

STALIŠČA AGENCIJE ZA ENERGIJO #1/2017

ELEKTROMOBILNOST IN POLNILNA INFRASTRUKTURA

Uvod

Osnovna naloga Agencije za energijo kot regulatorja slovenskega energetskega trga (v nadaljevanju regulator) je reguliranje in nadzor monopolnih dejavnosti v energetiki ter celovit nadzor tržnih dejavnosti na trgu z električno energijo in zemeljskim plinom. Regulator vzpostavlja razmere, ki spodbujajo regulirana podjetja k trajnemu zviševanju ravni učinkovitosti investiranja in delovanja, ter skrbi za preglednost, nepristranskost in enakopraven položaj vseh udeležencev energetskih trgov.

Razvoj elektromobilnosti je tesno povezan z izgradnjo polnilne infrastrukture in polnjenjem električnih vozil na javnih, polzasebnih ali zasebnih polnilnih postajah. Elektromobilnost se bo vključevala v obstoječ elektrodistribucijski sistem in sistem trga z električno energijo. Regulator bo moral zagotavljati, da bo proces vključevanja elektromobilnosti pregleden, nepristranski, enakopraven in stroškovno učinkovit.

1

Namen tega dokumenta

Regulator je v dveh javnih posvetovanjih na podlagi modela AREDOP¹ identificiral vrsto ključnih vprašanj na področju elektromobilnosti, ki se nanašajo na področje reguliranja in energetskih trgov. Na ta vprašanja želimo zainteresirani javnosti podati svoja stališča pregledno, jasno in v zgoščeni obliki. Stališča bodo poleg informiranja javnosti služila tudi kot usmeritev za odločitve deležnikov na področju elektromobilnosti.

Dokument razumemo kot relevantnega glede na stanje razvoja elektromobilnosti. Redno ga bomo posodabljali in ohranjali sledljivost.

¹ https://www.agen-rs.si/documents/10926/26021/DEL_20130315_AREDOP_Base_VFinal_1927.pdf/da38c080-bfe9-4ce6-8a26-546357363d81

| | |
|----------|---|
| 1 | <p>TRŽNE IN NETRŽNE DEJAVNOSTI NA PODROČJU ELEKTROMOBILNOSTI</p> <p>Stališče regulatorja je, da mora biti razvoj polnilne infrastrukture prepuščen trgu, lastništvo in upravljanje s polnilno infrastrukturo pa tržni dejavnosti².</p> <p>Energetski zakon nalaga distribucijskemu operaterju (v nadaljevanju SODO) odgovornost za razvoj osnovne javne infrastrukture hitrih polnilnic cestnih vozil na električni pogon na avtocestnem križu. V začetni fazi uvajanja elektromobilnosti je vloga SODO pri izgradnji in lastništvu polnilne infrastrukture v Sloveniji gotovo pozitivna in pomeni pomemben prispevek k razvoju elektromobilnosti. Menimo pa, da dolgoročna vloga SODO ter ostalih reguliranih podjetij (kot so na primer distribucijska podjetja v okviru izvajanja dejavnosti GJS) na področju investiranja in upravljanja polnilne infrastrukture ne bo potrebna, saj bi lahko pomenila oviro za vključevanje tržnih udeležencev v to področje ter povzročila nekonkurenčne pogoje zaradi socializacije stroškov.</p> <p>Polnilna infrastruktura se priključuje na distribucijski sistem električne energije. Dejavnost SODO je regulirana, saj je električno omrežje naravni monopol. Osnovna vloga elektrooperaterjev v razvoju polnilne infrastrukture mora biti v zagotavljanju ustrezne energetske infrastrukture (omrežja) do točke priklopa polnilne infrastrukture, omogočanju nepristranskega sodelovanja z vsako stranko, ki vzpostavi ali upravlja javno dostopna polnilna mesta, ter omogočanju prilagajanja odjema polnilnih postaj³. Regulator razume to vlogo kot izjemno pomembno in ključno za omogočanje razvoja elektromobilnosti.</p> |
| 2 | <p>VLOGA SODO PRI RAZVOJU ELEKTROMOBILNOSTI</p> <p>Agencija je v regulativnem obdobju 2016 – 2018 hitre polnilne postaje na avtocestnem križu, ki jih je postavil SODO, uvrstila v energetske infrastrukturo. SODO je na avtocestnem križu postavil 26 hitrih polnilnic in s tem zaključil projekt. Regulator meni, da je s tem avtocestni križ ustrezno pokrit z osnovno infrastrukturo hitrih polnilnic za osebna vozila, kot to zahteva EZ-1. S tem so postavljeni pogoji za začetek tranzitne elektromobilnosti. Regulator predvideva, da se bo v prihodnosti elektromobilnost razvijala tržno.</p> <p>Regulator bo v skladu s svojimi zakonskimi obveznostmi zagotavljal, da bo SODO nediskriminatorno obravnaval upravljavce in lastnike polnilne infrastrukture tako v procesu priključevanja kot tudi v procesu obratovanja. Regulator bo redno spremljal razvoj elektromobilnosti v Sloveniji. Na podlagi analiz ter javnih razprav se bo spremljal interes tržnih udeležencev za investiranje in upravljanje hitrih polnilnic na AC križu.</p> <p>Če bo obstajal pomemben tržni interes ter zmožnost investiranja in upravljanja hitrih polnilnih postaj, bo regulator lahko od SODO zahteval postopno opustitev dejavnosti elektromobilnosti.</p> |

