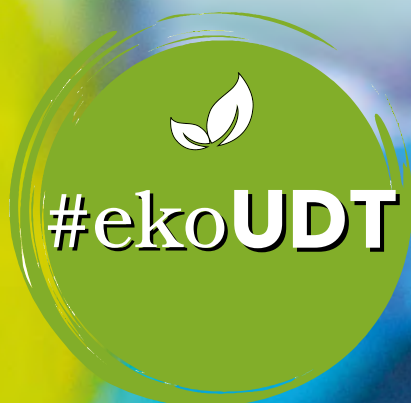


ekoUDT DLA BEZPIECZEŃSTWA KLIMATU



JAROSŁAW KOŹŁYK

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



ZMIANY W USTAWIE O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH CZĘŚĆ 2

Opisane w I części artykułu zmiany w uchwalonej w dniu 2 grudnia 2021 r. nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dotyczące nowej definicji stacji ładowania oraz badań kontrolnych i wymiaru kar finansowych, to nie jedyne zmiany mające wpływ dla podmiotów eksploatujących stacje ładowania, użytkowników samochodów elektrycznych i hybrydowych oraz dla Urzędu Dozoru Technicznego.



OPLATA ZA KOD IDENTYFIKACYJNY

Kolejną istotną zmianą jest wprowadzenie miesięcznych opłat dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania oraz dostawców usługi ładowania za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, zwane go numerem EIPA lub za uznanie kodu nadanego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej oraz utrzymanie go w systemie teleinformatycznym UDT.

W dniu 21 kwietnia br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wysokości stawek opłaty za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu jak i jego utrzymanie w systemie teleinformatycznym, a także terminu wnoszenia tej opłaty w 2022 r.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem wysokość miesięcznych opłat w 2022 r. wynosi:

- 10 zł za każdą stację ładowania pobieraną od operatora ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 50 zł w przypadku opłaty pobieranej od dostawcy usługi ładowania.

Opłatę należy wносить najpóźniej do 25 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym nadano numer EIPA, uznano kod lub utrzymywano numer EIPA albo kod w systemie teleinformatycznym UDT.

NADANIE NUMERU EIPA



Ponadto, w zakresie Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych (EIPA) nastąpiła również zmiana wskazująca, że wniosek o nadanie lub uznanie numeru EIPA należy złożyć do UDT **przed rozpoczęciem działalności** jako operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub/i dostawcy usługi ładowania.

Natomiast zgłoszenia do rejestru **szczegółowych danych** dotyczących punktów ładowania, przy użyciu formularza elektronicznego, należy dokonać **najpóźniej w dniu złożenia wniosku** o przeprowadzenie badania technicznego poprzedzającego oddanie do eksploatacji ogólnodostępnej stacji ładowania oraz każdorazowo w przypadku zmiany tych danych.

Zgłoszenie do ww. rejestru obejmuje dane dotyczące punktów ładowania - tj:

- firmę operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, adresu jego miejsca zamieszkania albo siedziby oraz danych teled adresowych,
- rodzaj infrastruktury obsługiwanej przez operatora,
- współrzędnych ogólnodostępnej stacji ładowania.

Należy również pamiętać, że w przypadku zakończenia świadczenia usługi ładowania, o usunięciu podmiotu z rejestru – najpóźniej w dniu zakończenia świadczenia tej usługi.

INTERAKTYWNA MAPA EIPA

Biorąc pod uwagę, że celem rejestru EIPA jest zapewnienie użytkownikom pojazdów elektrycznych i hybrydowych informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów, ważną częścią rejestru prowadzonego przy użyciu systemu teleinformatycznego jest interaktywna mapa.

Interaktywna mapa EIPA zawiera aktualne informacje online „na żywo”.

- **WSPÓŁRZĘDNE** ogólnodostępnych stacji ładowania, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych w układzie współrzędnych płaskich prostokątnych
- **AKTUALNE CENY** paliw alternatywnych oraz stosowane w tych miejscach metody płatności
- **DOSTĘPNOŚĆ** punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania

Ponadto, na interaktywnej mapie są wskazane wyłącznie punkty ładowania zainstalowane w ogólnodostępnych stacjach ładowania, na których zostały przeprowadzone badania techniczne UDT.

