



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.893.2024

**Pani
Eliza Dydyńska-Czesak
Radna Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie ładowarek elektrycznych firmy Qwello i innych prywatnych podmiotów, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 31 grudnia 2024 r., uprzejmie informuję.

Odnosząc się do wątpliwości Pani Radnej dotyczących stacji ładowania pojazdów elektrycznych należy zwrócić uwagę na obowiązujące przepisy prawa, w tym w szczególności:

- Art. 2 ust. 17 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 ze zm.);
punkt ładowania - urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu;
- Art. 2 ust. 18 ww. ustawy
punkt ładowania o normalnej mocy - punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW zainstalowanych w miejscach innych niż ogólnodostępne stacje ładowania, w szczególności w budynkach mieszkalnych;
- Art. 2 ust. 19 przedmiotowej ustawy
punkt ładowania o dużej mocy - punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW;
- Art. 2 ust. 27 ww. ustawy:
Stacja ładowania:
 - a) *urządzenie budowlane obejmujące co najmniej jeden punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub*
 - b) *wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy*
 - *wyposażone w oprogramowanie wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania, wraz ze stanowiskami postojowymi, których liczba odpowiada liczbie punktów ładowania umożliwiających jednoczesne świadczenie tej usługi (...);*

- Art. 60 ust. 1 pkt. 2. przedmiotowej ustawy:
Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 marca 2021 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach wynosi: (...) 210 - w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 300 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 200 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 500 pojazdów samochodowych;
- Art. 12b ust. 1 - 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 ze zm.);
 1. *Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych (...) przy ogólnodostępnych stacjach ładowania (...) oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od stanowisk postojowych przeznaczonych dla pozostałych pojazdów samochodowych.*
 2. *Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, wyznacza się co najmniej w liczbie odpowiadającej liczbie punktów ładowania w danej lokalizacji.*
 3. *Ze stanowisk postojowych, o których mowa w ust. 1, mogą korzystać wyłącznie pojazdy elektryczne i pojazdy hybrydowe - przez czas ładowania.*
- Rozporządzenie Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1316 ze zm.). Rozdział 3 pn. Szczegółowe wymagania techniczne dla gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych dla ogólnodostępnych stacji ładowania, zgodnie z którym punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny wyposaża się co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2, natomiast punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny oraz punkty ładowania na prąd stały wyposaża się wyłącznie w określone złącza.

Zgodnie z obowiązującym prawem urządzenie oferujące moc ładowania 3,7 kW lub mniej, nie stanowi punktu ładowania i tym samym nie ma konieczności wyznaczania przy nim miejsc postojowych wyłącznie dla pojazdów elektrycznych. Mając jednak na uwadze art. 60 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, tego typu infrastruktura może pełnić funkcję uzupełniającą dla stacji ładowania powstających na terenie miasta, nie może natomiast ich zastępować.

Urządzenia o mocy ładowania poniżej 3,7 kW są mało praktyczne dla użytkowników pojazdów elektrycznych, w szczególności w porze zimowej, kiedy w niektórych modelach pojazdów część mocy ładowania wykorzystywana jest na ogrzewanie baterii (ładowanie możliwe jest tylko gdy bateria osiągnie właściwą temperaturę). Niska moc ładowania nie pozwoli na pełne naładowanie pojazdu, nawet podczas całonocnego ładowania (w szczególności mając na uwadze ciągłe zwiększanie przez producentów pojazdów pojemności baterii). Jednocześnie tak długie ładowanie jednego pojazdu uniemożliwia skorzystanie z urządzenia innym użytkownikom pojazdów elektrycznych.

Poza osiedlami mieszkaniowymi zasadnym jest budowa stacji ładowania o większej mocy ładowania. W trakcie np. wizyty u lekarza, w sklepie lub urzędzie, ważna jest możliwość szybkiego podładowania baterii. Krótszy czas ładowania determinuje również większą rotację pojazdów elektrycznych na danym stanowisku ładowania, dzięki czemu więcej użytkowników

tego typu pojazdów ma możliwość skorzystania z usługi ładowania. W przypadku urządzeń o mocy ładowania poniżej 3,7 kW, brak wyznaczenia dedykowanych miejsc postojowych (szczególnie w lokalizacjach o znacznym ich deficycie) niesie ryzyko, że ładowanie pojazdu nie będzie możliwe z uwagi na częste blokowanie stanowiska przez pojazdy spalinowe.

W kwestii przewodów elektrycznych przy stacjach ładowania należy podkreślić, że stacje ładowania o dużej mocy, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w *sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego*, obowiązkowo muszą być wyposażone w stosowne przewody z uwagi na bezpieczeństwo użytkownika (wyższe natężenie prądu) jak również zastosowane technologie np. chłodzenia (niektóre stacje szybkiego ładowania wymagają chłodzenia przewodu cieczą podczas ładowania). W przypadku stacji ładowania normalnej mocy (poniżej 22 kW) dopuszcza się stosowanie gniazd ładowania. Należy jednak zwrócić uwagę, że operator stacji ładowania stosuje przewody o określonych normach i zobowiązany jest do utrzymywania ich w odpowiednim stanie, zapewniającym bezpieczeństwo użytkownika. Zastosowanie innych przewodów, np. niespełniających norm, może narażać użytkownika lub osoby postronne na ryzyko porażenia prądem lub spowodować wystąpienie pożaru.

Poniżej przedstawiam odpowiedź na pytania szczegółowe:

Ad 1.

Zgodnie uzasadnieniem do projektu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 ze zm.) „(...) w przepisach projektowanej ustawy zawarto regulacje, które mają określić model rynku usługi ładowania pojazdów elektrycznych, natomiast sam rozwój infrastruktury pozostawiono siłom rynkowym”. Mając powyższe na uwadze, jak również przepisy zawarte w ustawie, jednostki samorządu terytorialnego nie są zobowiązane do budowy infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych. Zadanie to powierzono siłom rynkowym oraz początkowo również Operatorom Systemu Dystrybucyjnego Elektroenergetycznego (nowelizacja ustawy zniosła obowiązek budowy stacji ładowania przez OSD). Mając jednocześnie na uwadze art. 60 ust. 1 pkt. 2 ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*, Miasto nie powinno blokować tego typu inwestycji. W związku z powyższym, jak również z uwagi na sytuację finansową Gminy Miejskiej Kraków, stacje ładowania na terenie Krakowa realizowane są przez podmioty prywatne, bez udziału finansowego Gminy (wyjątek stanowią stacje ładowania na parkingach Park + Ride, gdzie tego typu infrastruktura stanowi element całej inwestycji jaką jest parking).

Ad 2.

Wielkość mocy ładowania zastosowana w stacjach firmy Qwello jest Miastu znana. Mając jednak na uwadze stale rosnącą liczbę pojazdów elektrycznych na ulicach Krakowa, jak również coraz częściej pojawiające się prośby ze strony mieszkańców o montaż stacji ładowania, zasadne jest zwiększanie liczby ogólnodostępnych punktów ładowania. Jak wspomniano na wstępie, urządzenia o mocy 3,7 kW lub mniej, przy których nie ma konieczności wyznaczenia dedykowanych miejsc postojowych, nie są traktowane jako punkty ładowania i tym samym nie są wliczane do limitu, o którym mowa w art. 60 ust. 1 pkt. 2 ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. Mając na uwadze deficyt miejsc postojowych na terenie Miasta, podczas etapu opiniowania lokalizacji pod potencjalne stacje ładowania stosuje się następujące wytyczne:

- dążenie do równomiernego pokrycia Miasta siecią stacji ładowania (brak tzw. białych plam);
- dostępność większej liczby miejsc postojowych w okolicy (negatywnie opiniuje się lokalizacje, w których liczba miejsc postojowych jest znacznie ograniczona);
- w celu ograniczenia liczby wydzielanych miejsc postojowych dopuszcza się realizację nie więcej niż 2 punktów ładowania na lokalizację;
- w promieniu do 200 metrów nie ma dostępnych innych ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych;
- urządzenie nie może w znacznym stopniu utrudniać ruchu pieszych (np. chodnik musi mieć odpowiednią szerokość) lub ruchu pojazdów;

Z uwagi na uchwałę nr VII/128/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 lutego 2019 r. w sprawie przyjęcia oraz ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały Nr CXV/1547/10 w sprawie utworzenia parku kulturowego pod nazwą Park Kulturowy Stare Miasto (Dz. Urz. Woj. z 2019 poz. 1507) nie zezwala się na lokalizowanie stacji ładowania na terenie ww. Parku Kulturowego. Jednocześnie potencjalnemu inwestorowi zawsze sugeruje się w pierwszej kolejności poszukiwanie lokalizacji pod stację ładowania poza terenami publicznymi.

Ad 3.

