

Instalacja infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych

**PRZEWODNIK
DLA MIESZKAŃCÓW**





W pełni elektryczny ID.3

#NowYouCan



Samochód nie jest jeszcze dostępny w sprzedaży na rynku polskim.



Szanowni Państwo,

oddajemy w Państwa ręce przewodnik dotyczący zasad instalacji infrastruktury ładowania w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, dedykowany mieszkańcom wspólnot mieszkaniowych, spółdzielni mieszkaniowych oraz budynków znajdujących się w zasobach np. komunalnych czy różnych jednostek Skarbu Państwa. Jest to pierwsze tego typu opracowanie w Polsce. Powstało w ramach projektu „Biała Księga Elektromobilności” zainicjowanego przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) w celu eliminacji barier stojących na drodze swobodnemu rozwojowi rynku pojazdów elektrycznych.

Elektromobilność jest obecnie najważniejszym trendem w światowym przemyśle motoryzacyjnym. Pojazdy elektryczne zyskują coraz większą popularność wśród kierowców również w Polsce. Pomimo licznych przeszkód wynikających z niesprzyjającego otoczenia prawnego, liczba samochodów zeroemisyjnych w naszym kraju wzrasta z miesiąca na miesiąc. Przyjazna dla klimatu i jakości powietrza, którym oddychamy, wygodna dla użytkowników i dynamizująca gospodarki państw, elektromobilność jest zmianą na lepsze i tak powinna być postrzegana.

Jedną z barier hamujących rozwój zeroemisyjnego transportu w Polsce jest niedostatek infrastruktury ładowania zainstalowanej w miejscu zamieszkania użytkownika samochodu elektrycznego lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Możliwość naładowania pojazdu w porze nocnej ma dla wielu potencjalnych nabywców kluczowe znaczenie dla podjęcia decyzji o zakupie modelu elektrycznego i znacząco wpływa na komfort jego użytkowania. Z raportu PSPA „Barometr Nowej Mobilności 2019/20” wynika, że 92% użytkowników pojazdów elektrycznych w Polsce chciałoby ładować swój samochód w miejscu zamieszkania. Podobne preferencje (88%) wykazują kierowcy pojazdów konwencjonalnych, którzy dopuszczają w przyszłości korzystanie z zeroemisyjnego środka transportu.

Na „Białą Księgę Elektromobilności” składa się materiał stanowiący rezultat prac pięciu tematycznych grup roboczych. Działania Grupy Roboczej ds. Infrastruktury Budynkowej doprowadziły do opracowania propozycji przepisów mających na celu wdrożenie postanowień dyrektywy 2018/844, które przewidują wymóg zabezpieczenia możliwości późniejszej instalacji infrastruktury ładowania w nowych budynkach. Ponadto, w ramach „Białej Księgi Elektromobilności”, zaproponowaliśmy wprowadzenie rozwiązań prawnych ułatwiających instalację punktów ładowania w/przy istniejących budynkach mieszkalnych wielorodzinnych. W toku prac uporządkowaliśmy wiedzę na temat tego, jakie są możliwości instalacji punktów ładowania przy budynkach istniejących na gruncie obowiązującego prawa.

W pierwszej części niniejszego opracowania prezentujemy uproszczony schemat procedury instalacji prywatnej ładowarki, w drugiej – opisujemy nadchodzące zmiany legislacyjne, a w części trzeciej omawiamy istniejący stan prawny, gdzie następuje rozwinięcie zagadnień zaprezentowanych na uproszczonym schemacie z części pierwszej.

Przewodnik obejmuje kwestie związane z przygotowaniem, posadowieniem i obsługą prywatnego punktu ładowania pojazdu elektrycznego. Dokonuje przy tym niezbędnych rozróżnień, m.in. ze względu na rodzaje ładowarek (prywatne, półprywatne oraz ogólnodostępne), tytuł prawny do miejsca parkingowego, na którym ma zostać zainstalowana ładowarka, rodzaj wspólnoty mieszkaniowej, czy inne okoliczności mające znaczenie dla realizacji całego procesu (np. teren objęty ochroną przez konserwatora zabytków).

Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający PSPA

e-tron



100% elektryczny, doładowany Audi

Audi e-tron to pierwszy w pełni elektryczny samochód spod znaku czterech pierścieni. Łączy moc i doskonałe prowadzenie z szybkim ładowaniem i innowacyjnymi systemami wsparcia kierowcy. Odkryj naładowane emocjami Audi e-tron.

Od 1 września 2018 r. wszystkie nowe pojazdy wprowadzane do obrotu w Unii Europejskiej muszą być badane i homologowane zgodnie z procedurą WLTP określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151. WLTP zapewnia bardziej rygorystyczne warunki badania i bardziej realistyczne wartości zużycia energii w porównaniu do stosowanej do tej pory metody NEDC. W zależności od wariantu i wersji zużycie energii elektrycznej Audi e-tron w cyklu mieszanym od 22,4 do 26,6 kWh/100 km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Zużycie energii elektrycznej zostało określone zgodnie z procedurą WLTP. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Audi lub sprawdź na stronie audi.pl/danewltp. Montaż akcesoriów w pojeździe może mieć wpływ na poziom zużycia energii elektrycznej. Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.audi.pl.

SPIS TREŚCI

06

Instalacja ładowarki prywatnej

Procedura w uproszczeniu

10

Część I

Infrastruktura ładowania w miejscu zamieszkania a prawo Unii Europejskiej

12

Część II

Infrastruktura ładowania w miejscu zamieszkania – stan obecny

- 12** Wprowadzenie
- 14** Informacje ogólne
- 16** Czy potrzebne jest pozwolenie na budowę lub inne pozwolenie organów administracji publicznej?
- 18** Czy potrzebna jest dodatkowa umowa na pobór energii?
- 19** Opłaty za energię pobraną na potrzeby ładowania pojazdu
- 20** Inne kwestie związane z procesem budowlanym
- 21** Jak uzyskać zgodę właściciela?
-
- 27** Wzór wniosku o wyrażenie zgody na instalację prywatnego punktu ładowania

Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA



SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 1 PRZYGOTOWANIE

1 Ustalenie parametrów ładowarki planowanej do instalacji

WAŻNE!

Prezentowana procedura dotyczy sytuacji, gdy obiekt lub teren, na którym ma zostać zainstalowana ładowarka, został wyposażony w odpowiednią infrastrukturę elektroenergetyczną. W przeciwnym przypadku konieczna jest modyfikacja infrastruktury elektroenergetycznej, co może wymagać uzyskania dodatkowych pozwoleń

Uzyskanie od zarządcy informacji na temat technicznej możliwości instalacji i eksploatacji prywatnej ładowarki

+

Ustalenie z zarządcą, jakie mogą być parametry ładowarki

+

Wskazanie proponowanego przez mieszkańca miejsca instalacji ładowarki oraz ustalenie zakresu prac niezbędnych do jej podłączenia

⇒ Weryfikacja, czy moc przyłączeniowa, określona w umowie przyłączeniowej budynku, oraz stan instalacji elektrycznej pozwalają na podłączenie ładowarki



Wstępne potwierdzenie możliwości i warunków instalacji ładowarki, w tym zakresu prac, których realizacja będzie potrzebna do podłączenia ładowarki

⇒ Określenie maksymalnej mocy ładowarki na podstawie projektu instalacji elektrycznej budynku, przy uwzględnieniu rezerwy mocy

ZARZĄDCA

WAŻNE!

