

JAROSŁAW KOZŁYK

Specjalista ds. Rozwoju
Elektromobilności
Wydział
Elektromobilności
i Nowych Technologii
Departament Techniki
Urząd Dozoru
Technicznego

EKOUDT DLA BEZPIECZEŃSTWA KLIMATU

ZMIANY W USTAWIE O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH CZĘŚĆ 1



UCHWALONA W DNIU 2 GRUDNIA 2021 R. NOWELIZACJA USTAWY O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH, WESZŁA W ŻYCIĘ 24 GRUDNIA 2021 R. I WPROWADZIŁA SZEREG ZMIAN W OBSZARZE ELEKTROMOBILNOŚCI. JEST TO BARDZO ISTOTNE ZARÓWNO DLA URZĘDU DOZORU TECHNICZNEGO, JAK I PODMIOTÓW EKSPLOATUJĄCYCH STACJE ŁADOWANIA, A TAKŻE DLA SAMYCH UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH.

ZAKRES NOWELIZACJI USTAWY, Z JEDNEJ STRONY WPROWADZA NOWE UREGULOWANIA PRAWNE DLA PODMIOTÓW FUNKCJONUJĄCYCH W OBSZARZE ELEKTROMOBILNOŚCI, Z DRUGIEJ DOPRECYZOWUJE JUŻ ISTNIEJĄCE ZAPISY.

LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH

Doprecyzowano definicję stacji, z której wynika, że liczba miejsc postojowych powinna odpowiadać liczbie punktów ładowania, umożliwiających jednocześnie świadczenie tej usługi. Bardzo często miało miejsce podczas badań wstępnych stacji, że urządzenie było wyposażone w trzy złącza pojazdowe, pozwalające na ładowanie jednocześnie trzech pojazdów elektrycznych. Jednak dla stacji wytyczano dwa miejsca postojowe, co w praktyce ograniczało liczbę punktów ładowania do dwóch. Doprecyzowanie ustawy w tym zakresie wymusi projektowanie stacji ładowania, w zakresie której wchodzi również miejsca postojowe, zgodnie z zaprojektowanym urządzeniem pod względem ilości złączy pojazdowych.

NAPRAWA I MODERNIZACJA

Kolejnym zapisem doprecyzującym wymagania opisane w ustawie jest naprawa lub modernizacja stacji ładowania, który precyzuje, że prace polegające wyłącznie na wymianie części lub podzespołów urządzenia na części, spełniające wymagania producenta, nie należy traktować jako naprawy lub modernizacji stacji ładowania. Powyższe uregulowanie jest już wskazane w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy tj. w rozporządzeniu Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie warunków technicznych i punktów ładowania, stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. W wyniku nowelizacji wzmocniono to na poziomie ustawy.

NOWELIZACJA USTAWY

NOWY ZAPIS

- Wprowadzenie badania kontrolnego

WZMOCNIENIE I DOPRECYZOWANIE OBSZARÓW

- Liczba miejsc postojowych odpowiada liczbie punktów ładowania
- Definicje naprawy i modernizacji
- Ponowne badanie wstępne po decyzji wstrzymującej eksploatację
- Badania kontrolne dla infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego
- taryfikator kar finansowych za określone naruszenia

PONOWNE BADANIE WSTĘPNE

Doprecyzowano również informację, iż w celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji punktu ładowania, zainstalowanego na stacji ładowania lub stacji ładowania, po otrzymaniu decyzji wstrzymującej ją, wymagane jest ponowne badanie wstępne urządzenia. Wynika to z faktu niespełnienia wymagań ustawy oraz rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla stacji ładowania, wymagane jest ponowne badanie wstępne urządzenia.

KONTROLA STACJI W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

Z punktu widzenia nowych zapisów, które wprowadziła do ustawy grudiowa nowelizacja, na szczególną uwagę zasługuje możliwość wykonywania badań kontrolnych stacji i punktów ładowania, stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Badania takie są przeprowadzane w przypadku powzięcia informacji

o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu urządzenia, w szczególności o podejrzeniu zagrożenia dla bezpieczeństwa jego użytkowników lub wypadkach związanych z ich eksploatacją, a także w przypadku eksploatacji urządzeń bez przeprowadzenia badań.

TARYFIKATOR KAR

Ponadto wprowadzono sztywny taryfikator kar finansowych za wyżej wymienione naruszenia:

- za eksploatację stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, bez badania wstępnego lub eksploatacyjnego oraz w przypadku eksploatacji pomimo wydania decyzji negatywnej – 20 tys. zł;
- za eksploatację stacji ładowania lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pomimo wydania decyzji wydanej w wyniku badania kontrolnego – 100 tys. zł;
- za niewykonywanie obowiązku nałożonego na operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, jakim jest zgłoszenie do rejestru Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, za pośrednictwem formularza elektronicznego informacji dotyczących:
 - firmy operatora ogólnodostępnej stacji ładowania,
 - rodzaju infrastruktury obsługiwanej przez operatora,
 - współrzędnych ogólnodostępnej stacji ładowania.

– Najpóźniej w dniu złożenia wniosku o przeprowadzenie badania technicznego wstępnego, poprzedzającego oddanie do eksploatacji ogólnodostępnej stacji ładowania oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych – 2 tys. zł.

