

Warszawa, 3 sierpnia 2018 r.

Dotyczy:

DRO.V.4411.2.2018

IK: 241132

Szanowny Panie Ministrze,

w imieniu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA), największej organizacji branżowej kreującej rynek elektromobilności w Polsce, funkcjonującej w międzynarodowej strukturze The European Association for Electromobility (AVERE), przedstawiamy uwagi i zapytania do projektu rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Uwagi zostały zgłoszone przez poszczególnych Członków Wspierających, nie stanowią zatem stanowiska PSPA.

Jednocześnie, deklarujemy pełne zaangażowanie PSPA w ramach dalszych prac kierowanego przez Pana resortu na rzecz ukształtowania odpowiedniego otoczenia prawnego i gospodarczego, niezbędnego dla rozwoju rynku nisko- i zeroemisyjnego transportu w Polsce.

Jednostka redakcyjna Projektu	Treść przepisu	Uwaga
<p>W §2 pkt 1) pkt 4) pkt 5)</p>	<p><i>Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:</i></p> <p><i>sieć zasilająca – sieć lub instalacja w budynku, w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2018 r. poz. 755, 650, 685, 771 i 1000), sieć trakcyjną tramwajową lub trolejbusową, do której podłączona jest bezpośrednio stacja ładowania lub punkt ładowania stanowiący element infrastruktury drogowego transportu publicznego;</i></p> <p><i>eksploatujący – operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub podmiot eksploatujący stację ładowania inną niż ogólnodostępna lub podmiot eksploatujący punkt ładowania stanowiący element infrastruktury</i></p>	<p>Sugerujemy rozszerzenie definicji sieci zasilającej również na instalację poza budynkami. W aktualnej propozycji jest to sieć lub instalacja w budynku, albo sieć trakcyjna. Stacje ładowania są w praktyce natomiast przyłączane także do sieci lub instalacji zasilających zlokalizowanych poza budynkami, np. na parkingach, przy drogach publicznych, w szczególności na terenie MOP przy autostradach i drogach ekspresowych;</p> <p>Rekomendujemy uszczegółowienie zawartej definicji eksploatującego w odniesieniu do podmiotu eksploatującego stację ładowania inną niż ogólnodostępna. W praktyce rynkowej występują rozwiązania biznesowe polegające na tym, że eksploatacja stacji ładowania i świadczenie na niej usług</p>

	<i>drogowego transportu publicznego;</i>	<p>ładowania realizowane jest przez inny podmiot, niż ten, który jest właścicielem stacji ładowania. Obecna definicja eksploatującego nie rozstrzyga zatem w takim przypadku, który podmiot ma wypełnić obowiązki z rozporządzenia w sytuacji, gdy inny jest właściciel urządzenia, a inny podmiot świadczący jedynie usługę ładowania. W związku z tym Proponujemy następujące brzmienie definicji: „<i>eksploatujący – operator ogólnodostępnej stacji ładowania lub podmiot eksploatujący stację ładowania inną niż ogólnodostępna lub podmiot eksploatujący punkt ładowania stanowiący element infrastruktury drogowego transportu publicznego, przy czym w przypadku, gdy usługę ładowania w stacji ładowania innej niż ogólnodostępna świadczy inny podmiot niż właściciel stacji ładowania, za eksploatującego uznaje się właściciela stacji ładowania.</i>”;</p> <p>Powyższe jest o tyle istotne, że naruszenie obowiązków dot. bezpiecznej eksploatacji wiąże się z karami pieniężnymi wynikającymi z art. 45 ustawy o elektromobilności;</p>
§4	<i>Ekspluatujący zapewnia aby urządzenia były wyposażone w zamontowaną na nich w sposób trwały tabliczkę znamionową, na której umieszczone są, co najmniej, następujące informacje: (1-10);</i>	<p>Producenci stacji ładowania na tabliczkach znamionowych nie umieszczają informacji np. o obsługiwanych typach złączy – dlatego wnosimy o wykreślenie tego zapisu. Proponujemy ograniczyć wykaz informacji, które mają być prezentowane na tabliczce znamionowej umieszczanej na stacjach ładowania, z uwagi na fakt, że część z tych danych nie jest prezentowana na tego typu tabliczkach przez czołowych producentów tych urządzeń. Informacje te są zawarte w dokumentacji technicznej ładowarek. W związku z tym proponujemy usunięcie z listy wymaganych informacji na tabliczce znamionowej następujących punktów: obsługiwane typy złączy, rok produkcji, moc znamionowa, stopień ochrony IP;</p>
§5 pkt 1) pkt 2) pkt 3)	<i>Przyłtacz punkt ładowania w miejscu przyłtaczania wyposaża się w urządzenia realizujące ochronę przeciwporażeniową,</i>	Przepis ten nie precyzuje, czy chodzi wyłącznie o punkty ładowania w ramach infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego,

	<p><i>o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202), a w szczególności w:</i></p> <p><i>1) wyłącznik główny, odcinający prąd od wszystkich obwodów punktu ładowania;</i></p> <p><i>2) wyłącznik różnicowoprądowy o znamionowym prądzie różnicowym nie przekraczającym 30 mA;</i></p> <p><i>3) wyłącznik nadmiarowoprądowy;</i></p>	<p>czy punkty ładowania wchodzące w skład stacji ładowania. W przypadku stacji ładowania o miejscu przyłączenia i przyłączy można mówić w odniesieniu do stacji, a nie każdego z punktów. Proponujemy więc zastąpienie frazy „przyłączy punktu ładowania” na „stację ładowania”;</p> <p>Pkt 2 określa wymaganie stosowania wyłącznika różnicowoprądowego o znamionowym prądzie nie przekraczającym 30mA. Proponuje się usunięcie tego punktu ze względu na brak takiego wymagania w aktualnie obowiązujących normach i przepisach. Stosowanie takiego rodzaju zabezpieczenia jest więc bezpodstawne;</p> <p>Pkt 3 określa wymaganie stosowania wyłącznika nadmiarowoprądowego, jako zabezpieczenia przy uszkodzeniu (środek ochrony pośredniej). Proponuje się zastosowanie określenia „zabezpieczenie nadmiarowoprądowe” zamiast „wyłącznik nadmiarowoprądowy” ze względu na możliwość zastosowania innych aparatów/urządzeń elektrycznych zapewniających ochronę przy uszkodzeniu poprzez samoczynne wyłączenie zasilania, np. bezpiecznik topikowy;</p> <p>Rekomendowane dodanie zapisu, że punkty ładowania/stacje ładowania mogą być zasilane z osobnych przyłączy, jak również z istniejącego przyłącza stacji paliw czy innych obiektów budowlanych;</p> <p>„Wyłącznik główny, odcinający prąd do wszystkich obwodów punktu ładowania” – określenie nie jest dość precyzyjne, w szczególności: nie jest określone, czy jest to dodatkowe zabezpieczenie; czy jest to „odłącznik” czy „wyłącznik”; w którym miejscu to urządzenie zabezpieczające powinno zostać zamontowane i co dokładnie ma wyłączać/odłączać;</p> <p>W jakim miejscu powinny zostać</p>
--	---	---

		<p>zainstalowane wskazane w pkt 1-3) zabezpieczenia w przypadku punktu ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny montowanego w latarni ulicznej, który to punkt ładowania wpięty jest bezpośrednio do zasilania latarni? Czy w takim przypadku konieczne jest montowanie odrębnych zabezpieczeń (tj. poza tymi, które posiada sama latarnia uliczna)?</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie mówi: Przeciwpowozarowy wyłacznyk prądu powinien być umieszczony w pobliżu głównego wejścia do obiektu lub złącza i odpowiednio oznakowany. Zasadnym wydaje się dodanie informacji w rozporządzeniu o tym czy obwód zasilający punkty / stacje ładowania powinien być sprzężony z przeciwpowozarowym wyłacznykiem prądu, który jest zamontowany na każdym budynku stacji paliw lub innym.</p>
<p>§7 pkt 1) pkt 2)</p>	<p><i>W przypadku awarii urządzenia lub w przypadku przekroczenia terminów wykonania pomiarów elektrycznych wymienionych w § 13 ust. 3 urządzenie wyłacza się z eksploatacji, oraz:</i></p> <p><i>oznacza w sposób jednoznacznie wskazujący na wyłacznyk urządzenia z eksploatacji;</i></p> <p><i>odłacza od sieci zasilającej;</i></p>	<p>Brakuje definicji pojęcia awarii, co powoduje, że każda nieprawidłowość pracy urządzenia, nawet taka, która nie ma wpływu na jakość jego pracy, ani bezpieczeństwa użytkowników (np. przejściowa utrata komunikacji GSM) skutkować musi koniecznością wyłacznyka urządzenia z eksploatacji. W związku z tym proponujemy wprowadzenie regulacji, że wymagania wykonania czynności zawartych w §7 dotyczą jedynie przypadków wystąpienia awarii urządzenia mogącej zagrozić życiu lub zdrowiu użytkowników bądź osób postronnych;</p> <p>Proponujemy doprecyzowanie, że oznaczenie wyłacznyka stacji ładowania z eksploatacji powinno być dokonane w systemie informatycznym dostępnym dla użytkowników. Jest to jedyny realny sposób oznaczania wyłacznyka stacji z eksploatacji w sytuacji konieczności odłacznyka ich od zasilania;</p>

