



Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji

Warszawa, dn. 27.08.2020 r.
KIGEiT/2100/08/2020

Pan
Michał Kurtyka
Minister Klimatu
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

UWAGI KIGEiT

DO PROJEKTU USTAWY DOT. SPOSOBU USTALANIA MOCY PRZYŁĄCZENIO- WEJ DLA WEWNĘTRZNYCH I ZEWNĘTRZNYCH STANOWISK POSTOJO- WYCH ZWIĄZANYCH Z BUDYNKAMI UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ ORAZ BUDYNKAMI MIESZKALNYMI WIELORODZINNYMI

Szanowny Panie Ministrze,

działając w imieniu Krajowej Izby Gospodarczej Elektroniki i Telekomunikacji (dalej „Izba” lub „KIGEiT”), poniżej przedstawiam opinię środowiska ICT reprezentującego między innymi producentów sprzętu i urzędzeń dla energetyki. Odnosząc się do przesłanego nam do konsultacji projektu (określonego dalej jako „Projekt”) przedstawiam poniżej stanowisko i uwagi Izby.

Na samym wstępie pragnę zwrócić uwagę, że opinie przedstawione poniżej odnoszą się będą do aspektów kluczowych z perspektywy działań Izby (a konkretnie Sekcji Inteligentnych Sieci Smart Grids - SIS-SG KIGEiT¹) oraz jej celów statutowych, związanych przede wszystkim z rozwojem konkurencyjnego rynku energii oraz ochroną interesów konsumentów.

Proponujemy żeby ostatnie dwa punkty tego rozporządzenia wyglądały następująco:

„§ 3. Sieć zasilająca wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe powinna umożliwiać inteligentne zarządzanie obciążeniem podczas ładowania pojazdów.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”

Uzasadnienie:

Rozumiemy i wspieramy przyjęcie standardowych progów mocy przyłączeniowej dla wewnętrznych i zewnętrznych miejsc postojowych w nowych budynkach. Uważamy także, że słuszne jest by przewidzieć już na etapie budowy, że nowe budynki powinny być przygotowane do ładowania pojazdów elektrycznych, których ilość będzie szybko rosła. W związku

¹ <https://kigeit.org.pl/sis-sg-2/>

z tym należy ustandaryzować wymagania dla stanowisk postojowych wprowadzając minimalne progi mocy przyłączeniowej. Słuszne jest także żeby "nie przesadzać" z wielkością wymaganej mocy przyłączeniowej, żeby nie było konieczności przebudowy lub poczynienia kosztownych i, co najważniejsze, niekoniecznych modernizacji w głębi sieci (np. nowe transformatory, grubsze kable itd). Jednak przy przyjętych stosunkowo niskich progach mocy przyłączeniowej na poziomie 3,7kW bardzo szybko może się okazać, że "tymczasowe spiętrzenie" pojazdów elektrycznych na miejscach postojowych będzie na tyle duże, że zaproponowane progi mocy przyłączeniowej będą niewystarczające i na skutek tego będą następowały wyłączenia całego zasilania na wszystkich stanowiskach ładowania.

