СХВАЛЕНО

розпорядженням Кабінету Міністрів України

від “\_\_” \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2018 р. № \_\_\_\_\_-р

**КОНЦЕПЦІЯ**
**реалізації державної політики у сфері**

**розвитку інфраструктури зарядних станцій**
**для електричних транспортних засобів**

#### **І. Вступ**

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р (далі - Транспортна стратегія), визначені пріоритетні завдання щодо реформування транспортної галузі, зокрема, забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі а також безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту. Одним з напрямків реалізації вказаних завдань Транспортна стратегія визначає забезпечення впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах нових екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів.

Одночасно, Енергетичною стратегією України на період до 2035 року “Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність”, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2017 р. № 605-р (далі - Енергетична стратегія), передбачено необхідність створення розгалуженої інфраструктури для розвитку електротранспорту, у тому числі, електромобілів.

З огляду на зазначене для забезпечення гармонізованого впровадження реформи транспортної та енергетичної галузей вкрай важливим кроком є схвалення цієї Концепції, яка окреслює керівні принципи реалізації державної політики у сфері розвитку інфраструктури зарядних станцій для електричних транспортних засобів.

**ІІ. Проблеми, що потребують розв’язання**

Станом на кінець 2017 року в Україні зареєстровано 4960 легкових електромобілів, що менше 0,16% від загальної кількості легкових транспортних засобів. Проте, враховуючи відміну сплати всіх митних платежів, досягнуто зростання ринку електромобілів. Так, кількість електромобілів в Україні за період 2013-2017 років зросла в 130 разів. Зважаючи на наявність державної підтримки (податкові та митні пільги), очікується зростання споживчої популярності електромобілів і в майбутньому.

Однією з основних перешкод переходу на масове використання електромобілів в Україні є недостатній рівень розповсюдження ЕЗС. Споживач повинен мати можливість заряджати електромобіль вдома, на роботі та у громадських місцях. Таких станцій в Україні, за різними даними, налічується від 600 до 1500 одиниць. При цьому, вони розташовані переважно в обласних центрах. Разом з тим, середня дальність проїзду найрозповсюдженішого в Україні електромобіля Nissan Leaf до повного розряду акумулятора складає близько 100 км, а в холодний період - навіть менше, при цьому, заряджання триває від 30 хв. (швидка зарядка до 80% ємності аккумулятора) до 8 год. (зарядка від напруги в мережі 220 В). Зважаючи на це, кількість ЕЗС та географія їх розташування є неоптимальними.

За даними Bloomberg New Energy Finance, у 2040 році частка електромобілів у світових продажах складе 54 %. Перехід споживачів на масове використання електромобілів матиме значні позитивні екологічні та економічні наслідки.

Відмова від транспорту з двигунами внутрішнього згорання та перехід на електротранспорт дозволить скоротити рівень забруднення атмосферного повітря. Покращення екологічної ситуації в великих населених пунктах позитивно вплине на рівень життя та здоров’я 29,4 млн населення України (міське населення). Окрім безпосереднього скорочення рівня викидів транспортного сектору, в Україні можливий додатковий позитивний екологічний ефект від використання електромобілів для вирівнювання добового графіку виробництва-споживання електроенергії.

На сьогодні в Україні електроенергія є більш доступним енергоресурсом ніж нафтопродукти та скраплений газ. Так, для споживача вартість проїзду 100 км на легковому електромобілі за умови використання послуг станцій швидкісного заряджання (найдорожчий варіант) коштуватиме приблизно втричі дешевше, ніж на бензині, та вдвічі дешевше, ніж на дизельному паливі. У разі користування послугами ЕЗС повільного заряджання або підзарядки електромобіля вночі на об’єкті побутового споживання вигода споживача є в рази більшою.

Окрім того, перехід на масове використання електромобілів призведе до зменшення попиту на нафтопродукти та скраплений газ, близько 80% якого задовольняється за рахунок експорту. За умови наявності сприятливої світової кон'юнктури (стабільності або падіння цін на викопні види палива) скорочення обсягів внутрішнього попиту може призвести до інтенсифікації конкуренції між учасниками ринків пального та зменшення цін.

На сьогодні різниця між максимальним та мінімальним добовим споживанням електроенергії становить близько 25%, що впливає на її кінцеву ціну. В поточних умовах основною позитивною стороною електромобілів для енергетичної галузі є можливість дозавантаження генеруючих потужностей в нічний час. Проте, використання електромобілів для зберігання електроенергії (на сьогодні ця можливість ще не реалізована в сучасних електроавтомобілях, хоча й активно тестується в новітніх прототипах майбутніх розробок) дозволить нарощувати обсяги більш дешевої базової генерації, зокрема атомної, та скоротити рівень використання регулюючої генерації, зокрема вугільних теплоелектростанцій. Це можливе за умови доведення до користувачів електромобілів цінових сигналів, характерних для ринку електроенергії (низька ціна на електроенергію вночі та висока в години максимального попиту). Так, володіючи повною інформацією про погодинні ціни на електроенергію, користувачі електромобілів купуватимуть електричну енергію в години нічного падіння попиту та ціни для підзарядки акумулятора та матимуть можливість продавати її в пікові денні години за найвищими цінами, що склались на ринку. В кінцевому результаті така поведінка призведе до підвищення стабільності роботи енергетичної галузі та зменшення добових цінових коливань.

