

UZASADNIENIE

Celem wydania projektowanej ustawy jest zmiana i uproszczenie regulacji i procesów utrudniających rozwój elektromobilności w Polsce, w szczególności w zakresie możliwości instalacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy. Ponadto, jest to projekt deregulacyjny powstały w oparciu o fiskę deregulacyjną o nr MKiŚ-31-238

W chwili obecnej, mimo że ładowanie pojazdów elektrycznych w warunkach prywatnych pozostaje najczęściej wybieranym rozwiązaniem przez użytkowników – dotyczy to ponad 80 % właścicieli pojazdów elektrycznych w Polsce – dostrzeżono, że obowiązujące przepisy nie zapewniają skutecznych mechanizmów umożliwiających sprawną realizację takiej inwestycji.

Obowiązujące przepisy uzależniają możliwość instalacji i eksploatacji punktu ładowania w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy, od uzyskania zgody wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością. Jednym z kluczowych elementów tej procedury jest sporządzenie ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania, którą zleca zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością. Jednak w praktyce brak przepisów umożliwiających egzekwowanie tego obowiązku skutkuje powtarzającymi się przypadkami opóźniania procesu, niezlecaniem ekspertyzy lub wydawaniem odmów instalacji, mimo że z ekspertyzy nie wynikają żadne przeciwwskazania techniczne. Wskazane okoliczności prowadzą do przewlekania procesu i faktycznego blokowania dostępu mieszkańców do możliwości instalacji punktów ładowania. Może być to jedną z przyczyn zniechęcenia potencjalnych nabywców do zakupu pojazdów elektrycznych.

W związku z identyfikacją istotnych barier utrudniających proces instalacji punktów ładowania w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych w projekcie ustawy przewidziano wprowadzenie zmian mających na celu usprawnienie procesu uzyskania zgody zarządu wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością na realizację tego rodzaju inwestycji. Kluczowym elementem proponowanych rozwiązań jest zachowanie dotychczasowego mechanizmu, zgodnie z którym obowiązek zlecenia wykonania ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktu ładowania spoczywa, w pierwszej kolejności, na zarządzie wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością – przy jednoczesnym (następczym) wprowadzeniu możliwości samodzielnego zlecenia ekspertyzy przez wnioskodawcę, po bezskutecznym upływie terminu, w którym zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością mieli zlecić przeprowadzenie ekspertyzy.

Tym samym projekt zakłada, że w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością są zobowiązani do zlecenia sporządzenia ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania, niezwłocznego informowania wnioskodawcy o zleceniu opracowania ekspertyzy, a następnie do niezwłocznego udostępnienia ekspertyzy wnioskodawcy. W przypadku bezskutecznego upływu terminu na zlecenie sporządzenia ekspertyzy, wnioskodawca zyskuje uprawnienie do samodzielnego zlecenia sporządzenia ekspertyzy, którą następnie przedstawia zarządowi wspólnoty lub spółdzielni lub osobie sprawującej zarząd nad daną nieruchomością.

Ponadto, projektowana ustawa zakłada, że w sytuacji, gdy przedłożona ekspertyza potwierdza techniczną możliwość instalacji punktu ładowania, a także nie występują przesłanki ustawowe do odmowy wydania zgody na przeprowadzenie ww. instalacji, wnioskodawca może przystąpić do realizacji inwestycji po bezskutecznym upływie wskazanego terminu. Należy jednocześnie podkreślić,

że powyższa propozycja regulacji jest bezpośrednio powiązana z art. 12b ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym, do wniosku o wyrażenie zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania o mocy mniejszej niż 11 kW dołącza się m.in. oświadczenie o zobowiązaniu się wnioskodawcy do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją punktu ładowania, w tym kosztów zakupu i montażu punktu.

