

Witold Chmarzyński, Radca Prawny, Wspólnik Zarządzający, Cieślowski, Chmarzyński Kancelaria adwokacko-radcowska sp.j., Redaktor Naczelny portalu elektromobilność.com

Proces stawiania komercyjnej stacji ładowania w świetle nowych przepisów

Przeprowadzone dotychczas obserwacje wskazują, że na dziesięć samochodów elektrycznych potrzebna jest 1 stacja ładowania dostępna publicznie. Przy milionie samochodów potrzebne będzie 100 000 stacji. Aktualnie w Polsce funkcjonuje ok. 150 stacji ładowania¹.



foto: Pixabay.com

Zarówno 1 milion samochodów elektrycznych jak i 100 000 stacji ładowania nie są na dzień dzisiejszy realnymi liczbami w Polsce. Ich rolą jest wskazanie na ogromne zapotrzebowanie jakie występuje i będzie się powiększać zarówno na pojaz-

dy elektryczne, jak również na stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Niezależnie czy przyjmemy, że stacji ładowania w 2025 r. powinno być 50 000 czy 100 000, przy liczbie 150 aktualnie funkcjonujących stacji widać, że jest to rynek, który już się bardzo

dynamicznie rozwija, a będzie tylko przyspieszać.

■ Sytuacja prawna

22 lutego 2018 r. weszła w życie zdecydowana większość przepisów

ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2018 r. poz. 317) (dalej zwana ustawą o elektromobilności). Największą jej częścią dotyczy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, a jednym z jej celów było ułatwienie rozwoju tej infrastruktury. Wskutek braku koordynacji działań w Ministerstwie Energii, jednym z podstawowych skutków wejścia w życie ustawy o elektromobilności jest brak możliwości oddania do użytku jakiegokolwiek nowej stacji ładowania. Pomimo, że brzmi to absurdalnie, to faktem jest, że po 22 lutego 2018 r. zgodnie z prawem żadna stacja ładowania nie może zostać oddana do użytkowania. Przyczyny takiego stanu rzeczy wymagają wyjaśnienia.:

- Zgodnie z art. 16 ustawy o elektromobilności każda stacja ładowania podlega badaniom technicznym przeprowadzanym przez Urząd Dozoru Technicznego (UDT). Badania te muszą zostać przeprowadzone przed oddaniem do eksploatacji stacji ładowania. Zadaniem UDT, zgodnie z ww. przepisem, jest m.in. weryfikacja czy stacja ładowania spełnia wymagania techniczne określone w art. 13 oraz w przepisach wykonawczych (rozporządzeniu lub rozporządzeniach) wydanych na podstawie art. 17 ustawy o elektromobilności.

- Niniejsze badanie UDT jest płatne. Wysokość opłat ma również wynikać z rozporządzenia.
- Za wydanie ww. przepisów wykonawczych odpowiedzialne jest Ministerstwo Energii. Do dnia przekazania niniejszego artykułu do druku żaden akt wykonawczy na podstawie art. 17 ustawy o elektromobilności nie został wydany, co z kolei uniemożliwia UDT przeprowadzenie badań technicznych i dopuszczenie stacji ładowania do użytkowania. W ten sposób błędne koło się zmyka.

■ Nowelizacja ustawy o elektromobilności

Aby przeciwdziałać powyższej sytuacji Ministerstwo Energii przygotowało projekt zmiany ustawy o elektromobilności (tj. rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw²⁾ (dalej zwany „nowelizacją”).

Zgodnie z nowelizacją, podmioty które rozpoczęły eksploatację albo budowę stacji ładowania po 22 lutego 2018 r., a przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, wydanych na podstawie m.in. art. 17 ustawy o elektromobilności, w celu rozpoczęcia lub dalszej eksploatacji stacji ładowania są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ww. przepisów wykonawczych, dostosować się do wymagań określonych w ustawie o elektromobilności oraz w tych przepisach wykonawczych, a także złożyć do UDT wnioski o przeprowadzenie badania zezwalającego na rozpoczęcie lub ich dalszą eksploatację. Przepisu art. 16 ustawy o elektromobilności nie stosuje się do ww. stacji ładowania.

Powyższe oznacza, że niezwłocznie po wejściu w życie nowelizacji, wszystkie wybudowane a nie uruchomione stacje ładowania będą mogły być uruchomione i oddane do publicznego użytku. Właściciele (zarządcy) stacji będą mieli 12 miesięcy od chwili wydania przepisów wykonawczych, aby daną stację przystosować do wydanych przepisów technicznych oraz na zgłoszenie do UDT wniosku o przeprowadzenie badania stacji ładowania. UDT w przypadku stwierdzenia niewypełnienia wymagań technicznych przez stację, będzie uprawniony do wstrzymania eksploatacji stacji ładowania.

■ Pozostałe ułatwienia

Poza zmianą stanu prawnego umożliwiającą oddawanie nowych stacji ładowania do eksploatacji, nowelizacja wprowadza kilka innych, również

istotnych zmiany do ustawy o elektromobilności. Należy do nich zaliczyć:

- zniesienie obowiązku podłączania każdej stacji ładowania do sieci operatora systemu dystrybucyjnego (OSD);
- rezygnację z obowiązku wyposażenia każdego punktu ładowania w układ rozliczeniowy.

Zmiana wskazana w pkt a) na powrót umożliwia podłączanie ładowarek do sieci wewnętrznych (np. w galeriach handlowych, hotelach, aquaparkach, itp.). Jednocześnie pozostawiono przyłączenie ładowarki do sieci OSD jako jedną z opcji.