W przypadku, gdy mieszkańcy zamierzają zainstalować większą liczbę punktów ładowania, konieczne może okazać się podwyższenie mocy umownej określonej w umowie dystrybucji energii elektrycznej dla budynku



ETAP 2 ZŁOŻENIE WNIOSKU

2 Złożenie do zarządcy oficjalnego wniosku o wyrażenie zgody na instalację ładowarki



WNIOSEK POWINIEN ZAWIERAĆ:
(sugerowane elementy)

Opis parametrów urządzenia

Wskazanie miejsca instalacji urządzenia wraz z odpowiednim rysunkiem

Zobowiązanie do pokrycia kosztów, w tym:

zakupu i instalacji urządzenia

zakupu i instalacji podlicznika

ewentualnego podwyższenia mocy umownej

energii elektrycznej zużywanej przez ładowarkę

3 Ustalenie proponowanych zasad odczytu podlicznika i rozliczenia energii elektrycznej

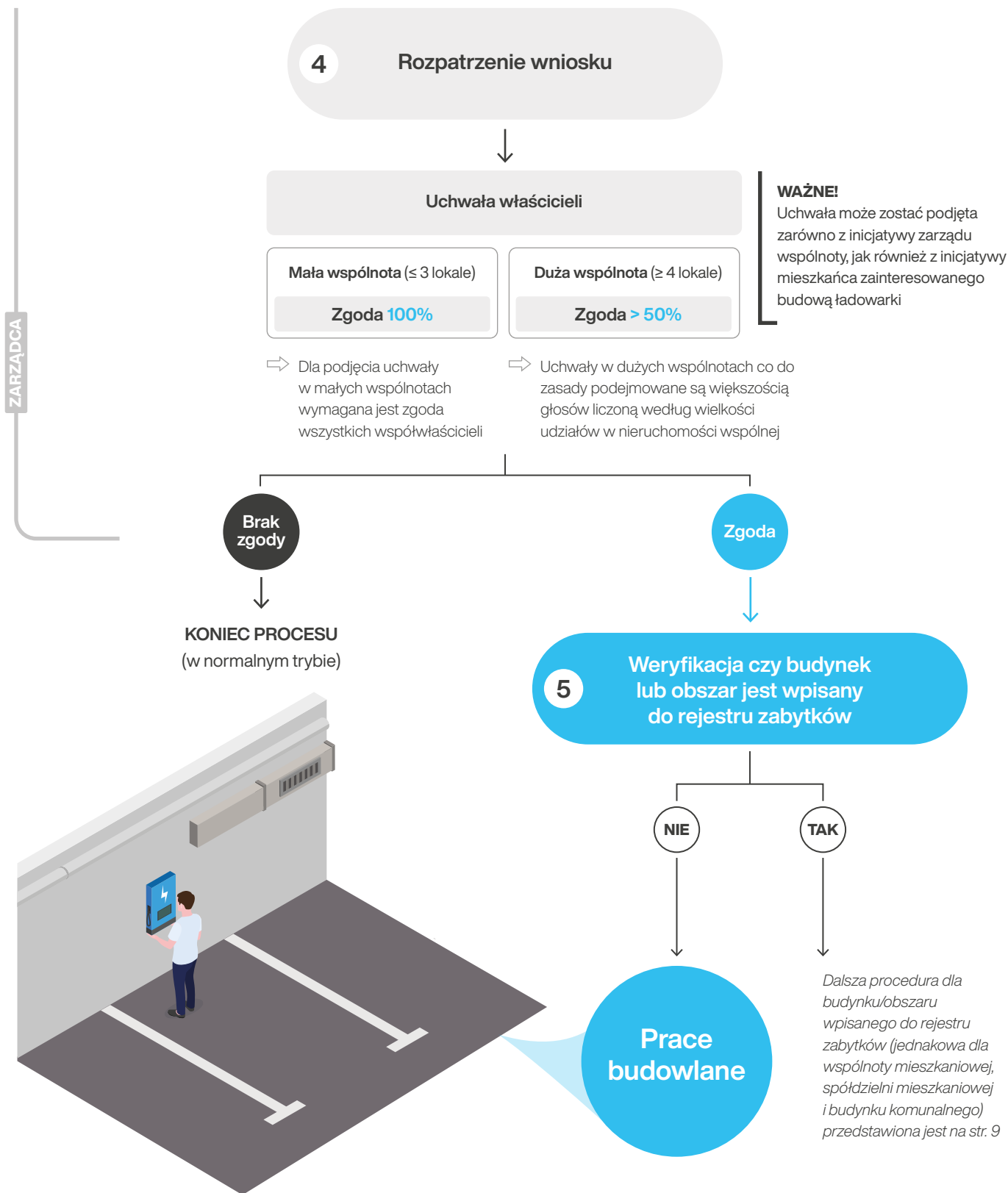


Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA

ETAP 3 ZATWIERDZENIE



Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu

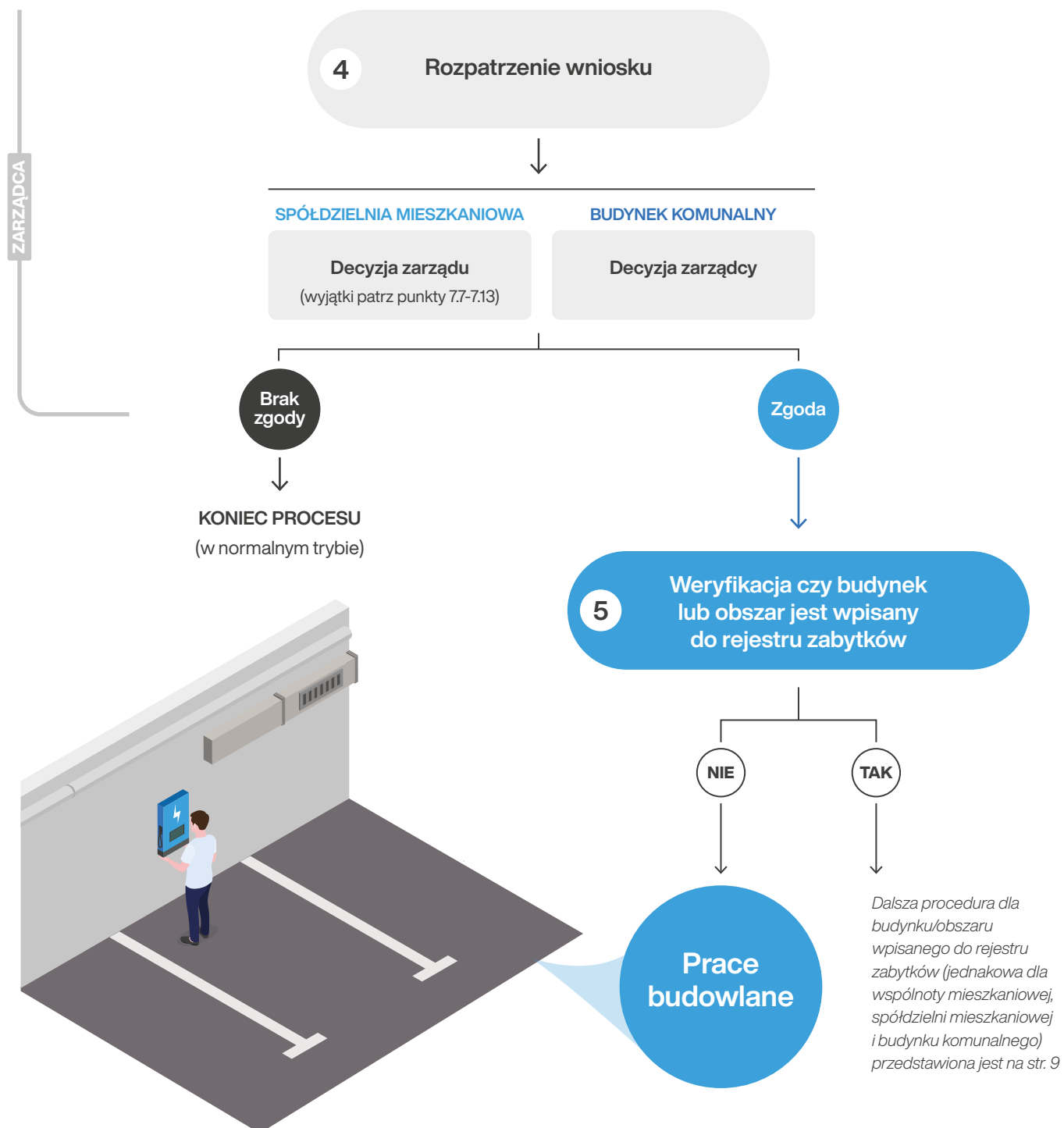


SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 3 ZATWIERDZENIE



Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA



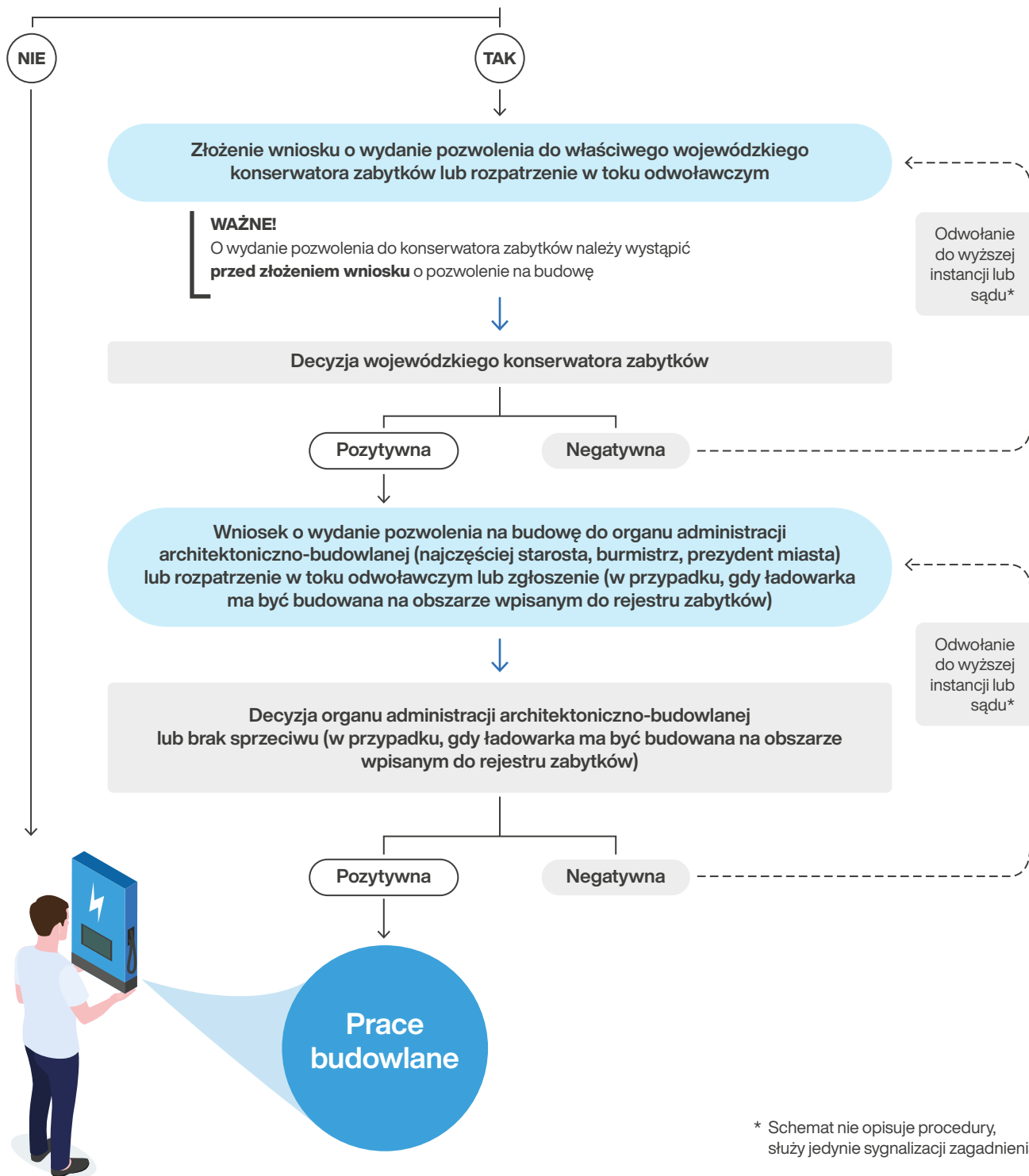
SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 4 INWESTYCJA

5 Weryfikacja czy budynek lub obszar jest wpisany do rejestru zabytków



* Schemat nie opisuje procedury, służy jedynie sygnalizacji zagadnienia

CZĘŚĆ I

Infrastruktura ładowania w miejscu zamieszkania a prawo Unii Europejskiej

Dyrektywa 2018/844

– nowe przepisy i ich konsekwencje

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (dalej: Dyrektywa) jest pierwszym aktem prawa unijnego, który wprowadza wiążące **wymogi w przedmiocie rozwijania infrastruktury ładowania w nowobudowanych i poddawanych istotniejszym renowacjom budynkach mieszkalnych oraz niemieszkalnych**. Konieczność jej transpozycji przez państwa członkowskie Unii Europejskiej przesądza o tym, że już wkrótce wszystkie powstające w Polsce budynki będą musiały spełnić pewne minimalne normy w zakresie zabezpieczenia możliwości instalacji infrastruktury ładowania na przynależnych do nich stanowiskach postojowych. Z uwagi na dotychczasowy brak tego typu przepisów, jest to zmiana rewolucyjna. Pod warunkiem prawidłowej transpozycji, Dyrektywa 2018/844 wraz z innymi uregulowaniami proponowanymi w ramach projektu „Białej Księgi Elektromobilności”, otworzy możliwość przydomowego ładowania samochodów elektrycznych zarówno dla Polaków zamieszkujących nowe inwestycje mieszkalne, jak również korzystających z szeregu nowych budynków o innym charakterze, tj. np. banków, szpitali oraz placówek pocztowych, które znajdą swoją siedzibę w inwestycjach budowlanych realizowanych od 2021 r.