² V skladu z Direktivo 2014/94/EU

³ Podobno opredeljuje vlogo distribucijskega operaterja v elektromobilnosti Direktiva 2014/94/EU

| | |
|----------|--|
| 3 | POSEBNA OMREŽNINSKA TARIFA ZA HITRE POLNILNE POSTAJE Regulator je v regulativnem obdobju 2016–2018 uvedel posebno omrežninsko tarifo za odjem iz hitrih polnilnih postaj s ciljem spodbujati razvoj elektromobilnosti v Sloveniji. Ob tem je bila tudi opredeljena definicija hitre polnilne postaje. Regulator bo še naprej spremljal razvoj elektromobilnosti in v prihodnje oblikoval posebno tarifo za hitre polnilne postaje tako, da bodo pri nadaljnjem razvoju elektromobilnosti zagotovljene tržne razmere. |
| 4 | PRIKLJUČEVANJE IN OBRATOVANJE POLNILNE INFRASTRUKTURE Na področju elektromobilnosti je osnovna naloga SODO zagotavljanje pogojev za priključevanje polnilne infrastrukture. SODO mora zato čim prej izvesti postopek spremembe tehničnih predpisov, ki bo upošteval tudi priključevanje polnilnih postaj, ter v proces priprave spremembe nujno vključiti zainteresirane deležnike, predvsem upravljavce oziroma lastnike polnilne infrastrukture ter operaterja trga. Med drugim je treba zagotoviti še sledeče: <ul style="list-style-type: none"> - urediti pogoje za sodelovanje upravljavcev polnilne infrastrukture s SODO na področju prilagajanja odjema polnjenja (uporaba standardnih komunikacijskih vmesnikov in protokolov); - v skladu z Direktivo 2014/94/EU je treba zagotoviti zakonsko podlago za možnost posebnega dobavitelja za polnjenje. Možno je predlagati shemo, podobno PX3, ki bi bila definirana v SONDSEE. |
| 5 | DEJAVNOST STORITEV POLNJENJA Storitev polnjenja na javni polnilni infrastrukturi je po mnenju regulatorja tržna dejavnost. Storitve polnjenja je treba razumeti kot storitev s specifičnimi lastnostmi, ki ni enaka storitvi dobave električne energije. V storitvi javnega polnjenja je namreč strošek za dobavljeno energijo zgolj manjši del celotnega stroška storitve, večji del pa predstavljajo ostale postavke, kot so omrežnina, upravljanje in amortizacija polnilne infrastrukture, parkirna itd. Iz navedenega sledi, da upravljavci javne polnilne infrastrukture izvajajo storitev polnjenja in ne preprodajajo električne energije ter da lahko upravljavce privzamemo kot končne odjemalce električne energije. Pod to predpostavko so tako za javno kot za zasebno polnjenje vnaprej znani vsi elementi, potrebni za obračun odjema električne energije: odjemno mesto, končni odjemalec ter oba dobavitelja (za polnjenje EV in za ostalo porabo). S tem je, z določenimi manjšimi spremembami predpisov, ki urejajo trg z električno energijo, omogočeno izpolnjevanje zahteve iz Direktive 2014/94/EU ⁴ . |

