

Elektromobily predbehli zákony

ROZHOVOR

Elektromobilita je komplexná téma s množstvom vlastných špecifik a zasahuje do celého spektra právnych predpisov. Tie treba postupne prispôbiť novej realite, tvrdí advokát Pavol Poláček, partner advokátskej kancelárie Poláček & Partners.

Kedy naša legislatíva začala riešiť elektromobilitu, nemali sme skôr elektromobily ako potrebné zákony?

Jedna z prvých zmienok o elektromobiloch sa v právnej úprave vyskytla v súvislosti so stanovením poplatku za zápis elektromobilu do evidencie vozidiel. V tom čase náš právny poriadok nepoznal ani len legálnu definíciu elektromobilu. Je preto trochu úsmevné, že v právnom zmysle sme ešte nevedeli, čo ten elektromobil vlastne je, ale už sme vedeli, koľko zaplatíme za jeho evidenciu. Určite sa dá povedať, že elektromobily boli „rýchlejšie“ ako zákon. Nie je to však podľa môjho názoru žiadna výnimka. Obzvlášť pri zavádzaní nových technológií do praxe nie je ani reálne, aby predpisy boli „dopredu nachybané“.

Aký je súčasný stav zákonov týkajúcich sa elektromobilov, nabíjajúcich staníc a súvisiacich technológií?

Podstatné je, že toto právne vákuum bolo odstránené novelou zákona o energetike. Tá s účinnosťou od 1. 7. 2018 priniesla zákonnú definíciu kľúčových pojmov elektromobility. Svoje právne vymedzenie našli elektrické vozidlá, nabíjacie stanice, nabíjacie body a verejné nabíjacie stanice, ku ktorým má byť zabezpečený nediskriminačný prístup všetkých používateľov elektrických vozidiel bez rozdielu.

Nabíjanie elektromobilov v súčasnosti funguje často ako bonus prevádzkovateľov budov, ale



Rozvoju elektromobility nepomôžu len rôzne dotačné schémy, treba pamätať na otázky prevádzky a účtovania nákladov.

SNÍMKA: ARCHÍV PP

verejné nabíjacie stanice majú pribúdať po celom Slovensku. Ako legislatíva upravuje ich fungovanie?

Zásadnou otázkou pre rozvoj verejnej nabíjacej infraštruktúry bolo to, či ide z pohľadu prevádzkovateľa nabíjacej stanice o podnikanie v energetike. A to je veľmi prísne regulované. Je spojené s pomerne vysokou administratívnou záťažou, množstvom povinností a s potrebou získať špeciálne povolenia. Na túto otázku dala odpoveď už spomínaná novela zákona o energetike, ktorá jednoznačne zakotvila, že prevádzkovanie nabíjacej stanice a poskytovanie nabíjania elektrických vozidiel nepatrí do podnikania v energetike. Tým sa odstránila doterajšia právna neistota a prevádzkovateľom nabíjajúcich staníc sa zjednodušil život. Je to krok správnym smerom, ktorý prispieva k rozvoju odvetvia.

Kto teda bude môcť zriadiť nabíjacie stanice?

Na rozšírení siete verejných nabíjajúcich staníc sa budú môcť

podieľať nielen subjekty, ktoré v tejto oblasti vidia potenciál hlavnej podnikateľskej činnosti, ale aj poskytovatelia, pre ktorých by šlo o veľmi vhodnú doplnkovú službu ich portfólia, ako sú napríklad hotely, reštaurácie a podobne. Súčasná právna úprava na prevádzku verejnej nabíjacej stanice vymedzuje relatívne stručné podmienky, ktoré sú roztrúsené vo viacerých predpisoch. Povinnosti spojené so samotným spustením nabíjacej stanice upravuje zákon o energetike. Jedna z povinností smeruje voči Úradu pre reguláciu sieťových odvetví, ktorému sú prevádzkovatelia nabíjajúcich staníc povinní do 30 dní oznámiť začiatok, ukončenie a zmenu vykonávania takejto činnosti.