Co istotne, zasięg dyrektywy nie ogranicza się wyłącznie do budynków nowych. Przepisy dotyczące instalacji infrastruktury kanałowej oraz minimalnej liczby punktów ładowania w budynkach nowobudowanych znajdują odpowiednie zastosowanie do budynków poddawanych ważniejszym renowacjom, o ile działania renowacyjne obejmują przynależny do nich parking.

Ponadto, Dyrektywa zawiera istotny przepis dedykowany budynkom już istniejącym. Przewiduje on, że państwa członkowskie **zapewniają środki upraszczające instalowanie punktów ładowania w nowych i istniejących budynkach mieszkalnych i niemieszkalnych oraz usuwają ewentualne bariery regulacyjne, w tym dotyczące procedur udzielania i zatwierdzania, bez uszczerbku dla przepisów regulujących własność i najem w państwach członkowskich**. W warunkach polskich ma to ogromne znaczenie. Jak wskaże dalsza część przewodnika, **aktualnie polskie prawo znacząco utrudnia instalację ładowarki w budynku mieszkalnym wielorodzinnym**.

NOWA ŠKODA SUPERB iV

NOWA DEFINICJA HYBRYDY



ŠKODA



W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa/energii elektrycznej od 1,4 do 1,9 l/100 km / od 164 do 181 Wh/km, emisja CO₂ od 31 g/km do 42 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Zużycie paliwa/energii elektrycznej i emisja CO₂ zostało określone zgodnie z procedurą WLTP. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki ŠKODA lub sprawdź na stronie www.skoda-auto.pl.

Wszystkie produkowane obecnie samochody marki Škoda są wykonywane z materiałów spełniających wymogi pod względem możliwości odzysku i recyklingu określone w normie ISO 22628 i są zgodne z europejskimi świadectwami homologacji wydanymi wg Dyrektywy 2005/64/WE. Volkswagen Group Polska sp. z o.o. podlega obowiązkowi zapewnienia wszystkim użytkownikom samochodów marki Škoda sieci odbioru pojazdów po wycofaniu ich z eksploatacji, zgodnie z wymaganiami ustawy z 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (t.j. D z.U. z 2018 r., poz. 578). Więcej informacji dotyczących ekologii znajdą Państwo na stronach www.skoda-auto.pl/technologie/dbamy-o-srodowisko. www.skoda-auto.pl.

