



Warszawa, dnia 21 maja 2026 r.

Polska Rada Centrów Handlowych

ul. Nowogrodzka 50

00-695 Warszawa

e-mail: prch@prch.org.pl

Sz.P.

Marcin Baranowski

Podsekretarz stanu

Ministerstwo Rozwoju i Technologii

Dotyczy: Implementacji art. 14 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)2024/1275 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (EPBD) w zakresie infrastruktury dla zrównoważonej mobilności

Szanowny Panie Ministrze,

w imieniu Polskiej Rady Centrów Handlowych (PRCH), największej w Polsce organizacji branżowej zrzeszającej około 200 członków działających w sektorze obiektów handlowych, pragnę przedstawić stanowisko branży dotyczące implementacji art. 14 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (EPBD), odnoszącego się do infrastruktury dla zrównoważonej mobilności.

Branża obiektów handlowych w pełni popiera rozwój elektromobilności oraz budowę



infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Jednocześnie uważamy, że krajowe przepisy implementujące art. 14 EPBD powinny zapewniać **elastyczne, racjonalne ekonomicznie i technologicznie podejście do realizacji celów dyrektywy**, uwzględniające rzeczywiste potrzeby użytkowników, możliwości techniczne obiektów oraz wpływ regulacji na bezpieczeństwo energetyczne i konkurencyjność przedsiębiorstw.

W szczególności wyrażamy istotne obawy wobec potencjalnego przyjęcia sztywnego wymogu uzależniającego liczbę punktów ładowania od liczby miejsc postojowych, zgodnie z literalnym podejściem zakładającym obowiązek zapewnienia infrastruktury odpowiadającej co najmniej 10% wszystkich miejsc parkingowych. Takie rozwiązanie może prowadzić do bardzo poważnych konsekwencji, zarówno dla samego sektora nieruchomości handlowych, jak i dla krajowego rynku mocy. Dla przykładu, osiem obiektów handlowych w Warszawie (Westfield Arkadia Westfield Mokotów, Galeria Wileńska, Centrum Ursynów, Janki, Galeria Młociny, Klif, Złote Tarasy) posiada łącznie 15917 miejsc postojowych, co w świetle ustawy oznacza konieczność stworzenia prawie 1600 punktów ładowania. Zakładając, że będą one zasilane najniższą możliwą mocą – 7,4 kW – oznacza to zgodę na przyłączenie dodatkowej 11717 kW mocy do w/w obiektów. Dla czterech obiektów handlowych we Wrocławiu (Magnolia, Wroclavia, Korona, Pasaż Grunwaldzki) są to 8279 miejsca postojowe, 828 punkty ładowania i 6114 kW mocy, a dla trzech obiektów w Poznaniu (Posnania, King Cross Marcelin, M1 Poznań) odpowiednio 8254 miejsc, 825 punktów ładowania i 6068 kW mocy. Powyższe liczby to wybrane przykłady, przedstawiające jedynie wycinek rynku – w żaden sposób nie odzwierciedlają pełnej skali zmian, które niosłaby ze sobą implementacja art. 14 w postaci przedstawionej w tekście dyrektywy.

Wdrożenie wymogu w formule ilościowej, wynikające z treści dyrektywy, oznaczałoby konieczność realizacji kosztownych inwestycji modernizacyjnych i przebudowy istniejącej infrastruktury energetycznej. W Polsce, wiele obiektów handlowych zostało zaprojektowane i wybudowane kilkanaście lub kilkadziesiąt lat temu, bez założenia masowej elektryfikacji transportu. Oznacza to konieczność budowy nowych przyłączy energetycznych, rozbudowy stacji transformatorowych, przebudowy instalacji elektrycznych oraz ingerencji w istniejące parkingi i układy komunikacyjne. Skala finansowa takich inwestycji byłaby nierzadko liczona w milionach złotych dla pojedynczego obiektu.

