



Правовой энергетический форум 2013-2024

ISSN 2079-8784

URL - <http://ras.jes.su>

Все права защищены

Выпуск № 1 Том . 2023

Правовое обеспечение строительства и эксплуатации зарядной инфраструктуры для электромобилей в Российской Федерации и зарубежных государствах

Кологерманская Екатерина Михайловна
юрисконсульт ООО "ПромХим", ООО "ПромХим"
Российская Федерация, Москва

Аннотация

В настоящий период времени сфера использования электромобилей не отличается стабильностью как в мировом масштабе, так и в рамках отдельно взятого государства. Тем не менее электромобильный сектор, как ключевая технология для обезуглероживания автомобильного транспорта, так или иначе становится неотъемлемой частью транспортного и энергетического комплекса. Вместе с тем полноценное развитие данной отрасли сталкивается с рядом проблем, способных оказать непосредственное влияние на состояние спроса и обеспечения интересов и прав конечных потребителей. Одной из таковых является строительство и эксплуатация инфраструктуры зарядных устройств электромобилей. Это связано не только с особыми технологическими стандартами строительства, эксплуатации и вывода из эксплуатации таких энергетических объектов, но и выделением дополнительных мощностей в энергосистеме населенных пунктов и автомагистралей. Кроме того, российская нормативная правовая база, регулирующая общественные отношения в области электромобилей их зарядной инфраструктуры, находится на стадии формирования, следовательно, актуальным представляется изучение и сопоставление действующего правового регулирования зарядной инфраструктуры для электромобилей в РФ и зарубежных государствах. В представленной статье изучаются правовой опыт регулирования общественных отношений, связанных с зарядной инфраструктурой для электромобилей, Германии и Италии (как государств-членов Европейского Союза), а также Великобритании и Китая. Каждое из представленных государств предлагает самостоятельный вариант правового регулирования того или иного аспекта деятельности, связанной с электромобилями и их зарядной инфраструктурой. Проведенное исследование позволяет изучить зарубежный опыт, с целью актуализации действующего российского законодательства, и формирования модели правового регулирования.

Ключевые слова: энергетическое право, энергетическое право зарубежных государств, электромобиль, зарядная инфраструктура для электромобилей, строительство и эксплуатация зарядной инфраструктуры для электромобилей

Дата публикации: 31.03.2023

Ссылка для цитирования:

Кологерманская Е. М. Правовое обеспечение строительства и эксплуатации зарядной инфраструктуры для электромобилей в Российской Федерации и зарубежных государствах // Правовой энергетический форум – 2023. – Выпуск № 1 С. 24-32 [Электронный ресурс]. URL: <https://mlcjournal.ru/S231243500025219-8-1> (дата обращения: 19.05.2024). DOI: 10.18254/S231243500025219-8

1 Введение

2 В последние годы на рынке электромобилей произошел значительный подъем, способный полностью преобразовать автомобильную промышленность и смежные с ней отрасли, в том числе и энергетическую. Так, согласно статистическими данным Международного энергетического агентства в 2021 году в мире было продано около 6,75 млн электромобилей, что на 120% больше, чем в 2020 году [1].

3 Безусловно, электромобили являются ключевой технологией для обезуглероживания автомобильного транспорта (на его долю приходится примерно 16% глобальных выбросов). Между тем, следует обратить внимание, что сфера строительства и эксплуатации электромобилей, а также их комплектующих и зарядных устройств, представляет собой комплексную область промышленности, отличающуюся инженерными, энергетическими, техническими и иными сложностями.

4 Несмотря на технологические сложности это технологическая сфера признается одной из инвестиционно выгодных, так, ведущие мировые автопроизводители планируют инвестировать около \$515 млрд к 2030 году[2] на электромобили и аккумуляторы для достижения все более жестких целей по декарбонизации, устанавливаемых в тех или иных государствах.

5 Вместе с тем при наличии достаточно перспективного прогнозирования дальнейшего развития электромобильной промышленности остается не решенным ряд проблем, способных оказать влияние на уровень спроса и удовлетворение потребности конечного потребителя.

