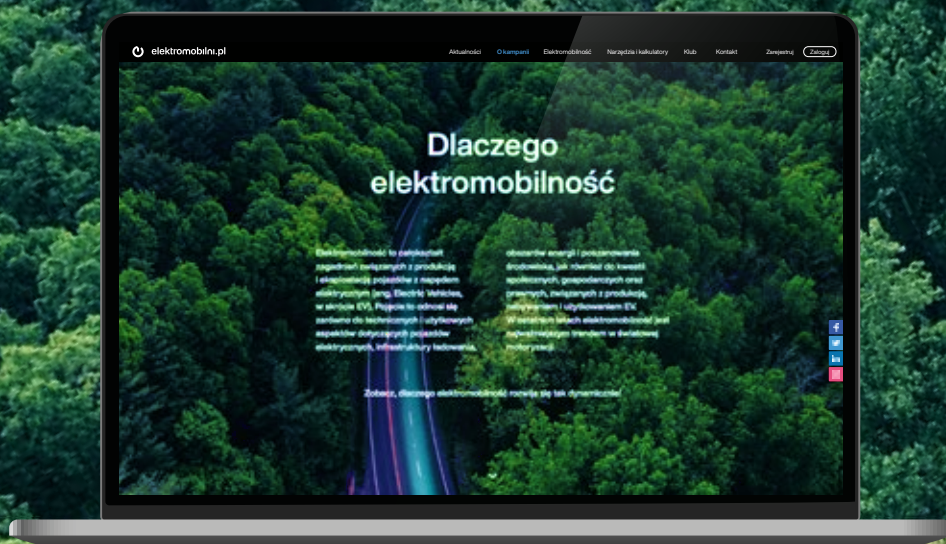


Instalacja infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych

PRZEWODNIK



elektromobilni.pl



PIERWSZA W POLSCE KAMPANIA SPOŁECZNO-EDUKACYJNA, WSPIERAJĄCA ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI

Partnerzy strategiczni



Partnerzy branżowi



Organizatorzy



Patronat honorowy





Szanowni Państwo,

od 2018 r., gdy w Polsce weszła w życie Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, flota samochodów z napędem elektrycznym na polskich drogach zwiększyła się ponad 7 razy. Jak wynika z badań PSPA, zdecydowana większość kierowców EV (ponad 80%) wciąż preferuje ładowanie swoich samochodów w domu. To zdecydowanie najtańsze i najbardziej komfortowe rozwiązanie. Stosunkowo wolny czas uzupełniania energii można zdecydowanie przyspieszyć nabywając prywatną ładowarkę. O ile uruchomienie takiego urządzenia w domu jednorodzinnym nie sprawia większych problemów, o tyle w ubiegłych latach dla bardzo wielu posiadaczy samochodów elektrycznych w Polsce mieszkających w budynkach wielorodzinnych instalacja zwykłego wallboxa była prawdziwym wyzwaniem. Wszystko przez przewlekłe, niejasne i trudne do przejścia procedury administracyjne, które niejednokrotnie uniemożliwiały montaż stacji ładowania. W rezultacie wielu kierowców musiało zrezygnować z zakupu samochodu elektrycznego. Sytuacja zmieniła się wraz z ostatnią nowelizacją Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która wprowadziła do polskiego prawa dedykowaną procedurę instalacji prywatnej ładowarki w spółdzielniach i wspólnotach mieszkaniowych. Celem niniejszego przewodnika jest przedstawienie Państwu w przystępny sposób wszystkich najważniejszych aspektów i etapów związanych z uruchamianiem nieogólnodostępnych stacji ładowania w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, ze szczególnym uwzględnieniem nowych przepisów.

Serdecznie zapraszam do lektury,

Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający, PSPA

SPIS TREŚCI

05

Instalacja ładowarki prywatnej

Procedura w uproszczeniu

11

Część I

Infrastruktura ładowania w miejscu zamieszkania a prawo Unii Europejskiej

13

Część II

Infrastruktura ładowania w miejscu zamieszkania – stan obecny

- 13** Wprowadzenie
 - 14** Informacje ogólne
 - 16** Czy potrzebne jest pozwolenie na budowę lub inne pozwolenie organów administracji publicznej?
 - 17** Czy potrzebna jest dodatkowa umowa na pobór energii?
 - 18** Inne kwestie związane z procesem budowlanym
 - 19** Jak uzyskać zgodę właściciela?
-
- 26** 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

Kroki, które warto wykonać, chociaż nie są uregulowane w ustawie (szczególnie w przypadku budynków ≤ 3 lokale)

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

ZARZĄDCA

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



2

Weryfikacja czy budynek lub obszar jest wpisany do rejestru zabytków

NIE

TAK

Złożenie wniosku o wydanie pozwolenia do właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków lub rozpatrzenie w toku odwoławczym

Decyzja wojewódzkiego konserwatora zabytków

Pozytywna

Negatywna

Przejdź do dalszego etapu

Odwołanie do wyższej instancji lub sądu*

* Schemat nie opisuje procedury, służy jedynie sygnalizacji zagadnienia

Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA



SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 2 ZŁOŻENIE WNIOSKU

3

Złożenie do zarządcy oficjalnego wniosku o wyrażenie zgody na instalację ładowarki



WNIOSEK POWINIEN ZAWIERAĆ:

(wymagane elementy w przypadku budynków wielorodzinnych > 3 lokale, sugerowane w przypadku budynków ≤ 3 lokale)

1

Oświadczenie o zobowiązaniu się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją punktu ładowania, w tym kosztów zakupu i montażu tego punktu

2

Oświadczenie o posiadaniu tytułu prawnego do lokalu

3

Zgodę właściciela lokalu na instalację punktu ładowania (w przypadku, gdy wnioskodawca nie jest właścicielem lokalu)

4

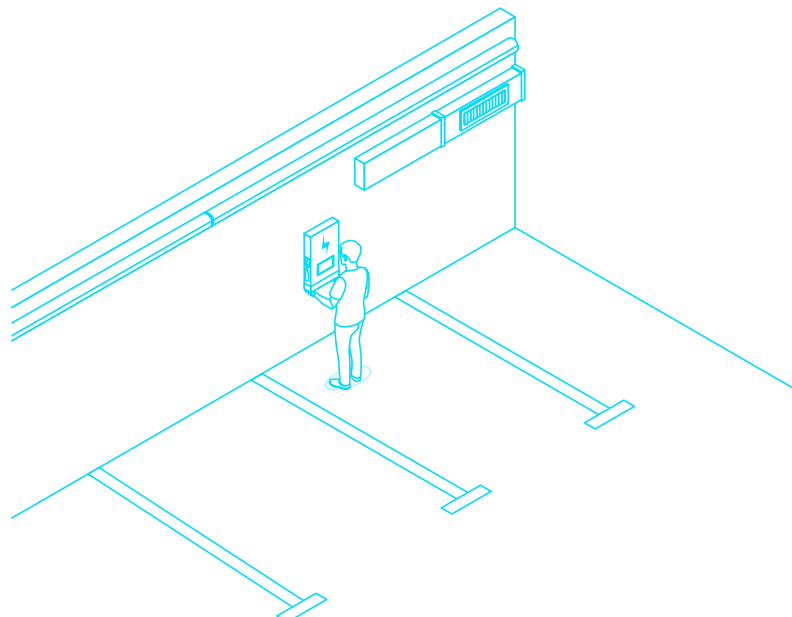
Zgodę wojewódzkiego konserwatora zabytków właściwego dla lokalizacji tego zabytku (w przypadku budynku będącego zabytkiem)

5

Opis parametrów urządzenia

6

Wskazanie miejsca instalacji urządzenia wraz z odpowiednim rysunkiem



Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA



SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 3 EKSPERTYZA

(wymagane tylko w przypadku budynków wielorodzinnych > 3 lokale)

Koszty ekspertyzy ponosi wnioskodawca

Ekspertyzę sporządza osoba posiadająca uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych do projektowania bez ograniczeń

4

Zarządca w terminie 30 dni zleca sporządzenie ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania, chyba że nie jest to konieczne

Sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane w przypadku budynków, w których została zaprojektowana i wykonana instalacja elektryczna przeznaczona do zasilania punktów ładowania

Przedmiotem ekspertyzy jest ocena instalacji elektrycznej oraz ocena stanowisk postojowych znajdujących się wewnątrz budynku lub do niego przylegających pod względem dopuszczalności przyłączenia do tej instalacji ładowarki objętej wnioskiem

EKSPERTYZA OKREŚLA W SZCZEGÓLNOŚCI:

Moc przyłączeniową budynku, która może zostać wykorzystana na potrzeby funkcjonowania ładowarki

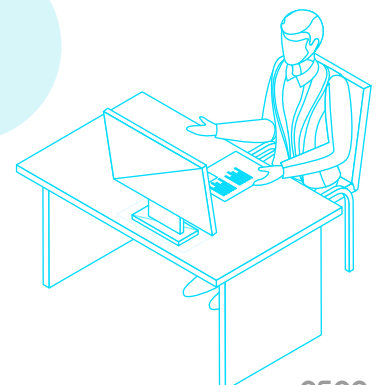
Punkty w instalacji elektrycznej, w których przyłączenie punktu ładowania jest dopuszczalne oraz parametry tego punktu, w tym maksymalną moc punktu ładowania, który może być przyłączony do instalacji elektrycznej

Rozwiązania budowlane oraz techniczno-instalacyjne, jakie powinny być przyjęte przy instalacji punktu ładowania, w tym wymagania dotyczące wyrobów zastosowanych do instalacji tego punktu

Warunki niezbędne do bezpiecznej eksploatacji punktu ładowania

Wymagania, jakie powinny być spełnione w zakresie bezpieczeństwa pożarowego w związku z zainstalowaniem punktu ładowania

Zarządca w terminie 30 dni od otrzymania ekspertyzy (lub wniosku jeśli ekspertyza nie jest konieczna) rozpatruje wniosek (dotyczy wyłącznie budynków > 3 lokale, w przypadku pozostałych brak terminu na rozpatrzenie)



Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA

ETAP 4 ZATWIERDZENIE / WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA

5 Rozpatrzenie wniosku

Uchwała właścicieli

Mała wspólnota
(≤ 3 lokale)

Ładowarka < 11 kW

Ładowarka ≥ 11 kW

Zgoda 100%

Zgoda 100%

Duża wspólnota
(> 3 lokale)

Ładowarka ≥ 11 kW

Zgoda 50%

Uchwała zarządu wspólnoty

Duża wspólnota
(> 3 lokale)

Ładowarka < 11 kW

Brak zgody

Duża wspólnota (> 3 lokale)

Odmowa zgody na instalację ładowarki możliwa jest tylko wtedy, gdy:

- 1 Z ekspertyzy wynika, że instalacja ładowarki zgodnie z wnioskiem nie jest możliwa
- 2 Wnioskodawca nie posiada tytułu prawnego do lokalu w obrębie tego budynku i stanowiska postojowego do wyłącznego użytku
- 3 Wnioskodawca nie przedłożył zgody właściciela lokalu na instalację ładowarki (w przypadku gdy wnioskodawca nie jest właścicielem lokalu)
- 4 Wnioskodawca nie zobowiązał się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją oraz przyłączeniem do sieci elektroenergetycznej ładowarki objętej wnioskiem

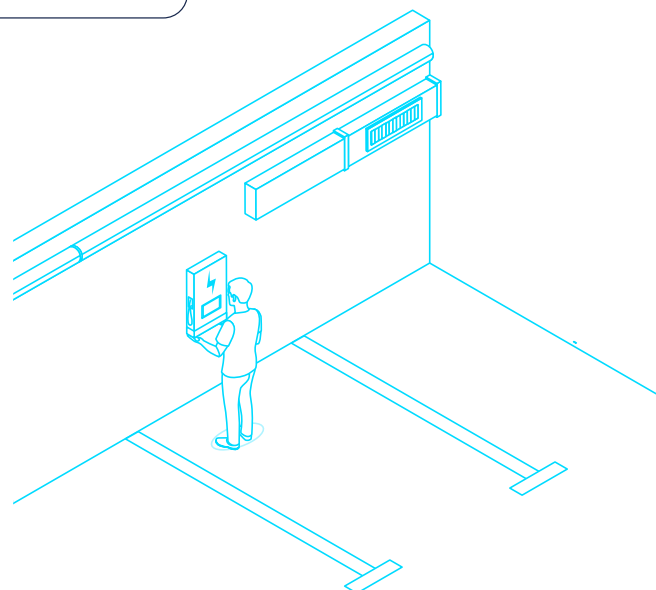
W przypadku, gdy z ekspertyzy wynika, że instalacja ładowarki objętej wnioskiem jest możliwa jedynie po zmianie umowy o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej lub wykonaniu nowej lub przebudowie istniejącej instalacji elektrycznej, zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania można udzielić wyłącznie, jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty tych czynności

Mała wspólnota (≤ 3 lokale)

Koniec procesu
(w normalnym trybie)

Zgoda

Dalsza procedura przedstawiona jest na str. 10



Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 4 ZATWIERDZENIE / SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA BUDYNEK KOMUNALNY

5

Rozpatrzenie wniosku

SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA

Decyzja zarządu

BUDYNEK KOMUNALNY

Decyzja zarządcy

Brak zgody

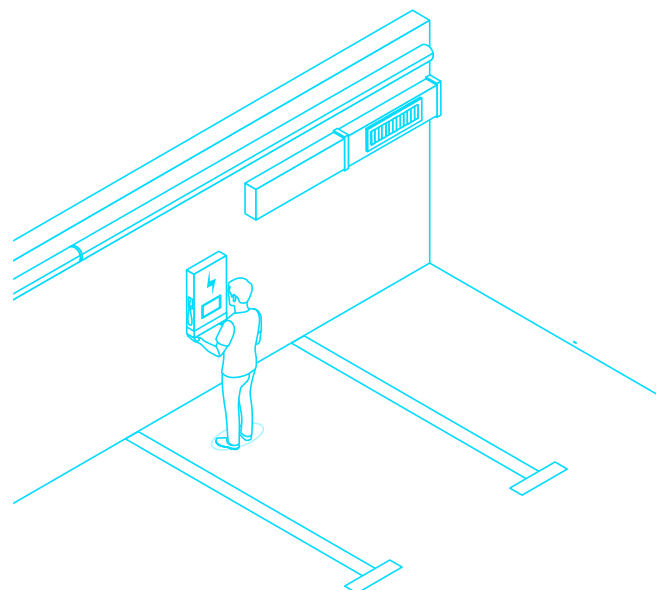
Zgoda

Odmowa zgody na instalację ładowarki możliwa jest tylko wtedy, gdy:

- 1 Z ekspertyzy wynika, że instalacja ładowarki zgodnie z wnioskiem nie jest możliwa
- 2 Wnioskodawca nie posiada tytułu prawnego do lokalu w obrębie tego budynku i stanowiska postojowego do wyłącznego użytku
- 3 Wnioskodawca nie przedłożył zgody właściciela lokalu na instalację ładowarki (w przypadku gdy wnioskodawca nie jest właścicielem lokalu)
- 4 Wnioskodawca nie zobowiązał się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją oraz przyłączeniem do sieci elektroenergetycznej ładowarki objętej wnioskiem

W przypadku, gdy z ekspertyzy wynika, że instalacja ładowarki objętej wnioskiem jest możliwa jedynie po zmianie umowy o przyłączenie budynku do sieci elektroenergetycznej lub wykonaniu nowej lub przebudowie istniejącej instalacji elektrycznej, zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania można udzielić wyłącznie, jeżeli wnioskodawca zobowiąże się pokryć wszelkie koszty tych czynności