Od 1 września 2018 r. wszystkie nowe pojazdy wprowadzane do obrotu w Unii Europejskiej muszą być badane i homologowane zgodnie z procedurą WLTP określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151, WLTP zapewnia bardziej rygorystyczne warunki badania i bardziej realistyczne wartości zużycia energii w porównaniu do stosowanej do tej pory metody NEDC.

CZĘŚĆ II

Infrastruktura ładowania w miejscu zamieszkania – stan obecny

1. Wprowadzenie

1.1

Zarówno osoby użytkujące samochody elektryczne, jak również ich potencjalni użytkownicy są zainteresowani **ładowaniem pojazdów w warunkach domowych**.

W konsekwencji, pod kątem rozwoju elektromobilności, kluczowe znaczenie ma **zapewnienie łatwego dostępu do infrastruktury w miejscach, gdzie pojazdy elektryczne są parkowane w porze nocnej**, w szczególności w garażach istniejących budynków mieszkalnych wielorodzinnych i na przynależnych do nich parkingach.

1.2

Przewodnik został przygotowany jako narzędzie ułatwiające mieszkańcom zapoznanie się z zasadami instalacji infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.

Opracowanie kierowane jest do mieszkańców budynków:

- a)  W ZASOBACH SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWYCH
- b)  W ZASOBACH WSPÓLNOT MIESZKANIOWYCH
- c)  W ZASOBACH KOMUNALNYCH CZY RÓŻNYCH JEDNOSTEK SKARBU PAŃSTWA

1.3

Przewodnik ma za zadanie upowszechnić wiedzę na temat podstawowych zagadnień prawnych, które wiążą się z instalacją infrastruktury ładowania w budynkach. Jednak z uwagi na różnorodność uwarunkowań, w konkretnych przypadkach odnosi się przede wszystkim do najbardziej typowych sytuacji spotykanych w praktyce i nie może być traktowany jako wyczerpujące źródło informacji w tym zakresie.

Pomyśl o elektromobilności

**W 100% elektryczny Volkswagen Crafter.
Numer 1 elektromobilności**



**Samochody
Dostawcze**



Średnie zużycie energii elektrycznej wynosi 29,1 kWh/100 km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Zużycie energii elektrycznej zostało określone zgodnie z procedurą WLTP. Emisja CO₂ w cyklu mieszanym wynosi 0,00 g/km. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Volkswagen Samochody Dostawcze lub sprawdź na stronie www.vwdostawcze.pl. Pierwszy samochód elektryczny w segmencie CD samochodów dostawczych. Wszystkie produkowane obecnie samochody marki Volkswagen Samochody Dostawcze są wykonywane z materiałów spełniających wymogi pod względem możliwości odzysku i recyklingu określone w normie ISO 22628 i są zgodne z europejskimi świadectwami homologacji wydanymi wg dyrektywy 2005/64/WE. Volkswagen Group Polska sp. z o.o. podlega obowiązkowi zapewnienia wszystkim użytkownikom samochodów marki Volkswagen Samochody Dostawcze sieci odbioru pojazdów po wycofaniu ich z eksploatacji, zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 578). Więcej informacji dotyczących ekologii znajdą Państwo na stronie www.vwdostawcze.pl.

Szczegóły na www.elektromobilnosc.com.pl

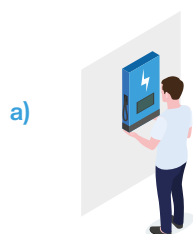
2. Informacje ogólne

2.1

Na wstępie należy określić rodzaje infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych (w dalszej części przewodnika określanej jako „ładowarki”), jaka może zostać posadowiona na terenie garaży w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych oraz parkingów przynależnych do tych budynków. W zależności od rodzaju ładowarki, zastosowanie będą miały różne zasady odnoszące się do jej instalacji.

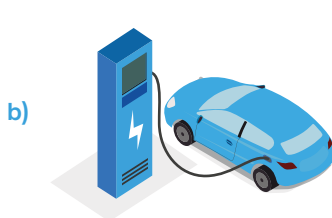
2.2

Wśród rodzajów ładowarek, których można się spodziewać w garażach budynków mieszkalnych wielorodzinnych oraz na parkingach przynależnych do takich budynków, wyróżnia się:



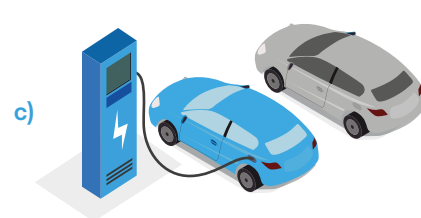
ładowarki należące do poszczególnych mieszkańców, którzy wykorzystują je wyłącznie na potrzeby ładowania posiadanego przez nich pojazdu elektrycznego

→ **ładowarki prywatne;**



ładowarki należące do właściciela budynku i przeznaczone do ładowania pojazdów elektrycznych posiadanych przez mieszkańców tego budynku

→ **ładowarki półprywatne;**



ładowarki należące do właściciela budynku i przeznaczone do ładowania pojazdów elektrycznych posiadanych przez mieszkańców tego budynku, a także przez osoby postronne

→ **ładowarki publiczne;**

2.3

Każdy z ww. rodzajów ładowarek może przyjąć formę urządzenia budowlanego związanego z obiektem budowlanym i przytwierdzonego do ściany budynku, czyli tzw. **wallboxa** lub wolnostojącego obiektu budowlanego, czyli tzw. **słupka**. Jednak ładowarki prywatne to najczęściej wallboxy, a ładowarki półprywatne i publiczne to najczęściej słupki.

2.4

Z uwagi na fakt, że ładowarki publiczne są w zasadzie narzędziem prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty je eksploatujące, a celem przewodnika jest ułatwienie instalacji ładowarek wykorzystywanych prywatnie, w dalszej części opracowania opisane zostaną wyłącznie zagadnienia związane z ładowarkami prywatnymi i półprywatnymi (zwanymi łącznie ładowarkami).

2.5

Obecne przepisy nie nakładają na zarządców ani mieszkańców budynków żadnych obowiązków w zakresie instalacji ładowarek, w szczególności w zakresie ponoszenia kosztów z tym związanych ani wyrażania zgody na ich instalację, dlatego im bardziej zostanie ona poprzedzona niezbędnymi konsultacjami, jej uzyskanie może okazać się łatwiejsze. Ostatecznie jednak zależeć to będzie od stosunkowo uznaniowej decyzji, do której trzeba przekonać zarządcę lub właściciela budynku.

Przed instalacją ładowarki prywatnej warto rozważyć kwestie techniczne związane z oceną stanu instalacji elektrycznej w budynku, do której urządzenie zostanie podłączone, w tym zasięgnąć informacji u zarządcy oraz rady elektryka w zakresie dopuszczalności oraz warunków podłączenia i eksploatacji ładowarki, a przede wszystkim powstrzymać się z poborem energii elektrycznej, która w takich miejscach jak garaż wielostanowiskowy czy parking jest rozliczana pomiędzy wszystkich mieszkańców. **Istotne jest ustalenie zasad uczciwego ładowania pojazdu elektrycznego.** Odwrócenie sugerowanej kolejności i podłączenie ładowarki bez podjęcia takich **konsultacji z mieszkańcami** może spowodować, że decyzja mieszkańców lub zarządcy, która jest niezbędna dla legalnej instalacji ładowarki w budynku, będzie negatywna

2.6

Poza kwestiami natury prawnej i technicznej, instalacja ładowarki wiąże się z koniecznością poniesienia określonych nakładów obejmujących przede wszystkim **zakup urządzenia i prace instalacyjne**. Jak wspomniano wyżej, obecnie obowiązujące przepisy nie nakładają na właścicieli budynków mieszkalnych wielorodzinnych obowiązku uruchamiania, ani finansowania infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, dlatego **w przypadku ładowarek prywatnych wszelkie koszty będą spoczywać na przyszłych użytkownikach ładowarki**.