6 Одной из таковых (наравне с исследованием качественных характеристик аккумуляторов, в том числе переход на водородные технологии) является строительство и эксплуатация инфраструктуры зарядных устройств электромобилей. Это связано не только с особыми технологическими стандартами строительства, эксплуатации и вывода из эксплуатации таких энергетических объектов, но и выделением дополнительных мощностей в энергосистеме населенных пунктов.

7 Дополнительно необходимо принять во внимание, что нормативно-правовая база, регулирующая общественные отношения в области электромобилей, а также их зарядной инфраструктуры, находится на стадии формирования.

8 В связи с этим актуальным будет проведение сравнительно-правового изучения российского законодательства и правового опыта зарубежных стран относительно регулирования строительства и эксплуатации зарядной инфраструктуры для электромобилей.

9 1. Российская Федерация

10 Согласно статистическим данным аналитического агентства "Автостат" за 2022 год в России было куплено 2998 новых электромобилей. Этот показатель на 33% больше, чем в 2021 году, и является рекордным для всего периода существования отечественного авторынка[3]. Несмотря на значительный рост электромобильного парка в Российской Федерации закономерности и основные тенденции его функционирования еще не сложились, что затрудняет прогнозирование развития и управления.

11 Такое обстоятельство может быть связано с фрагментарностью государственного и законодательного регулирования, особенно в части определения правовых особенностей зарядной инфраструктуры для электромобилей.

12 Согласно Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной

Правительством Российской Федерации сбалансированный сценарий развития инфраструктуры электростанций к 2030 году потребует наличия 144 тыс. зарядных станций (портов).

¹³ При этом в рамочном документе определяются меры стимулирования зарядной инфраструктуры, отмечается, что государственная политика регулирования зарядной инфраструктуры должна быть более гибкой и включать помимо непосредственно финансирования проектов создания зарядных станций ряд стимулирующих мер для частного бизнеса.

¹⁴ Дополнительно "Методические рекомендации по стимулированию использования электромобилей и гибридных автомобилей в субъектах Российской Федерации", утвержденные распоряжением Минтранса России от 25.05.2022 № АК-131-р, одним из ключевых факторов увеличения спроса на электромобили обозначают развитие парковочного пространства и зарядной инфраструктуры, включая внесение изменений в градостроительные нормы, транспортную инфраструктуру, создание механизма получения и учета предложений владельцев электромобилей по размещению частных зарядных станций и пр.

¹⁵ В соответствии с положениями Федерального закона от 05.12.2022 N 466-ФЗ "О федеральном бюджете на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов" на реализацию мероприятий по развитию зарядной инфраструктуры для электромобилей (межбюджетные трансферы) выделяется 2 406 720,0 руб. в 2023 году.

¹⁶ Приказ Минпромторга России от 29.04.2022 N 1776 "Об утверждении технических характеристик оборудования стационарной автомобильной зарядной станции публичного доступа, обеспечивающей возможность быстрой зарядки электрического автомобильного транспорта" устанавливает технологические требования данных энергетических объектов, а именно:

¹⁷ 1. присоединяемая мощность зарядной станции должна составлять не менее 149 кВт;

¹⁸ 1. Минимальная конфигурация зарядной станции должна включать:

¹⁹ а) не менее трех коннекторов постоянного тока электрического автомобильного транспорта, где обязательными являются установленные характеристики разъемов GB/T и CCS2;

²⁰ б) зарядные кабели зарядной станции длиной не менее 4 метров каждый;

²¹ в) одновременную зарядку не менее двух единиц электрического автомобильного транспорта с динамической балансировкой выдаваемой мощности между коннекторами постоянного тока во всех режимах работы зарядной станции.