Projektowane rozwiązania przewidują mechanizmy dyscyplinujące działania zarządu wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością w zakresie terminowego i merytorycznego rozpatrywania wniosków dotyczących instalacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Ponadto, zmiany te zapewniają możliwość kontynuowania procesu instalacji punktu ładowania w sytuacji wydłużania procesu decyzyjnego oraz uniemożliwiania realizacji tego rodzaju inwestycji, przy jednoczesnym zachowaniu niezbędnego poziomu nadzoru technicznego nad ingerencją w infrastrukturę budynku. Istotne jest bowiem, że zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością, jako podmioty odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji instalacji elektrycznej i infrastruktury technicznej w budynkach wielorodzinnych posiadają zarówno stosowne obowiązki prawne względem mieszkańców, jak i dostęp do wymaganej dokumentacji technicznej niezbędnej do rzetelnego przeprowadzenia analizy warunków technicznych instalacji punktów ładowania.

W tym kontekście nie znajduje uzasadnienia propozycja polegająca na całkowitym przeniesieniu obowiązku sporządzenia ekspertyzy na wnioskodawcę oraz uczynieniu jej obligatoryjnym załącznikiem do wniosku o wyrażenie zgody na instalację punktu ładowania. Takie rozwiązanie byłoby niezgodne z obowiązującą strukturą odpowiedzialności za zarządzanie budynkiem oraz stanowiłoby nadmierne przerzucenie obowiązków na wnioskodawcę, który z reguły nie posiada dostępu do wymaganej dokumentacji technicznej, a tym samym nie ma realnych możliwości zapewnienia pełnej i zgodnej z rzeczywistością analizy dopuszczalności instalacji punktu ładowania.

Wprowadzenie rekomendowanych zmian umożliwi istotne usprawnienie procesu, przez co ograniczy ryzyko przedłużania się działań niewywiązywania się przez zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością z nałożonych na nich ustawowych obowiązków. Jednocześnie zostanie zachowany konieczny nadzór nad technicznymi aspektami ingerencji w infrastrukturę wspólną budynków mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy. Przewidywanym efektem będzie zwiększenie dostępności punktów ładowania, co wpłynie korzystnie na decyzje konsumentów dotyczące nabywania pojazdów elektrycznych i przyczyni się do przyspieszenia rozwoju elektromobilności w Polsce.

W toku prac nad projektem ustawy przeprowadzono analizę alternatywnych rozwiązań prawnych, które mogłyby umożliwić skuteczne zwiększenie dostępności punktów ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy. Rozważano w szczególności możliwość osiągnięcia celu projektu przez całkowite przeniesienie odpowiedzialności za pozyskanie ekspertyzy na wnioskodawcę. Rozwiązanie to zakładało nałożenie na wnioskodawcę obowiązku dołączenia do wniosku o wyrażenie zgody kompletnej ekspertyzy technicznej dopuszczalności instalacji punktu ładowania. Analiza wykazała jednak, że takie podejście jest nieproporcjonalne do zakresu inwestycji oraz sprzeczne z obowiązującą strukturą odpowiedzialności za zarządzanie budynkiem. Indywidualni mieszkańcy (wnioskodawcy) nie posiadają bowiem m.in. swobodnego i nieograniczonego dostępu do dokumentacji technicznej budynku, co mogłoby stanowić problem i nadmierne obciążenie przy zlecaniu sporządzenia ekspertyzy. Takie rozwiązanie wiązałoby się również z ryzykiem generowania niepotrzebnych kosztów oraz powielania ekspertyz przez różnych mieszkańców (wnioskodawców). Byłoby to nieefektywne i sprzeczne z zasadą

racjonalnego gospodarowania zasobami wspólnoty mieszkaniowej.