Dodatkowo, mapa identyfikuje ogólnodostępne stacje ładowania, dla których została wydana decyzja o wstrzymaniu eksploatacji. Stacje takie są oznaczone niebieską pinezką z czerwonym kółkiem w środku. Mapa jest dostępna pod adresem: <https://eipa.udt.gov.pl>.



Rys. 1. Interaktywna mapa EIPA dostępna pod adresem: <https://eipa.udt.gov.pl>

PORÓWNIANIE CEN NA STACJACH PALIW PŁYNNYCH

Należy również wspomnieć, że ustawodawca nałożył obowiązek na właścicieli stacji paliw płynnych, na których mogą być ładowane lub tankowane paliwami alternatywnymi pojazdy samochodowe, dotyczący umieszczania na stacji informacji zawierającej porównanie cen jednostkowych oferowanych na niej paliw. Samo porównanie cen jednostkowych oferowanych na rynku paliw przeznaczonych do napędu samochodów osobowych jest realizowane przez ministra właściwego do spraw energii, który porównanie cen przygotowuje dla wybranych grup samochodów osobowych, możliwych do porównania co najmniej pod względem masy i mocy oraz ogłasza je do końca miesiąca następującego po kwartale, którego porównanie dotyczy, na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

Powyższe porównanie i obowiązek umieszczenia cen na stacjach paliw płynnych ma na celu promowanie korzystania z paliw alternatywnych i zachęcanie do zakupu samochodów wykorzystujących te paliwa.

INFRASTRUKTURA I MOCE PRZYŁĄCZENIOWE

Celem dalszej rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i hybrydowych nowelizacja ustawy doprecyzowuje przepisy w zakresie zapewnienia w budynkach odpowiednich mocy przyłączeniowych, a także infrastruktury niezbędnej do instalacji punktów ładowania.

• NOWO PROJEKTOWANE I BUDOWANE

BUDYNKI NIEMIESZKALNE

(z wyłączeniem budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorców) z którymi związane jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, projektuje się i buduje, zapewniając zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne umożliwiających zainstalowanie **przynajmniej jednego punktu ładowania na pięć stanowisk postojowych**, jeżeli te stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub przylegają do budynku.

• NOWO PROJEKTOWANE

I BUDOWANE BUDYNKI MIESZKALNE

z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, projektuje się i buduje, zapewniając zainstalowanie kanałów na przewody i kable elektryczne na wszystkich stanowiskach postojowych, umożliwiających zainstalowanie punktów ładowania na każdym stanowisku postojowym, jeżeli te stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub przylegają do budynku.

• ISTNIEJĄCE BUDYNKI

PODDAWANE PRZEBUDOWIE ALBO REMONTOWI

- w ramach których koszt wykonywanych prac związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi budynku wynosi więcej niż 25% wartości budynku, nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowane są budynek i parking,
- gdy koszty instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej nie przekraczają 7% całkowitego kosztu przebudowy albo remontu,
- jeżeli stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku, a przebudowa albo remont obejmuje parking lub infrastrukturę elektryczną budynku,
- przylegają do budynku, a przebudowa albo remont obejmuje parking lub infrastrukturę elektryczną parkingu, stosuje się wymagania odpowiednio jak dla nowo projektowanych budynków niemieszkalnych (z wyłączeniem budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorców) lub mieszkalnych.

EKSPERTYZA DLA ISTNIEJĄCYCH BUDYNKÓW WIELORODZINNYCH



Ponadto, w już istniejących budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż trzy, punkt ładowania instaluje się i eksploatuje po uzyskaniu zgody zarządu wspólnoty lub spółdzielni lub osoby sprawującej zarząd nad daną nieruchomością, wydawanej na wniosek osoby posiadającej tytuł prawny do lokalu w tym budynku i stanowisko postojowe do wyłącznego użytku. W terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, zarządzający nieruchomością, zleca sporządzenie ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania.

Przedmiotem ekspertyzy jest ocena instalacji elektrycznej w obrębie budynku objętego wnioskiem oraz ocena stanowisk postojowych znajdujących się wewnątrz budynku lub do niego przylegających pod względem dopuszczalności przyłączenia do tej instalacji punktu ładowania objętego wnioskiem oraz zasad bezpieczeństwa związanych z jego użytkowaniem.

Ekspertyzę sporządza osoba posiadająca uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych do projektowania bez ograniczeń.

Ekspertyza powinna określać w szczególności:

- moc przyłączeniową budynku, która może zostać wykorzystana na potrzeby funkcjonowania punktu ładowania;
- punkty w instalacji elektrycznej, w których przyłączenie punktu ładowania jest dopuszczalne, oraz parametry tego punktu, w tym maksymalną moc punktu ładowania, który może być przyłączony do instalacji elektrycznej;
- rozwiązania budowlane oraz techniczno-instalacyjne, jakie powinny być przyjęte przy instalacji punktu ładowania, w tym wymagania dotyczące wyrobów zastosowanych do instalacji tego punktu;
- warunki niezbędne do bezpiecznej eksploatacji punktu ładowania;
- wymagania, jakie powinny być spełnione w zakresie bezpieczeństwa pożarowego w związku z zainstalowaniem punktu ładowania.

PODSUMOWANIE

Podsumowując, należy także pamiętać, że w przypadku, gdy dane urządzenie do ładowania pojazdów elektrycznych i hybrydowych zainstalowane czy to w budynku mieszkalnym, czy budynku niemieszkalnym, czy też na jego parkingu zewnętrznym, spełniające ustawową definicję stacji ładowania, a tym samym świadczące usługę ładowania (bez względu czy odpłatnie, czy bezpłatnie), **podlega badaniom technicznym UDT**. Ponadto, zgodnie z Prawem Budowlanym wymaga **zgłoszenia budowlanego**, a także **geodezyjnego wyznaczenia** w terenie, a po wybudowaniu geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej.



WSPARCIE FINANSOWE NA BUDOWĘ INFRASTRUKTURY DO ŁADOWANIA POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH I HYBRYDOWYCH

Celem rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i hybrydowych, a tym samym zmniejszenia liczby pojazdów emitujących CO₂ i NO_x oraz poprawy jakości powietrza, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w styczniu br. ogłosił nabór wniosków o dofinansowanie w zakresie:

- budowy nieogólnodostępnych stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW,
- budowy lub przebudowy ogólnodostępnych stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 50 kW i mniejszej niż 150 kW,
- budowy lub przebudowy ogólnodostępnych stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 150 kW.

Łączna pula środków finansowych na ten cel **w naborze styczniowym wyniosła 870 mln zł, a wysokość dotacji od 25% w przypadku stacji nieogólnodostępnych do 50% w przypadku stacji ogólnodostępnych.**

Wspieramy



elektromobilność

W RAMACH KONKURSU WPLYNĘŁO PONAD 200 WNIOSKÓW O DOFINASOWANIE.

DOFINASOWANIE BUDOWY	DOFINASOWANIE PRZEBUDOWY
<ul style="list-style-type: none">• 2353 ogólnodostępnych stacji ładowania• 209 nieogólnodostępnych stacji ładowania	<ul style="list-style-type: none">• 340 ogólnodostępnych stacji ładowania

Przekładając te dane na badania techniczne UDT, wiąże się z 2562 badaniami wstępnymi stacji ładowania oraz 340 badaniami eksploatacyjnymi w wyniku modernizacji, które inspektorzy UDT będą mieli za zadanie wykonać w najbliższych latach.

Powyższe liczby nie uwzględniają stacji ładowania i punktów ładowania infrastruktury drogowego transportu publicznego, budowanych poza programem dofinansowania.

Niezależnie od powyższego, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w lutym br. zakończył nabór wniosków o dofinansowanie na rozwój (rozbudowę lub modernizację) elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej skutkującej m.in. zwiększeniem przepustowości infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.

WARTOŚĆ KONKURSU WYNIOSŁA 100 MLN ZŁ, A KIEROWANY BYŁ ON DO OPERATORÓW SYSTEMU DYSTRYBUCYJNEGO (OSD).



ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY – ROZWÓJ INFRASTRUKTURY PALIW ALTERNATYWNYCH

Istotne dla rozwoju sieci ładowania elektrycznych i hybrydowych pojazdów są także planowane wymogi w projekcie dokumentu z 14 lipca 2021 r. tj. Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (w ramach pakietu Fit for 55) wskazujące, że państwa członkowskie UE mają zapewnić, aby:



- wzdłuż sieci **bazowej** TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla **pojazdów lekkich** i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:
 - do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i zawierała co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i zawierała co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.
- wzdłuż sieci **kompleksowej** TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla **pojazdów lekkich** i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:
 - do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i zawierała co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i zawierała co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.
- wzdłuż sieci **bazowej** TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla **pojazdów ciężkich** i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:
 - do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 1400 kW i zawierała co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW.
 - do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 3500 kW i zawierała co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;
- wzdłuż sieci **kompleksowej** TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla **pojazdów ciężkich** i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 100 km:
 - do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 1400 kW i zawierała co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;
 - do dnia 1 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 3500 kW i zawierała co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;
- do dnia 31 grudnia 2030 r. na terenie każdego **bezpiecznego i chronionego parkingu** zostanie zainstalowana co najmniej jedna stacja ładowania przeznaczona dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW;
- do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym **węźle miejskim** zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich, zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.
- o dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym **węźle miejskim** zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich, zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 1200 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.

OGÓLNODOSTĘPNE STREFY ŁADOWANIA DLA SIECI TEN-T
maksymalna odległość między strefami – 60 km w każdym kierunku jazdy

Według projektu Rozporządzenia każda strefa ładowania będzie musiał zapewniać:

- odpowiednią moc wyjściową na określonym poziomie [kW],
- odpowiednią min. liczbę stacji ładowania o określonej min. indywidualnej mocy wyjściowej.

Terminy spełnienia wymagań dla Transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (Trans-European Transport Networks)	DLA POJAZDÓW LEKKICH	DLA POJAZDÓW CIĘŻKICH
WZDŁUŻ SIECI BAZOWEJ TEN-T		
• do dnia 31 grudnia 2025 r.	Moc wyjściowa strefy - min. 300 kW Stacje ładowania - min. 1 Moc wyjściowa stacji – min. 150 kW	Moc wyjściowa strefy - min. 1400 kW Stacje ładowania - min. 1 Moc wyjściowa stacji – min. 350 kW
• do dnia 31 grudnia 2030 r.	Moc wyjściowa strefy - min. 600 kW Stacje ładowania - min. 2 Moc wyjściowa stacji – min. 150 kW	Moc wyjściowa strefy - min. 3500 kW Stacje ładowania - min. 2 Moc wyjściowa stacji – min. 350 kW
WZDŁUŻ SIECI KOMPLEKSOWEJ TEN-T		
do dnia 31 grudnia 2030 r.	Moc wyjściowa strefy - min. 300 kW Stacje ładowania - min. 1 Moc wyjściowa stacji – min. 150 kW	Moc wyjściowa strefy - min. 1400 kW Stacje ładowania - min. 1 Moc wyjściowa stacji – min. 350 kW
do dnia 31 grudnia 2035 r. (pojazdy lekkie) do dnia 1 grudnia 2035 r. (pojazdy ciężkie)	Moc wyjściowa strefy - min. 600 kW Stacje ładowania - min. 2 Moc wyjściowa stacji – min. 150 kW	Moc wyjściowa strefy - min. 3500 kW Stacje ładowania - min. 2 Moc wyjściowa stacji – min. 350 kW

EKOUDT DLA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Biorąc pod uwagę powyższe rozwiązania, zarówno pod względem zmian legislacyjnych, jak i wsparcia finansowego, należy prognozować dalsze przyspieszenie rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i hybrydowych, a co za tym idzie, zwiększenie liczby badań technicznych wstępnych, eksploatacyjnych, a także kontrolnych realizowanych przez inspektorów UDT.





Rys. 2. Sieci kompleksowa i bazowa: drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze (<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t>)