²² Применительно к определению правового статуса электромобиля и его зарядной инфраструктуры в действующем отечественном законодательстве принят ряд ГОСТов, определяющих те или иные характеристики данных энергетических объектов, а именно:

²³ 1. "ГОСТ Р 59127-2020. Национальный стандарт Российской Федерации. Электромобили и автомобильные транспортные средства с комбинированными энергоустановками. Идентификация";

²⁴ 1. "ГОСТ Р 50571.7.722-2017/МЭК 60364-7-722:2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Электроустановки низковольтные. Часть 7-722. Требования к специальным электроустановкам или местам их расположения. Источники питания для электромобилей";

²⁵ 1. "ГОСТ ИЕС 62752-2021. Межгосударственный стандарт. Кабельный блок управления и защиты для зарядки электромобилей в режиме 2 (IC-CPD)" и др.

²⁶ Применительно к оборудованию стоянки электромобилей следует обратиться к "СП 113.13330.2016. Свод правил. Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99*", согласно которому "зарядные устройства (станции, колонки) для транспортных средств с электродвигателями" представляют собой оборудование источника питания от сети, выполняющее

необходимые функции для зарядки батареи электромобиля. Кроме того, определяются мощности зарядки электромобилей.

27 1. Государства - члены Европейского Союза

28 Технологии электромобильного рынка Европейски Союзом рассматриваются в качестве способа декарбонизации экономики в рамках реализации Регламента Европейского союза № 443/2009[4], устанавливающего стандарты эффективности выбросов для новых легковых автомобилей в рамках комплексного подхода сообщества к сокращению выбросов CO₂ от легковых автомобилей.

29 Так, согласно информации Международного энергетического агентства в конце 2021 года в Европейском Союзе насчитывалось около 5,6 миллиона подключаемых к сети электромобилей и легких коммерческих автомобилей [5].

30 Основа развития инфраструктуры для электромобилей в Европейском Союзе была заложена Директивой 2014/94/ЕС о развертывании инфраструктуры для альтернативных видов топлива [6], вводящая новые правила ЕС для обеспечения создания точек альтернативных заправок по всей Европе с едиными стандартами их проектирования и использования. Государства-члены должны установить и обнародовать свои цели и представить основы своей национальной политики,

31 Кроме того, депутатами Европарламента в 2022 году были приняты “Положение об инфраструктуре альтернативных видов топлива” (“Alternative Fuels Infrastructure Regulation” - AFIR) [7], согласно которым к 2026 году через каждые 60 км основных дорог Европейского Союза должен быть как минимум один электрическая зарядная точка для электромобилей.

32 *Германия*

33 Согласно официальной статистике количество электромобилей в 2022 году увеличилось почти в 1,5 раза (840 645 шт. в октябре) по сравнению с 2021 годом (309 083 шт.)[8]. Данный аспект может быть напрямую связан с качественным и продуктивным государственным и правовым регулированием.

34 В 2015 году был принят специальный Закон "Об приоритете использования электромобилей" (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) [9], в предмет регулирования которого входят основные аспекты данной сферы, а именно: установление дефинитивного аппарата, включая типизацию электромобилей (классы M1 и N1 и пр.) и их маркировку, определение права муниципалитетов на создание льготных вариантов парковки, закрепление новых дорожных знаков и пр.

35 Применительно к зарядной инфраструктуре в Германии создан целый блок нормативно-правовых актов, различного уровня и содержания.

36 Так, базовым нормативно-правовым актом выступает Постановление о минимальных технических требованиях к безопасной и функциональной конструкции и эксплуатации общедоступных зарядных станций для электромобилей (Ladesäulenverordnung - LSV)[10] от 2016 года, регулирующий минимальные технические требования к безопасной и функциональной конструкции и эксплуатации общедоступных зарядных станций для транспортных средств с электроприводом классов N и M.