W toku prac legislacyjnych nad projektem ustawy przeprowadzono również szczegółową analizę potencjalnych rozwiązań alternatywnych, które mogłyby przyczynić się do skutecznego zwiększenia dostępności prywatnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy. Wśród rozważanych opcji znalazła się koncepcja polegająca na całkowitym przeniesieniu odpowiedzialności za pozyskanie ekspertyzy technicznej na wnioskodawcę, tj. mieszkańca lub najemcę lokalu zainteresowanego instalacją punktu ładowania. Model ten zakładał wprowadzenie obligatoryjnego wymogu dołączenia do wniosku o wyrażenie zgody kompletnej ekspertyzy potwierdzającej dopuszczalność techniczną realizacji inwestycji. W wyniku przeprowadzonych analiz uznano jednak, że takie rozwiązanie byłoby nieadekwatne i nieproporcjonalne w stosunku do charakteru i zakresu planowanej inwestycji, a także niezgodne z obowiązującym porządkiem prawnym w zakresie przypisania odpowiedzialności za zarządzanie infrastrukturą budynku mieszkalnego. Podkreślić należy, że zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami to zarząd wspólnoty lub spółdzielnia lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji infrastruktury technicznej, w tym instalacji elektrycznej w częściach wspólnych budynku. Tym samym, to zarząd wspólnoty lub spółdzielnia lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością, jako dysponentci pełnej dokumentacji technicznej obiektu, którzy są zobligowani do bieżącego nadzoru nad jego stanem technicznym, powinni być w pierwszej kolejności uprawnieni i zobowiązani do dokonania oceny warunków technicznych instalacji punktu ładowania.

Przeniesienie obowiązku sporządzenia ekspertyzy na wnioskodawcę ubiegającego się o zgodę na instalację punktu ładowania mogłoby prowadzić do szeregu niepożądanych zdarzeń. Przede wszystkim, wnioskodawcy nie posiadają swobodnego dostępu do pełnej, aktualnej i rzetelnej dokumentacji technicznej niezbędnej do wykonania kompleksowej ekspertyzy. Uzyskanie takich danych wiązałoby się z dodatkowymi trudnościami organizacyjnymi, a w wielu przypadkach z niemożnością ich pozyskania bez współpracy z zarządem wspólnoty lub spółdzielni lub osobą sprawującą zarząd nad daną nieruchomością, co *de facto* niweczyłoby cel omawianego rozwiązania. Dodatkowo, samodzielne zlecanie ekspertyzy przez poszczególnych wnioskodawców generowałoby ryzyko powielania kosztów, rozbieżnych wyników analiz technicznych oraz fragmentaryzacji procesu decyzyjnego. Byłoby to nieefektywne zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i organizacyjnego. Istniałoby także poważne ryzyko obciążania mieszkańców (wnioskodawców) nadmiernymi kosztami, nieadekwatnymi do skali inwestycji, co mogłoby działać zniechęcająco i w istotny sposób mogłoby ograniczyć zainteresowanie rozwojem indywidualnej infrastruktury ładowania.

Podkreślenia wymaga również, że przyjęcie takiego modelu odpowiedzialności prowadziłoby do rozmycia kompetencji i rozproszenia odpowiedzialności za bezpieczeństwo instalacji technicznej. Pozostawałoby to w sprzeczności z zasadą jednoznacznego przypisania odpowiedzialności w zakresie zarządzania nieruchomością wspólną. W efekcie, proponowane rozwiązanie alternatywne, polegające na obligatoryjnym dołączaniu przez wnioskodawcę ekspertyzy technicznej do wniosku o zgodę, zostało uznane za niewłaściwe zarówno z punktu widzenia skuteczności regulacyjnej, jak i zgodności z zasadami prawidłowej legislacji, w tym proporcjonalności, adekwatności oraz racjonalności obciążeń administracyjnych i organizacyjnych po stronie obywateli (por. orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego do art. 2 Konstytucji RP).

Proponowane w projektowanej ustawie zmiany mają na celu zapewnienie przejrzystości, przewidywalności oraz terminowości procedury związanej z instalacją punktów ładowania pojazdów elektrycznych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu bezpieczeństwa technicznego planowanych

inwestycji. Projekt ustawy wpisuje się w działania legislacyjne zmierzające do zwiększenia dostępności infrastruktury ładowania, co stanowi niezbędny warunek dla dalszego rozwoju elektromobilności w Polsce oraz realizacji celów polityki klimatycznej i transportowej Unii Europejskiej.

Należy wskazać, że cel projektu nie może zostać osiągnięty w inny sposób niż przez działanie legislacyjne.