Окрім того, активний споживчий попит на електромобілі та послуги ЕЗС може надати поштовх розвитку суміжних галузей, зокрема розвитку електротехнічної галузі та виробництва енергонакопичувального обладнання в Україні, зважаючи на наявність значних запасів літію в країні.

Разом з тим, наразі відсутня комплексна політика держави, яка спрямована на популяризацію використання електромобілів та їх використання для посилення екологічної та енергетичної безпеки. Впровадження такої політики дозволить забезпечити комплексний підхід до нарощування темпів переходу споживачів на масове використання електромобілів, що матиме наслідком зменшення негативного впливу транспортної галузі на довкілля.

Таким чином, концепція направлена на розв’язання основних проблем:

1. Обмеженість інфраструктури електрозарядних станцій надалі ЕЗС, що стримує перехід споживачів на масове використання електричних транспортних засобів (електромобілів);
2. Низький рівень зручності та уніфікації технічних та програмних рішень на існуючих ЕЗС;
3. Відсутність уніфікованої системи господарських відносин у сфері продажу товарів та послуг, що реалізуються з використанням ЕЗС;
4. Висока варіативність підходів до регулювання діяльності у сфері продажу товарів та послуг, що реалізуються з використанням ЕЗС;
5. Нечутливість споживачів послуг ЕЗС до цінових сигналів ринку електроенергії та погодинних цінових коливань;
6. Недосконала система залучення споживачів до вирівнювання добового графіку навантаження об’єднаної енергетичної системи України (ОЕС України)
7. Висока залежність від імпортних нафтопродуктів;
8. Забруднення навколишнього середовища автотранспортом з двигунами внутрішнього згорання.
9. Відсутність інтересу в інвесторів на розвиток в Україні виробництва електромобілів та їхніх складових;
10. Зменшення робочих місць на території України.

**ІІІ. Мета і строки реалізації Концепції**

Метою Концепції є формування та визначення способів реалізації ефективної державної політики, спрямованої на:

1. Розвиток уніфікованої інфраструктури ЕЗС;
2. Створення прозорих та недискримінаційних умов споживання електричної енергії електричними транспортними засобами;
3. Стимулювання користувачів електромобілей до інклюзивної участі в ринках електричної енергії;
4. Забезпечення енергетичної незалежності та безпеки України;
5. Створення передумови підвищення привабливості використання електротранспорту, що значно збільшить ємність цього ринку і сприятиме залученню інвестицій у виробництво електротранспорту та його складових в Україні;
6. Збільшення робочих місць за рахунок створення нових виробничих потужностей на території України внаслідок інвестицій в цю сферу українськими та іноземними інвесторами.

Реалізація Концепції здійснюється трьома етапами протягом 2018 - 2030 років.

Протягом першого етапу (з дати затвердження Концепції до 1 січня 2019 року) передбачається:

1. Мінінфраструктури протягом одного місяця після схвалення Кабінетом Міністрів України Концепції розробляє та подає на розгляд Кабінету Міністрів України план заходів щодо реалізації цієї Концепції;
2. Прийняти нормативно-правові акти, необхідні для реалізації Концепції;
3. Прийняти нормативно-технічні документи, необхідні для реалізації Концепції.

Протягом другого етапу (з 1 січня 2019 року по 2025 рік) передбачається:

1. Здійснювати моніторинг ефективності реалізації державної політики у сфері розвитку ЕЗС та залучення споживачів до балансування ОЕС України;
2. Затвердити економічні преференції для інвесторів в сфері виробництва електротранспорту та його складових на території України;
3. Покласти на постачальника універсальних послуг обов’язок з купівлі електроенергії, відпущеної системами накопичення енергії, за тарифами, встановленими Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (НКРЕКП), які мають бути диференційовані за часом доби
4. Затвердження у 2025 році Кабінетом Міністрів України:
* Звіту про ефективність реалізації державної політики у сфері розвитку ЕЗС та залучення споживачів до балансування ОЕС України;
* Рішення щодо корегування механізмів стимулювання участі споживачів у балансуванні ОЕС України, в залежності від результатів реалізації цієї Концепції, досягнутих за період 2018-2025 років.

Протягом третього етапу (2025-2030 роки) передбачається продовження підтримки розвитку ЕЗС, з урахуванням результатів реалізації Концепції, досягнутих за попередні етапи та нових чиннів які виникнуть в результаті розвитку галузі електричного транспорту.

**IV. Шляхи і способи розв’язання проблем**

Можливі три варіанти розв'язання поточних проблем:

1. Збереження поточної ситуації (стимулювання використання електромобілів шляхом збереження існуючих митних пільг без спеціального державного втручання в правила господарської діяльності у сфері надання послуг ЕЗС).

Переваги: Економія коштів державного та місцевих бюджетів, пов’язаних зі створенням системи організаційного та методологічного забезпечення діяльності ЕЗС, які можуть спрямовуватись на інші цілі. Дія ринкових механізмів через деякий (можливо тривалий) час без державного втручання забезпечить розвиток інфраструктури ЕЗС в місцях найбільшого попиту, формування кращих цін та способів обслуговування.

Недоліки: Обмеженість інфраструктури ЕЗС, її хаотичне та нераціональне розташування, неврегульованість товарних характеристик ринку та основних правил діяльності на ньому, відсутність прямих цінових сигналів щодо вартості електроенергії для споживача, невикористання потенціалу акумуляторів електромобілів, ризик порушення прав та інтересів споживачів, ризик посилення нерівномірності споживання електроенергії та підвищення її ціни.

1. Врегулювання основних правил здійснення господарської діяльності із застосуванням ЕЗС та механізмів державного регулювання такої діяльності - чітке визначення товарів, що обертаються на ринку, та основних правил їх купівлі-продажу, уніфікація інфраструктурних рішень, визначення цілей у сфері розвитку інфраструктури ЕЗС та способів їх досягнення (без створення особливих умов участі електромобілів та ЕЗС в ринку електричної енергії).

Переваги: Захист прав та інтересів споживачів шляхом уніфікації підходів до розміщення, оформлення, комплектування ЕЗС, формування правил ведення господарської діяльності та доступу споживачів до інфраструктури ЕЗС, збільшення кількості ЕЗС за рахунок встановлення мінімальних квот для паркомісць, що мають бути обладнані ЕЗС на громадських парковках, автостоянках та автозаправних станціях. Рівні умови участі в ринку електричної енергії для всіх споживачів, незалежно від специфічних можливостей участі в ринку електричної енергії (відсутність необхідності корегування законодавства у сфері електроенергетики).

Недоліки: Необхідність залучення ресурсів держави для створення організаційного і методологічного врегулювання (впорядкування) ринків у сфері надання послуг ЕЗС, а також застосування механізмів державної підтримки для інтенсифікації розвитку інфраструктури ЕЗС в зонах незначного попиту, відсутність прямих цінових сигналів щодо вартості електроенергії для споживача, невикористання потенціалу акумуляторів електромобілів, ризик порушення прав та інтересів споживачів, ризик посилення нерівномірності споживання електроенергії та підвищення її ціни.

1. Розробити комплекс заходів для додаткового збільшення інвестиційної привабливості у сфері виробництва електротранспорту та його складових на території України, і встановлення основних принципів інклюзивної участі споживачів, що мають електромобілі, в ринку електричної енергії з одночасним врегулювання основних правил здійснення господарської діяльності із застосуванням ЕЗС та механізмів державного регулювання такої діяльності як це передбачено у варіанті № 2.

Переваги: Головною перевагою цього варіанту є збільшення робочих місць на території України і, в перспективі, виведення України в список передових країн світу по проектуванню та виробництву новітніх технологічних рішень. Крім переваг, визначених для другого варіанту вирішення проблеми, додатково створюються можливості залучення електромобілів до активної участі в ринку електричної енергії. Це створює основу для якісної трансформації ринку та переходу до нової енергетичної моделі - розподіленої або децентралізованої енергетики з системою автоматизованого балансування пропозиції і попиту (елементи smart grids). Реалізація такої політики в подальшому надасть можливість споживачам, що мають можливість здійснювати накопичення енергії, зокрема, в акумуляторах електромобілів, брати інклюзивну участь в ринку електричної енергії (купувати та продавати електричну енергію в залежності від ринкової ціни, що складатиметься на погодинній основі). Впровадження такої моделі дозволить зменшити нерівномірність добового графіку навантаження, більше використовувати базові потужності (зокрема, АЕС), та зменшити використання ТЕС в якості регулюючих потужностей, що сприятиме оптимізації цін на електроенергію та зменшенню викидів в атмосферу.

Недоліки: Окрім недоліків, притаманних другому варіанту вирішення проблеми, додатково існує необхідність залучення ресурсів держави для доопрацювання правил функціонування ринків електричної енергії з метою формування спеціальних умов участі електромобілів у них. Також, виникає необхідність у cтворенні умов для відпуску електричної енергії з акумуляторів електромобілів в години пікового навантаження.

Найбільш оптимальним є третій варіант, як такий, що забезпечує застосування збалансованого та синхронізованого підходу до розвитку ринків транспортної та енергетичної сфери та збільшення їхньої інвестиційної привабливості, що в свою чергу збільшить кількість робочих місць.

Реалізація Концепції передбачає удосконалення нормативно-правової бази з таких питань:

1. Врегулювання особливостей розміщення, будівництва та експлуатації ЕЗС, зокрема, в частині уніфікації технічних та програмних рішень;
2. Визначення стандартів для товарів та послуг, що обертаються на ринку, учасників ринку, їх прав та обов’язків;
3. Встановлення особливостей участі систем накопичення електричної енергії (в тому числі, електромобілів) в ринку електричної енергії;
4. Чітке визначення прав та повноважень місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у сфері регулювання інфраструктури ЕЗС;
5. Визначення цільових показників розвитку інфраструктури ЕЗС на період до 2030 року;
6. Запровадження дієвого механізму відповідальності споживачів за дотриманням Правил дорожнього руху в частині належної експлуатації ЕЗС.

При цьому, для зростання кількості електромобілів, їх потенційні власники потребують впевненості в тому, що вони можуть отримати доступ до розвиненої та зручної для них мережі зарядних станцій. Тому, інформація про розташування ЕЗС та їх цінові пропозиції має бути загальнодоступною.