Druhú povinnosť je potrebné splniť voči prevádzkovateľovi distribučnej sústavy. Pokiaľ sa na existujúcom odbernom mieste bude pripájať nabíjacia stanica s inštalovaným výkonom nad 100 kW, odberateľ bude povinný uzatvoriť s prevádzkovateľom distribučnej sústavy novú zmlu-

vu o pripojení. O pripájaní nabíjacej stanice s celkovým inštalovaným výkonom nad 100 kW na novom odbernom mieste, je odberateľ povinný informovať prevádzkovateľa distribučnej sústavy v žiadosti o pripojenie.

Oznamovacia povinnosť neobišla ani už pripojené nabíjacie stanice. Tí, ktorí už majú pripojené stanice s inštalovaným výkonom nad 100 kW, boli povinní o tom informovať prevádzkovateľa distribučnej sústavy do 1. 8. 2018. Ďalšie povinnosti prevádzkovateľa verejnej nabíjacej stanice vyplývajú napríklad aj zo zákona o podpore obnoviteľných zdrojov energie a podobne.

Očakáva sa, že nabíjanie elektromobilov nebude večne zadarmo. Ako upravujú zákony takúto investičnú a zárobkovú činnosť?

Aj v súčasnosti už možno nájsť prevádzkovateľov verejne prístupných nabíjajúcich staníc, ktorí nabíjajú elektrické vozidlá za odplatu.

Čo sa týka právnej úpravy, po vyňatí prevádzkovania verejných

„
Pri nákupe elektromobilu je na mieste zvážiť, či záujemca má možnosť inštalovať vlastnú domácu nabíjajúcu stanicu.

staníc spod režimu podnikania v energetike možno povedať, že rozvoju podnikateľských aktivít v segmente odplatného nabíjania elektromobilov odpadla zásadná prekážka. Zároveň treba zdôrazniť, že odplata za nabíjanie elektromobilov nepodlieha cenovej regulácii.

Ako vnímate prevádzku elektromobilov z pohľadu daňových

nákladov? Rieši ich legislatíva dostatočne a jednoznačne?

Práve v týchto otázkach je možné nachádzať výraznejšie medzery súčasnej právnej úpravy. Spomínaná novela zákona o energetike zaviedla z nášho pohľadu zatiaľ len legislatívne minimum. Elektromobilita je komplexná téma s množstvom vlastných špecifik a zasahuje do celého spektra právnych predpisov. Tie treba postupne prispôbiť novej realite. Nestačí do zákona iba doplniť pár nových pojmov alebo nahradiť slovo čerpacia stanica slovom nabíjacia stanica. Inovácie často narážajú práve na to, že nezapadajú do právnej logiky tradičných priemyselných odvetví, ktoré majú celé desaťročia viac či menej stabilnú reguláciu.

Malo by sa teda elektrickým autám dostať viac podpory a pozornosti?

Myslím si, že rozvoju elektromobility nepomôžu len rôzne dotačné schémy. Je potrebné pamätať aj na sekundárne otázky prevádzky elektrických vozidiel a účtovania nákladov. V súčasnosti problémom môže byť napríklad aj uplatnenie si cestovných náhrad zamestnanca, ktorý na služobnú cestu použije elektromobil.

Stále rezonuje otázka chýbajúceho legislatívneho vymedzenia fakturačného meradla jednosmerného prúdu. Týka sa to situácií keď sa prevádzkovateľ nabíjacej stanice rozhodne svojim zákazníkom účtovať skutočne odobraté kWh pri nabíjaní a nie napríklad čas strávený nabíjaním. Tento nedostatok sa netýka len Slovenska, ale aj ostatných členských štátov Európskej únie.

S čím by budúci aj súčasní majitelia elektromobilov mali počítať?

Pri nákupe elektromobilu je na mieste zvážiť, či má záujemca možnosť inštalovať vlastnú, domácu nabíjajúcu stanicu, ktorá auto nabíja šetrnejšie a iba za cenu spotrebovanej elektriny. Na druhej strane, ak by sa záujemca spoliehal len na nabíjanie na verejne prístupných staniach za odplatu, návratnosť jeho investície do elektromobilu – pri pomerne vysokých cenách oproti autám so spaľovacími motormi – by sa značne predĺžila.