Każdy podmiot zainteresowany budową stacji ładowania ma możliwość realizacji inwestycji na takich samych zasadach. W pierwszej kolejności zobowiązany jest do przedstawienia propozycji lokalizacji, które następnie opiniowane są przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury (wcześniej Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu oraz Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu) oraz Zarząd Dróg Miasta Krakowa, przy uwzględnieniu zasad, o których mowa w odpowiedzi na pytanie wcześniejsze oraz obowiązujących przepisów prawa. Następnie podmiot zobowiązany jest do uzyskania stosownych uzgodnień i pozwoleń (m.in. dotyczących organizacji ruchu drogowego). Ostateczną decyzję w zakresie możliwości dzierżawy pasa drogowego pod stację ładowania wydaje Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Firma Qwello pierwszy wniosek dotyczący stacji ładowania złożyła w sierpniu 2022 r.

Ad 4.

Lokalizacja stacji ładowania uzależniona jest m.in. od dostępności miejsc postojowych oraz w szczególności dostępu do przyłącza elektroenergetycznego, jak i dostępności odpowiedniej mocy przyłączeniowej. Usytuowanie punktów ładowania w latarniach nie jest możliwe z uwagi na brak możliwości połączenia miejskiej sieci oświetleniowej z ładowarkami (kwestie techniczne utrzymania infrastruktury).

Zastosowanie przewodów przy stacji ładowania jest decyzją inwestora. Wbudowany przewód jest zaletą dla osób, które nie posiadają lub nie wożą ze sobą własnego przewodu do ładowania (lub nie posiadają przewodu o odpowiedniej długości). Dlatego też, aby urządzenie było bardziej uniwersalne, stosuje się w nim zarówno przewody wbudowane, jak i gniazda umożliwiające zastosowanie własnego przewodu.

Ad 5.

Zgodnie z zawieranymi umowami dzierżawy, dzierżawcy są zobligowani do utrzymania przedmiotu dzierżawy w należytym stanie, w tym odpowiedniej czystości i estetyki, we własnym zakresie i na własny koszt.

Ponadto w toku prowadzonych kontroli terenowych nie stwierdzono, aby umieszczane na podstawie zawartych umów stacje ładowania pojazdów elektrycznych były w niewłaściwym stanie estetycznym.

W przypadku prowadzonego remontu dzierżawca jest zobowiązany do zdemontowania umieszczonego obiektu zgodnie z zapisem znajdującym się w umowie, który brzmi: „Dzierżawca zobowiązuje się do zdemontowania stacji na swój koszt i ponownego jej zamontowania w przypadku konieczności przebudowy lub prowadzenia prac remontowych przez Wydierżawiającego na wydierżawionym terenie, nie później jednak niż w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia o powyższym.”

Ad 6.

Zaproponowane przez wnioskodawcę lokalizacje każdorazowo analizowane są pod kątem zgodności z przepisami, w szczególności punktowego zawężenia istniejącego chodnika poprzez lokalizowane urządzenie, zachowania odpowiedniej skrajni, sposobu podłączenia do sieci elektroenergetycznej, ewentualnych kolizji z infrastrukturą techniczną pozostającą w gestii Zarządu Dróg Miasta Krakowa oraz innych użytkowników.

Zgodnie z § 29 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518) szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1,8 m, o czym decyduje natężenie ruchu pieszych, przy czym w trudnych warunkach dopuszcza się zawężenie do 1 m. W przypadku chodnika, o którym pisze Pani Radna, chodnik posiada ok. 4 m szerokości, przy czym 1,5 m od krawędzi jezdni jest pozostawione na parkowanie prostopadłe pojazdów. Natomiast stacja ładowania pojazdów jest zlokalizowana w odległości zapewniającej bezpieczne i bezkolizyjne parkowanie pojazdów. Pozostała dostępna szerokość chodnika zapewnia swobodny ruch pieszych.

Punkt ładowania pojazdów elektrycznych w pasie drogowym ul. Kazimierza Wielkiego w rejonie numeru 59 został zamontowany na podstawie wydanej decyzji administracyjnej nr 4023/P/PR/Z/KB/24/ZDMK z dnia 4 grudnia 2024 r. z terminem realizacji do 14 grudnia 2024 r. W dniu 16 grudnia 2024 r. pracownik Zarządu Dróg Miasta Krakowa dokonał przeglądu pasa drogowego ul. Kazimierza Wielkiego w celu dokonania odbioru prac związanych z posadowieniem stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Stwierdzono zakończenie prac i przywrócenie terenu do stanu pierwotnego.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
3. Krakowski Holding Komunalny SA w Kraskowie
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
5. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. aa