2.7

W przypadku ładowarek półprywatnych ich właścicielem i zarazem inwestorem będzie wspólnota mieszkaniowa bądź spółdzielnia, względnie właściciel budynku, np. komunalnego. W konsekwencji, wyżej opisane koszty i obowiązki będą obciążać **inwestora**. Nie zmienia to faktu, że aby taka infrastruktura powstała w budynku, niezbędne jest podjęcie działań zachęcających i przekonujących pozostałych mieszkańców do akceptacji takiego rozwiązania i podjęcia wysiłku instalacji stacji ładowania.



3. Czy potrzebne jest pozwolenie na budowę lub inne pozwolenie organów administracji publicznej?

3.1

W większości przypadków budowa ładowarek nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę.

3.2

Pozwolenie na budowę jest wymagane w przypadku, gdy ładowarka ma zostać uruchomiona przy **budynku wpisanym do rejestru zabytków**. Wówczas do wniosku o **pozwolenie na budowę** należy dołączyć **pozwolenie właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków**, o które trzeba wystąpić zanim skieruje się wniosek o wydanie pozwolenia na budowę. Uzyskanie obu tych decyzji jest w takim przypadku obowiązkowe.

3.3

Gdy budowa ładowarki ma mieć miejsce na **obszarze wpisanym do rejestru zabytków** (najczęstszym przykładem obszaru tego typu będzie starówka), to konieczne będzie dokonanie **procedury zgłoszenia**, do którego również trzeba będzie dołączyć **pozwolenie właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków**.

3.4

Należy zwrócić uwagę, że powyższe obowiązki zasadniczo dotyczą budowy ładowarki rozumianej jako jej zainstalowanie. Odrębną kwestię stanowi dostępność instalacji elektrycznej, która służy do doprowadzenia energii do ładowarki. Garaże podziemne najczęściej są wyposażone w instalację elektryczną oraz gniazdka elektryczne, które umożliwiają zainstalowanie ładowarki. Funkcjonują również obiekty, które

nie zostały wyposażone w taką instalację, m.in. większość parkingów zewnętrznych. W takich przypadkach, oprócz budowy samej ładowarki oraz konieczności uzyskania stosownych zgód i pozwoleń, konieczne jest przeprowadzenie modyfikacji istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej w budynku lub jego otoczeniu, co może wymagać uzyskania dodatkowych pozwoleń oraz poniesienia dodatkowych kosztów. W pozostałej części przewodnika opiszemy standardową sytuację, gdy rozbudowa instalacji elektrycznej nie jest wymagana.

3.5

Ładowarki prywatne, niezależnie od ich mocy, nie wymagają przed uruchomieniem uzyskania decyzji Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego. Ładowarki półprywatne i publiczne najczęściej uzyskania takiej decyzji będą wymagać.



Wyjątkowe
połączenie
dwóch światów



Nowy SEAT
Leon
e-Hybrid

4. Czy potrzebna jest dodatkowa umowa na pobór energii?

4.1

Instalacja ładowarki nie wymaga zawierania odrębnej, przeznaczonej wyłącznie do tego urządzenia, umowy o przyłączenie do sieci elektroenergetycznej.

Należy jednak zweryfikować czy moc przyłączeniowa, jaka została określona w umowie przyłączeniowej budynku, pozwala na podłączenie takiego urządzenia, a budynek dysponuje odpowiednią rezerwą mocy. W tym celu wskazane jest **skonsultowanie tej kwestii z zarządcą budynku lub odpowiednim zakładem energetycznym.**

Dodatkowo, **zarządca**, na podstawie projektu instalacji elektrycznej budynku oraz umowy dystrybucyjnej, **określi maksymalną moc, którą może mieć ładowarka.**

Działania, które należy podjąć w tym obszarze, obejmują ustalenie z przedstawicielami zarządcy:

- czy umowa, na podstawie której budynek jest przyłączony do sieci elektroenergetycznej, umowa dystrybucyjna oraz stan instalacji elektrycznej w budynku, pozwalają na zainstalowanie i eksploatację ładowarki prywatnej,
- jakie mogą być parametry ładowarki.

4.2

W większości przypadków instalacja ładowarki prywatnej nie będzie wymagała modyfikacji umowy przyłączeniowej, z uwagi na stosunkowo niewielką moc takich urządzeń. Jednak konieczne może okazać się podwyższenie mocy umownej określonej w umowie dystrybucyjnej. **Zarządca powinien wystąpić wówczas do właściwego zakładu energetycznego z wnioskiem o podwyższenie mocy umownej dla budynku.** Każdy taki przypadek wymaga odrębnej analizy, uwzględniającej uwarunkowania konkretnego budynku. Przy większej liczbie ładowarek konieczne może okazać się również zwiększenie mocy przyłączeniowej, które będzie oznaczać również dodatkowe koszty.



5. Opłaty za energię pobraną na potrzeby ładowania pojazdu

5.1

Istotne jest ustalenie uczciwych zasad korzystania z ładowarki, a w szczególności zastosowanie rozwiązań zapewniających obciążanie kosztami ładowania samochodu elektrycznego wyłącznie użytkownika tego pojazdu.

Pozwoli to uniknąć nieporozumień z innymi mieszkańcami, co w wielu przypadkach stanowi istotny problem.

Pobór energii z instalacji elektrycznej znajdującej się poza lokalami mieszkalnymi, w tym na klatkach schodowych, przed budynkiem czy w piwnicach i garażu, jest zazwyczaj objęty jednym licznikiem i rozdzielany pomiędzy wszystkich mieszkańców. Co istotne, możliwe jest wyposażenie ładowarki w tzw. **podlicznik**, który będzie wskazywał zużycie energii elektrycznej wyłącznie przez wyodrębniony odbiornik tj. ładowarkę. **Zużycie energii elektrycznej na potrzeby ładowania pojazdu elektrycznego można wówczas przypisać i rozliczać pomiędzy zarządcą budynku a użytkownikiem samochodu elektrycznego.**

5.2

Ważne jest także uzgodnienie z zarządcą **sposobu dokonywania odczytów zużycia energii** w oparciu o zainstalowany podlicznik.

Należy przede wszystkim uzgodnić:

- kto będzie dokonywał odczytu wskazań podlicznika,
- gdzie i jak często będą ewidencjonowane informacje o odczycie,
- z jaką częstotliwością mają być dokonywane płatności.



6. Inne kwestie związane z procesem budowlanym

6.1

Proces budowlany związany z uruchomieniem ładowarki może się różnić ze względu na **miejsce planowanej instalacji.**

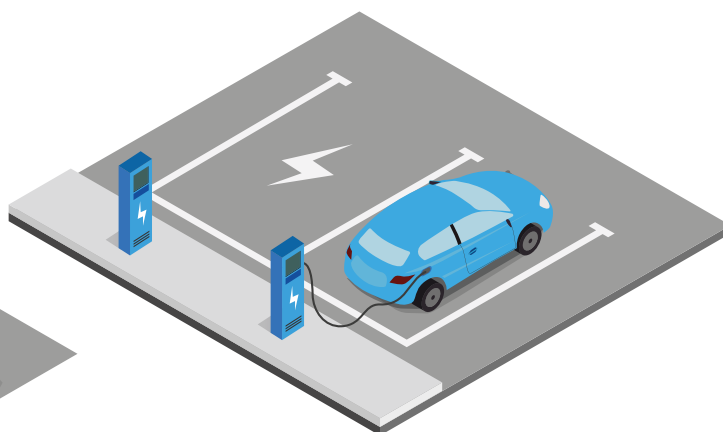
W przypadku instalacji ładowarki w **garażu podziemnym** lub **na parkingu przed budynkiem** należy również wziąć pod uwagę opisane poniżej zagadnienia związane z uregulowaniem sposobu korzystania z nieruchomości.