		<p>Proponujemy wprowadzenie regulacji, że odłączenie od sieci zasilającej powinno być dokonywane jedynie w przypadku awarii mogącej zagrozić życiu lub zdrowiu użytkowników bądź osób postronnych. Proponujemy także zastąpienie sformułowania „Odłączenie od sieci zasilającej” na „wyłączenie zasilania urządzenia”, gdyż odłączenie może oznaczać w tym wypadku fizyczne odpięcie kabli zasilających, a wystarczającym wydaje się wyłączenie urządzenie od zasilania z wykorzystaniem aparatury zabezpieczającej;</p>
<p>§8 ust. 1 pkt 1) pkt 2) ust. 3</p>	<p><i>Urządzenia chroni się przed uszkodzeniami mechanicznymi przez:</i></p> <p><i>1) lokalizację urządzenia w sposób pozwalający uniknąć uszkodzeń w wyniku najechania pojazdem, lub</i></p> <p><i>2) zapewnienie dodatkowych środków ochrony mechanicznej, w szczególności w postaci odbojów, słupków lub barier;</i></p> <p><i>Urządzenie lokalizuje się poza strefą zagrożenia wybuchem.</i></p>	<p>Czy w przypadku stacji montowanych naściennie również wymagane będą odbojniki, słupki, bariery?</p> <p>W jaki sposób analizowane będzie, czy odbojniki, słupki, bariery nie utrudniają dostępu do punktu ładowania osobom niepełnosprawnym? Czy subiektywna ocena osoby dokonującej odbiór może spowodować np. konieczność przebudowania odbojników, słupków czy barier?</p> <p>Czy zakaz lokalizacji urządzenia (stacji ładowania) poza strefą zagrożenia wybuchem oznacza, że możliwe jest zainstalowanie stacji ładowania na stacji paliw?</p> <p>Wprowadzono wymaganie lokalizacji urządzeń poza strefą zagrożenia wybuchem. Urządzeniem zgodnie z §3 jest stacja ładowania, która według ustawy o elektromobilności obejmuje oprócz urządzenia budowlanego/obiektu budowlanego także stanowisko postojowe oraz także instalację prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego. Pozostawienie obecnego zapisu oznaczać więc może, że nawet jeżeli inne przepisy pozwalają na przeprowadzenie infrastruktury zasilającej przez strefę zagrożenia wybuchem, wówczas zgodnie z rozporządzeniem stacja taka nie zostanie dopuszczona do eksploatacji. W</p>

		<p>związku z tym sugerujemy zmianę tego przepisu na: „Lokalizacja urządzenia powinna odbywać się z uwzględnieniem ograniczeń związanych z istnieniem strefy zagrożenia wybuchem”.</p>
§10	<p><i>Stanowiska postojowe stanowiące część ogólnodostępnej stacji ładowania oznaczają się w sposób czytelny oraz wskazujący sposób ustawienia pojazdu;</i></p>	<p>W jaki sposób powinny być oznaczone stanowiska postojowe – co oznaczają sformułowania „w sposób czytelny” oraz „wskazujący sposób ustawienia pojazdu”? Wnosimy o doprecyzowanie zapisu.</p> <p>Zgodnie z art. 81 ustawy o elektromobilności w związku z art. 12 b i art. 1b ustawy o drogach publicznych planowane jest wprowadzenie przepisów określających warunki dla oznakowania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych. Powinny obowiązywać w tym zakresie jednolite zasady oznakowania powiązane z przepisami dotyczącymi wykroczeń drogowych, tak aby możliwe było sankcjonowanie np. blokowania miejsc do ładowania pojazdów przez inne typy pojazdów. W związku z tym proponujemy także usunięcie zapisu, że oznakowanie powinno wskazywać w sposób czytelny sposób ustawienia pojazdu lub dopuszczenie wykonania takiego oznakowania jedynie poprzez odpowiednie oznakowanie poziome w formie koperty.</p>
§11 ust. 1 oraz ust. 2	<p><i>Stacje ładowania wyposaża się w instrukcje ładowania, umieszczone w widocznym miejscu. Wymaganie uznaje się za spełnione w przypadku wyposażenia stacji ładowania w interfejs użytkownika z wyświetlaczem, zawierający instrukcję ładowania;</i></p> <p><i>Sposób umieszczenia instrukcji, o której mowa w ust. 1, uwzględnia potrzeby osób niepełnosprawnych;</i></p>	<p>Niezbyt precyzyjne określenie - jakie informacje powinien przedstawiać wyświetlacz, aby spełniono wymagania dot. instrukcji ładowania?</p> <p>Na stacjach typu wallbox jest za mało miejsca do umieszczenia instrukcji użytkownika; wnosimy o dopuszczenie infografiki jako formy instrukcji;</p> <p>Nieprecyzyjne określenie, w jaki sposób powinna zostać umieszczona instrukcja?;</p>
§12 ust. 1 pkt 1) oraz ust. 2	<p><i>Na stacji ładowania umieszcza się wyraźne oznaczenie, w jaki standard złącza lub standardy złącza jest wyposażona;</i></p>	<p>W jaki sposób powinno zostać na stacji umieszczone oznakowanie dot. standardu złącza? Obecnie na stacjach nie są</p>