Ponadto, obowiązek oparty wyłącznie na liczbie miejsc postojowych jest nieuzasadniony ekonomicznie i technologicznie. W praktyce poziom wykorzystania infrastruktury



ładowania różni się znacząco w zależności od lokalizacji, charakterystyki obiektu, profilu klientów czy gęstości istniejącej sieci ładowania. W wielu lokalizacjach instalacja bardzo dużej liczby punktów ładowania prowadziłaby do powstania infrastruktury niewykorzystywanej lub nieadekwatnej do potrzeb użytkowników, co podważa efektywność ekonomiczną takich inwestycji. Należy również zwrócić uwagę na praktyczny aspekt użyteczności infrastruktury ładowania z perspektywy użytkownika końcowego. W przypadku obiektów handlowych czas pobytu klientów (tzw. *dwel time*) jest zazwyczaj ograniczony do kilkudziesięciu minut lub kilku godzin. Instalowanie dużej liczby standardowych punktów ładowania o mocy minimalnej wynikającej z przepisów (np. powyżej 3,7 kW) nie odpowiada rzeczywistym potrzebom użytkowników, ponieważ w takim czasie pojazd jest w stanie przyjąć jedynie niewielką ilość energii.

W konsekwencji infrastruktura ta może być postrzegana jako nieefektywna lub wręcz nieużyteczna z punktu widzenia klienta, zwłaszcza w sytuacji, gdy korzystanie z parkingu wiąże się z dodatkowymi opłatami. Taki model prowadzi do braku proporcjonalności pomiędzy ponoszonymi przez użytkownika kosztami a realną korzyścią wynikającą z możliwości ładowania pojazdu. Z tego względu zasadne jest promowanie infrastruktury odpowiadającej rzeczywistemu profilowi użytkownika obiektów handlowych, w szczególności punktów ładowania o wyższych mocach, które umożliwiają uzupełnienie istotnej części energii w czasie odpowiadającym typowemu okresowi postoju.

Pragniemy również zauważyć, że sztywne wymogi ilościowe mogą stanowić istotne obciążenie dla lokalnych systemów elektroenergetycznych oraz rynku mocy. Centra handlowe już dziś należą do obiektów o wysokim zapotrzebowaniu energetycznym, a obowiązek zapewnienia dużej liczby punktów ładowania - szczególnie szybkich ładowarek DC/HPC, które miałyby największe uzasadnienie ze względu na specyfikę obiektów handlowych - może prowadzić do konieczności znaczącego zwiększenia mocy przyłączeniowej. W wielu lokalizacjach dostępność odpowiednich mocy przyłączeniowych jest ograniczona, a realizacja nowych przyłączy wymaga wieloletnich inwestycji po stronie operatorów systemów dystrybucyjnych.

W ocenie PRCH implementacja art. 14 EPBD powinna zatem opierać się na modelu elastycznym, umożliwiającym realizację obowiązków poprzez podejście jakościowe, uwzględniające moc ładowania, rzeczywiste potrzeby użytkowników oraz charakter obiektu, zamiast wyłącznie przeliczania liczby punktów ładowania na liczbę miejsc postojowych. Takie podejście znajduje potwierdzenie zarówno w działaniach Komisji Europejskiej, jak i w kierunkach implementacji przyjmowanych przez państwa



członkowskie.

Komisja Europejska opublikowała wytyczne dotyczące stosowania art. 14 EPBD, wskazując na potrzebę bardziej elastycznego i jakościowego podejścia do wymogów dotyczących punktów ładowania oraz przygotowanego okablowania, z uwzględnieniem specyfiki budynków i postępu technologicznegoⁱ.

Na poziomie krajowym, Republika Czeska zaproponowała zmianę wcześniej przyjętego, sztywnego modelu implementacji EPBD. Zgodnie z proponowanym rozwiązaniem, dla potrzeb realizacji obowiązków infrastrukturalnych jeden punkt ładowania DC o mocy od 50 do 150 kW ma być traktowany jako równoważny dziesięciu standardowym punktom ładowania, natomiast jeden ultraszybki punkt ładowania DC o mocy powyżej 150 kW - jako równoważny dwudziestu standardowym punktom ładowaniaⁱⁱ. Rozwiązanie to stanowi przykład podejścia opartego na efektywności infrastruktury i rzeczywistej zdolności obsługi użytkowników, a nie wyłącznie na liczbie urządzeń.

Podobny kierunek przyjmują Niemcy. Federalny rząd niemiecki zapowiedział implementację EPBD w sposób odpowiadający rzeczywistym potrzebom użytkowników oraz charakterystyce rynku. W szczególności planowane jest utrzymanie możliwości tzw. „*pooling solution*” (współużytkowania) oraz wprowadzenie alternatywnej metody realizacji obowiązków dla publicznie dostępnych parkingów przy budynkach niemieszkalnych, w tym przy obiektach handlowych. Rozwiązanie to ma uwzględniać nie tylko liczbę punktów ładowania, ale również jakościowy sposób realizacji obowiązków oparty na mocy ładowania, co umożliwi rozwój infrastruktury szybkiego ładowania odpowiadającej rzeczywistemu zapotrzebowaniu użytkownikówⁱⁱⁱ.

