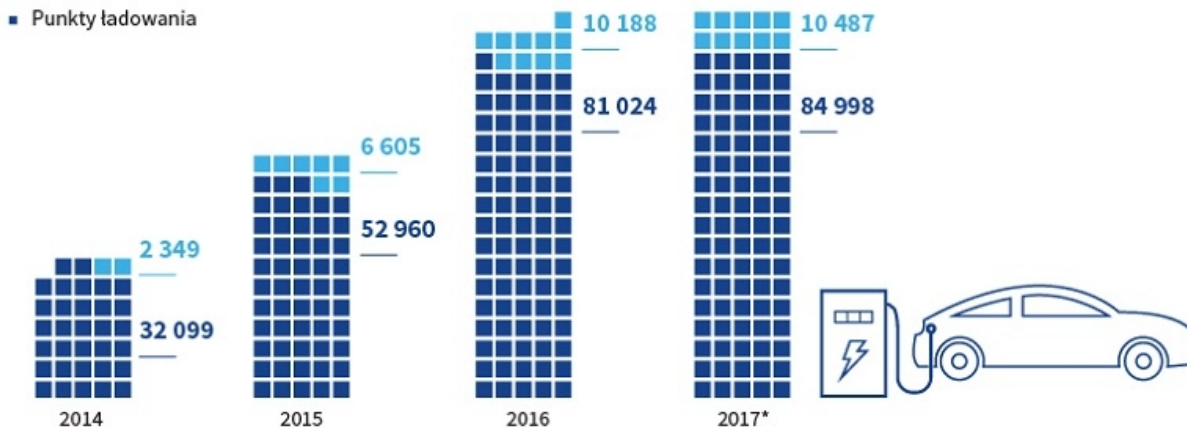


Wysyp punktów ładowania aut elektrycznych?

data aktualizacji: 2017.07.14

Ogólnodostępne punkty ładowania pojazdów elektrycznych w UE

- Punkty szybkiego ładowania
- Punkty ładowania



Źródło: EAFO
WWW.ORMA.PL, WWW.PSPA.COM.PL

Opracowanie: Polska Grupa Infograficzna

Możliwość ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach wielorodzinnych, którą forsuje Komisja Europejska m.in. w ramach dyrektywy budynkowej, będzie kluczowa dla rozwoju rynku elektromobilności także w Polsce. Problem dostrzega Ministerstwo Energii, zdaje się pomijać Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa - ocenia Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

Niemal 7 tysięcy ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych ma powstać w Polsce do 2020 r. W samej tylko Warszawie, ma ich działać ponad 1300. W opinii PSPA, wątpliwe jest, aby tak ambitne cele Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, udało się spełnić w tak krótkim czasie. Tym bardziej, że rynek ten powstaje właściwie od zera. Jak wynika z danych Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych ORPA.PL, w Polsce funkcjonuje obecnie ok. 150 punktów ładowania w odpowiednim standardzie. Dlatego, zdaniem PSPA, równoległe z publicznym, powinien rozwijać się także prywatny rynek punktów ładowania.

- Dynamika rozwoju rynku elektromobilności, jak wskazują przykłady międzynarodowe, w znacznym stopniu zależy nie tylko od dostępności publicznych, ale też prywatnych punktów ładowania. Jednym z palących dylematów jest dostęp do ładowania w budynkach wielofunkcyjnych i wielorodzinnych, czyli w blokach mieszkalnych – mówi Maciej Mazur z Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.

Wynika to z kierunku rozwoju elektromobilności, który obejmuje głównie obszary miejskie, głównie przez wciąż ograniczony zasięg samochodów elektrycznych, ale też eliminację szkodliwych zanieczyszczeń powodowanych przez transport, w tym zwłaszcza smogu. W realiach polskich, większość terenów silnie zurbanizowanych stanowią budynki wielorodzinne. Z tego względu zapewnienie ich mieszkańcom możliwości ładowania e-samochodów stanowi kluczowe wyzwanie,

które tak naprawdę określi tempo i zasięg rozwoju elektromobilności w Polsce.

- Umożliwienie ładowania w budynkach wielorodzinnych jest kluczowe, bo w przeciwnym razie korzystanie z aut elektrycznych będzie przywilejem wyłącznie zamożnych, posiadających własną posesję czy garaż – mówi Maciej Mazur.

Na tę kwestię, w skali całej UE zwróciła uwagę Komisja Europejska, proponując rewizję tzw. dyrektywy budynkowej (EPBD). Wśród propozycji zmian znalazł się zapis przewidujący wprowadzenie obowiązku instalacji punktów ładowania dla minimum 10 proc. miejsc parkingowych w nowobudowanych i podlegających ważniejszej renowacji budynkach użyteczności publicznej (biurowce, szkoły itp.), a od stycznia 2025 r. dla wszystkich takich budynków. Z kolei dla nowych i przechodzących gruntowną modernizację budynków mieszkalnych posiadających więcej niż 10 miejsc parkingowych, KE zaproponowała obowiązek instalacji okablowania umożliwiającego podłączenie w przyszłości ładowarek dla wszystkich miejsc parkingowych.