Dalsza procedura przedstawiona jest na str. 10



Instalacja ładowarki prywatnej | Procedura w uproszczeniu



WSPÓLNOTA MIESZKANIOWA

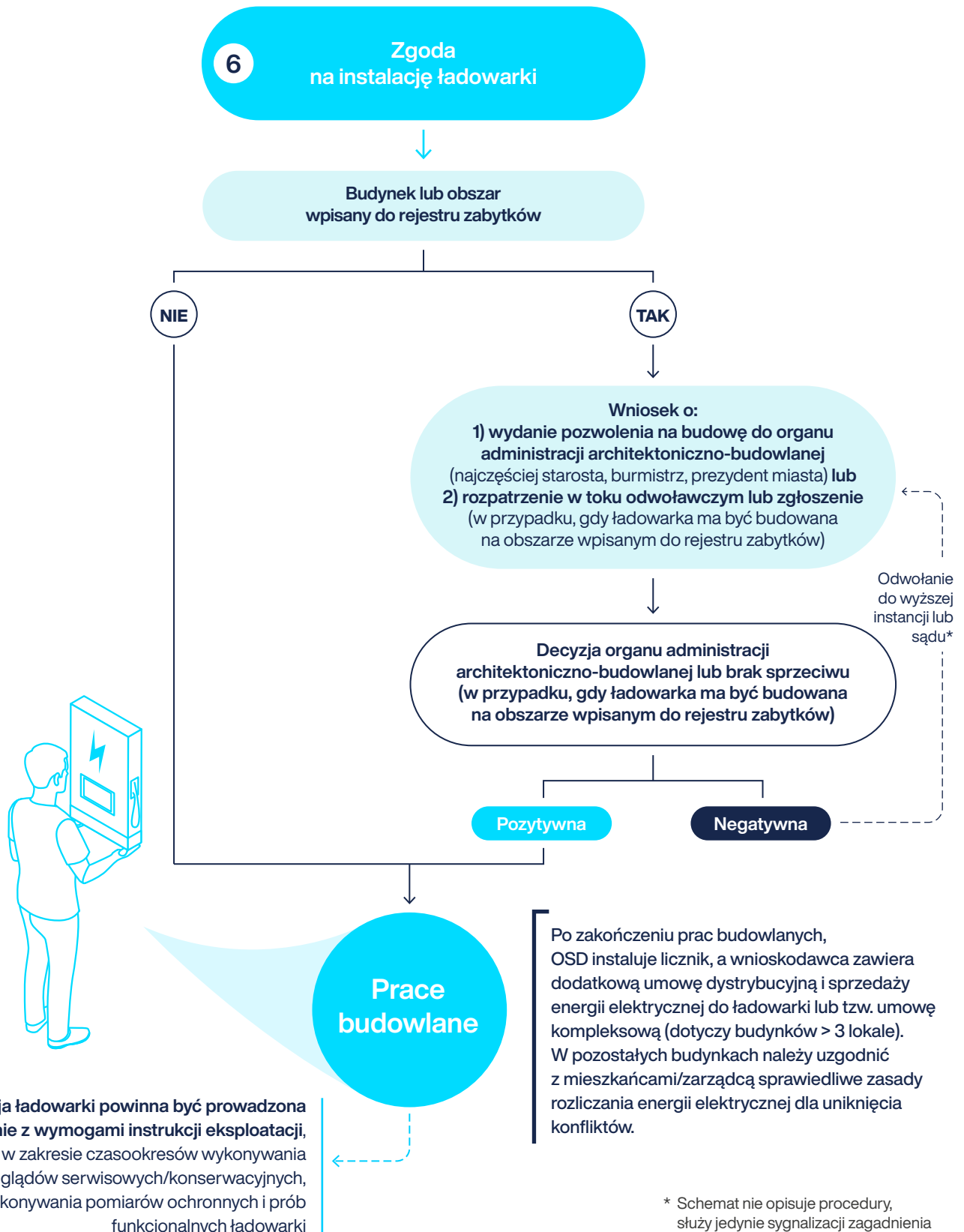


SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA



BUDYNEK KOMUNALNY

ETAP 5 INWESTYCJA



Eksplatacja ładowarki powinna być prowadzona zgodnie z wymogami instrukcji eksploatacji, w tym w zakresie czasookresów wykonywania przeglądów serwisowych/konserwacyjnych, wykonywania pomiarów ochronnych i prób funkcjonalnych ładowarki

Po zakończeniu prac budowlanych, OSD instaluje licznik, a wnioskodawca zawiera dodatkową umowę dystrybucyjną i sprzedaży energii elektrycznej do ładowarki lub tzw. umowę kompleksową (dotyczy budynków > 3 lokale). W pozostałych budynkach należy uzgodnić z mieszkańcami/zarządcą sprawiedliwe zasady rozliczania energii elektrycznej dla uniknięcia konfliktów.

* 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. Transpozycja przez Polskę Dyrektywy 2018/44 poprzez zmiany w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych sprawia, iż nowopowstające budynki muszą spełnić minimalne normy w zakresie zabezpieczenia możliwości instalacji infrastruktury ładowania na przynależnych do nich stanowiskach postojowych. Co istotne, nowe przepisy nie ograniczają 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.

Budynkowa infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych

– nowe wymogi



Nowe budynki niemieszkalne

- › Budynki **niemieszkalne**, z którymi związanych jest **więcej niż 10 stanowisk postojowych**, projektuje się i buduje zapewniając zainstalowanie **co najmniej jednego punktu ładowania**, oraz **kanałów na przewody i kable elektryczne**, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania **na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych**, jeśli te stanowiska znajdują się **wewnątrz budynku lub do niego przylegają**

→ Nie stosuje się, jeśli właścicielem jest MŚP



Nowe budynki mieszkalne

- › Budynki **mieszkalne**, z którymi związanych jest **więcej niż 10 stanowisk postojowych**, projektuje się i buduje zapewniając zainstalowanie **kanałów na przewody i kable elektryczne**, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania **na wszystkich stanowiskach postojowych**, jeśli te stanowiska znajdują się **wewnątrz budynku lub do niego przylegają**



Remontowane budynki

- › Budynki **mieszkalne** i **niemieszkalne** poddawane przebudowie albo remontowi, w ramach których **koszt wykonywanych prac** związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi budynku **wynosi więcej niż 25% wartości budynku**, nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowany jest budynek i parking, oraz gdy koszty instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej nie przekraczają 7% całkowitego kosztu przebudowy albo remontu spełniają wymogi określone dla nowych budynków, jeśli stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku, a przebudowa albo remont obejmuje parking lub infrastrukturę elektryczną budynku, lub przylegają do budynku, a przebudowa albo remont obejmuje parking lub infrastrukturę elektryczną parkingu

→ Nie stosuje się, jeśli właścicielem jest MŚP



Istniejące budynki niemieszkalne

- › W budynkach **niemieszkalnych**, z którymi związanych jest **więcej niż 20 stanowisk postojowych**, właściciel lub zarządca budynku, w terminie **do dnia 1 stycznia 2025 r.**, instaluje **co najmniej 1 punkt ładowania** oraz **kanały na przewody i kable elektryczne**, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania **na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych**, jeśli te stanowiska znajdują się **wewnątrz budynku lub przylegają do niego**

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.

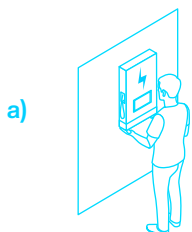
2. Informacje ogólne

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.

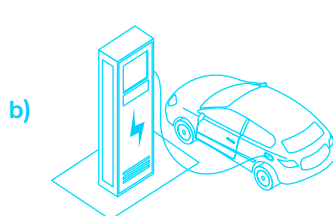
2.2

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



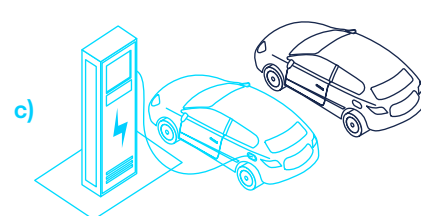
ładowarki należące do poszczególnych mieszkańców, którzy wykorzystują je wyłącznie na potrzeby ładowania posiadanego przez nich pojazdu elektrycznego

→ **ładowarki prywatne**



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

→ **ładowarki półprywatne**



ładowarki należące do właściciela budynku lub operatora zewnętrznego i wykorzystywane 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

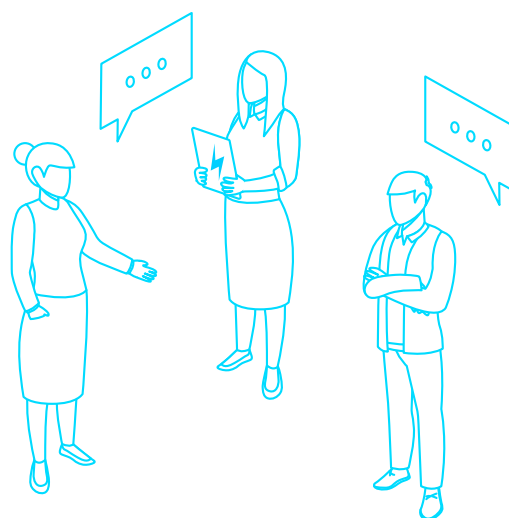
Nowelizacja Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadziła nową procedurę wnioskowania o instalację ładowarek prywatnych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych (> 3 lokale) oraz ustaliła sposób ustalania i ponoszenia kosztów ww. instalacji przez użytkowników ładowarek. W wielu przypadkach nie zależy to już od stosunkowo uznaniowej decyzji (jak we wcześniejszym stanie prawnym), lecz od prawidłowo przeprowadzonej procedury wnioskowania oraz ekspertyzy.

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 **decyzję właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków**, o które trzeba wystąpić zanim skieruje się wniosek o zgodę na instalację ładowarki. 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 **decyzję właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków**.

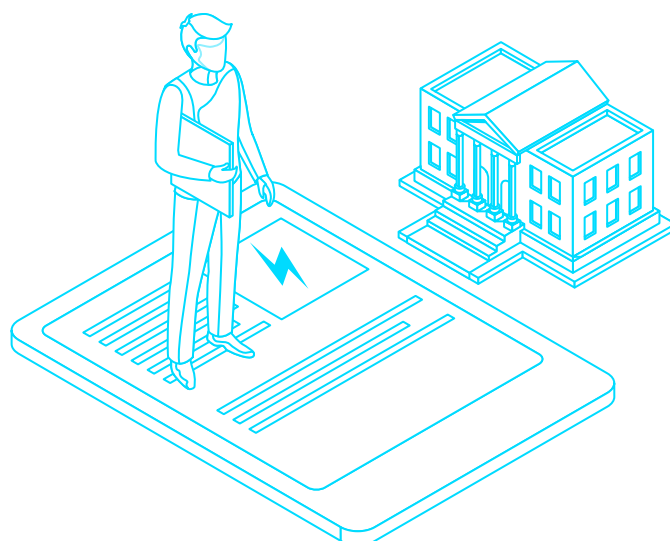
3.4

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 badania Urzędu Dozoru Technicznego przed ich uruchomieniem. Natomiast ładowarki półprywatne i publiczne muszą przejść takie badanie przed oddaniem ich do eksploatacji.



4. Czy potrzebna jest dodatkowa umowa na pobór energii?

4.1

Instalacja ładowarki w budynkach większych wymaga zawarcia dodatkowej umowy dystrybucyjnej i sprzedaży energii elektrycznej do ładowarki lub tzw. umowy kompleksowej.

Konieczna jest również weryfikacja, czy moc przyłączeniowa, jaka została określona w umowie przyłączeniowej budynku, pozwala na podłączenie ładowarki, a budynek dysponuje odpowiednią rezerwą mocy, gdyż w przeciwnym wypadku konieczne może okazać się zawarcie odrębnej umowy przyłączeniowej.

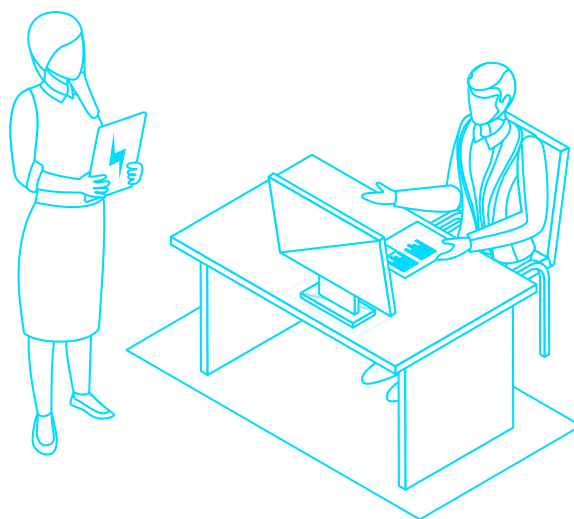
→ Informacja ta wchodzi w zakres ekspertyzy, najczęściej obowiązkowo sporządzanej w budynkach > 3 lokale

4.2

Zarządca powinien wystąpić do właściwego zakładu energetycznego, aby ustalić warunki związane z przyłączeniem (w przypadku budynków >3 lokale kwestie mocy przyłączeniowej będą również oceniane w ekspertyzie, jeśli będzie obowiązkowa), a każdy przypadek przyłączenia ładowarki wymaga odrębnej analizy, uwzględniającej uwarunkowania konkretnego budynku.

4.3

Po zakończeniu prac budowlanych, OSD instaluje licznik (dotyczy wyłącznie budynków > 3 lokale), a wnioskodawca zawiera dodatkową umowę dystrybucyjną i sprzedaży energii elektrycznej do ładowarki lub tzw. umowę kompleksową, co powinno wyeliminować stosunkowo często pojawiający się dotychczas problem sprawiedliwego rozliczenia kosztów energii elektrycznej pobranej przez użytkownika pojazdu elektrycznego. Ustawa nie reguluje kwestii rozliczeń w przypadku ładowarek instalowanych w budynkach ≤ 3 lokale dlatego sugerowane jest ustalenie z zarządcą zasad poboru energii elektrycznej na potrzeby ładowania, w tym przede wszystkim sugerowane jest zainstalowanie podlicznika oraz ustalenie, kto i kiedy będzie odczytywał licznik i w jaki sposób będą dokonywane płatności.



5. Inne kwestie związane z procesem budowlanym

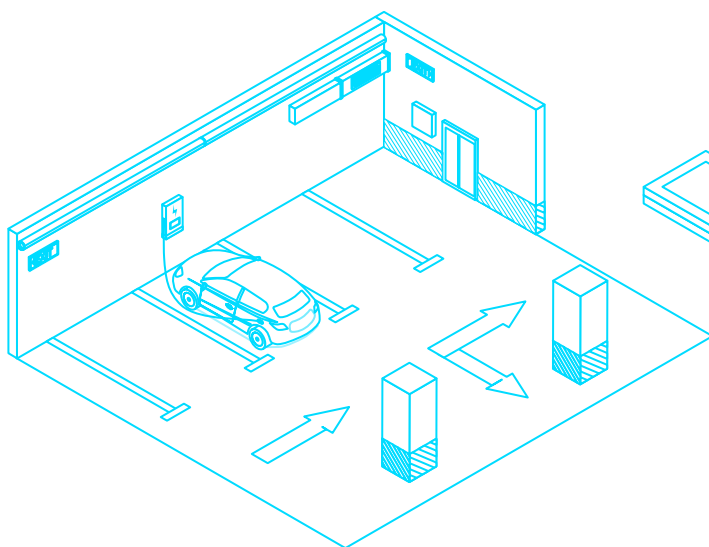
5.1

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

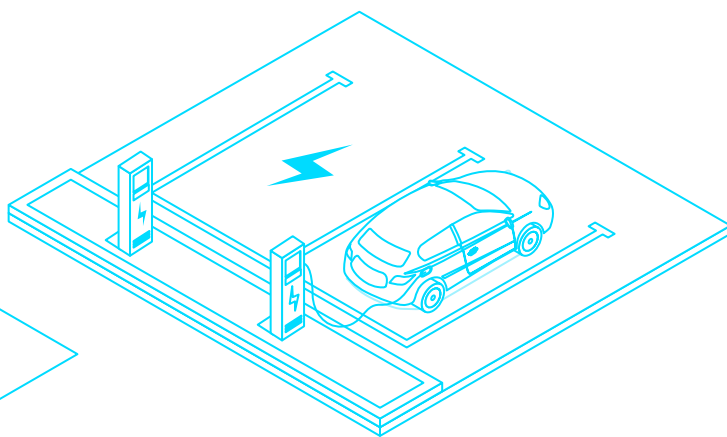
W przypadku instalacji ładowarki w **garażu podziemnym** lub **na parkingu przed budynkiem** należy również wziąć pod uwagę opisane poniżej zagadnienia związane z uregulowaniem sposobu korzystania z nieruchomości.

