Auto i Myjnia

2017-11-13

Greenway: Potrzebne zmiany w projekcie ustawy o rozwoju elektromobilności i paliwach alternatywnych



Potrzebne zmiany w projekcie ustawy o rozwoju elektromobilności i paliwach alternatywnych

Jeśli ustawa wejdzie w życie w proponowanym kształcie, obok pewnych ułatwień pojawią się nowe bariery w rozwoju infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych w Polsce - mówią eksperci i przedsiębiorcy z branży. Może to spowolnić rozwój infrastruktury ładowania oraz utrudnić realizację postawionych celów.

Chodzi o przygotowywany przez Ministerstwo Energii projekt ustawy o rozwoju elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jej nowy projekt zakłada m.in. obowiązek przyłączania stacji ładowania bezpośrednio do sieci Operatorów Systemu Dystrybucyjnego (OSD), co znacznie podnosi koszty oraz wydłuża proces budowy infrastruktury. Może to oznaczać w praktyce brak możliwości przyłączania stacji do sieci innych obiektów (np. w centrach handlowych), czy odnawialnych źródeł energii niewłączonych do sieci energetycznej, takich jak biogazownie. Dodatkowe wątpliwości budzi zapis o konieczności instalacji licznika energii elektrycznej na każdej wtyczce czy gniazdku służącym ładowaniu pojazdów. Projekt jest także niespójny z punktu widzenia definicji usługi ładowania, co będzie budziło wątpliwości co do stosowania tego prawa. Raz definiuje to jako pobór energii, a w innych miejscach jako odrębną usługę świadczoną na rzecz właścicieli pojazdów elektrycznych. W proponowanej ustawie brak jest także przepisów przejściowych odnoszących się do istniejącej już infrastruktury, do której dostęp zostanie ograniczony, choć zaspakaja obecnie w istotnym stopniu potrzeby użytkowników samochodów elektrycznych.

Projekt powstaje w oparciu o dyrektywę Parlamentu Europejskiego z 2014 roku w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Jednak, jak mówią eksperci – część z proponowanych zmian jest niezgodna z duchem dyrektywy, gdyż tworzy niepotrzebne bariery, co odbije się negatywnie na rozwoju elektromobilności w Polsce.

Źródłem problemów – przyłączanie tylko do sieci OSD

- Podstawowym problemem jest zapis o tym, że stacje mają być przyłączane jedynie do sieci Operatorów Systemu Dystrybucyjnego, a energia musi być dostarczana przez sprzedawców energii - mówi **Rafał Czyżewski**, prezes Greenway Infrastructure Poland. – Procesy przyłączeniowe do OSD są długotrwałe, zabierają nawet od kilkunastu miesięcy nawet do dwóch lat. Dodatkowo wiążą się z znacznymi kosztami budowy przyłącza po stronie OSD oraz inwestora. Tymczasem stacje ładowania aut elektrycznych można budować w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie innych obiektów takich jak centra handlowe, czy hotele i przyłączać je bezpośrednio do sieci tych obiektów. To szybkie i praktyczne rozwiązanie, a przede wszystkim znacznie tańsze. Nie ma też potrzeby zawierania osobnych umów na dostawę energii, gdyż jest ona refakturowana przez właściciela obiektu. Dodatkowo kierowca będzie mógł wykorzystać czas ładowania auta np. na zrobienie zakupów, czy wypicie kawy. Zdecydowaną większość z budowanych przez nas stacji właśnie lokujemy w tego typu miejscach i przełączamy je do sieci wewnętrznych – dodaje Czyżewski.

Licznik na każdym kablu – rozwiązanie obecnie niedostępne. I niepotrzebne

Kontrowersje budzi także obowiązek zainstalowania legalizowanego licznika, który ma pozwalać na minutowy pomiar zużycia na każdej wtyczce i gniazdku zainstalowanym w stacji ładowania. Powszechną praktyką budowy stacji ładowania jest instalowanie urządzeń posiadających kilka złączy. W przypadku infrastruktury szybkiego ładowania są do najczęściej trzy osobne kable zainstalowane w jednej ładowarce pozwalające na ładownie pojazdu w różnych standardach, często jednocześnie.

- Na rynku nie ma dostępnych rozwiązań technicznych polegających na instalowaniu w jednej stacji ładowania osobnych liczników dla każdego złącza, rozumianych tak, jak to definiuje prawo energetyczne – mówi Rafał Czyżewski. – Licznik taki jest instalowany jedynie pomiędzy stacją ładowania oraz siecią energetyczną. Konieczność ich instalacji wymagałaby stworzenia rozwiązań przeznaczonych jedynie dla polskiego rynku, wiązałaby się ze znacznymi kosztami i na pewno znacznie wydłużyłaby proces budowy infrastruktury – dodaje Czyżewski.

- Niezależny licznik na każdym złączu, jak proponuje ustawa, oceniam jako zbędny element infrastruktury – mówi Czyżewski i wyjaśnia, że powszechną praktyką firm działających na rynku europejskim jest rozliczanie kosztu usługi ładowania nie na podstawie ilości zużytej energii, ale czasu korzystania z tego typu infrastruktury

- Jeżeli jakiś dostawca usług ładowania chciałby rozliczać się z klientem na podstawie kilowatogodzin, może to zrobić przy wykorzystaniu informacji dostępnych w systemie informatycznym zarządzającym stacją – mówi Rafał Czyżewski.