37 Согласно п. 2 § 2 пунктом зарядки признается объект, на котором одновременно можно заряжать или разряжать только одно транспортное средство с электроприводом, и который подходит и предназначен для зарядки транспортных средств с электроприводом или зарядки и разрядки электромобилей. Законодательно определена классификация пунктов зарядки:

38 1. в зависимости от скорости зарядки:

39 1. обычная точка зарядки, в которой электроэнергия с максимальной зарядной мощностью 22 киловатта может передаваться на транспортное средство с электроприводом;

⁴⁰ 1. пункт быстрой зарядки, в котором электроэнергия с зарядной мощностью более 22 киловатт может быть передана на транспортное средство с электроприводом.

⁴¹ 1. в зависимости от доступа к пункту зарядки:

⁴² 1. общедоступный пункт, если на парковочное место, принадлежащее пункту зарядки, действительно может въехать неопределенная группа лиц или группа лиц, которая может быть определена только на основе общих характеристик;

⁴³ 1. пункт зарядки для определенной группой лиц, в случае, если оператор имеет четко видимую идентификацию или вывеску "Использование ограничено индивидуально определенной группой лиц".

⁴⁴ Также Постановление определяет нормативы технической безопасности и функциональной совместимости (§ 3), включая типы розеток, их разъемы и пр.

⁴⁵ Основными субъектами рассматриваемых правоотношений выступают операторы зарядных станций (таковым, например, выступает компания Ionity [11]) является, который должен разрешить пользователям транспортных средств с электроприводом производить зарядку в определенных точках (§ 4). Дополнительно операторы обязаны уведомлять Федеральное сетевое агентство по электроэнергии, газу, связи, почте и железнодорожному транспорту (Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen) о вводе в эксплуатацию и выводе из эксплуатации пунктов зарядки, а также предоставлять доказательства соблюдения технических требований § 3. В свою очередь, Федеральное агентство может потребовать, чтобы пункт зарядки был модернизирован, запретить работу пункта зарядки, если не выполняется техническое требование.

⁴⁶ Кроме того, правовой статус операторов зарядных станций, как конечных потребителей, определяется в соответствии с нормами Закона о дальнейшем развитии рынка электроэнергии (Gesetz zur Weiterentwicklung des Strommarktes) 2016 года [12].

⁴⁷ Дальнейшему развитию использования электромобилей в Германии способствовал принятый в 2020 году Закон о продвижении электромобильности и модернизации закона о домовладении, а также об изменении правил стоимости и земельного реестра (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz – WEMoG)[13], в котором определяется порядок установки и использования частных зарядных станций с уведомлением сетевого оператора и несколькими консультациями электротехнических компаний.

⁴⁸ *Италия*

⁴⁹ Несмотря на увеличение количества моделей на европейском рынке, в 2022 году в Италии было зарегистрировано 49 058 электромобилей, что на 27,1% меньше, чем в 2021 году (когда было зарегистрировано 67 264 электромобилей). Многие исследователи объясняют это отсутствием доступной зарядной инфраструктурой, другие, в свою очередь, указывают на несовершенство законодательной базы.

⁵⁰ Основа развития электромобилей в Италии заложена в Законодательном декрете № 257 от 16 декабря 2016 г. "Об альтернативном топливе" (Direttiva Iniziativa sui combustibili alternativi - DAFI) [14], согласно главе III которого определяются меры по распространению транспортных средств, работающих на альтернативных видах топлива. Так, помимо общих статистических целей и задач дальнейшего перехода на электромобили (например, достижение уровня 25% от общего числа транспортных средств в ближайшее пятилетие), определяется необходимость "доступного количества точек подзарядки", актуализация строительных норм и правил, а также требования к ремонту зданий для возможности установления и использования точки подключения для подзарядки электромобилей.

⁵¹ В целях определения руководящих принципов, гарантирующих единообразное развитие услуги подзарядки транспортных средств, приводимых в действие электричеством, на территории

Италии был принят Национальный план инфраструктуры подзарядки электромобилей (Piano nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica - Pnire) [15].

⁵² План предусматривает создание службы подзарядки транспортных средств, введение процедур управления службой подзарядки, введение субсидий на модернизацию систем, создание программ технологической модернизации существующих зданий, продвижение технологических исследований, направленных на создание инфраструктурных сетей для подзарядки.