Na potrzebę pragmatycznego i efektywnego kosztowo podejścia zwrócił również uwagę Dan Jørgensen, unijny Komisarz ds. energii. W formalnej odpowiedzi udzielonej w imieniu Komisji Europejskiej wskazał, że państwa członkowskie powinny uwzględniać między innymi „*postęp technologiczny, taki jak infrastruktura szybkiego ładowania, oraz specyficzne okoliczności dotyczące budynków o wysokiej rotacji użytkowników*”^{iv}.

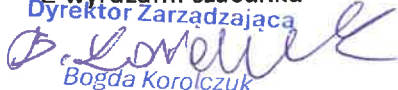
W ocenie PRCH powyższe przykłady jednoznacznie wskazują, że cele dyrektywy EPBD mogą być skutecznie realizowane przy zastosowaniu bardziej elastycznych mechanizmów regulacyjnych, które pozwalają rozwijać nowoczesną i efektywną infrastrukturę ładowania bez generowania nieproporcjonalnych kosztów dla przedsiębiorców oraz systemu elektroenergetycznego.



Mając na uwadze powyższe, apelujemy o przyjęcie w polskich przepisach implementujących art. 14 EPBD modelu uwzględniającego:

- elastyczne podejście do relacji pomiędzy liczbą miejsc postojowych a dostępnością infrastruktury ładowania, w tym możliwość rozdzielenia obowiązku zapewnienia infrastruktury od sztywnego przypisania do liczby miejsc parkingowych,
- etapowe dostosowywanie infrastruktury do rzeczywistego rozwoju rynku i zapotrzebowania użytkowników,
- możliwość realizacji obowiązków w oparciu o moc ładowania, a nie wyłącznie liczbę punktów ładowania oraz w oparciu o istniejącą infrastrukturę (okablowanie),
- możliwość stosowania współczynników równoważności dla ładowarek szybkich i ultraszybkich,
- uwzględnienie rzeczywistego zapotrzebowania użytkowników oraz charakterystyki obiektów handlowych,
- uzasadnienie technologiczne i ekonomiczne wymaganych inwestycji,
- ograniczenia wynikające z dostępności mocy przyłączeniowych oraz lokalnych uwarunkowań sieciowych.

Wyrażamy gotowość do dalszego dialogu oraz współpracy z Ministerstwem Rozwoju i Technologii w celu wypracowania rozwiązań, które pozwolą skutecznie wspierać rozwój elektromobilności przy jednoczesnym zachowaniu racjonalności ekonomicznej i bezpieczeństwa funkcjonowania rynku nieruchomości handlowych.

Z wyrazami szacunku
Dyrektor Zarządzająca

Bogda Korolczuk
Bogda Korolczuk
Dyrektor Zarządzająca PRCH



**POLSKA RADA
CENTRÓW HANDLOWYCH**

POLISH COUNCIL
OF SHOPPING CENTRES

-
- ⁱ Załącznik 9 do zawiadomienia Komisji zawierającego wytyczne dotyczące nowych lub istotnie zmienionych przepisów wersji przekształconej dyrektywy (UE) 2024/1275 w sprawie charakterystyki energetycznej budynków: Infrastruktura na potrzeby zrównoważonej mobilności (art. 14)
- ⁱⁱ Projekt poprawek posłów Zuzany Mrázovej, Karla Havlíčka, Igora Červeného, Radima Fialy, Vojtěcha Krňanského, Borisa Šťastného, Evy Fialovej, Barbory Rázga i Tomáše Doležala na posiedzenie Komisji Gospodarczej w sprawie projektu ustawy zmieniającej ustawę nr 283/2021 Sb., ustawę o budownictwie, z późniejszymi zmianami, oraz inne powiązane ustawy (druk sejmowy 67)
- ⁱⁱⁱ Masterplan Lądoinfrastruktur 2030
- ^{iv} [https://www.europarl.europa.eu/RegData/questions/reponses_qe/2026/000559/P10_RE\(2026\)000559_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/questions/reponses_qe/2026/000559/P10_RE(2026)000559_EN.pdf)

Do wiadomości:

Sz.P.

Aneta Piątkowska

Dyrektor Departamentu Gospodarki Zrównoważonej
Ministerstwo Rozwoju i Technologii