BADANIA KONTROLNE DLA BEZPIECZEŃSTWA

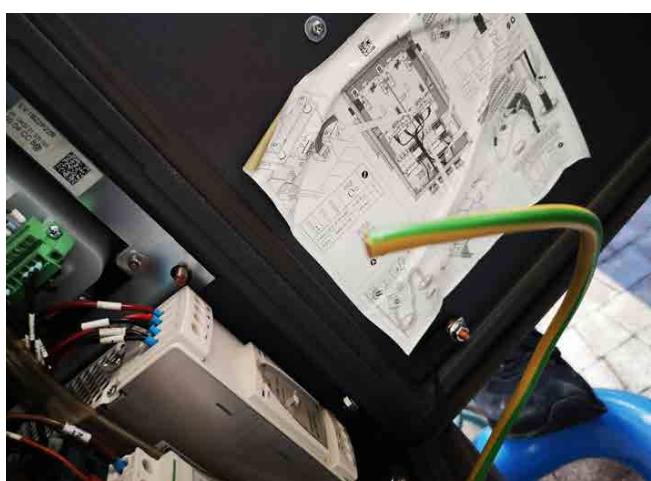
Doświadczenia przy wykonywaniu badań technicznych infrastruktury ładowania, a także sygnały z zewnątrz, wskazują na potrzebę realizacji badań kontrolnych stacji ładowania i punktów ładowania. Inspektorzy UDT już na etapie badań wstępnych spotykają się z nieprawidłowościami w funkcjonowaniu urządzeń, mających wpływ na bezpieczeństwo, utratę zdrowia i zagrożenia życia użytkowników stacji.

PRZYKŁADY NIEPRAWIDŁOŚCI

- Brak spełnienia wymagań dotyczących ochrony przeciwporażeniowej przez urządzenie
- Brak ciągłości przewodów ochronnych w urządzeniu
- Brak zabezpieczeń przed uszkodzeniami mechanicznymi
- Brak zachowania bezpiecznego poziomu rezystancji izolacji w urządzeniu
- Awarie stacji ładowania w trakcie prób funkcjonalnych czy obciążeniowych
- Zgłoszenie do badania już uszkodzonej stacji



Rys. 1. Pęknięte złącze pojazdowe



Rys. 2. Brak ciągłości przewodów ochronnych

Powyższe przykłady, to tylko nieliczne rodzaje uszkodzeń i wad instalacyjnych z jakimi spotykają się inspektorzy UDT na badaniach technicznych stacji ładowania. Biorąc pod uwagę fakt, iż zdecydowana większość stacji ładowania i punktów ładowania jest umiejscowiona w przestrzeni publicznej, są one przez to narażone na działania atmosferyczne, jak również na wandalizm. Stąd też wprowadzenie do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych badań kontrolnych, jest jak najbardziej słuszne, przede wszystkim z punktu widzenia bezpieczeństwa użytkowników tej infrastruktury. Tym bardziej, że w przeciwieństwie na przykład do urządzeń transportu bliskiego, stacje ładowania jak i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, nie podlegają badaniom okresowym przeprowadzonym przez UDT.

Większość stacji ładowania i punktów ładowania jest umiejscowiona w przestrzeni publicznej.

Są one narażone na działania atmosferyczne oraz wandalizm.

Badania kontrolne służą podniesieniu bezpieczeństwa użytkowników tej infrastruktury.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ EKSPLOATUJĄCEGO

Podmioty eksploatujące stacje ładowania i punkty ładowania powinny mieć na uwadze, że pomimo braku badań okresowych przeprowadzanych przez UDT, są oni zobligowani do przeprowadzania okre-

sowych przeglądów serwisowych, pomiarów elektrycznych oraz prób funkcjonalnych w terminach określonych przez producenta urządzenia w instrukcji eksploatacji. W zależności od rodzaju urządzenia, poziomu jego skomplikowania, jakości użytych komponentów, mocy czy sposobu montażu, producenci określają czasookresy wykonywania przeglądów, podając przedziały od 9 miesięcy aż do 5 lat. Choć najczęściej spotykanym w dokumentacji czasookresem wykonywania przeglądów okresowych jest 1 rok.

Obowiązek wykonywania przeglądów okresowych przez podmioty eksploatujące stacje ładowania i punkty ładowania, może być weryfikowany zarówno na etapie badań eksploatacyjnych po modernizacji lub naprawie urządzenia, jak i podczas badań kontrolnych przeprowadzanych przez Urząd Dozoru Technicznego. Brak realizacji okresowych przeglądów serwisowych, pomiarów elektrycznych czy prób funkcjonalnych w sposób udokumentowany potwierdzających ich realizację, może skutkować wydaniem decyzji wstrzymującej dalszą eksploatację urządzenia.

Eksploatujący są zobligowani do przeprowadzania okresowych przeglądów serwisowych, pomiarów elektrycznych oraz prób funkcjonalnych w terminach określonych przez producenta urządzenia w instrukcji eksploatacji.

STATYSTYKI

Od początku realizacji badań do końca 2021 roku inspektorzy UDT przeprowadzili łącznie 2294 badania stacji ładowania i punktów ładowania, z czego 2174 zakończyło się wynikiem pozytywnym, a 120 decyzją wstrzymującą eksploatację ze względu na niespełnienie wymagań określonych w ustawie oraz rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego.



Na dzień 31.12.2021 r. łącznie 50 inspektorów UDT posiadało autoryzację w zakresie elektromobilności do realizacji badań technicznych stacji i punktów ładowania. Biorąc pod uwagę zakres wsparcia, jakie już zostało uruchomione na rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz plany rozwoju elektromobilności (**o czym będzie w 2 części artykułu**), w kolejnych latach możemy spodziewać się dynamicznego wzrostu liczby budowanych stacji ładowania i punktów ładowania, a co za tym idzie badań wstępnych. Jeżeli do liczby przyszłych badań wstępnych i eksploatacyjnych doliczymy jeszcze badania kontrolne, to najbliższe lata zapowiadają się bardzo pracowicie w obszarze elektromobilności.