⁵³ Важнейшими субъектами в области эксплуатации зарядной инфраструктуры для электромобилей в Италии выступают следующие.

⁵⁴ Во-первых, ARERA [16] - административный орган по энергетике, сетям и окружающей среде, который регулирует и поощряет развитие инфраструктуры зарядки электромобилей, устанавливает сетевой тариф на частную и общественную зарядку, стоимость и способы подключения точек зарядки и пр.

⁵⁵ Во-вторых, разработчики зарядных станций, в частности Enel, которая управляет чуть менее половиной общенациональных точек зарядки.

⁵⁶ В 2023 году Министерством окружающей среды и энергетической безопасности было принято Постановление "Об определении критериев и условий предоставления безвозмездных льгот в пользу новой инфраструктуры подзарядки быстрых и сверхбыстрых электромобилей, которые будут построены на автомагистралях" [17], устанавливающий процедурные аспекты и порядок предоставления безвозмездных пособий в целях поощрения строительства на автомагистралях не менее 7500 инфраструктур сверхбыстрой зарядки для электромобилей.

⁵⁷ В целом строительство зарядной инфраструктуры в Италии больше подвержено общеевропейским стандартам и правилам строительства, например, нормативы розеток и вилок - CEI 23-50, CEI EN 60309, иные международному стандарту IEC .

⁵⁸ 1. **Государства, не входящие в состав Европейского Союза**

⁵⁹ *Великобритания*

⁶⁰ В 2022 году в Великобритании было зарегистрировано более 265 000 аккумуляторных электромобилей, что на 40% больше, чем в 2021 году [18]. Такое существенное увеличение парка электромобилей требует наличие доступной и качественной зарядной инфраструктуры.

⁶¹ Правительство Великобритании осуществляет инвестиции в продвижении электромобилей и инфраструктуру, обеспечивающие их использование. Так, Министерством транспорта совместно с Министерством бизнеса, энергетики и промышленной стратегии было создано Управление по транспортным средствам с низким уровнем выбросов (Office for Zero Emission Vehicles - "OLEV") [19], которому предоставлен мандат на инвестиции в размере 900 млн фунтов стерлингов, а также возможность предоставление дополнительных инвестиции в размере 20 млн фунтов стерлингов в инфраструктуру "от автомобиля к сети" (в рамках правительственного плана "Умные системы и гибкость" (Smart Systems and Flexibility Plan) [20] от 2021 года).

⁶² Дополнительно "OLEV" предоставляет гранты на зарядные станции на установку домашней зарядной станции. Местные государственные органы могут обратиться в "OLEV" за финансированием до 75% стоимости установки уличной зарядной станции в районах, где нет парковочных мест во дворах.

⁶³ Базовым нормативно-правовым актом в области использования электромобилей и их зарядной инфраструктуры выступает Закон об автоматизированных и электрических транспортных средствах (Automated and Electric Vehicles Act)[21] 2018 года, в сферу регулирования которого входят особенности строительства и эксплуатации общественных пунктов зарядки.

⁶⁴ Так, согласно ст. 9 части 2 указанного Закона устанавливается дефиниция - "точка зарядки" - устройство, предназначенное для зарядки транспортного средства, способного приводить в движение электроэнергию, получаемую от аккумуляторной батареи (или для разрядки электроэнергии, накопленной в таком транспортном средстве). Дополнительно выделяется "пункт

заправки водородом" означает устройство, предназначенное для заправки транспортных средств, способных приводить в движение электроэнергию, получаемую от водорода. Следует учитывать, что данные пункты являются "общественным пунктом зарядки или заправки топливом", если он предназначен для использования представителями широкой публики.

⁶⁵ Законом также определяются следующие неотъемлемые аспекты функционирования зарядной инфраструктуры, а именно: требования к доступу, стандартам подключения общественных пунктов зарядки (ст. 10), особенности информации для пользователей общественными пунктами зарядки (ст. 13), некоторые аспекты правового статуса крупных розничных продавцов топлива, предоставляющих общественных пунктов зарядки или заправки (ст. 11) и пр.

⁶⁶ Кроме того, были приняты Правила "Умные точки зарядки электромобилей" (The Electric Vehicles (Smart Charge Points) Regulations) 2021 года [22], которые определяют строительство и функционирование частных точек зарядки электромобилей, которые применяются в домашних условиях или на рабочем месте, а также интеллектуальных кабелей, определяемых как электрический кабель - точка зарядки (также может отправлять и получать информацию).

⁶⁷ С 2022 года в силу вступают новые Строительные нормы для установки точек зарядки электромобилей или кабельных трасс (Infrastructure for charging electric vehicles)[23], содержащие техническое руководство относительно требований к установке и зарядным точкам. Действие указанного нормативно-правового акта распространяется на новые жилые и нежилые здания; здания, назначение которых существенно меняется на жилые; жилые и нежилые здания, подвергающиеся капитальному ремонту; и здания смешанного назначения, которые либо новые, либо проходят капитальный ремонт.

⁶⁸ *Kumai*

⁶⁹ Согласно статистическим данным, опубликованным Китайским альянсом по продвижению инфраструктуры зарядки электромобилей 12 января 2023 г., с января по декабрь 2022 г. объем продаж автомобилей на новых источниках энергии составит 6,887 млн единиц, а увеличение количества зарядных устройств составит 2,593 млн единиц [24].

⁷⁰ В 2020 году Государственным Советом Китая был принят План развития автомобильной промышленности на источники новых энергий (2021-2035 гг.) [25], являясь рамочным документом, определяет дальнейшее развитие автомобильной отрасли на указанный период. Среди основных статистических прогнозов (например, объем продаж автомобилей на новой энергии составит около 20% в 2025 году) одним из базовых факторов развития указанной сферы является своевременное планирование, строительство инфраструктуры зарядки и замены, координация строительства интеллектуальных объектов дорожной сети и пр.

⁷¹ Интересно, что еще в 2015 году Главное управление Госсовета выпустило "Руководящие заключения по ускорению строительства инфраструктуры зарядки электромобилей" № 73 [26], согласно которому под инфраструктурой зарядки понимается новый тип городской инфраструктуры, обеспечивающим различные зарядные и обменные устройства для снабжения электроэнергией электромобили. Зарядная инфраструктура, называемая «зарядными сооружениями», также широко известна как «зарядные сваи».

⁷² Установлены достаточно перспективные положения государственного регулирования и поддержки данных энергетических объектов, а именно:

⁷³ 1. государственная финансовая поддержка инфраструктуры зарядки. Реализуется по средствам предоставления субсидий местным государственным органам, которые достигают своих годовых целей по продвижению автомобильного транспортного сектора. Субсидия имеет целевое значение и используется исключительно как финансовая поддержка для строительства и эксплуатации инфраструктуры зарядки, обслуживания и обновления сетей управления зарядкой и заменой батарей, а также повышения общего уровня услуг зарядки. Следует учитывать, что местным органам власти запрещено использовать финансовую поддержку в качестве субсидий на покупку электромобилей или субсидий для производителей электромобилей;

74 1. льготный режим для зарядных станций по инициативе двух государственных монополий (Государственная электросеть Китая и Китайская южная электросеть), заключающийся в том, что операторы станции могут оплачивать только фактически использованную электроэнергию и освобождены от оплаты "базовых сборов" (это фиксированная плата, определяемая возможностью трансформаторов крупных промышленных потребителей электроэнергии), которые оплачивают иные крупные промышленные потребители энергии.

75 Правовые особенности строительства и эксплуатации зарядной инфраструктуры для электромобилей устанавливаются целым комплексом нормативно-правовых актов.

