrybucji i wykorzystywania energii. (art. 14 i art. 15 Projektu)

W ocenie PZFD, proponowane brzmienie art. 14 i art.15 Projektu w zakresie obowiązków związanych z przeglądami systemów ogrzewania oraz systemów klimatyzacji, jest zbyt szczegółowe i nie powinno być regulowane na poziomie unijnym. Systemy powinny być dostosowane do potrzeb rynku i to rynek, a nie przepisy, powinien decydować, w jakie systemy powinny być zaopatrzone budynki. Producenci mogą sami wskazać, jak często i w jaki sposób należy dokonywać przeglądów, aby zapewnić bezpieczeństwo i funkcjonalność tych systemów. Nie widzimy potrzeby, aby kwestie te zostały dodane do Dyrektywy.

Wyrażamy nadzieję, że nasze uwagi zostaną uwzględnione przez Ministerstwo, a z Projektu zostaną wykreślone przepisy, które spowodują zwiększenie kosztów inwestycji.

Z wyrazami szacunku,


Konrad Plochocki
Dyrektor Generalny

Polskiego Związku Firm Deweloperskich

Polski Związek
Firm Deweloperskich
ul. Puławska 2,
Plac Unii, budynek A
02-566 Warszawa

REGON: 015166016
NIP: 521-31-96-811
KRS: 0000114107

☎ 22 745 01 00
✉ biuro@pzfd.pl

www.pzfd.pl