

Strefa przedsiębiorcy

2020-12-29

Przewodnik przedsiębiorcy – jak zainwestować w ładowarkę pojazdów elektrycznych (ang. EV) i na niej zarabiać?



Najczęstszym pytaniem przedsiębiorców jest: czy aby oferować swym klientom usługę ładowania pojazdów elektrycznych, trzeba mieć koncesję na sprzedaż prądu?

Nie, koncesja nie jest potrzebna. Wynika to z brzmienia art. 3 pkt 5a i 6a ustawy – Prawo energetyczne. Czyli mamy do czynienia z usługą ładowania pojazdu, a nie sprzedażą prądu – a tylko taka wymaga koncesji. Sprzedaż prądu świadczy dostawca.

W polskim systemie prawnym dla funkcjonowania infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych dwoma najważniejszymi dokumentami są:

1. *Ustawa z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (tekst jednolity: Dz.U. 2020, poz. 908) [dalej: Ustawa] oraz;
2. *Rozporządzenie Ministra Energii z 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego* (Dz.U. 2019, poz. 1316) [dalej: Rozporządzenie].

Ustawa wdraża do polskiego prawa Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str.1), a Rozporządzenie jest aktem wykonawczym do niej.

Obowiązki operatora stacji ogólnodostępnej opisane są przede wszystkim w art. 3 Ustawy. Operator:

1a) zapewnia działalność w stacji przynajmniej jednego dostawcy usługi ładowania, przy czym wg art. 6

operator sam może pełnić jego rolę;

1b) jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji stacji, w tym za jej budowę zgodną z Polskimi Normami i dostosowanie do wymagań w zakresie bezpieczeństwa pożarowego, funkcjonowania sieci elektroenergetycznej i dostępu dla osób niepełnosprawnych. Zgodnie z art. 5 ponosi on także odpowiedzialność za wszelkie szkody spowodowane niespełnieniem ww. wymagań;

2) pilnuje, by stacja miała ważne badania techniczne UDT;

3) jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo eksploatacji stacji na co dzień;

4a) wyposaża stację w oprogramowanie, które pozwala na podłączenie i ładowanie pojazdów elektrycznych oraz hybrydowych ładowanych z zewnątrz. Oprogramowanie to musi też komunikować się z rejestrem EIPA (patrz sekcja „Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych”) i przekazywać wymagane przez rejestr dane dotyczące cen usługi ładowania oraz dostępności punktu;

4b) umożliwia mierzenie energii zużytej przez każdy z zainstalowanych na stacji punktów ładowania osobno i przekazywanie tych danych do systemu zarządzania całą stacją;

5) jeśli stacja ma własne przyłącze elektroenergetyczne, zawiera umowę o świadczenie usług dystrybucji energii na potrzeby zarówno stacji, jak i świadczenia dalszych usług ładowania. Bez tej umowy nie byłoby formalnie możliwe pobieranie energii elektrycznej z sieci;

6) prowadzi zapisy o zużyciu energii osobno na potrzeby własne stacji oraz na świadczenie usługi ładowania się klientów i przekazuje te dane do operatora systemu dystrybucyjnego (OSD), dostawcy usługi ładowania oraz sprzedawcy energii elektrycznej, z którymi ma podpisane umowy;

7) zawiera osobną umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby własne stacji;

8) rozlicza straty energii elektrycznej wynikające z funkcjonowania stacji;

9) udostępnia w obrębie stacji instrukcję ładowania oraz inne informacje szczególne odnośnie do jej użytkowania;

10) w nawiązaniu do p. 1a), zapewnia dostęp do stacji wszystkim chętnym dostawcom usługi ładowania;

11) uzgadnia z organem zarządzającym ruchem na drogach liczbę możliwych do wyznaczenia stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania w przypadkach, o których mowa w art. 12b ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 i 471).

W art. 13 Ustawy mówi się o tym, że wszystkie stacje i punkty ładowania muszą spełniać wymagania techniczne oraz eksploatacyjne, które są określone m.in. w Polskich Normach oraz Rozporządzeniu. Bezpieczeństwo ich użytkowania jest związane nie tylko z zagadnieniami z zakresu elektryki i cyberbezpieczeństwa, ale i ochrony ppoż., bezpieczeństwa funkcjonowania sieci elektroenergetycznej jako części wspólnego systemu oraz dostępu dla osób niepełnosprawnych.

Wymagania techniczne, eksploatacyjne, w tym odnośnie do dokumentacji, znajdują się w opisanym w dalszej części Rozporządzeniu. projektowanej stacji z wymaganiami bezpieczeństwa i warunkami technicznymi. Wszystkie powyższe czynności wymagają złożenia przez eksploatującego odpowiedniego wniosku. UDT prowadzi także rejestr zwany Ewidencją Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

Każda stacja z punktem o mocy większej niż 3,7 kW podlega badaniom technicznym przed oddaniem do

użytku (art. 16 Ustawy). To samo dotyczy punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Badanie przeprowadzane jest na wniosek eksploatującego (rys. 9), tzn. jeśli eksploatujący chce zacząć korzystać legalnie ze stacji lub z punktu, ma obowiązek złożyć do UDT wniosek o badanie techniczne.

Pełny opis zakresu dokumentacji potrzebnej do ostatecznego przekazania do UDT znajduje się w Rozporządzeniu, w rozdziale 5. Zakres tej dokumentacji przedstawionej do konsultacji może być jednak różny i dotyczyć różnych etapów inwestycji – projektu, planu, budowy.

Cechy idealnej lokalizacji ogólnodostępnej stacji ładowania z punktu widzenia klienta to:

- łatwy dostęp dla dużej liczby obecnych i potencjalnych posiadaczy pojazdów elektrycznych, w tym osób niepełnosprawnych, zgodnie z zasadą uniwersalnego projektowania,
- widoczność dzięki jednoznacznemu oznakowaniu,
- dostosowanie do potrzeb klientów związanych z założonym czasem ładowania, rodzajem wtyczki, poziomem mocy oraz innymi parametrami,
- możliwość zagospodarowania czasu kierowcom oczekującym na zakończenie procesu ładowania – tu widać, że stacja paliw jest miejscem na to idealnym.

Instalacja punktu ładowania.

Głównymi czynnikami wpływającymi na koszt instalacji są: wymagania konstrukcyjne urządzenia, dostępność odpowiedniej infrastruktury elektrycznej, koszt zgłoszenia (w rzadszych przypadkach pozwolenia na budowę) wraz z projektem budowlanym i przyłączenie do sieci elektroenergetycznej oraz cena gruntu. Należy liczyć się również z ewentualną potrzebą modernizacji istniejącej infrastruktury elektrycznej oraz drogowej lub budowlanej, w tym np. dodania progów spowalniających lub słupków ochronnych.

W praktyce biznesowej mamy najczęściej jednak do czynienia z sytuacją, że wszystkie ww. czynności urzędowe powierza się firmie zewnętrznej. Operatorowi ładowarek EV można wydzierżawić teren, i po prostu czerpać korzyści z opłat dzierżawnych, lub też całość czynności związanych z funkcjonowaniem ładowarki powierzyć wyspecjalizowanej firmie zewnętrznej obsługującej sieci ładowarek

fot. arch. [Międzynarodowych Targów STACJA PALIW](#): ładowarka EV Adast

Źródło:

<http://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/przewodnik-przedsiębiorcy-jak-zainwestowac-w-ladowarke-pojazdow-elektrycznych-ang-ev-i-na-niej-zarabiac>