	<p><i>Występujące zagrożenia, w szczególności ryzyko porażenia prądem elektrycznym, przedstawia się w instrukcji, o której mowa w § 11 ust. 1, w formie piktograficznej;</i></p>	<p>wykonywane oznaczenia dostępnych złącz; UDT powinno udostępnić piktogramy, które spełniają ten wymóg (w celu uniknięcia nieporozumień), lub propozycja rezygnacji z ust. 2;</p>
<p>§13 ust. 1 oraz ust. 3</p>	<p><i>W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji urządzenia eksploatujący zapewnia jego naprawę, konserwację i przeglądy serwisowe oraz wykonuje pomiary elektryczne, zgodnie z wymaganiami producenta;</i></p> <p><i>Pomiary elektryczne urządzenia obejmują co najmniej: (1-5);</i></p>	<p>Niektórzy producenci sprzętu nie określają wymogów dot. przeglądów serwisowych – zarówno w okresie gwarancyjnym, jak i pogwarancyjnym. Jak wówczas spełniony ma być ten ust. 1? Również w związku z §25 ust. 3 pkt 6);</p> <p>Co jaki czas wymagane jest przeprowadzenie wskazanych pomiarów elektrycznych? W jaki sposób wykonanie tych pomiarów ma być dokumentowane?</p> <p>Proponujemy zmianę zapisu na następujący „Pomiary elektryczne infrastruktury zasilającej urządzenie od punktu przyłączenia stacji ładowania do sieci zasilającej obejmują co najmniej:” . Nie uzasadnione jest wykonanie pomiarów elektrycznych samego urządzenia, gdyż eksploatowane jest ono zgodnie z instrukcją eksploatacji i wytycznymi producenta.</p> <p>W §13 ust. 3. pkt 4) proponujemy rozszerzyć zdania o frazę „o ile są stosowane”, gdyż nie we wszystkie stacjach ładowania stosowane są urządzenia ochronne różnicowo-prądowe.</p>
<p>§14 ust. 1 ust. 2</p>	<p><i>Modernizacja urządzenia polega wyłącznie na zmianie:</i></p> <p><i>1) konstrukcji urządzenia,</i></p> <p><i>2) zastosowanych materiałów lub parametrów technicznych urządzenia - w stosunku do pierwotnie ustalonych, przy czym zmiana ta nie stanowi wytworzenia nowego urządzenia.</i></p> <p><i>2. Naprawa urządzenia polega wyłącznie na przywróceniu tego urządzenia do stanu pierwotnego, bez wprowadzania zmian parametrów technicznych lub konstrukcyjnych, z wyłączeniem prac polegających jedynie na wymianie części</i></p>	<p>Niezbędna jest zmiana §14 definiującego modernizację i naprawę urządzenia. Ten przepis zakłada, że każda zmiana zastosowanych materiałów w stosunku do pierwotnie ustalonych jest modernizacją. Z definicja naprawy wynika, że jest nią także takie działanie, w którym zastosowane są części lub podzespołów inne niż „takie same”. W praktyce zastosowanie części zamiennych innego producenta, czy różniących się nawet nieistotnie (np. inny materiał wykonania śrub, mocowań) będzie stanowiło modernizację lub naprawę wymagającą ponownego badania technicznego.</p>