76 Таким образом, согласно "Стандартной системе для зарядных станций для электромобилей", принятой Национальной энергетической администрацией в 2015 году, производители зарядных свай должны уделять внимание конструкции и разработке стандартной системы зарядных сооружений. Стандартная система загрузочных устройств является основным критерием при производстве загрузочных и перестановочных сооружений, а также одним из важных ориентиров для оценки того, соответствуют ли загрузочные и перестановочные сооружения требованиям, что имеет большое значение. Кроме того, производители зарядных свай ответственны за качество и безопасность производимой продукции. Дополнительно к указанным субъектам применяются требования в области землепользования и городского планирования, а также строительные нормы и правила, включая получение некоторых видов строительной квалификации.

77 Отдельным субъектом выступают компании, занимающиеся зарядкой свай, имеющие право на получение платы за потребляемую электроэнергию и платы за обслуживание.

78 Конечными получателями оказываемых услуг выступают владельцы транспортных средств, которые в то же время могут реализовывать права и выполнять обязанности заявителя на строительства зарядной станции, а также осуществляет ее непосредственное использования.

79 **Заключение**

80 В настоящий период времени сфера использования электромобилей не отличается стабильностью как в мировом масштабе, так и в рамках отдельно взятого государства, однако уже сейчас можно сказать, что электромобильный парк так или иначе становится неотъемлемой частью транспортного и энергетического комплекса. В целях качественного развития рассматриваемого сектора, учитывая экологическую повестку по снижению уровня выбросов парниковых газов и иных аспектов, а также обеспечения интересов владельцев электротранспортных средств, требуется гарантированное обслуживания электромобилей, включая доступный уровень зарядной инфраструктуры.

81 Таким образом, полноценно развитая сеть зарядных станций является ключевым инфраструктурным фактором, который будет способствовать быстрому развертыванию электромобильной отрасли.

82 В представленной статье был проведен анализ правового обеспечения строительства и эксплуатации зарядной инфраструктуры для электромобилей в Российской Федерации и зарубежных государствах, а именно Германии, Италии, Великобритании и Китае.

83 Безусловно, были изучены лишь основные аспекты правового регулирования общественных отношений, возникающих в указанной области. Однако проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что современное законодательство, регулирующее зарядную инфраструктуру, всех государств отличается своей фрагментарность, а в некоторых случаях находится на стадии становления.

84 Тем не менее можно выделить некоторый правовой положительный опыт выбранных государств, применение которого позволит актуализировать и дополнить действующее российское законодательство, а также создать оптимальную модель правового регулирования.

85 В Российской Федерации одной из основных проблем является отсутствие нормативного регулирования в рамках специального законодательства, а именно ФЗ "Об электроэнергетике" от

26.03.2003 N 35-ФЗ и подзаконного правового регулирования. Требуется актуализация по вопросам ценообразования и тарифов, правового положения субъектов (производителей зарядных станций, операторов, конечных потребителей), правового режима зарядной инфраструктуры, включая процедуру ее подключения и пр.

⁸⁶ Одним из самых перспективных примеров правового обеспечения зарядной инфраструктуры для электромобилей представляет Германия, где создан целый комплекс нормативных правовых актов, устанавливающих как дефинитивные положения, так и особенности обеспечения безопасности при строительстве и эксплуатации данных энергетических объектов. Кроме того, четко определен правовой статус субъектов исследуемых отношений.

⁸⁷ Правовой опыт Италии характеризуется наличием качественных декларативных правовых актов, определяющих планирование зарядной инфраструктуры электромобилей. Интерес вызывают также правовые нормы, связанные с предоставлением безвозмездных льгот в пользу новой инфраструктуры подзарядки.

⁸⁸ В Великобритании была создана достаточно перспективная система инвестирования сферы строительства и эксплуатации зарядной инфраструктуры в рамках деятельности специального государственного учреждения - "OLEV".

⁸⁹ Нормативно-правовая база Китая также устанавливает детализированные требования к зарядной инфраструктуре, начиная с планирования и инвестирования в проекты по строительству данных энергетических объектов, заканчивая четким определением прав и установления обязанностей субъектов данных правоотношений.

Библиография:

1. <https://www.iea.org/reports/electric-vehicles>
2. <https://tass.ru/ekonomika/12878913>
3. <https://www.autostat.ru/infographics/51535/>
4. Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles // <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32009R0443>
5. <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-data-explorer>
6. Directive 2014/94/EU on the deployment of infrastructure for alternative fuels // <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094>
7. <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20221014IPR43206/car-recharging-stations-should-be-available-every-60-km-say-meps#:~:text=According%20to%20the%20adopted%20text,and%20with%20more%20powerful%20stations.>
8. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/>
9. Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge // <https://www.gesetze-im-internet.de/emog/BJNR089800015.html>
10. Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge // <https://www.gesetze-im-internet.de/lsv/BJNR045700016.html>
11. <https://ionity.eu/>

12. Gesetz zur Weiterentwicklung des Strommarktes // <https://www.goerg.de/de/aktuelles/veroeffentlichungen/07-07-2016/das-strommarktgesetz-ein-ueberblick>
13. Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften // <https://www.bmj.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/DE/WEMoG.html>
14. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/01/13/17G00005/sg>
15. <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNire.pdf>
16. <https://www.arera.it/it/index.htm>
17. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2023/02/13/23A00835/sg>
18. <https://www.zap-map.com/ev-market-statistics/>
19. <https://www.gov.uk/government/organisations/office-for-low-emission-vehicles>
20. <https://www.gov.uk/government/publications/transitioning-to-a-net-zero-energy-system-smart-systems-and-flexibility-plan-2021>
21. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents/enacted>
22. <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2021/1467/contents/made>
23. <https://www.gov.uk/government/publications/infrastructure-for-charging-electric-vehicles-approved-document-s>
24. <https://mp.weixin.qq.com/s/i97-491nHcVTn773J9aJGw>
25. 新能源汽车产业发展规划（2021—2035年） // http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm
26. 国务院办公厅关于加快电动汽车 充电基础设施建设的指导意见 // http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-10/09/content_10214.htm

Legal Regulation of the Construction and Operation of Electric Vehicle Charging Infrastructure in the Russian Federation and Foreign Countries

Ekaterina M. Kologermanskaya

Legal Counsel at Promhim, LLC, Promhim, LLC

Russian Federation, Moscow

Abstract

At the moment, the use of electric vehicles (EV) is not stable both on a global scale and within a single state. Nevertheless, the electric vehicle industry, as a key technology to decarbonize road transport, is somehow becoming an integral part of the transport and energy complex. However, the full-fledged development of this industry faces a number of issues that can directly affect the state of demand and promote the interests and rights of end consumers. One of these issues is the construction and operation of the electric vehicle charging infrastructure. This is due not only to special technological standards for the construction, operation and decommissioning of such energy facilities, but also to the allocation of additional capacities in the energy system of inhabited areas and highways. Besides, the Russian legal and regulatory framework regulating public relations in the electric vehicles and their charging infrastructure is at the nascent stage, therefore, it is relevant to study and compare the current legal regulation of electric vehicle charging infrastructure in the Russian Federation and foreign countries. This article examines the legal experience of regulating public relations related to electric vehicle charging infrastructure, Germany and Italy (as member states of the European Union), as well as Great Britain and China. Each of the above states offers an independent scheme of legal regulation of one or another aspect of activities related to electric vehicles and their charging infrastructure. The research performed allows us to study foreign experience in order to update the current Russian laws and form a model of legal regulation.

Keywords: energy law, energy law of foreign countries, electric vehicle, electric vehicle charging infrastructure, construction and operation of electric vehicle charging infrastructure

Publication date: 31.03.2023

Citation link:

Kologermanskaya E. Legal Regulation of the Construction and Operation of Electric Vehicle Charging Infrastructure in the Russian Federation and Foreign Countries // Energy law forum – 2023. – Issue 1 C. 24-32 [Electronic resource]. URL: <https://mlcjournal.ru/S231243500025219-8-1> (circulation date: 19.05.2024). DOI: 10.18254/S231243500025219-8