⁴ »Glede dobave energije mora biti zagotovljeno, da lahko upravljavci javno dostopnih polnilnih mest električno energijo kupujejo od katerega koli dobavitelja električne energije iz Unije v skladu z dogovorom z dobaviteljem. Hkrati mora pravni okvir omogočati sklenitev pogodbe o dobavi električne energije za polnilno mesto z dobaviteljem, ki se razlikuje od subjekta, ki dobavlja električno energijo gospodinjstvu ali objektu, kjer se nahaja polnilno mesto.«

| | |
|----------|---|
| 6 | OBRAČUNAVANJE STORITVE POLNENJA <p>V praksi je v Evropi uveljavljenih več načinov obračunavanja, večinoma po času ali porabljeni energiji. Oba načina obračunavanja sta nepopolna, saj sta lahko pristranska do določene skupine uporabnikov (na primer obračunavanje po času je ugodnejše za električna vozila z visoko močjo polnjenja). Noben način ne vsebuje postavke za moč polnjenja, ki tudi, prek uporabe omrežja (obračunske moči), vpliva na dejanski strošek polnjenja. Idealen obračun, ki bi uporabnika storitve polnjenja obravnaval enako kot odjemalca električne energije, praktično ni mogoč ter ni smiseln, saj v celotni storitvi dobava energije polnjenja predstavlja zgolj majhen delež. Regulator meni, da je storitev polnjenja posebna tržna storitev. Njena oblika in način obračunavanja se bosta oblikovala na trgu in ni potrebe, da bi ju predpisovali.</p> |
| 7 | ELEKTROMOBILNOST IN PAMETNA OMREŽJA <p>Odjem električne energije za polnjenje EV vpliva na obratovanje elektroenergetskega omrežja na lokalnem in nacionalnem nivoju. Pri lokalnem vplivu gre za lokalno omejeno preobremenitev elementov distribucijskega sistema in poslabšanje napetostnih razmer, na nacionalnem nivoju pa za zagotavljanje potrebne električne energije in pokrivanje (konične) moči odjema. Lokalni vpliv polnjenja EV je mogoče reševati z dodatnimi naložbami v distribucijsko omrežje, nacionalnega pa z naložbami v proizvodne enote in po potrebi tudi v prenosno omrežje. Takšni posegi so naložbeno, izvedbeno in časovno zelo zahtevni, zato je smiselno iskati rešitve v prilagajanju odjema polnjenja EV potrebam elektroenergetskega omrežja, to je v vključitvi polnjenja EV v sisteme pametnih omrežij. Regulator meni, da sta uvajanje pametnih omrežij in prilagajanje odjema nujno potrebna, da bi se v primeru masovne uvedbe elektromobilnosti izognili oziroma zamaknili dodatne naložbe v elektroenergetsko omrežje. V ta namen spodbuja pilotne in naložbene projekte na tem področju ter sodeluje z deležniki na področju elektromobilnosti pri pripravi tehničnih predpisov ter zakonodaje.</p> |