5.2

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**

6. Jak uzyskać zgodę właściciela?

6.1

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:

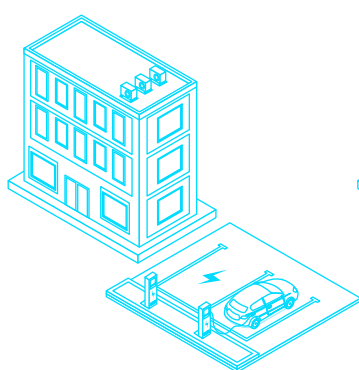
- związane z budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi, w których funkcjonuje wspólnota mieszkaniowa,
- związane z budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi pozostającymi w obrębie struktury spółdzielni mieszkaniowej,
- znajdujące się na terenie nienależącym do wspólnoty, ani spółdzielni mieszkaniowej,
- związane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

6.2

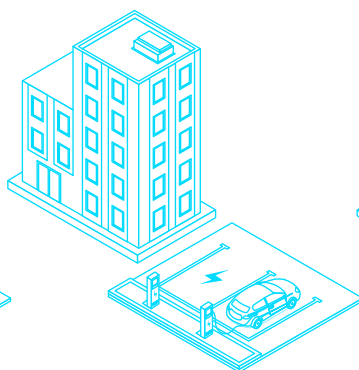
Od modelu prawnego, jakiemu podlega określony budynek mieszkalny wielorodzinny, zależą wymagania, jakie powinny zostać spełnione w celu zabezpieczenia tytułu prawnego do nieruchomości na potrzeby lokalizacji ładowarki.

Wymagania omówiono osobno poniżej dla:

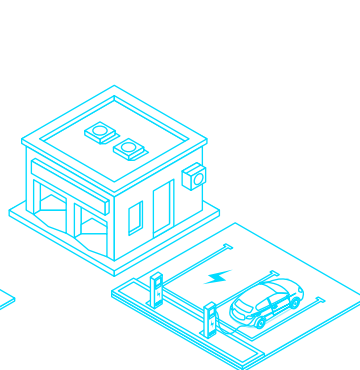
- budynków, w których funkcjonuje **wspólnota mieszkaniowa**,
- budynków mieszkalnych pozostających w obrębie struktury **spółdzielni mieszkaniowej**,
- budynków należących do **innych właścicieli**.



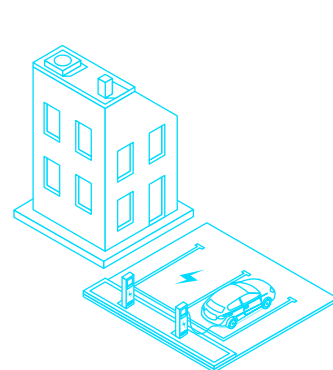
**MIEJSCA PARKINGOWE
W RAMACH WSPÓLNOT
MIESZKANIOWYCH**



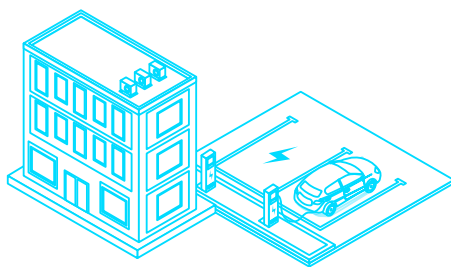
**MIEJSCA PARKINGOWE
W STRUKTURZE
SPÓŁDZIELNI
MIESZKANIOWYCH**



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



**MIEJSCA PARKINGOWE
ZWIĄZANE Z BUDYNKAMI
KOMUNALNYMI**



MIEJSCA PARKINGOWE ZWIĄZANE Z BUDYNKAMI MIESZKALNYMI W RAMACH WSPÓLNOT MIESZKANIOWYCH

6.3

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,
- **mocy** ładowarki.

Wspólnota mieszkaniowa jest tworzona przez ogół właścicieli, których lokale wchodzi w skład określonej nieruchomości. Nieruchomość wspólną 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.

6.4

Jeżeli obszar przeznaczony na lokalizację ładowarki znajduje się **w granicach nieruchomości wspólnej**, wówczas obowiązują następujące **zasady podejmowania decyzji odnoszących się do instalacji ładowarek**:

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

6.5

Budowa ładowarki we wspólnocie większej niż 3 lokale nie wymaga uzyskania zgody wyrażonej w formie uchwały całej wspólnoty, o ile mamy do czynienia z ładowarką o mocy < 11 kW. Nowelizacja Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która weszła w życie w grudniu 2021 r. wprowadziła dedykowaną procedurę instalacji punktów ładowania określoną w art. 12b. Stanowi on, że w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba samodzielnych lokali mieszkalnych jest większa niż 3, **punkt ładowania instaluje się i eksploatuje po uzyskaniu zgody zarządu wspólnoty**, wydawanej na wniosek osoby posiadającej tytuł prawny do lokalu w tym budynku i stanowisko postojowe do wyłącznego użytku („wnioskodawcy”). Bardzo ważną zmianą jest wdrożenie przepisu (art. 12b ust. 2 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych) stanowiącego, że w przypadku wspólnoty mieszkaniowej wydanie zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania o mocy mniejszej niż 11 kW stanowi czynność zwykłego zarządu. Zdecydowanie ułatwia to uruchomienie i instalację ładowarki w porównaniu do poprzedniego stanu prawnego, w którym taką czynność traktowano jako przekraczającą czynność zwykłego zarządu i wymagającą uchwały całej wspólnoty.