Obowiązujący stan prawny

W obowiązującym stanie prawnym, zgodnie z art. 12b ustawy, instalacja i eksploatacja punktu ładowania o mocy mniejszej niż 11 kW w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy, wymaga uzyskania zgody zarządu wspólnoty lub spółdzielni, lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością. Procedurę udzielenia zgody poprzedza obowiązek zlecenia sporządzenia ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktu ładowania przez zarząd wspólnoty lub spółdzielnię lub osobę sprawującą zarząd nad daną nieruchomością w terminie 30 dni od złożenia wniosku, a następnie niezwłocznego udostępnienia tej ekspertyzy wnioskodawcy (por. art. 12b ust. 1 ustawy).

Jednocześnie, należy wskazać, że sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane w przypadku budynków, w których została zaprojektowana i wykonana instalacja elektryczna przeznaczona do zasilania punktów ładowania. W takim przypadku przy instalacji punktu ładowania uwzględnia się przyjęte rozwiązania dotyczące instalacji elektrycznej, w szczególności jej parametry techniczne oraz zastosowane środki zabezpieczeń (por. art. 12b ust. 6 ustawy).

Zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością rozpatruje wniosek dotyczący zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania o mocy mniejszej niż 11 kW, w terminie 30 dni od dnia otrzymania ekspertyzy albo, w przypadku, gdy sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku (por. art. 12b ust. 5 ustawy).

Należy wskazać, że w przypadku braku obowiązku sporządzenia ekspertyzy oraz gdy wszelkie koszty związane z instalacją punktu ładowania, w tym koszt jego zakupu i montażu, zostaną pokryte przez wnioskodawcę, może on przystąpić do instalacji i eksploatacji tego punktu po bezskutecznym upływie 30-dniowego terminu na udzielenie zgody (por. art. 12b ust. 7 ustawy).

Jednocześnie w przypadku, gdy z ekspertyzy wynika, że instalacja punktu ładowania objętego wnioskiem, jest możliwa jedynie po zmianie umowy o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej lub wykonaniu nowej lub przebudowie istniejącej instalacji elektrycznej, zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania można udzielić wyłącznie, jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty tych czynności (por. art. 12b ust. 9 ustawy).

Opis proponowanych zmian – przewidywane skutki prawne

Projektowane zmiany mają na celu:

- skrócenie terminu, w którym zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością są obowiązani do zlecenia sporządzenia ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktu ładowania - z 30 do 14 dni,
- wprowadzenie możliwości samodzielnego zlecenia sporządzenia ekspertyzy przez wnioskodawcę, w przypadku bezskutecznego upływu terminu na podjęcie tych działań przez zarząd wspólnoty lub spółdzielnię lub osobę sprawującą zarząd nad daną nieruchomością,
- umożliwienie wnioskodawcy samodzielnego przystąpienia do instalacji i eksploatacji punktu ładowania, gdy z ekspertyzy wynika możliwość podjęcia takich działań, w przypadku bierności podmiotu zarządzającego nieruchomością,

- zapobieganie sytuacjom, w których dochodzi do przewlekłości w realizacji obowiązku zlecenia sporządzenia ekspertyzy oraz wydawania zgody na instalację punktu ładowania ze strony zarządu wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością, przyspieszenie i ułatwienie procesu elektryfikacji transportu prywatnego, w szczególności w miastach oraz zwiększenie dostępności do infrastruktury ładowania w budynkach wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy.

Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie

- zmiany w zakresie art. 12b ust. 4 ustawy (art. 1 pkt 1 projektu ustawy)

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie nowego brzmienia w art. 12b ust. 4. Zgodnie z przedstawioną propozycją, zmianie ulegnie termin, w którym zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub inny podmiot sprawujący zarząd nad daną nieruchomością są zobowiązani do zlecenia sporządzenia ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania. Obecny 30-dniowy termin zostanie skrócony do 14 dni. Ponadto, wprowadzana zmiana nakłada na ww. podmioty obowiązek niezwłocznego poinformowania wnioskodawcy, o zleceniu przeprowadzenia ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktu ładowania.

