АССОЦИАЦИЯ ГАРАНТИРУЮЩИХ ПОСТАВЩИКОВ
И ЭНЕРГОСБЫТОВЫХ КОМПАНИЙ

119435, Москва, Малая Пироговская, 13/1, офис 401
+7 (495) 777 2516, www.npgp.ru

15.02.2022 № 1940
на № СВС-4/62 от 10.02.2022

О направлении предложений
по итогам заседания

Первому заместителю
Председателя Комитета
Государственной Думы
по энергетике

В.С. Селезневу

Уважаемый Валерий Сергеевич!

Ассоциация гарантирующих поставщиков и энергосбытовых компаний (далее – Ассоциация ГП и ЭСК) направляет предложения по итогам расширенного заседания секции по вопросам антимонопольного законодательства в части регулирования и контроля за деятельностью отраслей топливно-энергетического комплекса и обеспечения конкурентного ценообразования на энергоресурсы Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по энергетике, которое состоялось 10 февраля 2022 г. на тему «Развитие зарядной инфраструктуры для электрического автотранспорта в Российской Федерации: актуальные вопросы».

Деятельность по зарядке электрической энергией аккумуляторных батарей, в том числе аккумуляторных батарей транспортных средств, оборудованных электродвигателями, законодательно является конкурентным видом деятельности, которым может заниматься широкий круг предпринимателей.

Ассоциация ГП и ЭСК считает, что рынок по развитию зарядной инфраструктуры и зарядке транспортных средств и дальше должен быть основан на конкурентных принципах, исключающих возможность функционирования единого монопольного оператора зарядной инфраструктуры.

С целью исключения риска монополизации указанного вида деятельности Ассоциация ГП и ЭСК считает, что поддержка опережающего развития зарядной инфраструктуры для электрического автотранспорта за счет бюджетных источников финансирования должна осуществляться путем отбора исполнителей проектов на открытых конкурсных процедурах, в

которых должны иметь право принимать участие любые заинтересованные лица, а условия отбора для всех участников должны быть одинаковы и прозрачны.

При этом необходимо не допустить финансирование деятельности по развитию зарядной инфраструктуры для электротранспорта за счет тарифов регулируемых организаций. Также важно, чтобы владельцы зарядных станций для электротранспорта (ЭЗС) оплачивали стоимость электроэнергии (мощности) на нужды электрозарядок по нерегулируемой (не субсидируемой) цене (тарифу).

Окупаемость ЭЗС зависит от её востребованности (загрузки), разницы между ценой на услугу по зарядке транспортного средства для пользователя и себестоимостью (в т.ч. цены (тарифа) на электрическую энергии (мощность), стоимости оборудования и программного обеспечения, затрат на технологическое присоединение).

Гарантирующие поставщики и энергосбытовые компании наряду с другими компаниями осуществляют деятельность по развитию зарядной инфраструктуры для электрического автотранспорта не только в пилотном режиме, но и последовательно развивают зарядную инфраструктуру для электротранспорта на коммерческой основе (так, например, начиная с 2019 г. запущено и эксплуатируется 40 станций в Новосибирской области и г. Москва). Оценка окупаемости ЭЗС варьируется по мнению участников Ассоциации ГП и ЭСК от 7 лет (с учетом оптимистичного ежегодного роста спроса в 20%) до 12-15 лет. Наименьший период окупаемости возможен в городах, на магистралях период окупаемости гораздо больше.

Одной из ключевых сложностей при развитии зарядной инфраструктуры является поиск мест подключения быстрых зарядных станций с необходимой свободной мощностью (50-150 кВт). Проблему осложняет то, что ПАО «Россети» одновременно являются и оператором электрических сетей и собственной сети ЭЗС, что создает у них конфликт интересов при выдаче технологического присоединения конкурирующим операторам ЭЗС. Считаем, что необходимо обеспечить операторам ЭЗС равный доступ к инфраструктуре.