- Propozycja ta wzbudziła jednak spore kontrowersje w części państw członkowskich UE, głównie ze względu na zbyt szczegółowe określenie wymogów budowlanych i narzucanie ich z góry, bez uwzględniania lokalnej specyfiki oraz potrzeb rynku – mówi Maciej Mazur z PSPA. - Komisja ds. przemysłu Parlamentu Europejskiego zaproponowała w związku z tym, by obowiązek ten ograniczyć jedynie do niektórych przypadków renowacji, w których modernizowana jest instalacja elektryczna lub miejsca parkingowe. Ze względu na bardzo wczesny etap procedury trudno jest dzisiaj przewidzieć ostateczny kształt zmian dyrektywy, niemniej sama propozycja KE pokazuje wyraźny kierunek, w którym zmierza obecne myślenie o elektromobilności w Europie.

Dlatego PSPA z zadowoleniem przyjęło, że ten kluczowy dla szerokiego upowszechnienia elektromobilności problem na tak wczesnym etapie zauważyło Ministerstwo Energii, umieszczając odpowiedni zapis w projekcie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W art. 19 projektu przewidziano bowiem, że stanowiska postojowe zlokalizowane przy budynkach użyteczności publicznej oraz budynkach mieszkalnych wielorodzinnych powinny być projektowane i budowane w ten sposób, by zapewnić odpowiednią moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć je w ogólnodostępne punkty ładowania o mocy przynajmniej 3,7 kW. Dotyczyć ma to tylko nowych budynków, jest to więc ograniczenie w stosunku do propozycji KE. Kierując się de facto zapotrzebowaniem rynku, Minister Energii w drodze rozporządzenia ma decydować, jak tę moc obliczać i ile takich miejsc ma powstawać.

- Pomijając kwestię definicji punktu ogólnodostępnego, co w tym wypadku budzi mimo wszystko wątpliwości interpretacyjne, PSPA jest zdania i rekomenduje, by przepis ten znalazł się w ustawie, jako rozwiązanie które umożliwi przygotowanie się na przyszłość i boom na rynku. W polskiej praktyce ustawodawczej stanowi to cenną rzadkość – mówi Maciej Mazur z PSPA.

Branża z dużym zaskoczeniem przyjęła natomiast uwagi Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, które w ramach uzgodnień międzyresortowych złożyło swoje stanowisko do projektu ustawy. Uważna lektura opinii MIB prowadzi do wniosku, że uwagi Ministerstwa sprowadzają się do zwykłego sporu kompetencyjnego – które z ministerstw ma prawo określać wspomniane wyżej wymogi techniczne. Krytyka ta, sprowadzająca się jedynie do postulatu wykreślenia wspomnianego przepisu, całkowicie

pomija istotę projektowanej regulacji oraz jej wagę. Przede wszystkim zaś Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa nie przedstawiło alternatywnej propozycji, która obejmowałaby tę materię i umożliwiła osiągnięcie postawionego w projekcie ustawy celu. W opinii PSPA takie podejście budzi uzasadniony niepokój, zwłaszcza w perspektywie ułatwienia szerszego upowszechnienia się elektromobilności. Zamiast spojrzeć na rynek całościowo, sprawa rozbija się o drugorzędne kwestie kompetencyjne, nawet jeśli organem uprawnionym do określania warunków technicznych w zakresie prawa budowlanego jest MIB.

W opinii PSPA odpowiednie przystosowanie budynków wielorodzinnych do instalacji punktów ładowania e-samochodów będzie mieć decydujące znaczenie dla zaspokojenia przyszłych potrzeb związanych z ładowaniem samochodów elektrycznych. Świadczą o tym doświadczenia norweskie, czy holenderskie, czyli tych krajów, które silnie postawiły na rozwój elektromobilności.

- Władze miejskie Oslo, już w 2012 roku w celu promocji i upowszechnienia e-smochodów wprowadziły przy wsparciu państwowego funduszu subsydia w wysokości ok. 1300 EUR na instalację stacji ładowania w prywatnych budynkach wielorodzinnych. Podobne rozwiązania stosowane są również w Holandii. Wprowadzenia przepisów dotyczących okablowania nowo budowanych budynków domaga się z także niemiecka Narodowa Platforma Elektromobilności, najważniejsza organizacja ekspercko-branżowa w Niemczech – mówi Maciej Mazur z PSPA.

Zdecydowana większość użytkowników samochodów elektrycznych w Europie ładuje swoje pojazdy w miejscu zamieszkania i takie są też preferencje potencjalnych nabywców e-samochodów. Trend ten potwierdzają także badania przeprowadzone przez Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych ORPA.PL.

Kierowcy, którzy rozważają w przyszłości zakup pojazdu elektrycznego, w zdecydowanej większości (83 proc.) są zdania, że najchętniej ładowaliby go w nocy we własnym domu, np. na parkingu przed blokiem lub w garażu podziemnym. Pozostawianie auta poza domem lub takie organizowanie sobie dnia, żeby wygospodarować np. godzinę tylko na ładowanie w centrum miasta, uważają za dysfunkcjonalne (78 proc.).

Źródło: