

Instalacja infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych

**PRZEWODNIK
DLA ZARZĄDCÓW**





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 zarządom 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 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 nabyciu modelu elektrycznego i znacząco wpływa na komfort jego użytkowania. Na podstawie raportu PSPA „Barometr Nowej Mobilności 2019/2020”, 92% użytkowników pojazdów elektrycznych w Polsce deklaruje, że 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 przede wszystkim 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.

Infrastruktura ładowania w budynkach mieszkalnych – rola zarządców

01

Umożliwienie mieszkańcom dostępu do infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych to nowy rodzaj zapotrzebowania w budownictwie mieszkaniowym wielorodzinnym, który przybiera na sile w miarę rozwoju elektromobilności.

02

Według „Barometru Nowej Mobilności 2019/2020”, opublikowanego przez PSPA, już **28% Polaków deklaruje, że realnie rozważy zakup pojazdu z napędem elektrycznym w najbliższym czasie** (okres 3 lat), zapoznając się z ofertą rynkową w tym zakresie. Większość spośród ankietowanych zamieszkuje budynki wielorodzinne (58,9%).

03

Coraz więcej ludzi zwraca uwagę na kwestie ochrony klimatu i jakości powietrza w okolicy, w której mieszkają, **postrzegając elektromobilność jako formę działania na rzecz ochrony środowiska.**

04

Zdaniem większości użytkowników pojazdów elektrycznych (33%), równoległe z rozwojem ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w Polsce, **należy ułatwić instalację ładowarki w miejscach lub niedaleko miejsc zamieszkania.**

05

Już wkrótce, w ślad za regulacjami prawa unijnego, prawo polskie będzie przewidywało **obowiązek instalacji kanałów na przewody elektryczne, co zapewni możliwość późniejszej instalacji punktów ładowania** pojazdów elektrycznych, na wszystkich miejscach parkingowych przynależnych do nowo budowanych budynków mieszkalnych, o ile parking liczy więcej niż 10 miejsc.

06

Obowiązujące przepisy prawne, choć pozbawione dedykowanych procedur, pozwalają na przeprowadzenie instalacji ładowarki na terenie budynku wielorodzinnego, do czego niezbędne jest **porozumienie pomiędzy mieszkańcami a zarządcami.**

07

Zarządcy budynków mieszkalnych mogą poprzez swoje działania wpłynąć na rozwój elektromobilności w Polsce, kreując pozytywne impulsy w tym obszarze i umożliwiając mieszkańcom – użytkownikom samochodów elektrycznych – funkcjonowanie w przyjaznym dla nich otoczeniu.

08

Dla wielu zarządców nieruchomości temat instalacji infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych jest nowy i wymaga zaznajomienia się od podstaw z procedurami obowiązującymi w tym zakresie. Ułatwi to aktywne zaangażowanie się zarządców w realizację kluczowej roli, jaka może im przypaść w rozwoju elektromobilności oraz zaspokajaniu potrzeb mieszkańców. Temu ma służyć niniejszy przewodnik.

SPIS TREŚCI

07

Instalacja ładowarki prywatnej

Procedura w uproszczeniu

12

Część I

Infrastruktura ładowania w miejscu zamieszkania a prawo Unii Europejskiej

14

Część II

Infrastruktura ładowania w miejscu zamieszkania – stan obecny

- 14** Wprowadzenie
- 16** Informacje ogólne
- 17** Proces budowlany – jakie pozwolenia są wymagane?
- 19** Przyłączenie do sieci – czy potrzebna jest dodatkowa umowa?
- 20** Rozliczenie energii zużytej na potrzeby ładowania – czy koszt energii może być przyporządkowany tylko użytkownikom pojazdów elektrycznych
- 21** Inne kwestie związane z procesem budowlanym
- 22** Zapewnienie tytułu prawnego do nieruchomości na cele instalacji ładowarki – kto musi wyrazić zgodę?
- 28** Rekomendacje w zakresie możliwych modeli wdrażania ładowarek prywatnych i półprywatnych przy wsparciu zarządców nieruchomości
- 29** Dobre praktyki
-
- 32** 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



Przekazanie inwestorowi informacji na temat technicznej możliwości instalacji i eksploatacji prywatnej ładowarki

+

Ustalenie z inwestorem, jakie mogą być parametry ładowarki

+

Wskazanie 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:

zakup i instalacji urządzenia

zakup i instalacji podlicznika

ewentualnego podwyższenia mocy umownej

energii elektrycznej zużywanej przez ładowarkę



3

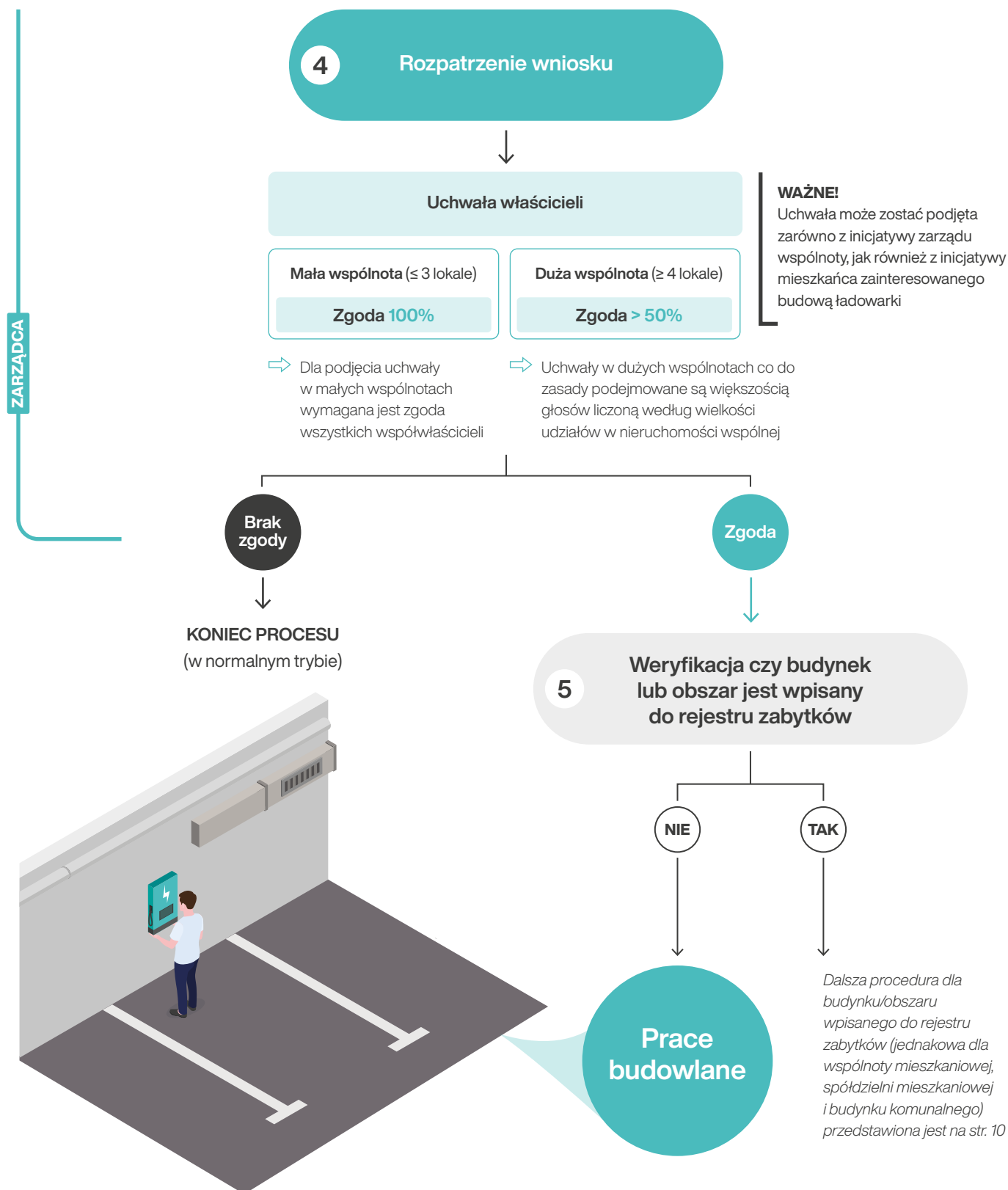
Ustalenie z inwestorem, kto będzie dokonywał odczytu wskazań podlicznika, gdzie i jak często będą ewidencjonowane informacje o odczycie oraz z jaką częstotliwością mają być dokonywane płatności

Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA

ETAP 3 ZATWIERDZENIE



Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu

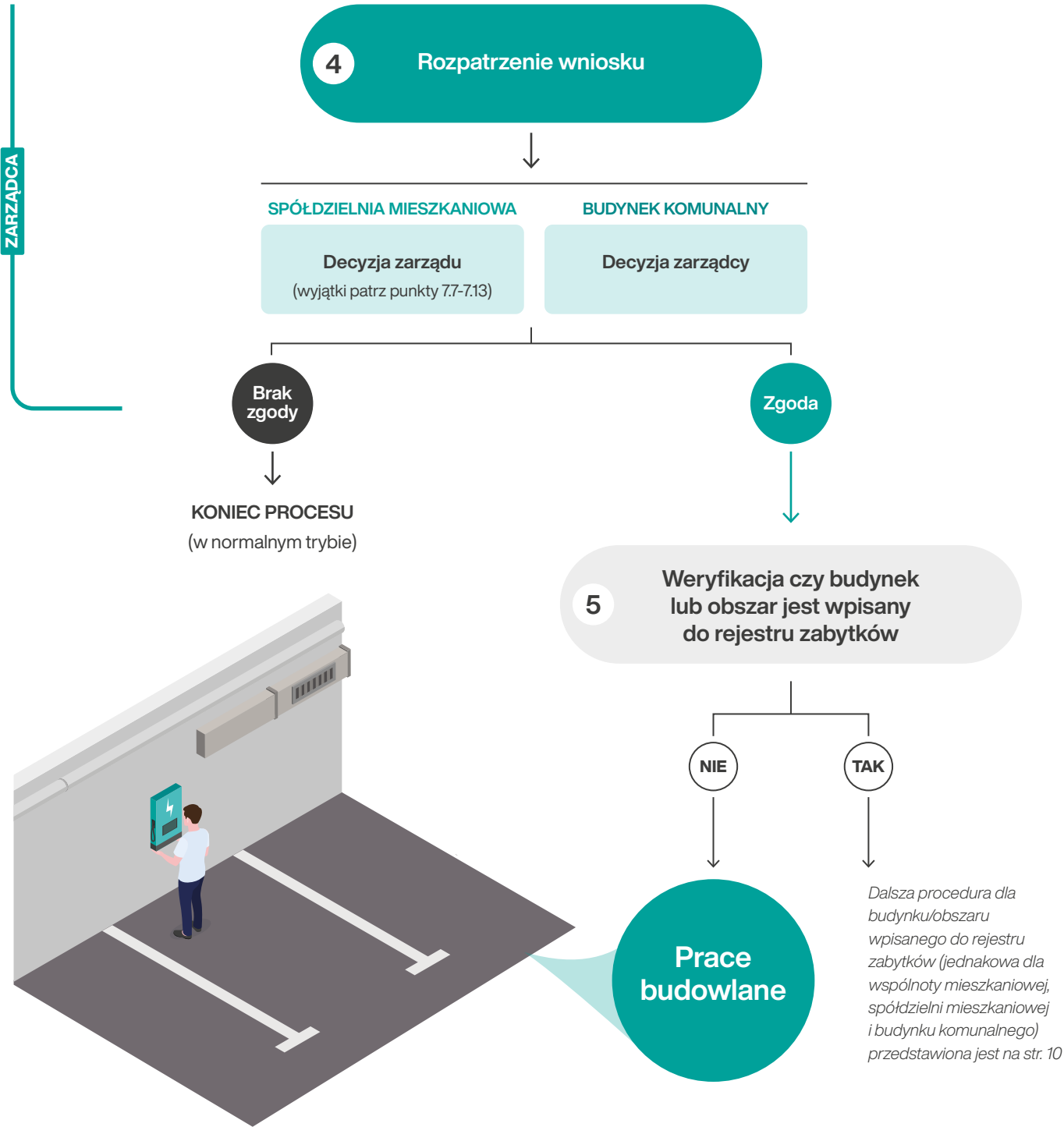


SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 3 ZATWIERDZENIE



Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA

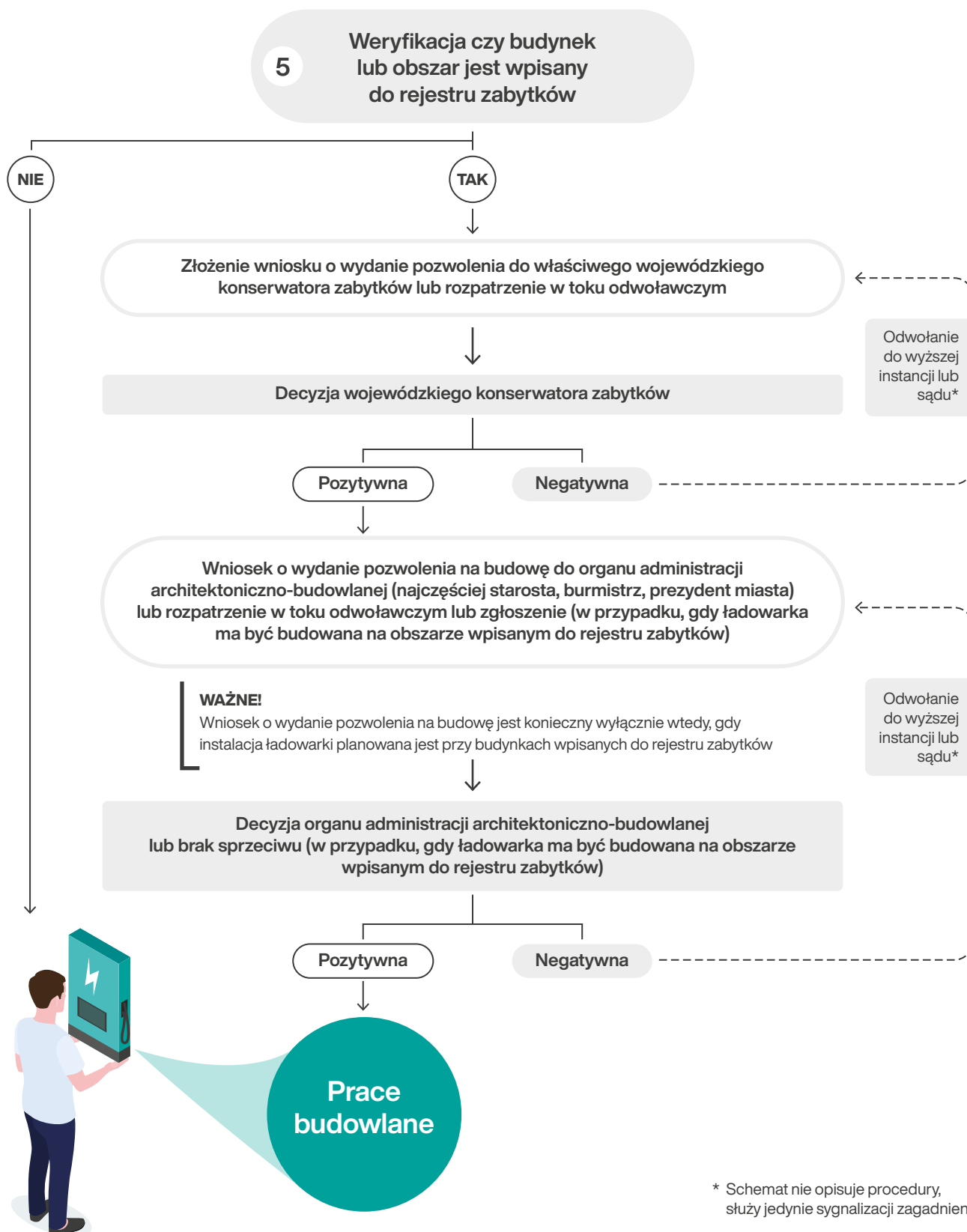


SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 4 INWESTYCJA



* Schemat nie opisuje procedury, służy jedynie sygnalizacji zagadnienia

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 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**.

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

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 zarządcom zapoznanie się z zasadami instalacji infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.

Opracowanie kierowane jest do zarządców 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.

**Wyjątkowe
połączenie
dwóch światów**



Nowy **SEAT**
Leon
e-Hybrid

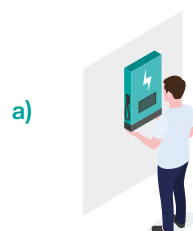
2. Informacje ogólne

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.

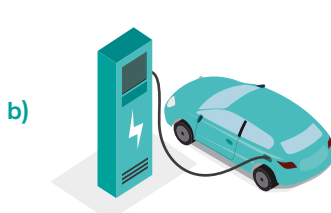
2.2

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



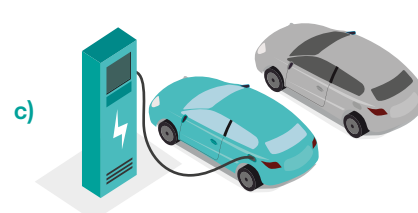
ładowarki należące do poszczególnych mieszkańców, którzy wykorzystują je wyłącznie na potrzeby ładowania posiadanego przez nich pojazdu elektrycznego

→ **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).

3. Proces budowlany – jakie pozwolenia są wymagane?

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

W przypadku ładowarek półprywatnych, o ile nie zachodzi sytuacja opisana powyżej wymagająca uzyskania pozwolenia na budowę lub obowiązek dokonania zgłoszenia, do ich budowy wystarcza podjęcie jednej z dwóch czynności. Po pierwsze, **dokonanie zgłoszenia do organu administracji architektoniczno-budowlanej**, a wówczas prace można

rozpocząć jeśli organ nie wyrazi sprzeciwu w terminie 21 dni od dostarczenia do niego zgłoszenia. Po drugie zaś, alternatywnie w stosunku do wskazanego zgłoszenia, możliwe jest zbudowanie ładowarki półprywatnej **po sporządzeniu planu sytuacyjnego** na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

3.5

Wspomniane w poprzednim zdaniu alternatywne rozwiązanie w stosunku do zgłoszenia do organu administracji architektoniczno-budowlanej nie może zostać wdrożone w przypadku ładowarki półprywatnej, która miałaby zostać wybudowana **w garażu podziemnym**. Wynika to z faktu, że przywołane mapy sytuacyjne nie obejmują powierzchni zlokalizowanych wewnątrz budynków. W związku z tym, budowa ładowarki półprywatnej w garażu podziemnym wymaga dokonania **zgłoszenia do organu administracji architektoniczno-budowlanej** (w takim przypadku prace można rozpocząć jeśli organ nie wyrazi sprzeciwu w terminie 21 dni od dostarczenia do niego zgłoszenia), o ile rzecz jasna z przywołanych wyżej powodów nie będzie konieczne uzyskanie dla tego rodzaju przedsięwzięcia decyzji o pozwoleniu na budowę. Organ administracji architektoniczno-budowlanej może z urzędu, przed upływem 21-dniowego terminu, o którym mowa w poprzednim zdaniu, wydać zaświadczenie o braku podstaw do wniesienia sprzeciwu. Wydanie takiego zaświadczenia wyłącza możliwość wniesienia sprzeciwu oraz uprawnia inwestora do rozpoczęcia robót budowlanych.

3.6

Trzeba jednak zwrócić uwagę, że powyższe zasadniczo dotyczy budowy ładowarki rozumianej jako jej zainstalowanie. Odrębną kwestią jest kwestia samej **instalacji elektrycznej**, która służy do doprowadzenia energii elektrycznej do ładowarki. Garaże podziemne najczęściej są wyposażone w instalację elektryczną oraz gniazdka elektryczne, które umożliwiają korzystanie przez ich użytkowników z urządzeń zwyczajowo używanych w garażach, a co za tym idzie także zainstalowanie ładowarki. Są jednak garaże podziemne, które nie zostały wyposażone w taką instalację. Ponadto, w większości wypadków parkingi zewnętrzne nie są wyposażone w instalację elektryczną, która umożliwiałaby podłączenie do niej ładowarki. W tych dwóch wypadkach, oprócz budowy samej ładowarki oraz konieczności uzyskania stosownych zgód i pozwoleń, konieczne będzie dokonanie daleko idących modyfikacji istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej w budynku lub jego otoczeniu, co może wymagać uzyskania dodatkowych pozwoleń, a przede wszystkim poniesienia dodatkowych w stosunku do zakupu ładowarki kosztów. W pozostałej części przewodnika ograniczamy się do standardowej sytuacji, a więc kiedy nie jest wymagana rozbudowa instalacji elektrycznej.

3.7

Ładowarki prywatne, niezależnie od ich mocy, **nie wymagają przed ich uruchomieniem uzyskania decyzji Prezesa Urzędu Dozoru Technicznego (UDT)**. **Ładowarki półprywatne i publiczne najczęściej uzyskania takiej decyzji będą wymagać.** Uzyskanie decyzji Prezesa UDT będzie obowiązkiem zarządcy lub podmiotu, który będzie operatorem takiej infrastruktury na terenie znajdującym się pod nadzorem zarządcy. W celu zapoznania się z procesem dopuszczania ładowarki do eksploatacji przez Prezesa UDT, warto zapoznać się z przygotowanym przez PSPA infograficznym przewodnikiem pt. „Procedura odbioru stacji ładowania krok po kroku” (dostępnym pod adresem: http://pspa.com.pl/assets/uploads/2019/09/PSPA_Procedura_odbioru_stacji_ladowania_raport-1.pdf).



4. Przyłączenie do sieci – czy potrzebna jest dodatkowa umowa?

4.1

Instalacja ładowarki nie wymaga zawierania odrębnej, przeznaczonej wyłącznie dla 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 projektantem budynku lub odpowiednim zakładem energetycznym.**

Dodatkowo, **projektant**, na podstawie projektu instalacji elektrycznej budynku oraz jej parametrów, **określi maksymalną moc, którą może mieć ładowarka.**

Na tym etapie, zarządca oraz inwestor powinni ustalić:

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

4.2

W większości przypadków instalacja prywatnej ładowarki nie będzie wymagała modyfikacji umowy przyłączeniowej, bowiem moc tych urządzeń jest stosunkowo niewielka. Jednak konieczne może okazać się podwyższenie mocy umownej określonej w umowie dystrybucyjnej. Wówczas konieczne będzie wystąpienie z **wnioskiem do właściwego zakładu energetycznego o podwyższenie mocy umownej** dla budynku. Podobnie sytuacja może wyglądać w przypadku instalacji ładowarki o charakterze półprywatnym. Każda taka sytuacja będzie wymagała jednak odrębnej analizy uwzględniającej uwarunkowania budynku, w którym ładowarka ma zostać podłączona. Przy większej liczbie ładowarek, konieczne może okazać się również zwiększenie mocy przyłączeniowej, które będzie oznaczać również dodatkowe koszty.



5. Rozliczenie energii zużytej na potrzeby ładowania – czy koszt energii może być przyporządkowany tylko użytkownikom pojazdów elektrycznych?

5.1

Z uwagi na zazwyczaj stosunkowo niewielką, w proporcji do ogólnej liczby mieszkańców, liczbę użytkowników ładowarek zainstalowanych w budynku, zalecanym, choć oczywiście nieobowiązkowym, rozwiązaniem jest obciążanie kosztami zużytej energii elektrycznej wyłącznie ich użytkowników.

W tym celu, w przypadku ładowarek prywatnych, możliwe jest zainstalowanie tzw. **podlicznika**, który będzie wskazywał zużycie energii elektrycznej wyłącznie przez wyodrębniony odbiornik, którym w tym wypadku będzie ładowarka. Wówczas zużycie energii elektrycznej na potrzeby ładowania pojazdu elektrycznego będzie mogło być przypisane i rozliczane pomiędzy zarządzającym budynkiem, a użytkownikami pojazdów elektrycznych korzystającymi z ładowarki.

5.2

Ważne jest także uzgodnienie sposobu dokonywania odczytów zużycia energii w oparciu o zainstalowany podlicznik. Należy przede wszystkim uzgodnić kto będzie dokonywał odczytu wskazań podlicznika, gdzie będą ewidencjonowane informacje o odczycie i jak często będzie to wykonywane oraz z jaką częstotliwością będą dokonywane płatności.

5.3

W przypadku ładowarek półprywatnych, zagadnienie rozliczania kosztów energii i generalnie kosztów budowy ładowarek jest bardziej skomplikowane. Wymaga bowiem wdrożenia odpowiednich rozwiązań technicznych i modelu rozliczeń pozwalających na właściwe przypisanie tych kosztów wielu osobom korzystającym z tej infrastruktury. Więcej na ten temat w pkt. 8.



6. Inne kwestie związane z procesem budowlanym

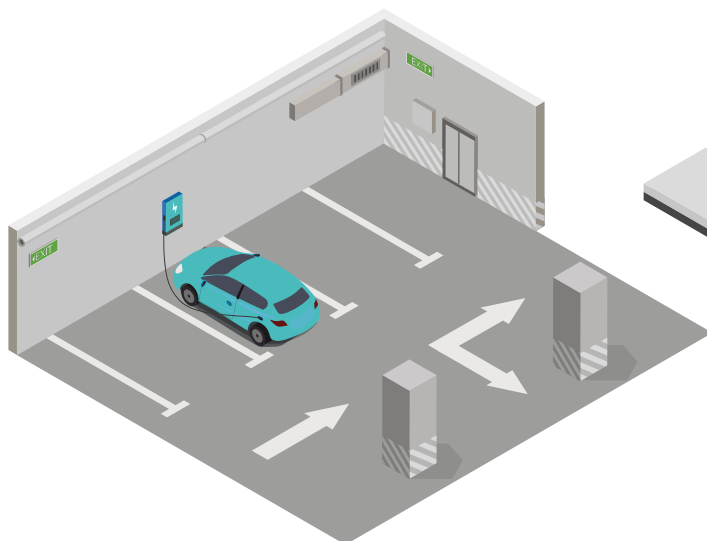
6.1

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

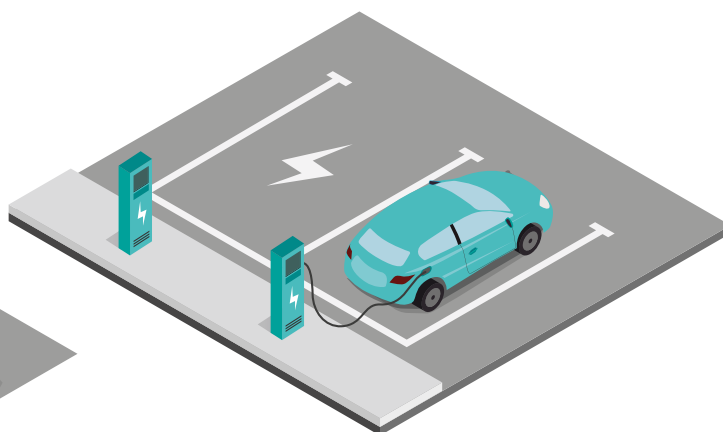
W przypadku instalacji ładowarki **w garażu podziemnym** lub **na parkingu przed budynkiem** należy również wziąć pod uwagę opisane poniżej zagadnienia związane z uregulowaniem sposobu korzystania z nieruchomości.

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. Zapewnienie tytułu prawnego do nieruchomości na cele instalacji ładowarki – kto musi wyrazić zgodę?

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:

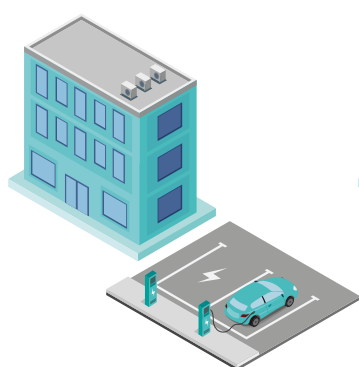
- a) związane z budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi, w których funkcjonuje wspólnota mieszkaniowa,
- b) związane z budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi pozostającymi w obrębie struktury spółdzielni mieszkaniowej,
- c) znajdujące się na terenie nienależącym do wspólnoty, ani spółdzielni mieszkaniowej,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

7.2

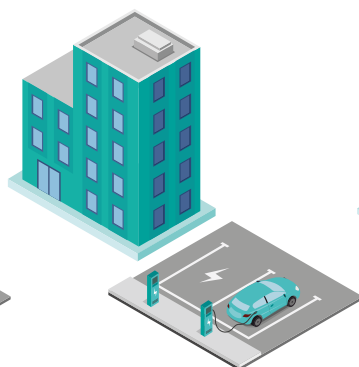
Od modelu prawnego, jakiemu podlega określony budynek mieszkalny wielorodzinny, zależą wymagania, jakie powinny zostać spełnione w celu zabezpieczenia tytułu prawnego do nieruchomości na potrzeby lokalizacji ładowarki.

Wymagania omówiono osobno poniżej dla:

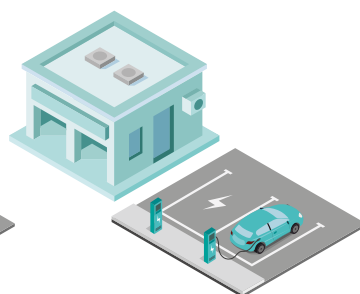
- budynków, w których funkcjonuje **wspólnota mieszkaniowa**,
- budynków mieszkalnych pozostających w obrębie struktury **spółdzielni mieszkaniowej**,
- budynków należących do **innych właścicieli**.