При разработке правил предоставления и распределения субсидий на развитие зарядной инфраструктуры для электрического автомобильного

транспорта по мнению участников Ассоциации ГП и ЭСК целесообразно учесть следующее:

- В настоящее время предлагается субсидировать станции мощностью 150 кВт преимущественно в черте города, что противоречит модели потребления электромобилистов: в черте города автовладельцам достаточно мощности станции 50 кВт, чтобы на 10-20 мин. зарядиться и доехать до дома. 150 кВт станции нужны прежде всего на междугородних трассах. При этом частные операторы более охотно развивают внутригородскую зарядную инфраструктуру на собственные средства. Поэтому субсидии имеет смысл направлять в первую очередь на загородную быструю инфраструктуру, где текущий низкий трафик не обеспечивает окупаемость частных инвестиций в подключение ЭЗС к сетям;
- При этом главная сложность в развитии сети станций мощностью 150 кВт (особенно за городом) в нахождении удобно расположенных локаций с возможностью экономически оправданного подключения. Перераспределение субсидий в сторону компенсации затрат на технологическое присоединение позволит операторам ставить станции там, где удобно пользователям, а не там, где дешевле технологическое присоединение;
- Требование для станций поддерживать два стандарта зарядки (CCS и CHAdeMO) заметно повышает объем выделяемых субсидий. Международная практика показывает, что регуляторно нужно обязывать операторов поддерживать один современный стандарт (CCS), а использование устаревших стандартов (в т.ч. CHAdeMO) оставлять на усмотрение оператора на базе его коммерческого анализа локального автопарка. Это дает операторам необходимую гибкость, снижает затраты бюджета, защищает локальный рынок от импорта устаревших б/у электромобилей с портами устаревшего стандарта и поддерживает локальных производителей электромобилей современных моделей;
- Требование установки станций с пятью коннекторами избыточно, поскольку имеющиеся на рынке станции обладают только двумя портами, так как физически к одной станции возможно подключить одновременно только два рядом стоящих электромобиля. Лишние порты заметно увеличивают стоимость станции и, следовательно, расходы бюджета;

- Требования по SLA (время ремонта станции) недостижимы, так как ЭЗС постоянного тока являются сложным электрооборудованием с интеллектуальной начинкой и повышенными требованиями к влагозащищенности. Поэтому ряд сервисных и ремонтных работ невозможно выполнить на месте, и необходим демонтаж станции и её ремонт в условиях сервисного центра.

Для поддержки программы развития инфраструктуры необходимо активизировать нормотворческую работу по следующим направлениям:

- установление порядка проектирования помещений парковочных пространств для электротранспортных средств, включая определение минимальной доли мест для электротранспортных средств на парковках и автостоянках;
- утверждение нормативов градостроительного проектирования, в рамках которых предусмотрены нормы по выделению отдельных парковочных мест для электротранспортных средств на парковках общего пользования;
- установить для новых проектируемых многоквартирных домов с подземным паркингом целевую долю парковочных мест с возможностью установки частной электрозарядки с выделенной мощностью или возможностью подключения к предустановленной системе балансировки мощности;
- неопределенность в трактовке обновленных требований пожарной безопасности размещения зарядных устройств на закрытых автостоянках мешает развитию инфраструктуры в многоквартирных домах, бизнес-центрах и торговых центрах;
- проработать для включения в нормативную базу возможность и требования к установке коммерческих и некоммерческих (на собственные нужды) ЭЗС в МКД и частном секторе. Для коммерческих ЭЗС должна использоваться цена на электрическую энергию (мощность) для коммерческой деятельности.

Прошу учесть позицию Ассоциации ГП и ЭСК в проекте заключения по итогам заседания секции по вопросам антимонопольного законодательства в части регулирования и контроля за деятельностью отраслей топливно-энергетического комплекса и обеспечения конкурентного ценообразования

на энергоресурсы Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по энергетике.

С уважением,

Первый заместитель
Председателя Правления Е.И. Фатеева

Рудева Анастасия Валерьевна

(495) 777-25-16 (доб.217)