Ładowanie auta to więcej niż sprzedaż energii

Nadal nieprecyzyjna jest definicja samej usługi ładowania, która jest de facto głównym przedmiotem transakcji pomiędzy klientem, a dostawcą usługi ładowania:

- Projekt ustawy niekonsekwentnie definiuje usługę ładowania, gdyż w wielu przepisach ustawy ogranicza ją jedynie do procesu sprzedaży energii elektrycznej, podczas gdy w praktyce usługa ładowania pojazdu ma szerszy zakres – wskazuje **mec. Emilia Stefanowicz**, partner Kancelarii Radców Prawnych

Stankiewicz Własów i partnerzy. – Koszt zakupu energii jest tylko jednym z kosztów świadczenia usługi. Dodatkowo ustawa zakłada dynamiczne zmiany sprzedawcy energii w danym punkcie przez dostawców usług ładowania. Trudno to pogodzić z obecnym modelem rynku energii, który wymaga sformalizowanych i długotrwałych procedur zmiany sprzedawcy. Wdrożenie takiego rozwiązania jest niezwykle skomplikowane, długotrwałe i kosztowne, gdyż wymaga zmian w wielu przepisach, systemach informatycznych obsługujących operatorów i sprzedawców energii – zaznacza mec. Stefanowicz. - Korzyści jakie mogą z tego wynikać wydają się niewspółmiernie małe do kosztów, jakie trzeba byłoby ponieść na wdrożenie takiego rozwiązania, zwłaszcza, że w świetle dyrektywy swoboda zmiany sprzedawcy zapewniona dla operatorów publicznych punktów ładowania powinna być wystarczająca.

OZE poza systemem nie dla elektryków

Nowa ustawa uderzy również w dostawców energii ze źródeł alternatywnych. Paradoksalnie samochody elektryczne, które miały być ekologiczną odpowiedzią na wzrost zanieczyszczeń, będą mogły w bardzo ograniczonym stopniu korzystać z energii pochodzącej z OZE, co także jest wynikiem konieczności przyłączania do sieci OSD. To rozwiązanie wyklucza bowiem OZE niewłączone do sieci energetycznych operatorów:

- W mojej ocenie wymóg art. 3ust. 2, który wymusza na podmiocie świadczącym usługi ładowania zawarcie umowy z lokalnym dystrybutorem energii elektrycznej jest niezasadny – mówi **Marcin Korolec**, prezes Fundacji Promocji Samochodów Elektrycznych, b. wiceminister środowiska. – Wyobraźmy sobie właściciela średniej wielkości supermarketu, który wyposażył swój budynek w panele fotowoltaiczne umieszczone na dachu tego budynku. Z jakiego powodu miałby on być zmuszony do płacenia za energię elektryczną z sieci, jeśli mógłby on korzystać z zupełnie darmowej energii elektrycznej wytwarzanej przy pomocy jego własnych paneli fotowoltaicznych?

Zdaniem prezesa Fundacji Promocji Samochodów Elektrycznych usługi ładowania powinny być określone w sposób jak najbardziej liberalny i otwarty na różne modele biznesowe, jeśli w roku 2050 po polskich drogach mają jeździć w znakomitej większości auta elektryczne.

Istniejące ładowarki mogą… zniknąć

Projekt nie zakłada przepisów przejściowych odnoszących się do istniejącej już infrastruktury ładowania. - Jeśli proponowane zmiany wejdą w życie, to stacje ładowania, które funkcjonują już na rynku i są ogólnodostępne, będą musiały być dostosowane do przepisów ustawy. W większości przypadków oznaczać to będzie konieczność ograniczenia ich dostępności dla użytkowników, aby nie podpadać pod wymogi nowych przepisów. Innym krokiem może być ich likwidacja, gdyż ich właścicieli nie będzie stać na ich dostosowanie np. w zakresie zmiany sposobu przyłączenia lub zakupu nowych urządzeń pozwalających na instalację liczników na każdym złączu. Brak przepisów przejściowych może paradoksalnie zmniejszyć ilość dostępnej infrastruktury w najbliższym czasie – mówi Rafał Czyżewski.

Rozmowy trwają

Przedstawiciele branży i organizacji skupionych wokół rynku elektromobilności w Polsce skierowali już do Ministerstwa Energii swoje uwagi do nowego projektu ustawy:

- Jesteśmy w kontakcie z przedstawicielami Ministerstwa - mówi Rafał Czyżewski, prezes Greenway Infrastructure Poland. – Zauważamy, że zgłaszane przez nas wątpliwości są w niektórych punktach podzielane. Ważne jest to, że wszystkim nam zależy, aby w Polsce powstało jak najlepsze prawo wspierające rozwój elektromobilności.

***

Greenway Infrastructure Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni jest częścią międzynarodowej grupy Voltia, działającej w obszarze elektromobilności. Obecnie realizowana sieć ładowania jest współfinansowana ze środków unijnych, w ramach instrumentu Łącząc Europę. Spółka planuje także rozwój sieci wraz z zainteresowanymi partnerami. Oprócz usług ładowania, firma świadczyć będzie także usługę zarządzania infrastrukturą ładowania na zlecenie innych podmiotów

Źródło: **Greenway Infrastructure Poland Sp. z o.o.**, fot. Rafał Czyżewski, Prezes Zarządu Greenway Infrastructure Poland Sp. z o.o.

Źródło:
http://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/greenway-potrzebne-zmiany-w-projekcie-ustawy-o-rozwoju-elektromobilnosci-i-paliwach-alternatywnych