6.2

Bez względu na zakres wymogów regulacyjnych związanych z instalacją ładowarki, należy zapewnić **tytuł prawny do nieruchomości przeznaczanej na jej lokalizację**, w tym w szczególności uzyskać na to zgodę właściciela.



**GARAŻ
PODZIEMNY**



**PARKING PRZED
BUDYNKIEM**

7. Jak uzyskać zgodę właściciela?

7.1

Struktura własnościowa budynków mieszkalnych wielorodzinnych oraz związanych z nimi miejsc parkingowych (w garażu podziemnym lub na parkingu w jego sąsiedztwie) jest bardzo urozmaicona.

Wyróżnia się miejsca parkingowe:

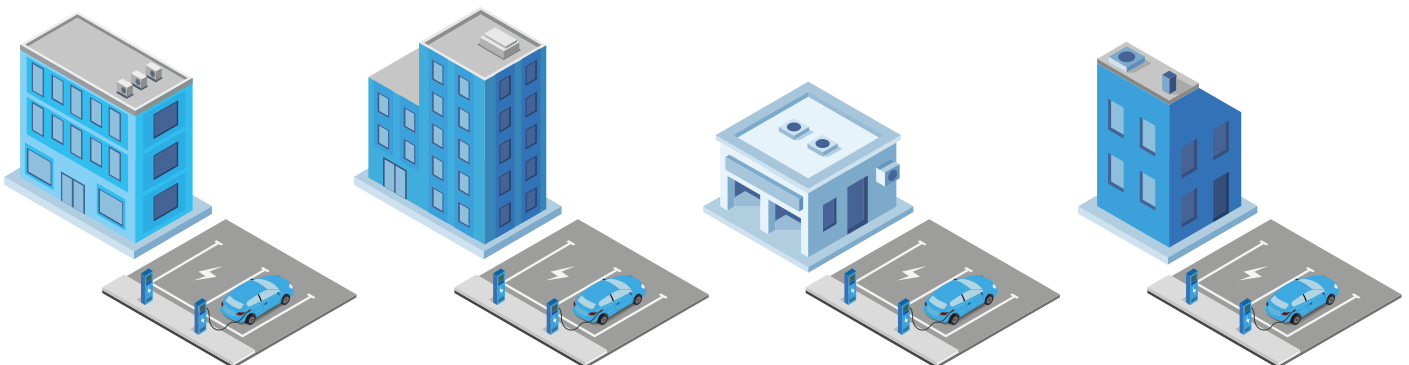
- a) związane z budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi, w których funkcjonuje wspólnota mieszkaniowa,
- b) związane z budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi pozostającymi w obrębie struktury spółdzielni mieszkaniowej,
- c) znajdujące się na terenie nienależącym do wspólnoty, ani spółdzielni mieszkaniowej,
- d) związane z budynkami komunalnymi, należącymi do Skarbu Państwa, agencji państwowych czy innych właścicieli.

7.2

Od modelu prawnego, jakiemu podlega określony budynek mieszkalny wielorodzinny, zależą wymagania, jakie powinny zostać spełnione w celu zabezpieczenia tytułu prawnego do nieruchomości na potrzeby lokalizacji ładowarki.

Wymagania omówiono osobno poniżej dla:

- budynków, w których funkcjonuje **wspólnota mieszkaniowa**,
- budynków mieszkalnych pozostających w obrębie struktury **spółdzielni mieszkaniowej**,
- budynków należących do **innych właścicieli**.

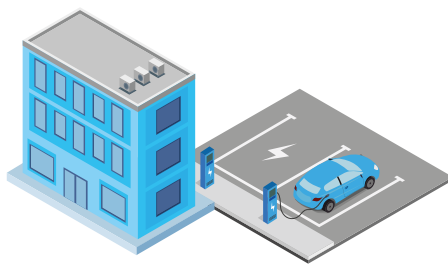


**MIEJSCA PARKINGOWE
W RAMACH WSPÓLNOT
MIESZKANIOWYCH**

**MIEJSCA PARKINGOWE
W STRUKTURZE
SPÓŁDZIELNI
MIESZKANIOWYCH**

**MIEJSCA PARKINGOWE
NIENALEŻĄCE DO
WSPÓLNOTY ANI SPÓŁDZIELNI
MIESZKANIOWEJ**

**MIEJSCA PARKINGOWE
ZWIĄZANE Z BUDYNKAMI
KOMUNALNYMI**



MIEJSCA PARKINGOWE ZWIĄZANE Z BUDYNKAMI MIESZKALNYMI W RAMACH WSPÓLNOT MIESZKANIOWYCH

7.3

Sposób uregulowania uprawnień do korzystania z nieruchomości przeznaczonych na cele lokalizacji ładowarki zależy od:

- tego, czy **obszar, gdzie ma ona zostać posadowiona, wchodzi w skład nieruchomości wspólnej**, czy też **stanowi odrębny lokal**,
- **wielkości wspólnoty** mieszkaniowej.

Wspólnota mieszkaniowa jest tworzona przez ogół właścicieli, których lokale wchodzi w skład określonej nieruchomości. Nieruchomość wspólną w takiej wspólnotcie stanowi grunt będący własnością wszystkich właścicieli lokali oraz części budynku, jak również urządzenia, które nie służą wyłącznie do użytku właścicieli lokali, takie jak np. klatka schodowa, ściany zewnętrzne czy parking.

7.4

Jeżeli obszar przeznaczony na lokalizację ładowarki znajduje się **w granicach nieruchomości wspólnej** wówczas, niezależnie od tego czy obszar ten obejmuje garaż podziemny czy też parking zewnętrzny, obowiązują następujące **zasady podejmowania decyzji odnoszących się do instalacji ładowarek**:

Wspólnoty mieszkaniowe obejmujące więcej niż 3 lokale – tzw. duże wspólnoty

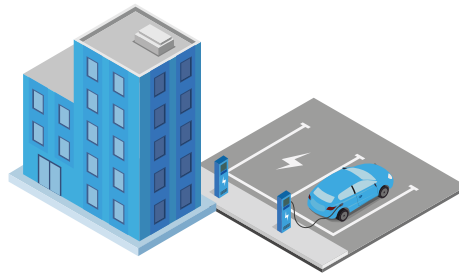
7.5

Budowa ładowarki we wspólnotcie obejmującej więcej niż 3 lokale wymagać będzie, niezależnie od opisanych powyżej wymogów wynikających z przepisów prawno-budowlanych, **uzyskania zgody wyrażonej w formie uchwały**. Uchwała taka może zostać podjęta z inicjatywy zarządu wspólnoty, jak też z inicjatywy mieszkańca zainteresowanego budową ładowarki. Uchwała taka może zostać podjęta na zebraniu wspólnoty, jak i w trybie obiegowego zbierania głosów przez zarząd wspólnoty mieszkaniowej. Podejmowana jest, co do zasady, większością głosów liczoną według wielkości udziałów w nieruchomości wspólnej.

Wspólnoty mieszkaniowe obejmujące 3 lokale i mniej – tzw. małe wspólnoty

7.6

Budowa ładowarki we wspólnotcie obejmującej nie więcej niż 3 lokale podlega takim samym zasadom, jak w przypadku wspólnot mieszkaniowych o większej liczbie lokali z tym zastrzeżeniem, że udostępnienie nieruchomości wspólnej na cele budowy ładowarki wymagać będzie **zgody wszystkich współwłaścicieli**. Uchwała w tym zakresie może zostać podjęta z inicjatywy mieszkańca zainteresowanego budową ładowarki. Podjęcie uchwały jest możliwe na zebraniu wspólnoty albo w trybie obiegowego zbierania głosów.