	<p><i>lub podzespołów urządzenia na takie same.</i></p>	<p>W związku z tym proponujemy wykreślenie z definicji modernizacji zamiany zastosowanych materiałów oraz w definicji naprawy odwołania do pojęcia „takich samych” części lub podzespołów. Proponowana przez nas definicja jest następująca:</p> <p><i>1. Modernizacja urządzenia polega wyłącznie na zmianie:</i></p> <p><i>1) konstrukcji urządzenia,</i></p> <p><i>2) parametrów technicznych urządzenia</i></p> <p><i>- w stosunku do pierwotnie ustalonych, przy czym zmiana ta nie stanowi wytworzenia nowego urządzenia.</i></p> <p><i>2. Naprawa urządzenia polega wyłącznie na przywróceniu tego urządzenia do stanu pierwotnego, bez wprowadzania zmian parametrów technicznych lub konstrukcyjnych, z wyłączeniem prac polegających jedynie na wymianie części lub podzespołów urządzenia o zbliżonej charakterystyce technicznej nie pogarszającej parametrów bezpieczeństwa.</i></p> <p>Nieprecyzyjnie użyte określenie „polega wyłącznie na” oraz „z wyłączeniem prac polegających jedynie na wymianie części lub podzespołów urządzenia na takie same” – czy końcowy fragment oznacza, że przeprowadzenie takiej wymiany części/podzespołu powoduje przekroczenie znaczenia słowa „naprawa” na początku ustępu, a jeżeli tak – jakie niesie to ze sobą konsekwencje?</p>
<p>§15 ust. 2</p>	<p><i>Wszelkie prace w ramach przeglądów serwisowych, konserwacji oraz naprawy wykonuje się zgodnie z instrukcją eksploatacji urządzenia opracowaną przez</i></p>	<p>W jaki sposób powinno być prowadzona dokumentacja historii serwisowych?</p> <p>Rozporządzenie nie precyzuje okresu przechowywania dokumentacji dotyczącej</p>

	<p><i>producenta lub jego przedstawiciela i dokumentuje w sposób pozwalający przeanalizować ich historię;</i></p>	<p>przeглядów serwisowych. Proponujemy wprowadzenie okresu 5 lat.</p>
<p>§16 ust. 1, ust. 2 oraz ust. 3</p>	<p><i>Punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny wyposaża się co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie PN-EN 62196- 2. Z zachowaniem zgodności z typem 2, gniazda wyjściowe można wyposażać w pokrywy mechaniczne;</i></p> <p><i>Punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny wyposaża się co najmniej w złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie PN-EN 62196-2;</i></p> <p><i>Punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały muszą być wyposażone co najmniej w złącza uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2” opisane w normie PN-EN 62196-3;</i></p>	<p>Czy to oznacza, że punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny nie mogą być wyposażone wyłącznie w gniazda wyjściowe/złącza typu 1?</p> <p>Czy to oznacza, że punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały nie mogą być wyposażone wyłącznie w złącza systemu CHAdeMO, których liczba instalacji na świecie jest obecnie większa niż złącz systemu COMBO?</p> <p>Stacje ładowania prądem przemiennym AC mogą występować w wersji z gniazdami (Typ 2) lub kablami z konektorami (zarówno Typ 1 jak i Typ 2). W przypadku stacji wyposażonej wyłącznie w kable z konektorami Typ 1 urządzenie nie będzie spełniało wymagań. Ponadto: wallbox jest urządzeniem wyposażonym wyłącznie w jeden punkt ładowania. Co w takim przypadku? Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: "(...) Punkt ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny wyposaża się co najmniej w gniazdo wyjściowe Typ 2 lub złącze pojazdowe Typ 1 lub Typ 2 opisane w normie (..)"</p> <p>Ponadto Dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych zastrzega, że wybór rozwiązań technicznych dla pojazdów elektrycznych nie powinien mieć niekorzystnego wpływu na istniejące punkty ładowania oddane do użytku przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy (pkt 33 Preambuły Dyrektywy), a dostosowanie do wymagań technicznych powinna dotyczyć stacji ładowania oddanych do użytku lub odnawianych po dniu 18.11.2017r. (art.4 ust.2 Dyrektywy). Dodatkowo zgodnie z treścią Dyrektywy istniejąca infrastruktura powinna ewentualnie dostosowana przy okazji „odnawiania”, a zatem gruntownej modernizacji, a nie w ściśle określonym terminie;</p>