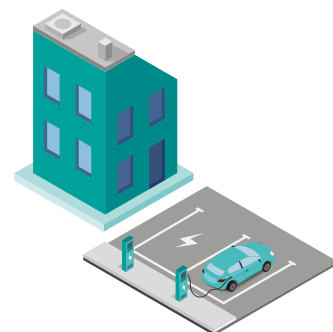
MIEJSCA PARKINGOWE
W RAMACH WSPÓLNOT
MIESZKANIOWYCH



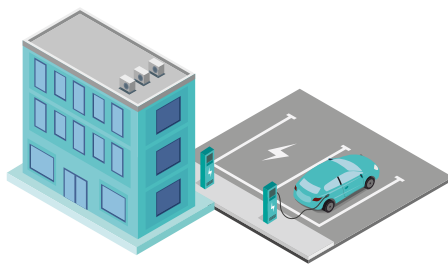
MIEJSCA PARKINGOWE
W STRUKTURZE
SPÓŁDZIELNI
MIESZKANIOWYCH



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 przeznaczonej 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 wspólna w takiej wspólnocie 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

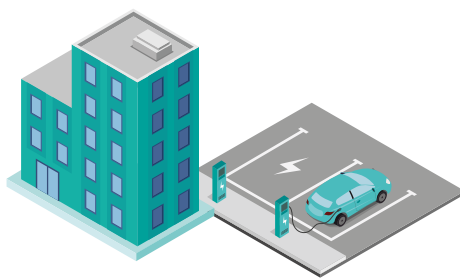
7.5

Budowa ładowarki we wspólnocie obejmującej więcej niż 3 lokale wymagać będzie, niezależnie od opisanych powyżej wymogów wynikających z przepisów prawnobudowlanych, **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 wspólnocie 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 znajdują 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 znajdują 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

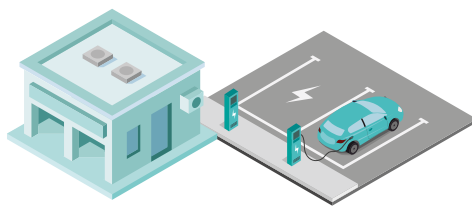
W przypadku, gdy w budynku w ramach spółdzielni mieszkaniowej została wyodrębniona własność wszystkich lokali, do budowy ładowarki na terenie garażu podziemnego, jak również na terenie znajdującym się poza budynkiem objętym współwłasnością właścicieli lokali, znajdą odpowiednie zastosowanie zasady opisane 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 **NIENALEŻĄCYM** **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 pomiędzy współwłaścicielami tego garażu 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,

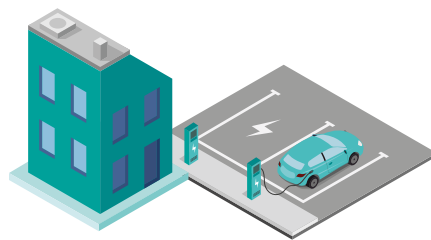
które zgodnie z ustawą wymagałyby jednomyślności wszystkich z nich. Umowa może w szczególności obejmować uprawnienie do udzielania zgody na zainstalowanie w garażu ładowarki.

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.

8. Rekomendacje w zakresie możliwych modeli wdrażania ładowarek prywatnych i półprywatnych przy wsparciu zarządców nieruchomości

8.1

Instalacja ładowarki prywatnej, a następnie rozliczanie kosztów z nią związanych, wydaje się zagadnieniem stosunkowo prostym, pomijając oczywiście uwarunkowania prawne opisane powyżej. Co do zasady, inwestycja taka jest **finansowana przez osobę zainteresowaną posiadaniem stacji ładowania na własne potrzeby, a koszty energii związane z ładowaniem pojazdu mogą być łatwo określone na podstawie odczytów z zainstalowanego podlicznika**. Wydaje się, że w większości przypadków inwestycje takie będą realizowane samodzielnie przez osoby posiadające samochody elektryczne z dedykowanymi im miejscami parkingowymi.

8.2

W przypadku ładowarek prywatnych, można sobie wyobrazić także **model, w którym zarządca nieruchomości angażuje się aktywnie w proces ich budowy** chcąc promować rozwiązania w zakresie elektromobilności. Działania w tym zakresie mogą obejmować, np. wyłonienie w drodze przetargu podmiotu, który zaoferowałby ujednolicone rozwiązanie do ładowania samochodów elektrycznych dla mieszkańców posiadających dedykowane miejsca parkingowe, a następnie odpowiadał za jego wdrożenie. Dostawa odpowiednich urządzeń realizowana mogłaby być zarówno w formule sprzedaży, jak i leasingu. **Zaangażowanie zarządcy nieruchomości w taki projekt, poza uzyskaniem efektu skali i dzięki temu lepszych cen na urządzenia, mogłoby także pomóc w kwestiach technicznych realizacji inwestycji oraz ułatwić dokonywanie pomiarów i rozliczeń kosztów energii.**