MIEJSCA PARKINGOWE ZWIĄZANE Z BUDYNKAMI MIESZKALNYMI W STRUKTURZE SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWYCH

7.7

W przypadku budynków pozostających w strukturze spółdzielni mieszkaniowych w grę wchodzi kilka możliwych scenariuszy.

7.8

Jeżeli obszar przeznaczony na lokalizację ładowarki znajduje się **w granicach nieruchomości w ramach spółdzielni mieszkaniowej** wówczas, niezależnie od tego czy obszar ten obejmuje garaż podziemny czy też parking zewnętrzny, obowiązują następujące **zasady podejmowania decyzji odnoszących się do instalacji ładowarek**:

Spółdzielnie, w których znajdują się lokale stanowiące odrębną własność

7.9

Zgodnie z generalną zasadą, w przypadku spółdzielni, w których znajdują się lokale stanowiące odrębną własność, spółdzielnia mieszkaniowa sprawuje zarząd powierzony nieruchomościami stanowiącymi przedmiot współwłasności spółdzielni i właścicieli lokali stanowiących odrębną własność. Takimi nieruchomościami są garaż podziemny i parking zewnętrzny. W takim przypadku do budowy ładowarki na terenie garażu podziemnego niestanowiącego odrębnego lokalu, jak również na terenie znajdującym się poza budynkiem mieszkalnym odpowiednie zastosowanie znajdą zasady opisane powyżej w odniesieniu do wspólnot mieszkaniowych obejmujących więcej niż 3 lokale, tj. **zgoda**

wymaga decyzji większości właścicieli liczonej według udziałów. Stosowna uchwała może zostać podjęta np. z inicjatywy spółdzielni mieszkaniowej lub mieszkańca zainteresowanego budową ładowarki.

Zasady te znajdą zastosowanie także w razie budowy ładowarki na terenie garażu wielostanowiskowego, stanowiącego wyodrębniony lokal będący przedmiotem współwłasności właścicieli lokali mieszkalnych i spółdzielni mieszkaniowej.

Spółdzielnie, w których lokale objęte są spółdzielczym własnościowym prawem do lokalu lub spółdzielczym lokatorskim prawem do lokalu

7.10

Zabezpieczenie tytułu prawnego do nieruchomości przeznaczonych na cele budowy ładowarek przez osoby, którym przysługuje **spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu** lub **spółdzielcze lokatorskie prawo do lokalu**, będzie wymagać uzyskania przez te osoby **zgody zarządu spółdzielni mieszkaniowej**, chyba że statut spółdzielni przewiduje, że kompetencja do podjęcia takiej decyzji przysługuje innemu organowi spółdzielni, np. walnemu zgromadzeniu członków.

Spółdzielnie, w których wszystkie lokale zostały wyodrębnione

7.11

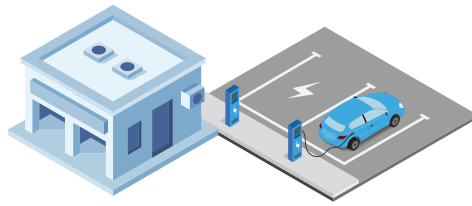
W przypadku, gdy w budynku w ramach spółdzielni mieszkaniowej została wyodrębniona własność wszystkich lokali, do budowy ładowarki na terenie garażu podziemnego, jak również na terenie znajdującym się poza budynkiem objętym współwłasnością właścicieli lokali, znajdą odpowiednie zastosowanie zasady opisane powyżej w odniesieniu do wspólnot mieszkaniowych (z uwzględnieniem różnic związanych z liczbą lokali w budynku). W takiej sytuacji budowa ładowarki będzie wymagała uzyskania **zgody wyrażanej przez wszystkich** (liczba lokali 3 i mniej) **lub większość** (liczba lokali więcej niż 3) **właścicieli lokali**.

7.12

Zasady te będą miały zastosowanie, o ile w terminie 3 miesięcy od dnia wyodrębnienia własności ostatniego lokalu większość właścicieli lokali w budynku lub w budynkach położonych w obrębie danej nieruchomości, obliczana według wielkości udziałów w nieruchomości wspólnej, nie podjęła uchwały o pozostawieniu spółdzielni zarządu nieruchomością wspólną, co skutkować będzie stosowaniem opisanej wyżej zasady generalnej odnoszącej się do lokali stanowiących odrębną własność w ramach spółdzielni mieszkaniowej, tj. **zgoda wymaga decyzji większości właścicieli** liczonej według udziałów.

7.13

Podobnie w przypadku, gdy w budynku nie została co prawda wyodrębniona własność wszystkich lokali, jednakże większość właścicieli lokali podjęła uchwałę, że w zakresie ich praw i obowiązków oraz zarządu nieruchomością wspólną będą miały zastosowanie przepisy ustawy o własności lokali, do budowy ładowarki na terenie garażu podziemnego, jak również na terenie znajdującym się poza budynkiem objętym współwłasnością właścicieli lokali, znajdą odpowiednie zastosowanie zasady opisane powyżej w odniesieniu do wspólnot mieszkaniowych (z uwzględnieniem różnic związanych z liczbą lokali w budynku).



MIEJSCA PARKINGOWE ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE NIEZALEŻNYM DO WSPÓLNOTY ANI SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ

7.14

Jeżeli obszar przeznaczony na lokalizację ładowarki znajduje się **poza granicami nieruchomości wspólnej**, tj. na obszarze garażu podziemnego lub na obszarze parkingu zewnętrznego poza terenem wspólnoty, spółdzielni lub właściciela wówczas, niezależnie od tego czy obszar ten obejmuje garaż podziemny czy też teren znajdujący się poza budynkiem, obowiązują następujące **zasady podejmowania decyzji odnoszących się do instalacji ładowarek**:

7.15

W przypadku, gdy ładowarka miałaby zostać wybudowana na terenie **garażu podziemnego stanowiącego odrębny lokal** (objęty współwłasnością wszystkich lub niektórych mieszkańców budynku), co jest rozwiązaniem często spotykanym w praktyce, wówczas umieszczenie ładowarki wymagać będzie, podobnie jak w przypadku decyzji podejmowanych w tym zakresie w tzw. małych wspólnotach mieszkaniowych, **zgody wszystkich współwłaścicieli** tak wyodrębnionego lokalu stanowiącego garaż podziemny.

7.16

Alternatywnym rozwiązaniem w takim przypadku mogłoby również być **zawarcie umowy o zarząd ich nieruchomością**. Na jej zawarcie i treść muszą zgodzić się co prawda wszyscy współwłaściciele, ale może ona określać uprawnienie zarządcy (wyłonionego albo z grona współwłaścicieli, albo będącego profesjonalnym zarządcą) do podejmowania w imieniu współwłaścicieli szeregu decyzji lub czynności,

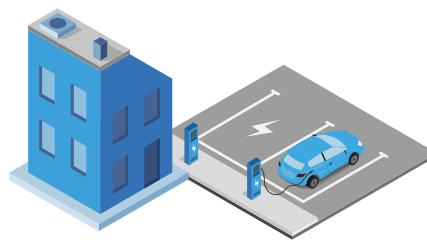
które zgodnie z ustawą wymagałyby jednomyślności wszystkich z nich. Umowa może w szczególności obejmować uprawnienie do udzielania zgody na zainstalowanie w garażu ładowarki.

7.17

W przypadku, gdy ładowarka miałaby zostać wybudowana na terenie **garażu podziemnego stanowiącego odrębny lokal w budynku w strukturze spółdzielni mieszkaniowej** (objęty współwłasnością wszystkich lub niektórych mieszkańców budynku oraz spółdzielni mieszkaniowej), wówczas w razie budowy ładowarki na terenie takiego garażu znajdują zasady opisane w odniesieniu do wspólnot mieszkaniowych obejmujących więcej niż 3 lokale.