		<p>Tymczasem przepisy krajowej ustawy o elektromobilności wprowadzają obowiązek poddania stacji ładowania badaniom technicznym każdorazowo przed oddaniem jej do eksploatacji (art. 16). Równocześnie przepisy przejściowe ustawy (art. 74) wymagają, aby podmioty eksploatujące w dniu wejścia w życie ustawy stacje ładowania w celu ich dalszej eksploatacji dostosowały je w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych do ustawy. Jest to warunek ich dalszej eksploatacji;</p> <p>Zapisy §16 są więc niezgodne z Dyrektywą, gdyż w praktyce oznaczają, że podmioty, które do tej pory wybudowały stacje ładowania nie spełniające wymagań dotyczących posiadanych złączy (brak CCS lub Typ 2) nie będą w stanie przejść badań technicznych UDT i będą musiały być wyłączone z eksploatacji. W związku z tym wnosimy o odpowiednie zmiany w rozporządzeniu dopasowujące je do przepisów Dyrektywy;</p> <p>W §16 proponujemy również zastąpienie frazy „punkty ładowania” na „stacje ładowania”, gdyż jedynie stacje ładowania mogą dysponować kilkoma gniazdami wyjściowymi i złączami;</p>
Rozdział 4	<i>Rodzaje, terminy oraz sposób przeprowadzania badań;</i>	Czy każdy punkt ładowania powinien posiadać książkę UDT z dopuszczeniem stacji do eksploatacji oraz późniejszymi zapisami niezbędnych przeglądów serwisowych?
§ 21	<i>Badania, o których mowa w § 17 UDT, wykonuje w terminie 30 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku o ich przeprowadzenie;</i>	Wnoskujemy o doprecyzowanie: "(..) do 30 dni (..)"
§22	<i>Z przeprowadzonych badań, o których mowa w § 17, wystawiany jest protokół wykonania czynności dozoru technicznego.</i>	§22 rozporządzenia przewiduje jako warunek eksploatacji przeprowadzenie badania przez UDT, które dokumentowane jest protokołem wykonania czynności dozoru technicznego. W rozporządzeniu nie ma natomiast regulacji pozwalającej na zakwestionowanie ustaleń inspekcji UDT już na etapie badania,

choćby w formie zastrzeżeń do protokołu. Nie ma też formuły naprawczej umożliwiającej np. wykonanie zaleceń pokontrolnych. Zgodnie z ustawą o elektromobilności jedynie w przypadku stacji już eksploatowanych Prezes UDT wydane decyzją o wstrzymaniu eksploatacji, co już – do czasu wyczerpania ścieżki odwoławczej i ewentualnie sądowno-administracyjnej – blokuje możliwość eksploatacji stację ładowania.

W związku z tym proponujemy wprowadzenie następującego zapisu do rozporządzenia:

§22 1. Protokół z przeprowadzonych badań musi zawierać wynik przeprowadzonej kontroli określający:

1) dopuszczenie urządzenia do eksploatacji albo,

2) dopuszczenie urządzenia do eksploatacji jednocześnie nakładając na eksploatującego warunki eksploatacji urządzenia albo uzależnić jego eksploatację od usunięcia, w wyznaczonym terminie, określonych usterek albo,

3) nie dopuszczenie urządzenia do eksploatacji w przypadku niespełnienia wymagań zawartych w niniejszym rozporządzeniu;

2. W przypadku usunięcia usterek wskazanych w protokole z przeprowadzonych badań w wyznaczonym terminie eksploatujący wystąpi z wnioskiem o ponowne przeprowadzenie badania technicznego. Ponowne badanie techniczne UDT wykonuje w terminie 14 dni od dnia ponownego złożenia wniosku;

Zasadne byłoby dodanie w rozporządzeniu przepisu analogicznego do art. 15a ustawy o dozorcze technicznym – „O ile przepisy odrębne