Marta Svitková

MARKETING

Kovosvit na kamióne naživo odprezentoval obrábací stroj

V českej strojárskych firme Kovosvit MAS premenili kamión na predvážiacu miestnosť a odcestovali za svojimi zákazníkmi na Slovensko. Netradičná roadshow po slovenských firmách mala sedem zastávok, na ktorých zástupcovia firmy predstavili jeden zo svojich obrábacích strojov, trojosové obrábacie centrum MCV800. Elegánťné a jednoduché riešenie je zaujímavé najmä tým, že s ničím takým ešte nikto neprišiel. Roadshow sa začala v Bánovciach nad Bebravou a vyvrcholila vo východoslovenskej Snine. Postupne sa kamión s obrábacím strojom MCV800 zastavil v Rožňave, Kechneci, Prešove, Bardejove a Stropkove. Miesta celej roadshow boli vybrané tak, aby kamión so strojom neminul žiadne väčšie východoslovenské mesto.

„Naším cieľom je prezentovať značku Kovosvit MAS ako výrobcu kvalitných obrábacích strojov. Aj keď má na Slovensku tradíciu a Baťa chcel pôvodne na konci 30. rokov minulého storočia postaviť podnik práve tu, značku MAS na východnom Slovensku pozná



Trojosové obrábacie centrum z produkcie Kovosvitu MAS sa pohodlne zmestilo do kamióna.

SNÍMKA: KOVOSVIT MAS

predovšetkým generácia dnešných štyridsiatnikov a starších. Tým mladším je potrebné firmu znovu predstaviť a vysvetliť im, že im stroj nielen predáme, ale vďaka dostupnému servisu sa oň taktiež dokážeme následne postarať, čo vnímame ako veľkú konkurenčnú výhodu,“ vysvetľuje Attila Kertész, obchodno-technický zástupca Kovosvitu MAS pre východné Slovensko.

Výhodou je, že MCV800 je pomerne malý stroj, má hmotnosť štyritisíc kilogramov a rozmery 2 086 mm x 2 749 mm x 2 470 mm. Vďaka tomu sa vošiel do bežného kamióna. Podlahu príviesu ani nebolo potrebné upraviť, stroj len pätkami, ktorými sa vo výrobných halách pripevňuje k betónu, ukotvili o podložené drevené dosky. V mieste predvážania stačilo stroj pripojiť na elektrickú sieť, prípojku na 360 V, a mohli simulovať obrábanie. Kamión sa stiahnutím bočnej plachty premenil na predvážaciu miestnosť.

Na netradičnej prezentácii stroja bol k dispozícii aj pracovník servisnej firmy, aby Kovosvit do-

kázal, že predajom sa pre neho záujem o zákazníka nekončí. Zúčastnil sa na nej tiež technolog, ktorý dokázal stroj oživiť a ukázať záujemcom jeho funkcie a možnosti obrábania.

„Na roadshow som bol veľmi zvedavý a záujem ľudí ma milo prekvapil. Sme v tejto oblasti tak trochu pionieri. Pokiaľ viem, tak nikto pred nami nič podobné nerobil. Nie každá firma sa dostane na strojársku veľtrhy a snahou Kovosvitu je byť k našim zákazníkom čo najbližšie,“ doplnila Jan Hruška, marketingový manažér Kovosvitu MAS, ktorý s myšlienkou na roadshow po slovenských mestách prišiel.

Cieľom netradičnej cesty za klientmi a prezentácie na kolesách bola najmä podpora obchodu. „Ide mi predovšetkým o prehľadné kontakty so zákazníkmi. Snažím sa poznať ich potreby a vďaka svojim skúsenostiam a znalosti portfólia podniku im dokážem odporučiť také obrábacie centrum, prípadne sústruh, ktorý bude najlepšie zodpovedať ich potrebám,“ dodal Attila Kertész. (MSA)