7.18

W praktyce może również wystąpić sytuacja, w której **wszystkie lub niektóre miejsca postojowe w garażu podziemnym będą stanowiły odrębny lokal i będą całkowicie odgraniczone od pozostałych**. W takim przypadku do instalacji ładowarki stosuje się takie same zasady jak w odniesieniu do urządzeń użytkowanych w mieszkaniu stanowiącym odrębną własność, tj. jego właściciel dysponuje tutaj swobodą. Odmienność tej sytuacji polega na tym, że najczęściej instalacja elektryczna w garażu podziemnym jest wspólna dla wszystkich miejsc postojowych, a zużywana energia elektryczna może być rozliczana na wszystkich właścicieli. W konsekwencji, konieczna będzie weryfikacja technicznej możliwości przyłączenia ładowarki do tej instalacji oraz zadbanie o **podlicznik**.



MIEJSCA PARKINGOWE ZWIĄZANE Z BUDYNKAMI MIESZKALNYMI KOMUNALNYMI, NALEŻĄCYMI DO SKARBU PAŃSTWA, AGENCJI PAŃSTWOWYCH LUB INNYCH WŁAŚCICIELI

7.19

Jeżeli ładowarka ma zostać umieszczona na obszarze **parkingu zewnętrznego towarzyszącego budynkowi, ale znajdującego się na nieruchomości, do której tytuł prawny przysługuje innym osobom niż spółdzielnia mieszkaniowa lub wspólnota mieszkaniowa**, wówczas budowa ładowarki na tym terenie będzie wymagała zawarcia stosownej **umowy z właścicielem lub użytkownikiem wieczystym tej nieruchomości** w przedmiocie korzystania z niej na cele budowy ładowarki. W takim przypadku należy uprzednio ustalić podmiot, z którym konieczne jest nawiązanie relacji kontraktowej. Najczęściej takim podmiotem będzie samorząd, ale mogą to być również podmioty prywatne.

7.20

W niektórych przypadkach **parking zlokalizowany przed budynkiem może znajdować się w granicach pasa drogowego drogi publicznej**. Wówczas nie będzie możliwe udostępnienie tego terenu na cele budowy ładowarki na podstawie umowy. Lokalizacja ładowarki na takim parkingu wymaga dodatkowo (przed dokonaniem zgłoszenia albo sporządzeniem planu sytuacyjnego lub przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę, o ile zostaną spełnione przesłanki uzasadniające konieczność jej uzyskania) uzyskania **decyzji właściwego zarządcy drogi publicznej zezwalającej na umieszczenie ładowarki w pasie drogowym**. Ponadto, przed przystąpieniem do budowy, konieczne będzie uzyskanie dodatkowej **decyzji właściwego zarządcy drogi publicznej, zezwalającej na zajęcie pasa drogowego** na powyższe cele i nakładającej **opłatę** z tego tytułu.

7.21

Instalacja ładowarki na parkingu znajdującym się na terenie stanowiącym własność jednego ze wskazanych powyżej podmiotów wymaga uzyskania jego zgody. Z inicjatywą w tym zakresie może wystąpić mieszkaniec budynku, z którym związane jest miejsce parkingowe.

Wniosek o wyrażenie zgody na instalację prywatnego punktu ładowania

Informacje o adresacie wniosku

Nazwa wspólnoty mieszkaniowej / spółdzielni / innego właściciela lub zarządcy	
---	--

Informacje o wnioskodawcy

Imię i nazwisko	
Adres	
Tytuł do lokalu (najemca/właściciel)	

Informacje o urządzeniu

Moc urządzenia	
Adres planowanej instalacji	
Numer miejsca postojowego <i>(jeśli dotyczy)</i>	
Miejsce planowanej instalacji urządzenia (opis)	
Rysunek sytuacyjny planowanej instalacji urządzenia	

Warunki instalacji urządzenia

W przypadku wyrażenia zgody na instalację prywatnego punktu ładowania, zobowiązuję się do:

1. Zlecenia instalacji urządzenia wykonawcy posiadającemu odpowiednie kwalifikacje z zakresu eksploatacji instalacji elektrycznych;
2. Pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją i eksploatacją urządzenia, w tym:
 - a) kosztów zakupu i instalacji urządzenia,
 - b) kosztów zakupu i instalacji podlicznika służącego dokonywaniu rozliczeń za energię elektryczną zużyta przez urządzenie
 - c) kosztów związanych z ewentualną koniecznością podwyższenia mocy umownej w umowie o świadczenie usług dystrybucji (pod warunkiem uprzedniego otrzymania informacji o wysokości takich kosztów),
 - d) kosztów energii elektrycznej zużywanej przez urządzenie na potrzeby własne oraz na potrzeby ładowania pojazdu elektrycznego.

--

Data

--

Podpis



Inteligentna ładowarka w Twoim domu

#NowYouCan



Innowacyjny i wydajny system ładowania o wielu zaletach



Minimalny czas ładowania – szybka dostępność pojazdu:

Ładowarka ID. Charger ładuje nawet 8 razy szybciej niż prąd z gniazdka.



Ograniczenie dostępu – bezpieczeństwo przede wszystkim:

Za pomocą połączenia RFID lub odpowiedniej aplikacji można autoryzować wybrane pojazdy, a także blokować lub odblokowywać stację ładowania Wallbox.



Połączenie z internetem – inteligentne rozwiązania sieciowe:

Modele ID. Charger Connect i Pro łączą się z internetem przez wi-fi, Ethernet lub opcjonalnie LTE.



Stały kabel – komfortowe rozwiązanie:

Kabel ładowania (typ 2) jest na stałe połączony z ładowarką ID. Charger.



Kompatybilność – jedna dla wszystkich:

Ładowarka ID. Charger służy do ładowania wszystkich obecnych i przyszłych pojazdów elektrycznych ze złączem typu 2.



Sterowanie za pomocą aplikacji – wszystko pod kontrolą:

Dzięki aplikacji We Connect można kontrolować procesy ładowania, zarządzać Wallboxem i wiele więcej. (Dostępne w Q4).



Użytkownik samochodu służbowego – wygodne rozliczenie:

Dzięki licznikowi prądu z certyfikatem MID model ID. Charger Pro oferuje indywidualną, dokładną rejestrację zużycia prądu i rozliczenie – to przydatna opcja w przypadku samochodu służbowego.

Ładowarka ID. Charger oferuje nowoczesny system ładowania. System, który jest tak spersonalizowany, że zawsze spełnia potrzeby Klienta. Dlatego ładowarka ID. Charger jest dostępna w trzech wariantach.



ID. Charger od 1729 zł

ID. Charger Connect od 2599 zł

ID. Charger Pro od 3669 zł

Więcej informacji na stronie

<https://charging-energy.elli.eco/pl-pl/IDcharger>



WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych
pspa.com.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Filip Opoka, Joanna Makola, Jan Wiśniewski

Łukasz Witkowski
Dyrektor Operacyjny PSPA

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE ANALIZY PRAWNEJ



PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone
Warszawa, 2020

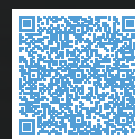


Przewodzi elektrykom.

Pierwsze w pełni elektryczne Porsche. Nowe Porsche Taycan. Z iskrą w duszy.

Energia elektryczna towarzyszy nam na co dzień, ale dopiero teraz naprawdę może dostarczać tylu emocji. Oto pierwsze w pełni elektryczne Porsche, które może przyspieszać od 0 do 100 km/h w 2,8 sekundy. Tyle razy ile tylko masz na to ochotę.

Zeskanuj kod QR, pobierz aplikację
i zobacz Porsche Taycan w akcji.



Porsche Taycan Turbo S. W zależności od wariantu i wersji zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym od 24,5 kWh/100 km do 25,7 kWh/100 km, emisja CO₂: 0 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Zużycie energii elektrycznej i emisja CO₂ zostały określone zgodnie z procedurą WLTP. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Porsche lub sprawdź na stronie <https://porsche.pl/porsche-wltp/>



PORSCHE