Wskutek zmiany ad. b) wystarczającą będzie, jeśli przy każdym punkcie ładowania zostanie zainstalowany system pomiarowy (a nie pomiarowo-rozliczeniowy) umożliwiający pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego systemu do systemu zarządzania stacją ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego.

Przewiduje się, że nowelizacja wejdzie w życie na początku III kwartału 2018 r.

■ Proces stawiania komercyjnych stacji ładowania

Pomimo powyżej przedstawionych niedogodności w postaci braku stabilnego prawa, przedsiębiorcy, nie czekając na działania rządzących, stawiają sieci stacji ładowania w całej Polsce, w czym mam przyjemność uczestniczyć od strony prawnej.

W toku stawiania komercyjnej stacji ładowania można zaobserwować pewien schemat postępowania, który wykształcił się w praktyce działania firm, które takie stacje stawiają. Dla uściślenia dodam, że przez „komercyjną stację ładowania” rozumiem stację ładowania, stawianą w ramach sieci stacji ładowania, przez podmiot dysponujący stacją ładowania, lecz nie posiadający prawa do lokaliza-

cji, w której ma się znajdować dana stacja.

Tenże proces składa się co do zasady z następujących etapów:

1. Analiza możliwości technicznych przyłączenia stacji w danej lokalizacji.
2. Sporządzenie kosztorysu podłączenia stacji.
3. Ustalenie tytułu prawnego do lokalizacji oraz zasad współpracy pomiędzy dysponentem lokalizacji oraz stacji ładowania, w tym:
 - związanie umową - okres obowiązywania, warunki przedterminowego zakończenia umowy;
 - finanse - czynsz, koszty montażu, serwisu;
 - zasady ponoszenia kosztów zużycia energii elektrycznej;
 - bezpieczeństwo stacji ładowania;
 - egzekwowanie postoju tylko przez EV;
 - oznakowanie;
 - opłaty za ładowanie;
 - zakaz konkurencji;
 - oświadczenia wymagane przez prawo budowlane;
 - demontaż stacji.
4. Dokonanie zgłoszenia budowlanego.
5. Montaż stacji i oznakowania.
6. Geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza.
7. Zgłoszenie stacji do UDT.
8. Uruchomienie stacji.

Każda stacja ładowania jest odrębnym przypadkiem, który wymaga indywidualnej oceny czy przedstawione punkty będą jej dotyczyć, lecz biorąc pod uwagę nowelizację oraz posiadaną praktykę, można wskazać, że ww. proces zachodzi przy większości stacji ładowania.

Od strony prawnej niewątpliwie największą uwagę poświęca się pkt 3 - tj. ustaleniu zasad współpracy pomiędzy posiadaczem lokalizacji, a podmiotem zainteresowanym postawieniem stacji ładowania. Relacje pomiędzy tymi podmiotami są dość nietypowe. Dla większości posiadaczy dogodnych lokalizacji stacja ładowania stanowi pewne novum, na które większość posiadaczy lokalizacji jest otwarta.

Stacja ładowania jak na razie pełni jeszcze rolę pewnej atrakcji, która może przyciągnąć klientów. Należy mieć na uwadze, że umowy pomiędzy posiadaczem lokalizacji i stacji ładowania są przeważnie zawierane na dłuższy okres, w toku którego stacja ładowania przestanie mieć walor atrakcji z powodu jej upowszechnienia.

Wiele niejasności prawnych budzą także inne elementy przedstawionego procesu stawiania stacji - np. pkt 4) dokonywanie zgłoszenia budowlanego. Zgodnie z art. 30 ust. 1 pkt 1a Prawa budowlanego - budowa stacji ładowania wymaga zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej. Stacją ładowania jest także wallbox o mocy 7 kW zmontowany na ścianie hotelu. Zgodnie z ww. przepisem taka stacja ładowania również wymaga zgłoszenia, jednakże innego zdania bywają organy nadzoru budowlanego.

■ Podsumowanie

Sprzedaż samochodów elektrycznych rośnie i będzie rosła. Oczekuje się, że sprzedaż EV podwoi się przed 2023 r., głównie z uwagi na rozwój technologii⁹. Pociąga to za sobą roz-

wój infrastruktury sieci stacji ładowania. Ta infrastruktura to nie tylko stacje ładowania - to także, a może przede wszystkim, wszelkie towary i usługi towarzyszące - sklepiki, restauracje, bary szybkiej obsługi, itp. Wielki rynek, który będzie trzeba zagospodarować.

Branża elektromobilności tworzy swój „ekosystem prawny”. Dzięki uczestniczeniu w tym tworzeniu od samego początku łatwiej zrozumieć intencje jakie towarzyszyły i towarzyszą autorom regulacji, co jest momentami niezbędne, gdyż, jak przy niemal każdym nowych przepisach, pojawiają się problemy z ich stosowaniem.

□

1) <https://wysokienapiecie.pl/2465-nowa-mapa-ladowarek-samochodow-elektrycznych-w-polsce-ev-auta-baterie/> - dostęp 21 maja 2018 r.

2) druk sejmowy 2411 oraz druk sejmowy 2411-A

3) [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Ktorym_pasem_zamierzamy_jechac_-_Samochody_elektryczne/\\$File/Ktorym-pasem-zamierzamy-jechac-Samochody-elektryczne.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Ktorym_pasem_zamierzamy_jechac_-_Samochody_elektryczne/$File/Ktorym-pasem-zamierzamy-jechac-Samochody-elektryczne.pdf) - dostęp 22 maja 2018 r.