8.3

Większy problem pojawia się w sytuacji, gdy wspólnota, spółdzielnia mieszkaniowa lub właściciel chce wybudować **półprywatną ładowarkę**, dostępną dla wszystkich mieszkańców i być może także ich gości. Pojawiają się wówczas wyzwania związane z tym, w jaki sposób sfinansowane mają zostać koszty stworzenia takiej infrastruktury i jak mają być rozliczane wydatki na jej eksploatację, obejmujące koszty energii i usług serwisowych. Podkreślić należy, że – szczególnie na początku rozwoju elektromobilności – **przyjęcie założenia, że wydatki te będą pokrywane przez wszystkich mieszkańców** (tak jak to ma miejsce w przypadku kosztów wspólnych, w tym tych związanych z eksploatacją i utrzymaniem nieruchomości wspólnej) **będzie powodowało liczne i niepotrzebne konflikty.**

8.4

W takim przypadku niezbędne wydaje się **wdrożenie odpowiednich mechanizmów rozliczeniowych pomiędzy zarządcą nieruchomości oraz osobami zainteresowanymi wykorzystywaniem powstałej infrastruktury**. Celem odpowiedniego obciążenia ponoszonymi kosztami, wydatki powinny być dzielone na dwie grupy: **opłaty stałe** (miesięczne) oraz **zmienne** uzależnione od ilości pobranej energii. W zakres opłat stałych wchodzić powinny koszty budowy stacji ładowania, stałe opłaty związane z jej serwisowaniem – przychody z tych opłat powinny pokrywać wszystkie te koszty. Opłaty zmienne z kolei pokrywać powinny głównie koszty energii elektrycznej przekazanej do samochodu elektrycznego. Jednym z możliwych modeli w tym zakresie mogłoby być **obciążenie miesięcznymi opłatami stałymi wszystkich tych mieszkańców, którzy zadeklarują chęć wykorzystywania ładowarki**. Opłaty zmienne płacone natomiast byłyby w proporcji do ilości pobranej energii.

9. Dobre praktyki

8.5

Wdrożenie takich mechanizmów wymaga posiadania odpowiednich **rozwiązań technicznych, pozwalających na zarządzanie autoryzacją dostępu do stacji ładowania oraz do dokonywania rozliczeń**. W związku z tym, dobrą praktyką może być **angażowanie w takie projekty profesjonalnych operatorów stacji ładowania**. Ich rolą może być zarówno dostawa odpowiedniej infrastruktury, zarządzanie nią, realizacja usług serwisowych, ale także odpowiedzialność za prowadzenie rozliczeń z mieszkańcami korzystającymi z tych usług w imieniu zarządcy nieruchomości. Dodatkowo, zaangażowanie profesjonalistów może pomóc w kwestiach formalnych dotyczących świadczenia usług ładowania i regulowanych Ustawą o elektromobilności, m.in. w zakresie konieczności jej badania przez Urząd Dozoru Technicznego.

9.1

Wobec braku w obecnym stanie prawnym rozwiązań legislacyjnych dedykowanych instalacji punktów ładowania w istniejących budynkach mieszkalnych ogromne znaczenie ma właściwe podejście do tego zagadnienia. W naszej ocenie, dobrą praktyką, jaką może zastosować zarządca budynku w ramach działań poprzedzających jakiekolwiek inwestycje w tym zakresie, jest **przeprowadzenie konsultacji** i zaznajomienie mieszkańców z rozwiązaniami, jakie mogą się w związku z rozwojem elektromobilności stopniowo pojawiać w budynku, w którym mieszkają. Wskazane jest w szczególności **zapewnienie mieszkańców, że ładowanie pojazdów elektrycznych jest procesem bezpiecznym** oraz że instalacja elektryczna w budynku pozwala na to. Ponadto, to, co może w takiej sytuacji być ważne dla mieszkańców, to **kwestia rozliczenia kosztów energii elektrycznej zużytej na potrzeby ładowania pojazdu elektrycznego**. Jak wspominaliśmy wyżej, możliwe jest precyzyjne i jednoznaczne wyznaczenie zużycia energii elektrycznej przez ładowarkę przy użyciu tzw. **podlicznika**. Działania te podjęte z odpowiednim wyprzedzeniem pozwolą na oswojenie mieszkańców z tematyką ładowania pojazdów elektrycznych w ich budynku, a ponadto pozwolą na wytyczenie reguł, według których będzie to możliwe.

9.2

Innym działaniem może być **zaangażowanie profesjonalnych podmiotów zajmujących się wdrażaniem rozwiązań w zakresie infrastruktury ładowania** celem wypracowania optymalnych rozwiązań w zakresie budowy, ale przede wszystkim zarządzania taką infrastrukturą, jej udostępniania mieszkańcom i gościom, a także dokonywania rozliczeń ponoszonych kosztów.



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.



Kompatybilność – jedna dla wszystkich:

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



Ograniczenie dostępu – bezpieczeństwo przede wszystkim:

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



Sterowanie za pomocą aplikacji – wszystko pod kontrolą:

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



Połączenie z internetem – inteligentne rozwiązania sieciowe:

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



Użytkownik samochodu służbowego – wygodne rozliczanie:

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.



Stały kabel – komfortowe rozwiązanie:

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

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>



WZÓR

Wniosek o wyrażenie zgody na instalację prywatnego punktu ładowania

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

Data	Podpis

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