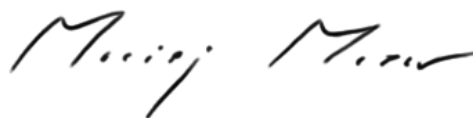
		<p><i>nie stanowią inaczej, w przypadku zmiany eksploatującego urządzenie techniczne, nowy eksploatujący wstępuje we wszystkie prawa i obowiązki poprzedniego eksploatującego wynikające z decyzji, o której mowa w art. 14 ust. 1, pod warunkiem że: 1) od ostatniego badania okresowego urządzenia technicznego nie wprowadzono zmian dotyczących jego eksploatacji, które są określone w warunkach technicznych dozoru technicznego; 2) nowy eksploatujący poinformuje organ jednostki dozoru technicznego o zmianie eksploatującego urządzenie techniczne.”</i></p>
<p>§23 pkt 3) pkt 4) pkt 6) pkt 7) pkt 9) pkt 10)</p>	<p><i>Do wniosku o przeprowadzenie badania technicznego wstępnego eksploatujący dołącza:</i></p> <p><i>poświadczenie prawidłowości wykonania części konstrukcyjno-budowlanej obiektu związanej z urządzeniem wystawione przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane;</i></p>	<p>Nieprecyzyjne – czy w przypadku np. montażu stacji ładowania na ścianie garażu podziemnego konieczne jest uzyskanie poświadczenia prawidłowości wykonania części konstrukcyjno-budowlanej obiektu przez osobę odpowiedzialną za nadzór nad budową tego obiektu? Analogicznie kto jest osobą odpowiedzialną przy montażu stacji ładowania wolnostojącej na otwartym parkingu naziemnym?</p> <p>Najczęściej jedyną częścią konstrukcyjno-budowlaną stacji jest jej fundament. W takim przypadku nie jest uzasadnione wymaganie poświadczenia ze względu na stosowanie prefabrykowanych fundamentów będących integralną częścią stacji ładowania, tak jak ma to miejsce w przypadku np.: parkometrów, latarni oświetleniowych, studni kanalizacji teletechnicznych, fundamentów pod szafy teletechniczne/elektroenergetyczne. Natomiast budowa innych części konstrukcyjno- budowlanych nie będących integralną częścią urządzenia powinna być wykonana zgodnie z Prawem Budowlanym i podlega osobnym przepisom. W związku z tym wnosimy o wykreślenie obowiązku załączania poświadczenie prawidłowości wykonania części konstrukcyjno-budowlanej obiektu;</p>

	<p><i>rysunek z opisem miejsca zainstalowania urządzenia, przedstawiający, w szczególności, jego usytuowanie względem obszarów ruchu drogowego, ruchu pieszego, stanowisk postojowych do ładowania pojazdów, stref zagrożenia wybuchem oraz, jeżeli warunki otoczenia urządzenia tego wymagają, sposób zminimalizowania ryzyka uszkodzenia urządzenia w wyniku uderzenia przez pojazd i sposób odprowadzania wód opadowych;</i></p> <p><i>kopię protokołu odbioru technicznego instalacji i przyłącza;</i></p> <p><i>kopię protokołu spełnienia wymagań z zakresu ochrony przeciwpożarowej;</i></p>	<p>Ten załącznik może istotnie podrażać koszt instalacji stacji ładowania, sugerujemy jego wykreślenie;</p> <p>Część stacji ładowania jest przyłączana w ramach wewnętrznych linii zasilających istniejących obiektów należących do innych podmiotów niż podmiot instalujący stację. Podmioty te mogą nie dysponować dokumentami dotyczącymi odbioru przyłącza budynku np. sprzed wielu lat. Odbiory przyłącza są też dokonywane przez przedstawicieli przedsiębiorstw energetycznych i mogą być to protokoły jednostronne. Takie wymaganie może zablokować lub znacząco ograniczyć możliwość lokalizacji stacji ładowania na terenie istniejących obiektów. Z tego powodu wnosimy o usunięcie takiego wymogu w przypadku przyłączania stacji ładowania do wewnętrznych linii zasilających znajdujących się w istniejących obiektach należących do innych podmiotów niż podmiot będący właścicielem stacji ładowania;</p> <p>Czy uzyskanie protokołu ppoż. wymaga przeprowadzenia badań, testów, pomiarów, ekspertyzy? Ten załącznik może istotnie podrażać koszt instalacji stacji ładowania – sugerujemy jego wykreślenie;</p>
<p>§24 pkt 8)</p>	<p><i>Wysokość zainstalowania interfejsu użytkownika nad poziomem gruntu, w przypadku gdy został zainstalowany;</i></p>	<p>Co dokładnie oznacza sformułowanie „interfejs użytkownika”?</p>
<p>§25 ust. 2 pkt 3) i pkt 7)</p>	<p><i>Instrukcja obsługi urządzenia zawiera:</i></p> <p><i>Opis czynności związanych z</i></p>	<p>Co oznacza zatrzymanie awaryjne? Z</p>