Споживач повинен мати можливість оплачувати спожиті товари та послуги безготівковим розрахунком.

Система зберігання інформації та проведення трансакцій має бути зручною для споживача та використовувати найновіші технології зберігання і передачі інформації. При цьому, доцільно розглянути можливість переходу оператора розрахунків на систему реплікації розподіленої бази даних (за аналогом технології *blockchain*). Застосування подібних технологій в подальшому усуне або зведе до мінімуму потребу в централізованих органах адміністрування баз даних.

**V. Очікувані результати**

Запровадження стратегічної державної політики у сфері розвитку інфраструктури зарядних станцій для електричних транспортних засобів та удосконалення нормативно-правової бази у цій сфері має підвищити споживчу привабливість електротранспорту в Україні та дозволить створити інфраструктуру, здатну вчасно і адекватно реагувати на виклики сьогодення з урахуванням глобальних тенденцій та найкращого міжнародного досвіду.

#### **Товари та послуги, що реалізовуватимуться із застосуванням ЕЗС**

Очікується що учасниками господарських відносин під час заряджання електромобіля або відпуску електроенергії з його акумулятора в мережу стануть:

1. Споживач - особа яка, для задоволення власних та господарських потреб шляхом використання ЕЗС:
* Здійснює відбір електричної енергії з мережі шляхом її накопичення в акумуляторі транспортного засобу для власного споживання;
* Здійснює відпуск електричної енергії в мережу з акумулятора транспортного засобу.
1. Постачальник електричної енергії (електропостачальник) - суб’єкт господарювання, який здійснює продаж електричної енергії споживачу.
2. Оператор ЕЗС - юридична особа або фізична особа-підприємець, що на підставі права володіння або користування здійснює експлуатацію непобутових ЕЗС з метою отримання прибутку та надає послуги із зарядки.

Таке розділення відповідатиме практиці ведення бізнесу на енергетичних ринках ЄС, де забороняється суміщення однією особою діяльності у сфері продажу електроенергії та надання інфраструктурних послуг (передачі та розподілу).

Кінцевий споживач, що буде зацікавленим в отриманні (відпуску) одиниці електроенергії. Для її отримання споживач використовуватиме ЕЗС (у т.ч. займатиме відповідне паркомісце) або ж використовуватиме інші засоби. Отже, очікується, що предметом господарського обороту буде визначено два товари:

1) Електрична енергія - енергія, що виробляється на об’єктах електроенергетики і є товаром, призначеним для купівлі-продажу;

2) Послуга з користування ЕЗС - платне або безоплатне, на обмежений або необмежений проміжок часу надання доступу до ЕЗС споживачу для здійснення відбору електричної енергії з мережі або відпуску її в мережу.

Імплементація такого підходу для ЕЗС України потребуватиме внесення змін до КВЕД в частині:
1) Розділення класу 35.13 “Розподілення електроенергії” на два підкласи:

* 35.13.1 “Розподілення електроенергії електричними мережами”. Цей підклас включатиме експлуатацію розподільчих систем (які включають лінії електропередач, опори ЛЕП, вимірювальні прилади та кабелі), які доставляють електроенергію від розподільчих систем до кінцевого споживача;
* 35.13.2 “Розподілення електроенергії електрозарядними станціями”. Цей підклас включатиме експлуатацію електрозарядних станцій (які включають лінії електропередач, перетворюючі пристрої, вимірювальні та контрольні прилади та кабелі), які доставляють електроенергію від розподільчих систем до автономного електротранспортного засобу споживача.

2) Визначенням що клас 35.14 “Торгівля електроенергією” включатиме продаж електроенергії споживачам, у тому числі шляхом заряджання акумуляторів автономних електротранспортних засобів.

Таким чином, при заряджанні акумулятору одномоментно:

1. Споживач споживатиме один товар - електричну енергію (активну), шляхом відбору її з мережі;
2. Електропостачальник виступатиме споживачем послуги з користування ЕЗС, і у випадку, якщо ЕЗС є непобутовою, тоді вартість послуги визначатиметься в залежності від обсягів відібраної споживачем електричної енергії, купленої у такого постачальника.

При відпуску з акумулятора в мережу споживач одномоментно:

1. Продаватиме електричну енергію (активну) - шляхом її відпуску в мережу;
2. Споживатиме послугу з користування ЕЗС.

#### **Принципи купівлі-продажу товарів та послуг**

Очікується що відносини купівлі-продажу електричної енергії для зарядки акумулятору електричного транспортного засобу регулюватимуться з урахуванням вимог Закону України “Про ринок електричної енергії”, при цьому:

1. Для продажу електричної енергії споживачу для зарядки електропостачальник повинен буде мати можливість акредитуватись у відповідній ЕЗС. При цьому, електропостачальник оплачуватиме вартість послуг з користування ЕЗС в залежності від обсягу купленого у нього товару;
2. Облік електроенергії, відібраної з мережі, здійснюватиметься засобами обліку ЕЗС, відповідно до Кодексу комерційного обліку електричної енергії.
3. Ціна на електричну енергію, що продаватиметься через ЕЗС, має пропонуватись електропостачальником споживачу шляхом публічної оферти і при цьому:
* не повинна регулюватись державою;
* бажано щоб була диференційованою, в залежності від часу доби;
* бажано щоб включала в себе вартість послуг з користування ЕЗС.

Очікається що відносини купівлі-продажу електричної енергії під час її відпуску акумулятором електричного транспортного засобу в мережу мають регулювати з урахуванням вимог Закону України “Про ринок електричної енергії”. З метою заохочення споживачів до продажу електроенергії в години пікового навантаження вбачається за доцільне застосування заходів державної підтримки, аналогічних підтримці виробництва електроенергії з альтернативних джерел. Зокрема, доцільно принаймні до 1 січня 2025 року встановити для таких споживачів диференційований за часом доби тариф на відпуск електроенергії та визначити відповідальну за купівлю такої електроенергії особу (наприклад постачальника універсальних послуг). Приєднання споживача до публічного договору оферти з постачальником універсальних послуг має відбуватись автоматично при авторизації споживача в ЕЗС за допомогою електронного цифрового підпису та/або інших систем ідентифікації. Після 1 січня 2025 року доцільно розглянути питання про надання споживачу права продавати електроенергію або постачальнику універсальних послуг, або на ринку двосторонніх договорів, на ринку “на добу наперед”, внутрішньодобовому ринку, балансуючому ринку. В такому випадку споживач самостійно має оплачувати послуги користування ЕЗС, за ціною, що пропонується оператором ЕЗС на основі публічної оферти (така ціна не повинна регулюватись державою). Облік електроенергії, відпущеної в мережу, має здійснюватись засобами обліку ЕЗС. На період дії вказаного механізму державної підтримки відповідні господарські операції доцільно звільнити від сплати ПДФО та військового збору.

За вказаних умов оплата послуг з транспортування (передачі та розподілу) електроенергії повинна буде здійснюватись з урахуванням вимог Закону України “Про ринок електричної енергії”:

1. Електропостачальником в частині оплати вартості транспортування (передачі та розподілу) електроенергії, що була відпущена споживачам;
2. Оператором ЕЗС в частині оплати вартості транспортування (передачі та розподілу) електроенергії, що була спожита на власні потреби станції.

Електрична енергія, використана на внутрішні потреби ЕЗС, буже вважатись виробничими витратами, при цьому, її вартість може впливати на вартість послуг з користування ЕЗС. Обсяги електроенергії, що споживаються на внутрішні потреби ЕЗС, оператор ЕЗС закуповуватиме як непобутовий споживач, з урахуванням вимог Закону України “Про ринок електричної енергії”.

Розрахунки з виробниками електричної енергії, оператором ринку “на добу наперед”, внутрішньодобового ринку, оператором балансуючого ринку здійснюватимуться з урахуванням вимог Закону України “Про ринок електричної енергії”.

#### **Принципи здійснення діяльності Оператора ЕЗС**

Оператором ЕЗС - виступатиме юридична особа або фізична особа-підприємець, що, на підставі права володіння та користування, здійснюватиме експлуатацію непобутових ЕЗС з метою отримання прибутку та надаватиме послуги з користування ЕЗС. Оператор ЕЗС зможе:

1. Надавати послуги з користування ЕЗС на платній або безоплатній основі.
2. Визначати ціну на послуги з користування ЕЗС та пропонувати її споживачам та електропостачальникам за принципом публічної оферти.
3. Отримувати плату за послуги з користування ЕЗС спожиті при:
* Здійсненні відбору електроенергії споживачами від електропостачальників;
* Здійсненні продажу електроенергії споживачами до електропостачальників, тобто відпуску електроенергії з акумуляторів в мережу.
1. Впроваджувати програми лояльності, шляхом надання знижок, гарантій безперешкодного користування ЕЗС, супутнього сервісного обслуговування, якщо це жодним чином не призводитиме до:
* Порушення права споживачів на одноразове користування ЕЗС;
* Недопущення, усунення, обмеження чи спотворення конкуренції між електропостачальниками (за виключенням випадків експлуатації ЕЗС, що працює від автономного джерела живлення та не приєднана до ОЕС України).
1. Здійснювати діяльність з постачання електричної енергії та її виробництва з урахуванням вимог Закону України “Про ринок електричної енергії”.

Для можливості надання споживачу вичерпної інформації доцільно щоб Оператор ЕЗС забезпечував:

1. Прозорий та загальнодоступний спосіб доведення до споживачів та електропостачальників інформації щодо:
* Умов договору купівлі-продажу послуг з користування ЕЗС із електропостачальниками та споживачами;
* Розташування ЕЗС;
* Справності/несправності ЕЗС;
* Наявності черги на ЕЗС та її орієнтовної тривалості;
* Цін на послуги з користування ЕЗС;
* Переліку акредитованих на ЕЗС власників (постачальників) електроенергії, що пропонують її для продажу, та їх цін;
* Типу зарядних пристроїв, що використовується на ЕЗС;
* Потужності ЕЗС (швидкості відбору електроенергії з мережі та швидкості відпуску електроенергії в мережу) та інших характеристик, що впливають на процес заряджання та якості послуг.
1. Облаштування ЕЗС двонаправленим приладом комерційного обліку, відповідно до Кодексу комерційного обліку електричної енергії.
2. Облаштування ЕЗС системою ідентифікації споживача за допомогою електронного цифрового підпису та/або інших систем ідентифікації.
3. Оформлення та облаштування ЕЗС згідно з стандартами, що будуть вказані в нормативно-технічних аспектах улаштування ЕЗС.
4. Наявність цінового пакету, який забезпечує доступ до інфраструктури ЕЗС клієнтів, що не користуються послугами Оператора ЕЗС на постійній основі.
5. Дотримання вимог нормативно-правових актів та нормативно-технічних документів, що регулюють питання:
* улаштування та експлуатації електроустановок;
* пожежної та електричної безпеки.

Для захисту прав споживачів варто запровадити принципи, згідно яких унеможливлюватимуться:

1. Перешкоджання електропостачальникам здійснення продажу електроенергії з використанням ЕЗС;
2. Застосування до різних електропостачальників різних умов акредитації (у тому числі, встановлювати різну вартість послуг з користування ЕЗС для продажу електроенергії);
3. Вчинення будь-яких дій, що суперечать торговим та іншим чесним звичаям у підприємницькій діяльності, та, зокрема, призводять до порушення прав та інтересів споживачів.

Якщо ЕЗС працюватиме від автономного джерела живлення та не приєднана до ОЕС України, Оператор ЕЗС матиме право одночасно:

1. Надавати послуги з користування ЕЗС;
2. Здійснювати продаж електричної енергії власного виробництва, без отримання ліцензії на постачання електричної енергії.

#### **Принципи здійснення діяльності електропостачальників**

Очікується що продаж електроенергії з використанням ЕЗС здійснюватиметься електропостачальниками. Вони матимуть право на безперешкодний та недискримінаційний доступ до ЕЗС та самостійно визначати ціну на електричну енергію, що реалізується через ЕЗС, та пропонувати її споживачу за принципом публічної оферти. Електропостачальник оплачуватиме оператору ЕЗС вартість спожитих послуг з користування ЕЗС.

Постачальник універсальних послуг купуватиме електроенергію, відпущену системами накопичення енергії, та оплачуватиме споживачу вартість відпущеної ним електричної енергії згідно диференційованого за часом доби тарифу, встановленого НКРЕКП. При цьому, доцільно забезпечити дотримання принципу неупередженості при комунікації постачальника універсальних послуг з споживачами, в т.ч., але не виключно, в частині повноти та своєчасності оплати відпущеної споживачем електроенергії.

#### **Принципи здійснення діяльності споживача**

Очікується що споживач за допомогою акумулятору електротранспортного засобу зможе:

1. Здійснювати відбір електроенергії з мережі та оплату отриманої з використанням ЕЗС електроенергії;
2. Здійснювати відпуск електроенергії в мережу та отримувати плату за таку електроенергію:
* до 2025 року від постачальника універсальних послуг за встановленим НКРЕКП тарифом;
* з 1 січня 2025 року - від постачальника універсальних послуг або учасників ринку двосторонніх договорів, ринку “на добу наперед”, внутрішньодобовому ринку, балансуючому ринку, з урахуванням вимог Закону України “Про ринок електричної енергії”.

Для цього, відпуск електричної енергії споживачем буде можливим тільки після його ідентифікації (підтвердження електронним цифровим підписом або іншою системою персональної ідентифікації) та приєднання до публічного договору з учасниками ринків електричної енергії (зокрема постачальником універсальних послуг).

Отримання/відпуску електроенергії здійснюватиметься споживачем за умови:

1. Оплати спожитих послуг з користування ЕЗС (у разі продажу електроенергії);
2. Утримання від будь-яких дій, що можуть створити перешкоди для доступу інших споживачів до інфраструктури ЕЗС;
3. Дотримання правил безпечної експлуатації інфраструктури ЕЗС.

####

#### **Принципи здійснення діяльності оператора системи розподілу електричної енергії**

Оператори систем розподілу електроенергії будуть операторами ЕЗС.

При цьому, вони зможуть передбачати в планах розвитку розподільних електричних мереж заходи з ремонту / реконструкції / модернізації / будівництва електричних мереж для забезпечення необхідного для приєднання ЕЗС резерву потужності, якщо розміщення цих ЕЗС заплановане органами місцевого самоврядування та місцевими органами виконавчої влади в містобудівній документації.

Дотримання операторами систем розподілу електричної енергії принципів неупередженості при приєднанні ЕЗС до електричних мереж та при здійсненні Операторами ЕЗС підприємницької діяльності.

#### **Роль місцевих органів влади у сфері розвитку інфраструктури ЕЗС**

На обласному, районному та міському рівнях буде визначено локальні цілі з розвитку інфраструктури ЕЗС з урахуванням наведених в таблиці індикаторів:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Вид об’єкту** | **Обсяги паркувальних місць,****що будуть обладнані ЕЗС, %** **до загальної кількості** **паркувальних місць** |
| **2020 р.** | **2023 р.** | **2026 р.** | **2030 р.** |
| 1. | Платні комунальні парковки і автостоянки:  |  |  |  |  |
| 1.1. | * місткістю понад 15 паркувальних місць
 | 5% | 10% | 15% | 20% |
| 1.2. | * місткістю менше 15 паркувальних місць
 | мінімум одне паркомісце |
| 2. | Для об’єктів введених в експлуатацію (збудованих, реконструйованих, модернізованих) після початку відповідного періоду, незалежно від форми власності: |  |  |  |  |
| 2.1. | * парковки та автостоянки загального користування місткістю понад 15 паркувальних місць
* теж саме до 15 паркувальних місць
 | 3% | 6% | 9% | 12% |
| мінімум одне паркомісце | мінімум два паркомісця |
| 2.2. | * парковки та автостоянки місткістю понад 15 паркувальних місць, що є частиною об’єктів громадського, комерційного та житлового призначення
* теж саме до 15 паркувальних місць
 | 3% | 6% | 9% | 12% |
| або мінімум одне паркомісце | або мінімум два паркомісця |
| 3. | * автозаправні станції
 | 3% | 6% | 9% | 12% |
| або мінімум одне паркомісце | або мінімум два паркомісця |

З метою досягнення цілей із зростання кількості ЕЗС, органи місцевого самоврядування та виконавчі органи сільських, селищних і міських рад, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації, в межах компетенції, ~~повинні~~ забезпечуватимуть їх врахування при розробці та затверджені містобудівної документації.

Відбір інвестиційних проектів, пов’язаних з улаштуванням та експлуатацією ЕЗС на платних комунальних парковках і автостоянках буде здійснюватись за результатами відкритого конкурсу.

Намір щодо встановлення ЕЗС на території, що перебуває у комунальній власності та не належить до платних комунальних парковок та автостоянок, реалізуватиметься за декларативним принципом шляхом повідомлення виконавчим органам сільських, селищних і міських рад, Київській та Севастопольській міській державній адміністрації.

Створення та наповнення карти розміщення ЕЗС, що спрощуватиме доведення інформації про їх розташування до споживача, встановлення та експлуатація ЕЗС на території, що перебуває в приватній власності, реалізуватиметься за декларативним принципом шляхом повідомлення виконавчим органам місцевого самоврядування.

Діяльність з встановлення та експлуатації ЕЗС не потребуватиме отримання:

1. Документів, що надають право на виконання підготовчих та будівельних робіт, прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об’єктів;
2. Паспорту прив’язки;
3. Дозволів на розміщення об’єктів благоустрою.

Органи місцевого самоврядування та виконавчі органи сільських, селищних і міських рад, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації сприятимуть розвитку інфраструктури ЕЗС, шляхом:

1. Створення можливості проходження online всіх процедур, необхідних для улаштування та експлуатації ЕЗС;
2. Застосування механізмів державно-приватного партнерства;
3. Підтримки проектів з розвитку інфраструктури ЕЗС, зокрема, шляхом надання податкових пільг, відстрочення або розстрочення сплати податків, зборів чи інших обов’язкових платежів.

Якщо ЕЗС буде встановлена на території, що перебуває у комунальній власності, органи місцевого самоврядування зможуть встановлювати щорічну орендну плату за користування земельною ділянкою у порядку, передбаченому чинним податковим законодавством.

З метою стимулювання споживачів до використання електромобілів, органи місцевого самоврядування та виконавчі органи сільських, селищних і міських рад, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації, в межах компетенції, зможуть:

1. Надавати державну підтримку власникам електромобілів та операторам ЕЗС (дотації, звільнення від податків та зборів, тощо);
2. Встановлювати безкоштовні комунальні ЕЗС;
3. Виділяти паркувальні місця для електромобілів;
4. Звільняти електромобілі від оплати за паркування або надавати відповідні знижки;
5. Встановлювати систему збору оплати за паркування в залежності від рівня викидів транспортним засобом шкідливих речовин у атмосферне повітря;
6. Надавати перевагу електротранспортним (крім тролейбусів та трамваїв) засобам при проведенні конкурсів з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування;
7. Здійснювати поступову модернізацію автомобільного парку комунальних підприємств, установ та організацій із заміною автомобілів з ДВЗ на електромобілі.

#### **Деякі організаційні аспекти улаштування ЕЗС**

При будівництві / реконструкції будівель громадського та комерційного призначення, а також багатоповерхових будівель житлового призначення, одночасно з проектуванням та будівництвом автостоянок/парковок з сукупною місткістю від 15 паркувальних місць, встановлюватимуться ЕЗС в передбачених цією Концепцією обсягах.

Необхідна для діяльності відповідної кількості ЕЗС потужність враховуватиметься при приєднанні об’єкту до мереж електропостачання.

Очікується що орендар матиме право звернутись до орендодавця із заявою щодо розміщення ЕЗС на орендованому об’єкті, якщо такий об’єкт містить майданчик, відведений та/або придатний для улаштування парковки чи автостоянки. Одночасно орендодавець матиме можливість відмовити орендарю в наданні згоди на розміщення ЕЗС на орендованому об’єкті виключно у випадку недосягнення згоди щодо порядку розподілу між орендарем та орендодавцем відповідних видатків, у тому числі, покриття видатків на приєднання об’єкту до мереж (збільшення приєднаної потужності).

Якщо ЕЗС плануватиметься розміщати на території, що належить до управління ОСББ, житлових та садових кооперативів, і при цьому для будівництва ЕЗС (у т.ч. для приєднання до мереж) не залучаються кошти вказаних організацій, то погоджуватиметься з такими утвореннями тільки місце розташування ЕЗС.

####

#### **Деякі нормативно-технічні аспекти улаштування ЕЗС**

З метою захисту споживачів ЕЗС комплектуватимуться виключно сертифікованим обладнанням, що відповідає національним стандартам України. Для цього центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері технічного регулювання, забезпечить гармонізацію національних стандартів України з міжнародними стандартами.

Очікується, що до 1 січня 2020 року ЕЗС, які введені в експлуатацію мають бути приведені у відповідність до національних стандартів України та сертифікаційних вимог.

Для забезпечення зручності та безпечності користування електрозарядні пристрої на ЕЗС розташовуватимуться в безпосередній близькості до паркувальних місць.

Непобутові ЕЗС крім автономних ЕЗС будуть обладнані окремими засобами комерційного обліку електричної енергії, які забезпечують автоматизовану передачу даних обліку:

1. Електроенергії, спожитої на власні потреби ЕЗС.
2. Електроенергії, відібраної / відпущеної споживачам.

Непобутові ЕЗС, крім автономних ЕЗС, будуть обладнані програмним забезпеченням, яке відповідатиме наступним принципам:

1. Забезпечуватиметься ідентифікація споживача на основі персонального електронного цифрового підпису, карток авторизації, або інших систем персональної ідентифікації.
2. Надаватиметься споживачу інформація щодо:
3. Характеристик ЕЗС, зокрема:
* місцезнаходження;
* справності;
* вартості послуг з користування ЕЗС;
* виду (стандарту) розетки;
* потужності ЕЗС;
* наявності вільних паркувальних місць, обладнаних ЕЗС;
* орієнтовного часу звільнення зайнятих паркомісць, обладнаних ЕЗС;
* орієнтовного часу звільнення зайнятих ЕЗС.
1. Всіх акредитованих на ЕЗС електропостачальників та їх цінових пропозицій;
2. Діючих погодинних тарифів на відпуск з акумулятора електромобіля електричної енергії;
3. Інформування споживача про:
* Обсяг відібраної/відпущеної електричної енергії та її вартість;
* Обсяг спожитих послуг з користування ЕЗС та їх вартість.
1. Надання споживачу можливості:
* вільно обирати електропостачальника з переліку електропостачальників, акредитованих на ЕЗС;
* оплачувати спожитий товар та послуги в безготівковій формі.
1. Забезпечення комунікації щодо якості послуг та черговості заряджання між споживачами (у т.ч., за напрямком “споживач-споживач”), оператором ЕЗС та електропостачальниками.
2. Забезпечення можливості інтеграції в єдину систему зберігання інформації щодо розрахунків та транзакцій на ринку електричної енергії, побудованої із застосуванням технологій реплікації розподіленої бази даних (за аналогом технології *blockchain*) (після її запровадження).
3. Забезпечення автоматизованої передачі даних про обсяг проведених споживачем трансакцій до електропостачальників (у т. ч. постачальника універсальних послуг), оператора балансуючого ринку, оператора внутрішньодобового ринку.

Паркомісця, призначені для обслуговування непобутовими ЕЗС, розміщуватимуться з урахуванням наступних принципів:

1. Безперешкодний рух автотранспорту та пішоходів;
2. Обве~~о~~дення таких паркомісць по периметру лінією контрастного кольору, позначення написом контрастного кольору великими буквами “ЕЛЕКТРИЧНА ЗАРЯДНА СТАНЦІЯ” та позначення потужності, а також забезпечені дорожніми знаками:
* “ПАРКОВКА ЗАБОРОНЕНА КРІМ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ”;
* “Електрозарядна станція”.

####

#### **Принципи управління чергою на паркувальні місця, обладнані ЕЗС**

####

Очікується, що основним призначенням паркувальних місць, обладнаних непобутовими ЕЗС, є зарядка, а не парковка транспортного засобу. Тому, у разі, якщо електричний транспортний засіб матиме потребу у зарядці, він матиме пріоритетне право на зайняття паркувального місця (місця автостоянки), обладнаного непобутовою ЕЗС.

Кожна ЕЗС матиме не менше однієї розетки яка працюватиме виключно в режимі відпуску (продажу) електроенергії споживачам, задля забезпечення гарантованої можливості споживачів заряджати транспортні засоби в години пікового попиту.

З метою якісного обслуговування споживачів власники приватних паркувальних майданчиків (автостоянок), забезпечуватимуть управління чергою на доступ до непобутових ЕЗС та притримуватимуться принципів недискримінаційного доступу осіб до зарядної станції.

Власники побутових ЕЗС матимуть пріоритетне право на користування ними, проте вони зможуть надавати право користування ЕЗС іншим особам на платній або безоплатній основі. У разі надання права користування побутовою ЕЗС власником ЕЗС іншим особам на платній основі, це вважатиметься підприємницькою діяльністю у вигляді надання послуг з користування ЕЗС.

**ІV Обсяг фінансових, матеріально-технічних, трудових ресурсів**

Фінансування Концепції передбачається здійснювати за рахунок коштів з не заборонених законодавством джерел.

Види та обсяг державної підтримки, які необхідні для реалізації Концепції, будуть уточнюватися щороку під час складання проекту Державного бюджету України на відповідний рік з урахуванням його реальних можливостей.

Обсяг матеріально-технічних і трудових ресурсів, необхідних для реалізації Концепції, визначатиметься під час розроблення відповідних завдань і заходів.