Tak jak ustawodawca uważamy, że nie ma potrzeby dodatkowego inwestowania przewymiarowywanie sieci. Sieć - pomimo nowych odbiorników w postaci punktów ładowania na stanowiskach postojowych wewnętrznych i zewnętrznych powinna pozostać bez zmian. Natomiast by mogła ona pozostać niezmienną konieczne jest wprowadzenie inteligentnego zarządzania obciążeniem podczas ładowania wielu EV (smart EV charging load balancing). Powinno być możliwe automatycznie przesuwanie obciążenia i dostępnej mocy poszczególnych punktów ładowania w czasie, tak by każdy EV, niezależnie od ilości, mógł być ładowany. Jednocześnie, w żadnym momencie, nie powinno nastąpić przekroczenie założonych przez ustawodawcę dość niskich minimalnych progów mocy przyłączeniowej ani mocy umownej (potrzebne jest wyrównanie obciążenia w czasie oraz jego symetryzacja fazowa). Dlatego przy stosunkowo nisko ustawionych progach mocy przyłączeniowej (a zatem także mocy umownej) potrzebne jest dodatkowo wprowadzenie wymagania, by już na etapie budowy przewidzieć i uregulować oraz ustandaryzować nie tylko minimalną moc przyłączeniową, ale także wprowadzić wymaganie by sieć zasilająca stanowiska postojowe była tak zaprojektowana i wyposażona by umożliwiała inteligentne zarządzanie obciążeniem. Bez tego dodatkowego wymagania niskie progi mocy przyłączeniowej szybko staną się przyczyną problemów z zasilaniem/brakiem/wyłączeniami w okresach wysokiego zapotrzebowania (np. w godzinach popołudniowych, w których po pracy mieszkańcy będą chcieli "wszyscy naraz" ładować swoje EV). Jedynym rozwiązaniem tego problemu będzie wówczas inteligentne zarządzanie obciążeniem, które powinno być zapewnione standardowo w nowych budynkach/miejscach postojowych. Proponowane przez ustawodawcę rozporządzenie chroni, jak rozumiemy, przed nadmiernymi inwestycjami w sieć energetyczną jednak nie uwzględnia ono w wystarczającym stopniu interesów i nie chroni mieszkańców i użytkowników EV, którzy bez inteligentnego zarządzania ładowaniem będą doświadczać licznych kłopotów związanych z "wyrzucaniem zabezpieczeń nadprądowych" dla całych parkingów w godzinach "tymczasowego spiętrzenia pojazdów EV". **Dlatego uważamy że wprowadzenie wymogu przygotowania sieci do inteligentnego zarządzania ładowaniem ("smart EV charging load balancing") jest niezbędne.**

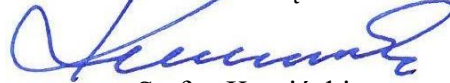
Korzystając z możliwości zgłoszenia uwag do rozporządzenia, przedsiębiorcy zrzeszeni w KIGeIT zwracają uwagę na pilną konieczność regulacji i standaryzacji kwestii opomiarowania punktów ładowania dla wewnętrznych i zewnętrznych stanowisk postojowych budynków publicznych i wielorodzinnych. Jesteśmy pewni, że dotychczasowa praktyka instalowania prostych punktów ładowania (tzw. słupków ładowania), bez układów pomiarowo-rozliczeniowych nie spełnia już podstawowych potrzeb dojrzewającego rynku polskiego związanych z rozliczaniem energii na potrzeby ładowania EV. Instalacje takie były powszechne w początkowym okresie rozwoju infrastruktury dla elektromobilności w którym nowi operatorzy usług ładowania chcieli przekonać klientów-innowatorów do korzystania z "darmowej energii" do EV. Obecnie obserwujemy proces urynkowienia usług ładowania EV, w którym energia do ładowania EV staje się normalnym rynkowym towarem podlegającym sprzedaży, a zatem towarem którego ilość musi zostać zmierzona przez certyfikowane urządzenie pomiarowe, tak aby

można było pobrać za ten towar adekwatną opłatę. W tym roku kolejni operatorzy stacji ładowania przeszli z "marketingowo-darmowego" modelu dostarczania energii ładowania do EV na model dojrzały i w pełni rynkowy oparty na pomiarze i rozliczeniach za dostarczoną do ładowania EV energię.

Ponieważ powyższe rozporządzenie nie reguluje tej bardzo pilnej już kwestii chcielibyśmy korzystając z okazji możliwości konsultacji tego "pokrewnego" tematu przypomnieć, że sektor przedsiębiorców oczekuje na podobne rozporządzenie pomiarowe do ustawy o elektromobilności regulujące te kwestie. Przedsiębiorcy zrzeszeni w KIGEiT chętnie podzielą się wiedzą, doświadczeniem z innych rynków oraz technicznymi i biznesowymi propozycjami dotyczącymi opomiarowania dla "elektromobilności".

Z poważaniem

Prezes Zarządu



Stefan Kamiński