



JEDLIK ÁNYOS KLASZTER

ELEKTROMOBILITÁS
MAGYARORSZÁGON

Elektromos töltőállomások telepítésének kérdései

Dr. Dávid Alíz ügyvezető, JÁK

2017. Június 15.

AZ E-MOBILITÁSI SZEKTOR MAGYARORSZÁGON





JEDLIK ÁNYOS KLASZTER

ELEKTROMOBILITÁS
MAGYARORSZÁGON

AZ E-MOBILITÁSI SEKTOR

Hazai töltő-infrastruktúra:

A bővülés eddig elmaradt az EV-állomány növekedésétől:

- Eddig (május 4-i adat) **2257 zöld rendszámú (EV)** járművet regisztráltak.
- Ebből **tisztán elektromos (BEV): mintegy 1130 darab** (hatszoros növekedés!)
- **Regisztrált töltőállomások száma: 163 gyors és 42 villámtöltő** (EU-specifikációnak megfelelő), azaz a hálózat alig nőtt.
- A nemzeti keretterv vállalt prognózisai 2020-ra (alacsony-**reális**-magas forgatókönyv): 1200 – **2100** - 5300 gyorstöltő.

A támogatások révén a reális forgatókönyv megvalósulására lehet számítani.



JEDLIK ÁNYOS KLÁSZTER

ELEKTROMOBILITÁS
MAGYARORSZÁGON

AZ E-MOBILITÁSI SEKTOR

Az e-mobilitás sikerének egyik fő feltétele a töltési infrastruktúra kiépítése: FELHASZNÁLÓBARÁT, ÁTJÁRHATÓ, JÓL FEJLESZTHETŐ RENDSZER A CÉL!

- Versenypiaci kialakítása szükséges, legális állami és EU-támogatással - rentábilis üzleti modell egyelőre nincs;
- “Feladatmegosztás” tisztázása a kormányzati, önkormányzati és versenypiaci szereplők között a felfutási szakaszban;
- Elsődleges az e-mobilitás célzott piaci modelljének meghatározása (árazás), a szerepek tisztázása és elválasztása;
- Növekvő az igény a közúti átjárhatóság (TEN-T) és a gyors töltési szolgáltatások iránt (a fő töltési módozat azonban még mindig az otthoni!)
- Az ökoszféra és a piac különböző modelljeit még csak tesztelik az EU-tagállamok is.



AZ E-MOBILITÁSI JOGALKOTÁS LÉPÉSEI





JEDLIK ÁNYOS KLASZTER

ELEKTROMOBILITÁS
MAGYARORSZÁGON

JOGALKOTÁS: VET MÓDOSÍTÁS ÉS VHR

Az új szabályozás szerint elektromos gépjármű töltése nem minősül az érvényes energetikai szabályozás szerinti villamosenergia-kereskedelmi tevékenységnek –

”elektromobilitási szolgáltatás” értékesítése

Az uniós irányelv meghatározza az infrastruktúrára vonatkozó alapelveket:

- Szabványok (CCS Combo 2, Type2 csatlakozó)
- Az üzemeltető bármely uniós energiakereskedőtől vásárolhasson
- a felhasználó e-mobilitási szolgáltató választására vonatkozó szabadságát
- áttekinthető díjmeghatározás követelményei
- eseti töltések biztosítását
- Elosztói engedélyesek megkülönböztetéstől mentes szerződési kötelezettsége üzemeltetőkkel

Az új rendelet célja az EU-irányelvvel való harmonizáció.

Meghatározza:

- Az elektromobilitási szolgáltatás (töltés) fogalmát;
- A normál és nagy teljesítményű töltőpont fogalmát;
- Az nyilvános elektromos töltőpont fogalmát;
- Az elektromos meghajtású gépjármű feltöltésének jogviszonyát;
- Az ár meghatározására vonatkozó követelményeket;
- Az ellenérték alapja lehet a töltés ideje vagy kW szerinti mennyisége;
- A töltőhely elfoglalásának külön díjazása.

**Egységes szabályozás kidolgozása van folyamatban – “Elektromobilitási jogszabály” –
garanciális elemeket törvényi szinten, egyebeket vhr-ben kell rögzíteni**



JEDLIK ÁNYOS KLÁSZTER

ELEKTROMOBILITÁS
MAGYARORSZÁGON

JOGALKOTÁS: EGYSÉGES RENDELET

JAVASLATOK:

1. A töltők telepítésére vonatkozó, a töltőüzemeltetői tevékenységre illetve az elektromobilitási szolgáltatókra vonatkozó külön engedélyek
2. Eljáró hatóság(ok) kijelölése
3. Üzemeltetés, pénzügyi folyamatok, információszolgáltatás stb. ellenőrzése folyamatosan
4. A nyilvános töltők kötelező rendelkezésre állási idejének előírása, ellenőrzése elsődleges ahhoz, hogy megbízható infrastruktúra jöjjön létre – foglalási rendszer kialakítása is szükséges



JEDLIK ÁNYOS KLASZTER

ELEKTROMOBILITÁS
MAGYARORSZÁGON

ÁLLAMI KÖZBESZERZÉSEK

Az infrastruktúrára vonatkozó szabályok kialakítása mellett egyéb jogalkotási igények:

OTÉK szabályozás pontosítása

Zöldrendszámra vonatkozó szabályozás kérdései

További ösztönzők bevezetése (telepítés költségeire vonatkozó TAO kedvezmény)

Kihasználható lehetőség a 2009/33/EK irányelv (tisztá és energiahatékony járművek használatának előmozdításáról) irányelv megfelelő implementálása:

- Tenderek esetén az ajánlatkérő szervek az ár mellett vegyék figyelembe a járművek teljes élettartamához kapcsolódó energetikai és környezeti hatásokat, beleértve az energiafelhasználást, valamint a szén-dioxid- és bizonyos szennyezőanyag-kibocsátást.



JEDLIK ÁNYOS KLASZTER

ELEKTROMOBILITÁS
MAGYARORSZÁGON

BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

A főváros meghatározó szerepe révén saját e-mobilitási koncepciót dolgoz ki:

- A Jedlik Ányos-terv és a Balázs Mór-terv összehangolása;
- A budapesti töltő-infrastruktúra kezdeti fejlesztése a BKK és az NGM együttműködésében (a Közútkezelő és az e-Mobi Nonprofit Kft. koordinál);
- Megoldást kell találni a kerületek problémáira (parkolási bevételek kiesése);
- A szükséges állami beavatkozás végső célja a piaci versenyhelyzet megteremtése.

e·mobi



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

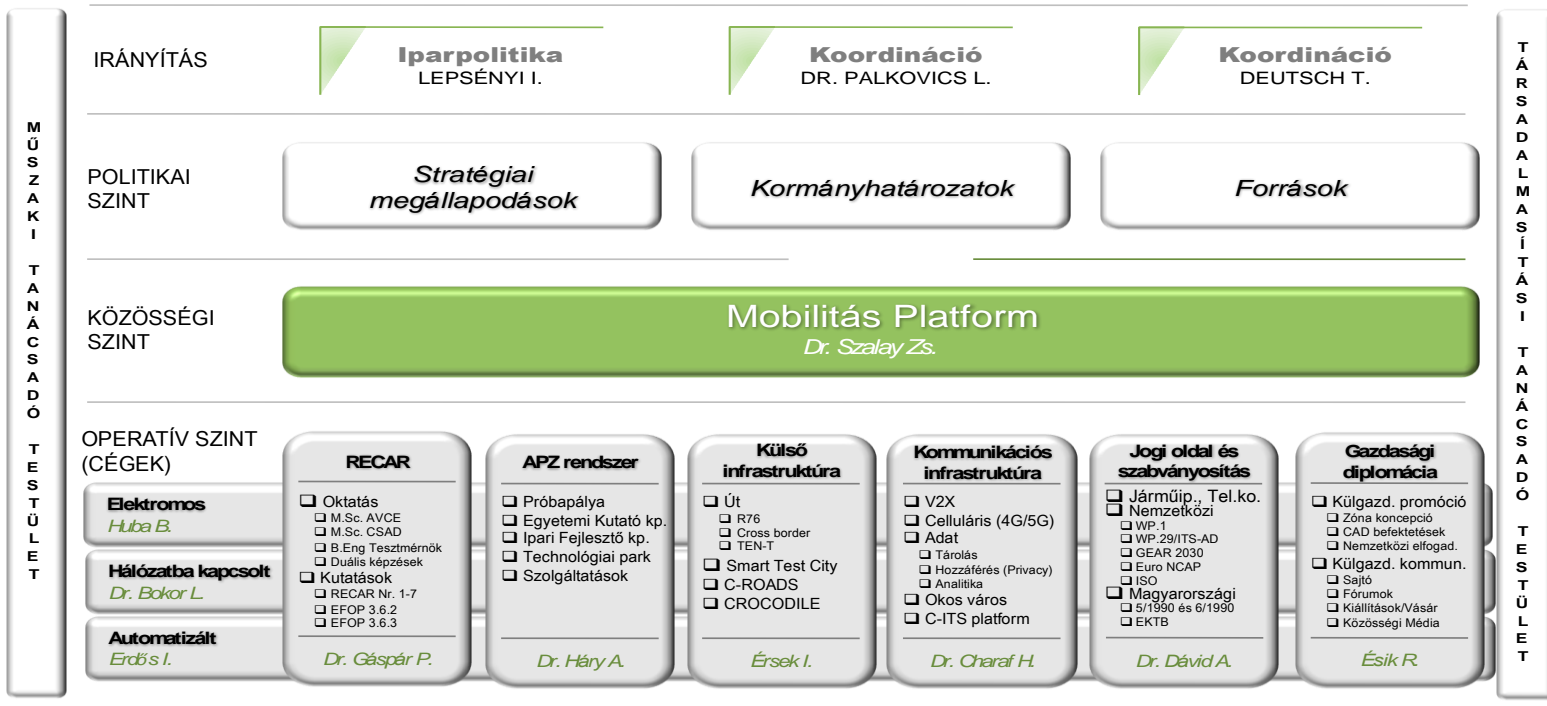


Integrált támogatás és koordináció



Megalakult a Mobilitás Platform:

A fejlesztések összehangolt rendszere



TÁRSADALMASÍTÁSI TANÁCSADÓ TESTÜLET



JEDLIK ÁNYOS KLASZTER

ELEKTROMOBILITÁS
MAGYARORSZÁGON

Köszönöm a figyelmet!

Dr. Dávid Alíz ügyvezető

2017. május 11.