- dodanie w art. 12b ustawy ust. 4a i b (art. 1 pkt 2 projektu ustawy)

Projektowane zmiany przewidują wprowadzenie w art. 12b ustawy nowego ust. 4a, przyznającego wnioskodawcy uprawnienia do samodzielnego zlecenia ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktu ładowania sytuacji, gdy zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością nie podjęli działań określonych w art. 12b ust. 4 ustawy - tj. nie zlecieli sporządzenia ww. ekspertyzy. Jednocześnie, w przypadku podjęcia przez wnioskodawcę wspomnianych działań, zgodnie z dodawanym art. 12b ust. 4b, przepis nałoży na wnioskodawcę obowiązek poinformowania o zleceniu ekspertyzy zarządu wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością i udostępnienia im przez wnioskodawcę otrzymanej ekspertyzy.

Należy również podkreślić, że powyższe zmiany nie wpływają na obowiązki wynikające z art. 12b ust. 5 ustawy, który to przepis nie ulegnie zmianie. Niezależnie, czy ekspertyza zostanie zlecona przez zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osobę sprawującą zarząd nad daną nieruchomością, czy przez wnioskodawcę wskutek nadanego w art. 12b ust. 4a uprawnienia, zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością rozpatrują wniosek, o udzielenie zgody na instalację punktu ładowania w terminie 30 dni od dnia otrzymania ekspertyzy.

- dodanie w art. 12b ustawy ust. 7a (art. 1 pkt 3 projektu ustawy)

Proponuje się dodanie nowego ust. 7a, który umożliwi wnioskodawcy samodzielne przystąpienie do instalacji i eksploatacji punktu ładowania w przypadku, gdy zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością nie rozpatrzą wniosku o wydanie zgody na instalację punktu ładowania w terminie określonym w ust. 5 ustawy, tj. w terminie 30 dni od dnia otrzymania ekspertyzy. Wprowadzony przepis warunkuje możliwość jednak samodzielnego przystąpienia przez wnioskodawcę do instalacji i eksploatacji punktu ładowania od uzyskania ekspertyzy, z której wynika możliwość podjęcia wymienionych działań oraz zobowiązania się wnioskodawcy, do pokrycia wszelkich kosztów czynności, o których mowa w art. 12b ust. 9, w przypadku ich wystąpienia.

Przepis przejściowy dotyczący zlecenia sporządzenia ekspertyzy (art. 2 projektu ustawy)

Przepis przejściowy określa sposób postępowania w odniesieniu do wydawania zgód na instalację punktów ładowania na podstawie wniosków złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie ustawy. Zdecydowano o pozostawieniu w takim przypadku 30 dniowego terminu na zlecenie ekspertyzy, jednakże jeżeli do dnia wejścia w życie ustawy nie zlecono ekspertyzy na podstawie

wniosku złożonego przed dniem jej wejścia w życie, konieczna będzie realizacja nowego obowiązku, tj. powiadomienia o zleceniu sporządzenia ekspertyzy. W pozostałym zakresie, w odniesieniu do postępowań o zgodę na instalację punktu ładowania wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy proponuje się stosować przepisy nowe (tj. dodawane ust. 4a i 7a) jako korzystniejsze dla wnioskodawców.

Wejście w życie ustawy (art. 3 projektu ustawy) - Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega procedurze notyfikacji aktów prawnych, określonej w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projekt aktu nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców, podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt ustawy nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej i nie wpływa na działalność mikro przedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Proponowane zmiany ułatwią proces instalacji punktów ładowania, który może przyczynić się do wzrostu wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych w Polsce. Projekt wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych, energii elektrycznej, rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego oraz zwiększenie liczby pojazdów zeroemisyjnych. Na polskim rynku działają także liczne firmy, które zajmują się produkcją komponentów do pojazdów zeroemisyjnych oraz infrastruktury ładowania. Proponowane regulacje stanowią szansę na rozwój branży i dalszą ekspansję firm działających w tym sektorze na terenie Polski. Przedsiębiorcy mogą skorzystać na rozwoju branży elektromobilności. Obecnie trwająca transformacja branży motoryzacyjnej oraz rozwój przedsiębiorstw nowych technologii stwarzają szansę na zmianę modelu produkcji w kierunku innowacyjnych rozwiązań.