Wnioskodawca zobowiązuje się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją ładowarki, w tym kosztów zakupu i montażu tej ładowarki. W terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku zarząd wspólnoty zleca sporządzenie ekspertyzy dopuszczalności instalacji ładowarek, a następnie w terminie 30 dni od dnia otrzymania tej ekspertyzy rozpatruje wniosek. Sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane w przypadku budynków, w których została zaprojektowana i wykonana instalacja elektryczna przeznaczona do zasilania ładowarek – wtedy wniosek rozpatrywany jest w ciągu 30 dni od dnia złożenia.

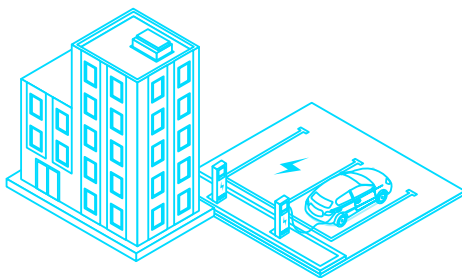
Co istotne, **odmowa wydania zgody na zainstalowanie i eksploatację ładowarki jest możliwa wyłącznie w 4 przypadkach wymienionych w ustawie, tj. gdy:**

- a) z ekspertyzy wynika, że instalacja ładowarki zgodnie z wnioskiem nie jest możliwa,
- b) wnioskodawca nie posiada tytułu prawnego do lokalu w obrębie tego budynku i stanowiska postojowego do wyłącznego użytku,
- c) wnioskodawca nie przedłożył zgody właściciela lokalu na instalację ładowarki – w przypadku, gdy sam nie jest właścicielem,
- d) wnioskodawca nie zobowiązał się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją oraz przyłączeniem do sieci elektroenergetycznej ładowarki objętej wnioskiem.

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

6.6

Budowa ładowarki we wspólnocie obejmującej nie więcej niż 3 lokale nie została opisana w Ustawie tak szczegółowo, jak w przypadku większych budynków. Nie zostały określone terminy rozpoznania wniosków o wyrażenie zgody na budowę i eksploatację ładowarki, ani nie wprowadzono wymogu sporządzenia ekspertyzy, co do zasady wspólnota nie jest również ograniczona jeśli chodzi o odmowę wyrażenia zgody. 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. Uzyskanie takiej zgody, niezależnie od wielkości wspólnoty, jest konieczne również jeśli ładowarka ma moc większą lub równą od 11 kW.



MIEJSCA PARKINGOWE ZWIĄZANE Z BUDYNKAMI MIESZKALNYMI W STRUKTURZE SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWYCH

6.7

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

6.8

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

6.9

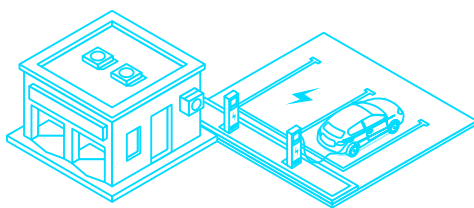
Zgodnie z generalną zasadą, w przypadku spółdzielni, w których znajdują się lokale stanowiące odrębną własność, spółdzielnia mieszkaniowa sprawuje zarząd powierzony nieruchomościami stanowiącymi przedmiot współwłasności spółdzielni i właścicieli lokali stanowiących odrębną własność. Takimi nieruchomościami 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 zarządu wspólnoty, w przypadku instalacji ładowarki o mocy poniżej 11 kW, i większości właścicieli liczonej według udziałów w pozostałych przypadkach. Stosowna uchwała może zostać podjęta np. z inicjatywy spółdzielni mieszkaniowej lub mieszkańca zainteresowanego budową ładowarki.

Spółdzielnie

6.10

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.



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

6.11

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**:

6.12

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, 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.

6.13

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,

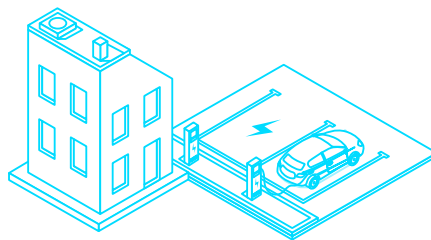
które zgodnie z ustawą wymagałyby jednomyślności wszystkich z nich. Umowa może w szczególności obejmować uprawnienie do udzielania zgody na zainstalowanie w garażu ładowarki.

6.14

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 zastosowanie znajdą zasady opisane w odniesieniu do wspólnot mieszkaniowych obejmujących więcej niż 3 lokale.

6.15

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

6.16

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.

6.17

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.

6.18

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. W przypadku, gdy mamy do czynienia z budynkiem > 3 lokali, a mieszkaniec ma przypisane do wyłącznego własnego użytku miejsce postojowe, zgoda jest wydawana w ramach procedury opisanej w Ustawie, tj. na podstawie wniosku, po sporządzeniu ekspertyzy i przy zachowaniu określonych wyżej terminów i ograniczeń związanych z odmową zgody.

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:

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 (dotyczy budynków ≤ 3 lokale)
 - 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.

--	--

WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych
pspa.com.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Filip Opoka, Jan Wiśniewski

Łukasz Witkowski
Dyrektor Operacyjny PSPA

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE ANALIZY PRAWNEJ



PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone
Warszawa, 2022



pspa.com.pl | elektromobilni.pl