<p>ust. 3. pkt 5)</p>	<p><i>uruchomieniem, pracą i zatrzymaniem urządzenia, w tym z zatrzymaniem awaryjnym;</i></p> <p><i>Określenie sposobu spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących: (a-d);</i></p> <p><i>Instrukcja serwisowa zawiera w szczególności:</i></p> <p><i>schemat elektryczny niezbędny do serwisowania i naprawy urządzenia oraz sprawdzenia prawidłowości jego działania;</i></p>	<p>rozporządzenia wynika, iż przycisk bezpieczeństwa ma rozłączać cały obwód zasilania, nie stacji. Zatem jakiego rodzaju zatrzymania awaryjnego może to dotyczyć? Wszelkie awaryjne kwestie będą kończyły się wsparciem serwisu;</p> <p>Zapis nieczytelny - prosimy o doprecyzowanie co oznacza „określenie sposobu spełnienia wymagań”. Ponadto producenci stacji ładowania nie udostępniają takich informacji, sugerujemy usunąć cały punkt;</p> <p>Producenci stacji ładowania nie udostępniają schematów elektrycznych urządzeń powołując się na tajemnicę handlową. W związku z tym proponujemy zastąpienie przepisu na następujący ten punkt na „schemat elektryczny infrastruktury zasilającej urządzenie w zakresie niezbędnym do jego serwisowania i naprawy oraz sprawdzenia prawidłowości jego działania.”</p>
<p>§25 ust. 3. pkt 1-5)</p>	<p><i>Instrukcja serwisowa zawiera w szczególności: (1-6);</i></p>	<p>Nie jest możliwe dostarczenie użytkownikowi/UDT czy komukolwiek spoza autoryzowanego serwisu opisu dot. przeglądów, napraw i usuwania usterek. Ze względów bezpieczeństwa jest to zarezerwowane wyłącznie dla autoryzowanego serwisu. Wszystkie materiały związane z budową stacji itp. nie są udostępniane;</p>
<p>§26 ust. 3</p>	<p><i>protokoły pomiarów elektrycznych, o których mowa w § 13 ust. 3, zatwierdzone przez osobę spełniającą wymagania kwalifikacyjne dla stanowiska dozoru, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 6 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne;</i></p>	<p>Sugerujemy dopisek doprecyzowujący zakres np.: „O ile mają zastosowanie do przedmiotowej akcji serwisowej”;</p>
<p>§27</p>	<p><i>Wysokość opłaty, o której mowa w art. 15 ust. 3 oraz art. 16 ust. 5 ustawy jest ustalana w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce narodowej w roku poprzednim, ogłoszonego przez Prezesa</i></p>	<p>Opłaty za badania są za wysokie i mogą być barierą dla rozwoju infrastruktury ładowania. W szczególności dotyczy to stacji ładowania normalnej mocy, w przypadku których koszty te stanowią istotną część nakładów inwestycyjnych. Wnosimy więc o ich istotne</p>

	<p>Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, zgodnie z art. 5 ust. 7 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2191 i 2371), obowiązującego w dniu złożenia wniosku, i wynosi: (1-3);</p>	<p>zmniejszenie;</p> <p>Brak rozróżnienia na punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny oraz punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały powoduje, że w pierwszym przypadku koszt badania może równać się kosztowi urządzenia, co spowoduje drastyczne ograniczenie zainteresowania nabywaniem stacji ładowania i zahamuje rozwój rynku samochodów elektrycznych z uwagi na niewielką liczbę stacji;</p>
BRAK	-	<p>Niezbędne jest wprowadzenie definicji pojęcia „urządzenie”, tak aby jednoznacznie wskazywało to na urządzenie stanowiącą stację ładowania lub punkt ładowania samochodów elektrycznych;</p>
BRAK	-	<p>W rozporządzeniu zabrakło informacji nt. komunikacji stacji ładowania z nadrzędnym systemem ewidencji;</p>
BRAK	-	<p>Zabrakło także informacji (w rozporządzeniu oraz zgłoszeniu) w jaki sposób mogą być pobierane opłaty za usługi ładowania oraz kto jest operatorem tej stacji, chyba że chodzi wyłącznie o kontrolę urządzeń dla UDT);</p>

Maciej Mazur



Dyrektor Zarządzający
Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych