



ELEKTRIFIKÁCIA DOPRAVY A ELEKTROMOBILITA

Podpora slovenských inovácií, prostredia a trhu

OKTÓBER 2020

SEVA  SLOVAK
ELECTRIC
VEHICLE
ASSOCIATION

Argumentácia

Mobilita, ale špecificky aj automobilový priemysel, na ktorom je dnes Slovensko existenčne závislým, prechádzajú paradigmatickou zmenou. Veľmi jasným trendom je okrem iného **smerovanie ku stratégii C-A-S-E (connected – autonomous – shared - electric)**. Absolútnou prioritou priemyslu ale aj celkovo európskych politik je elektrifikácia vo väčšine sektorov dopravy. Tento trend je okrem iného aj výsledkom ambiciózneho legislatívy Európskej únie, ktorá je zacielená na dekarbonizáciu, znižovanie emisií v doprave

resp. na dosiahnutie uhlíkovej neutrality do roku 2050.

Nadchádzajúca reštrukturalizácia v mobilite a automobilovom priemysle by pritom mala byť **vnímaná ako prežitost'** pre dosiahnutie našich dlhodobých cieľov v oblasti vysporiadania sa s klimatickou krízou. Klimatická kríza je zo strednodobého hľadiska pritom oveľa väčšou hrozbou ako pandémie COVID 19, aj keď má inú mieru vnímania urgency. Pandémiu je možné po určitom (relatívne krátkom) čase potlačiť, zmenená klíma však s nami zostane minimálne niekoľko desaťročí.

Priorita 1: Aktívna podpora domácich inovácií

Slovensko potrebuje oveľa viac domácich inovácií v mobilite a automobilovom priemysle. Jedným z vhodných nástrojov je aj **národný Mobility Lab**, ktorý by mal byť zameraný na nové trendy a technológie C-A-S-E (connected – autonomous – shared - electric). Ďalším dlhodobým strategickým projektom, ktorý navrhujeme, je **Národné batériové centrum**.

Prečo je dôležité

Všetky automobilky majú na Slovensku najmodernejšiu výrobu a máme veľmi pružnú pracovnú silu. Z tohto pohľadu je slovenský automobilový priemysel pripravený benefitovať z rýchleho prechodu na moderné technológie. Je však absolútne nevyhnutné začať poctivo podporovať domáce inovácie a pridanú hodnotu v automobilovom priemysle a mobilite. Napriek prítomnosti moderných fabrik máme iba niekoľko R&D centier, a to aj

napriek tomu, že automobilový priemysel je v politikách definovaný ako priorita ekonomiky. Okrem štandardného zaostávania za inováciami zo západnej Európy nás v tejto oblasti predbehli už aj susedia z V4.

Čo by sme mali urobiť

Oblasť 1.1: Národný Mobility Lab

Navrhujeme podporiť **zriadenie Mobility Lab-u** ako združenia (klastra), ktoré spája (1)

verejný R&D sektor, (2) súkromné malé a stredné podniky v mobilite a (3) relevantné združenia z oblasti mobility. Tento klaster by mal byť vnímaný ako **dlhodobý strategický projekt národného významu** a mal by získať silnú politickú a finančnú podporu aj od relevantných ústredných orgánov štátnej správy. Vhodnou platformou pre vznik takéhoto klastra sú aktivity v oblasti smart mobility realizované v gescii Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky, do ktorých je zapojená aj SEVA.

Kľúčovým cieľom činnosti Mobility Lab-u by malo byť **facilitovanie vývoja nových technológií v mobilite** v duchu smerovania C-A-S-E (napr. systémy pre autonómne vozidlá, technológie batérií, elektrické pohony ale tiež inovácie pre nové služby mobility a pod.). Veľmi dôležitým cieľom je pritom **reálne uplatnenie a komercializácia realizovaná v partnerstve medzi výskumno-vývojovými inštitúciami a priemyselnými partnermi**. Cieľom bude praktické testovanie a validácia výsledkov výskumu a vývoja v priemyselnom prostredí (s priemyselnými partnermi) a následný **transfer technológií a zodpovedajúceho duševného vlastníctva do praxe**.

Súčasťou by mali byť aj ďalšie činnosti ako je cielený business development smerom k veľkým zahraničným priemyselným zákazníkom, aktívny

marketing technológií napr. na veľtrhoch, podpora vytvárania nových (mladých) technologických firiem, podpora v procese patentovania atď. Dôraz v aktivitách by mal byť kladený aj na facilitovanie a podporu inovácií v podobe technologických startupov.

Technologický transfer inovácií by mal byť zabezpečený aj cez **realizáciu menších cielených validačných projektov** (tzv. proof of concept) s priemyselnými partnermi, v rámci ktorých by mali byť technológie testované počas niekoľkomesačnej validácie v reálnom priemyselnom prostredí.

Nemenej dôležitým je tiež poskytnutie priestoru (v podobe bežiacich R&D projektov) pre **praktické vzdelávanie elitných študentov univerzít vr. doktorandského vzdelávania**. Klaster by mal dať v tomto ohľade možnosť zapojiť sa aj do aktivít širšieho okruhu podobných mobility centier v Európskej únii a umožniť tak študentom zlepšiť sa v iných špecializáciách.

Slovensko potrebuje Mobility Lab zameraný na elektromobilitu, autonómne vozidlá a inovácie v mobilite

Networking a matchmaking	Financovanie spoločných R&D aktivít	On-demand riešenia pre priemysel	Business a R&D poradenstvo
Co-working / meeting space	Pristup k R&D infraštruktúre	Dlhodobé R&D projekty a konzorciá	Mentoring od business a industry expertov
Vzdelávanie pre technologické SMEs	Podpora pre fund raising	Pristup k dodávateľskej sieti	Technologický transfer a IP

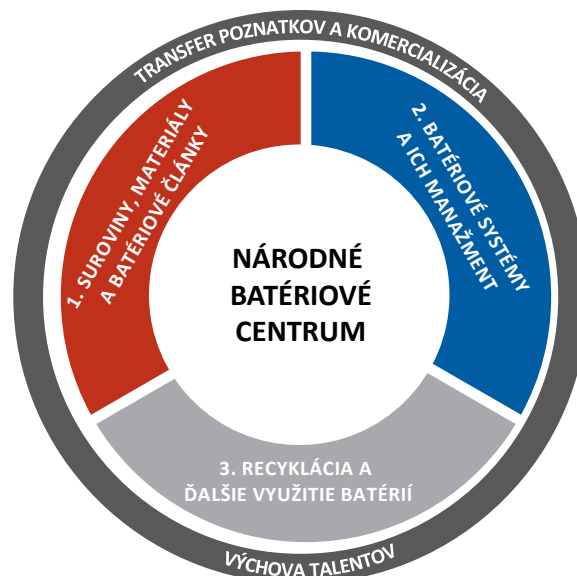
Oblasť 1.2: Národné batériové centrum

Navrhujeme podporiť **zriadenie Národného batériového centra**, ktoré vzniká v partnerstve medzi Slovenskou akadémiou vied, Združením automobilového priemyslu a Slovenskou asociáciou pre elektromobilitu a ktorého cieľom je vytvoriť široké konzorcium verejného R&D sektora vr. univerzít a súkromných spoločností aktívnych v batériových technológiách.

Tento projekt, realizovaný pod vedením Centra pre využitie pokročilých materiálov SAV (CEMEA), by mal byť vnímaný ako **dlhodobý strategický projekt národného významu** a mal by získať silnú politickú a finančnú podporu aj od relevantných ústredných orgánov štátnej správy.

Projekt ma ambíciu zamerať sa na vývoj a komercializáciu batériových technológií a systémov na úrovni EU Technology Readiness Level 1 až 6 (základný/aplikovaný výskum – prototyp – validácia v reálnom prostredí). Dôraz musí byť kladený na inovácie a technológie v rámci hodnotového reťazca batériového priemyslu, pre ktoré na Slovensku existujú domáce vývojové a priemyselné kapacity v rámci verejného resp. súkromného sektora.

Prvou prierezovou prioritou Národného batériového centra by mala byť aj **výchova**



mladých talentov v rámci identifikovanej časti hodnotového reťazca batériového priemyslu. Druhou prierezovou prioritou by malo byť **reálne zavádzanie inovácií na trh**. Zámerom je okrem iného praktické testovanie a validácia výsledkov výskumu a vývoja v priemyselnom prostredí (s priemyselnými partnermi) a následný transfer technológií a duševného vlastníctva do praxe.

Dôležitým aspektom je aj vytvorenie kvalitnejšej infraštruktúry v podobe **batériového technologického centra**, zameraného na testovanie batérií a ich zhotovenie v predvýrobnej fáze (pre účely testovania a validácie).

Priorita 2: Motivácia spotrebiteľov k zelenej osobnej doprave

Slovensko potrebuje znižovať emisie z dopravy, vrátane podpory zeleňšej osobnej dopravy. Jedným z účinných opatrení je priama motivácia (podpora) k nákupu elektrických vozidiel.

Prečo je to dôležité

Slovensko je viazané **európskymi záväzkami znižovať emisie v doprave**. Dôležitými cieľmi sú do roku 2020 zníženie priemerných emisií CO₂ vo flotile automobilky na 95g/km, pričom tento cieľ sa má do roku 2030 sprísniť o ďalších 37,5%. Priemerné emisie novoregistrovaných emisií na Slovensku sa pritom neznižujú ale dokonca zvyšujú (2016: 125 g/km, 2019: 133 g/km), pričom je Slovensko v tejto štatistike na nelichotivom predposlednom mieste v EÚ. Navyše, Slovensko má veľmi vysoký počet novoregistrovaných starých second-hand automobilov privezených zo zahraničia (25 000 nad 10 rokov, 8 000 nad 15 rokov).

Počty elektromobilov, ktoré tvoria dominantnú časť novopredávaných automobilov na alternatívny pohon v Európskej únii a ktoré výrazne prispievajú k znižovaniu emisií CO₂, sú na Slovensku stále veľmi nízke. SR má dnes evidovaných približne 2,4 milióna osobných automobilov a ročne pribudne približne 100 000 nových registrácií. Len veľmi malý počet z nich je na ekologický alternatívny pohon.

Aj prijaté národné dokumenty v oblasti ochrany ovzdušia a klímy vrátane

Čo by sme mali urobiť

Oblasť 2.1: Priama podpora na nákup elektromobilov

Navrhujeme zaviesť **zvýhodnenie pri nákupe nízkoemisných dopravných**

Národného programu znižovania emisií pritom jasne stanovujú prioritné opatrenia pre znižovanie emisií v doprave (NO_x,PM_{2,5}) nasledovne:

- Prehodnotenie sadzby spotrebnej dane na benzín a naftu - potenciálne opatrenie
- Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom
- Podpora vozidlám na alternatívny pohon

Ako podporné opatrenia by sa mali realizovať:

- Zavedenie nízko emisných zón v mestách
- Podpora a rozšírenie nízkoemisnej dopravy v mestách
- Podpora realizácie opatrení z Akčného plánu rozvoja elektromobility;
- Povinnosť zohľadnenia požiadaviek „zeleného verejného obstarávania“ vrátane zohľadnenia požiadaviek na ochranu ovzdušia
- Zavedenie motivačných nástrojov a opatrení v neprospech dopravy znečisťujúcej ovzdušie so zohľadnením princípu „Znečisťovateľ platí.“

prostriedkov Ak má Slovensko pokročiť v stanovených cieľoch znižovania emisií v doprave, je nevyhnutné zaviesť toto **opatrenie ako priebežné a dlhodobé** do času, **kým nebude zavedená stabilná systémová legislatívna úprava**

environmentálnej dane motivujúcej k ekologickejšiemu nákupnému správaniu. Podporné stimuly s občasnými výzvami dosahujú iba malý efekt, ba dokonca sú kontraproduktívne pre rozvoj trhu (umelo brzdia predaj elektromobilov kvôli očakávaniu dotácie).

Preferovaným prechodným riešením je schéma, ktorá by bola vyjadrená ako **ekohodnota za peniaze** tzn. by odzrkadlila aj **reálny príspevok užívateľa k zníženiu emisií CO₂**. Zároveň by schéma mala dať aj okamžitú motiváciu smerovať svoj nákup ku ekologickejšiemu dopravnému prostriedku. Navrhujeme preto dvojzložkovú podporu pozostávajúcu z týchto prvkov:

1. základná ekoprémia pri nákupe elektromobilu
2. **doplatok zohľadňujúci ekohodnotu za peniaze**

Prvú časť podpory, ktorá by mala byť čo najjednoduchšia a najmenej administratívne náročná, by mal dostať kupujúci pri nákupe (prevzatí) vozidla a to v nasledovnej navrhovanej výške:

- 4 000 EUR pri nákupe batériového elektromobilu
- 50% tejto podpory pri nákupe plug-in hybrid elektromobilu

Druhú časť podpory by mal získať iba kupujúci batériového elektromobilu vzhľadom na fakt, že pri plug-in hybrid elektromobile nie je preukázateľne možné zdokladovať ušetrené emisie v doprave (nie je možné stanoviť, akú dĺžku trás prejde na elektrinu, pričom podľa zahraničných

skúseností sú tieto vozidlá väčšinou využívané v „emisnom“ spaľovacom móde).

Doplatok vyjadrujúci eko-hodnotu za peniaze by zvýhodňoval aj skutočne ušetrené emisie formou prejdených kilometrov. Tento doplatok by nemohol kupujúci získať, ak by za 4 roky s automobilom nenajazdil viac ako 20 000 km (základná ekoprémia je vnímaná ako podpora pre základný nájazd 20 000 km). Doplatok vo výške 100 EUR za každých 1 000 prejdených km by však mohol získať za celý nájazd nad základných 20 000 km a to najviac za ďalších 40 000 km najazdených max. za 4 roky (maximálny doplatok by tak bol vo výške 4 000 EUR).

Kupujúci by o vyplatenie dodatočnej prémie mohol požiadať každý rok ale najneskôr po 4 rokoch od kúpy vozidla. Pre účely preukázania stavu najazdených km by sa mohol použiť Výpis z registra prevádzkových záznamov vozidiel (ODO-Pass/ODO-Pass EU), ktorý je oficiálnym záznamom o vozidle vedeným autorizovanými servismi.

Praktický príklad pre rôzne alternatívy nájazdu elektromobilu:

Nájazd po 4 rokoch	Základná ekoprémia	Doplatok vo forme ekohodnoty
19 000 km	4 000 EUR	0 EUR
45 000 km	4 000 EUR	2 500 EUR
61 000 km	4 000 EUR	4000 EUR

Uvedená štruktúra podpory by nielen motivovalo záujemcu ku kúpe batériového elektromobilu, ale aj k jeho aktívnemu využívaniu a tým k vyššej miere šetrenia emisií v doprave. Toto je z nášho pohľadu jediný ospravedlniteľný dôvod na dotáciu

ako nástroja, ktorý deformuje trhové prostredie. Takáto podpora zároveň viac motivuje k využívaniu bezemisných automobilov aj v mestskej doprave - v prepravných službách, kuriérov, v poštovej službe či taxi službe.

Oblasť 2.2: Daňové opatrenia

Navrhujeme zaviesť nepriame finančné benefity pre zamestnancov a firmy vo forme daňovej a odvodnej úľavy pri prevádzke batériového elektromobilu a plug-in hybridného elektromobilu oproti používaniu vozidiel so spaľovacím motorom.

A. Zmena úpravy daňového základu zamestnanca pri používaní služobného auta na súkromné účely - daňový základ by sa tak pri autách s elektrickým pohonom nenavýšil:

Daňové a odvodové zaťaženie	Autá s klasickým pohonom	EV / autá	PHEV autá
Úprava daňového základu príjmu zamestnanca pri používaní služobného auta na súkromné účely	1% z OC s DPH	0% z OC s DPH	0.5% z OC s DPH
ZAMESTNANEC daňový základ	<i>pôvodná výška</i>	0,- <i>bez navýšenia</i>	$\frac{1}{2}$ <i>pôvodnej výšky</i>
ZAMESTNÁVATEĽ odvody z daňového základu	<i>pôvodná výška</i>	0,- <i>bez navýšenia</i>	$\frac{1}{2}$ <i>pôvodnej výšky</i>

B. Rozšírenie možnosti odpočtu DPH aj na náklady pri súkromnom používaní služobného auta - pre firmu tak ako aj pre zamestnanca dôjde k motivácii pre obstaranie elektrických vozidiel.

DPH	Autá s klasickým pohonom	EV	PHEV autá
Možnosť odpočtu DPH pri náklade týkajúceho sa PHM / električka	iba v prípade služobnej cesty	aj v prípade súkromných ciest	iba v prípade služobnej cesty
Možnosť odpočtu DPH pri splátke finančného / operatívneho leasingu	iba pomerovo služobne / súkromne	aj v prípade súkromných ciest	iba pomerovo služobne / súkromne

C. **Zrušenie obstarávacej hodnoty automobilu 48 000 EUR** pre uplatnenie si odpisov v prípade, že firma nevykáže

dostatočne veľký daňový základ pri výpočte dani z príjmu:

Daňové zaťaženie pri autách s Obstarávacia cena > 48.000 €	Autá s klasickým pohonom	EV	PHEV autá
Navýšenie daňového základu o rozdiel medzi uplatnenými ročnými odpismi z OC auta a 12.000 €	<i>bez zmeny</i>	zrušenie	zrušenie
daňový základ <12.000 € (platí pre každé jednotlivé auto)	<i>Navýšenie ročného daňového základu o sumu = [OC auta / 4 - 12.000€]</i>	0,-€	0,-€
daňový základ >=12.000 € (platí pre každé jednotlivé auto)	0,-€	0,-€	0,-€

D. **Možnosť uplatnenia si vyššieho odpisu ako je obstarávacia cena auta** (superodpis) v prípade áut s elektrickým pohonom spolu

s možnosťou neskúmať % podiel využívania auta na služobné versus súkromné účely:

Daňové zaťaženie a odpisy	Autá s klasickým pohonom	EV / autá	PHEV autá
Výška odpisov	<i>bez zmeny</i>	zvýšenie (superodpis)	zvýšenie (superodpis)
zníženie ročného daňového základu	<i>OC auta / 4 * % podiel využívania služobné vs. súkromné účely</i>	<i>OC auta * 1,5 / 4 bez skúmania % podielu využívania služobné vs. súkromné účely</i>	<i>OC auta * 1,5 / 4 * % podiel využívania služobné vs. súkromné účely</i>

Oblasť 2.3: Zelené obstarávanie

Od 1. júla 2020 sú ministerstvá a ústredné orgány štátnej správy povinné nakupovať cez zelené verejné obstarávanie. Majú tak uprednostňovať nízkoemisné vozidlá, elektromobily alebo hybridné vozidlá v rámci ich potrieb cestnej dopravy, prepravných, kuriérskych a poštových služieb. Pre skutočné zavedenie zeleného obstarávania je však potrebné zaviesť jasné metodické pokyny, ako takéto zelené verejné obstarávania vyhlásiť a ako nastaviť podmienky aj hodnotiace kritériá takéhoto obstarávania vo vzťahu k „nezeleným“ riešeniam. V rámci pokynov navrhujeme:

- Povinné kvóty na nákup bezemisných vozidiel alebo bezemisných prepravných služieb s jasnými minimálnymi etapami, ktoré by

postupne do roku 2025 resp. 2030 rástli (napr. 50% bezemisných vozidiel/služieb vo verejnej správe)

- Hodnotiace kritériá, akceptovateľné podmienky v zadaní a ideálne aj vzorové zelené obstaranie automobilu pri rôznych typoch pohonov.
- V prípade obstarávania bezemisných vozidiel do majetku obcí a štátu je vhodné už dnes myslieť na obstarávanie potrieb mobility u obstarávateľov nielen v zaužívaných schémach obstarania vozidla do majetku, ale aj na rôzne formy prenájmov a obstarávania mobility aj ako služby (model Mobility as a Service má vďaka vyššej miere využitia vozidiel v čase potenciál byť efektívnejší z pohľadu nákladov pre obstarávateľa ako aj z pohľadu znižovania emisií).

Priorita 3: Infraštruktúra a energetika

Slovensko potrebuje ďalej podporovať výstavbu rôznych druhov nabíjajúcich staníc (štandardné, rýchle, ultrarýchle) vo všetkých prostrediach (mestské, diaľnice) a pre rôzne využitie (mestská a prímestská doprava, diaľková doprava).

Prečo je to dôležité

Existencia infraštruktúry pre nabíjanie elektrických automobilov je nevyhnutným predpokladom pre podporu elektrifikácie dopravy. Rozvoj nabíjacej infraštruktúry za ostatné 2-3 roky zaznamenal prudký rast najmä vďaka dotačným schémam z EÚ. Napriek tomu je na Slovensku stále nedostatok rýchlych a ultrarýchlych nabíjajúcich staníc, ktoré umožňujú

plnohodnotne využívať potenciál elektrického auta na dlhšie vzdialenosti. Nedostatočne je rozvinutá aj sieť štandardných staníc v mestách, ktoré sú vhodné aj na tzv. nočné nabíjanie. Podľa prieskumu sa pritom výrazne zvýši záujem slovenských spotrebiteľov o elektromobily, ak vedia o možnosti dostupného nabíjania (nárast pozitívne naladených ku využitiu elektromobilu z 44,9% na 64,3%).

Rozšírenie možností nabíjania a nárast počtu elektromobilov tiež umožňuje tzv. sector coupling s energetikou, keďže batérie elektromobilov sú veľmi vhodným úložiskom pre prebytkovú elektrickú energiu. Dajú sa preto veľmi dobre využívať na reguláciu energetickej sústavy a k efektívnejšej integrácii obnoviteľných zdrojov a lokálnej výroby.

Čo by sme mali urobiť

Oblasť 3.1: Podpora výstavby verejnej nabíjacej infraštruktúry

Pre obdobie 2020-2024 navrhujeme zavedenie stabilného mechanizmu podpory pre výstavbu rôznych druhov nabíjacích staníc.

Z tohto pohľadu navrhujeme zamerať sa na podporu výstavby infraštruktúry:

- takou rýchlosťou, ktorá bude reflektovať a do určitej miery aj predbiehať rozvíjajúci sa počet elektromobilov
- v správnej štruktúre z pohľadu umiestnenia - verejné nabíjanie v mestách, domáce nabíjanie, nabíjanie v práci, bytových domoch, nabíjanie v znevýhodnených regiónoch.
- v správnej štruktúre z pohľadu využitej technológie a rýchlosti - AC (štandardné) aj DC (rýchle aj ultrarýchle), investične jednoduchšie aj komplikovanejšie projekty
- v takej kvalite, aby zodpovedala súčasným, ale aj budúcim nárokom (inteligentná infraštruktúra,

monitorovaná online a profesionálne spravovaná)

- technologicky pripravená na efektívnu integráciu elektromobilov s energetickou sústavou na lokálnej úrovni (vehicle-to-home, podpora súkromných nabíjacích bodov na inteligentných zariadeniach v kombinácii s lokálnym OZE), ale aj na úrovni distribučnej siete (agregácia a manažovanie spotreby veľkého množstva automobilov pripojených na verejnú alebo poloverejnú nabíjaciú sieť)

Navrhujeme zvýhodniť vybudovanie nabíjacieho bodu (súkromného alebo verejného), ktorý bude integrovaný s využívaním obnoviteľného zdroja (napr. FVE). Odporúčame tiež zohľadniť pri podpore nabíjacej infraštruktúry aj komerčne menej rentabilné projekty alebo projekty s vyšším spoločenským prínosom.

Navrhujem nasledovnú výšku podpory pre výstavbu nabíjacej infraštruktúry:

- 25% nákladov pre rýchlonabíjacie stanice s výkonom do 50 kW
- 50% nákladov pre ultrarýchle nabíjacie stanice s výkonom nad 50 kW
- 95% nákladov pre AC štandardné nabíjacie stanice v mestách a obciach

Podpora by mala zohľadňovať aj náklady na pripojenia na distribučnú sústavu a ďalšie vyvolané investície (napr. rozšírenia existujúcej kapacity trafostanice).

Keďže dominantná väčšina nabíjaní elektromobilov prebieha počas dlhého parkovania či už v mieste bydliska alebo

práce vlastníka elektromobilu, navrhujeme podporiť nielen plne verejnú ale aj poloverejnú infraštruktúru na hromadných parkovacích plochách. Špecifickou oblasťou je nabíjanie flotíl. Väčšie firemne flotily, zdieľane automobily alebo taxíky sú vhodným cieľom pre elektrifikáciu, najmä v mestách, kde je zároveň potreba čistej dopravy najakútnejšia. Vysoké prvotné investičné náklady na zabezpečenie nabíjania môžu predstavovať zásadnú prekážku elektrifikácie flotíl.

Dôležitým nástrojom prechodu na elektromobilitu by mala byť preferencia inteligentných nabíjačiek v domácnosti, ktoré umožňuje minimalizovať preťaženie lokálnej distribučnej sústavy a efektívnejšie pracovať s dodávkou elektriny podľa okamžitej situácie na energetickom trhu.

Oblasť 3.2: Zelené e-tarify

Nabíjanie automobilov má svoju špecifickú charakteristiku z pohľadu požadovaného

výkonu, časového rozdelenie spotreby a objemu samotnej spotreby elektrickej energie. Je preto potrebné, aby sa nabíjaniu venovala pozornosť aj pri nastavovaní distribučných taríf. Pre rozvoj nabíjacej infraštruktúry sme preto navrhli Úradu pre reguláciu sieťových odvetví umožniť:

- špecifickú distribučnú NN e-tarifu na úrovni NN pre domácnosti a firmy, ktoré nabíjajú elektrický automobil --- jej účelom je inteligentné využitie rôznych pásiem spotreby a ceny elektriny na trhu a týmto spôsobom efektívnejšie využitie elektromobilov pre riadenie stability distribučnej sústavy
- jednozložkovú distribučnú VN e-tarifu na VN strane pre pripojenie nabíjacích miest s väčším výkonom alebo s väčším počtom nabíjacích bodov --- jej účelom je umožniť nákladovo efektívnu prevádzku nabíjacích staníc s vyšším výkonom tak, aby sa náklady na ich prevádzku odzrkadlili iba vo variabilnej zložke bez povinnosti uhrádzať stabilné fixné náklady za minimálnu rezervovanú kapacitu.

O Slovenskej asociácii pre elektromobilitu (SEVA)

Slovenská asociácia pre elektromobilitu bola založená za účelom reprezentovania subjektov aktívnych v oblasti elektrickej mobility. Jej cieľom je presadzovať záujmy členov vo vzťahu k ústredným orgánom štátnej správy, orgánom samosprávy a iným aktérom. SEVA si kladie za úlohu iniciovať a podieľať sa na príprave politik a strategických materiálov, legislatívy a projektov v oblasti elektromobility. Cieľom asociácie je tiež šíriť informácie o elektrickej mobilite a podporovať aktívnu spoluprácu medzi verejnou správou, vzdelávacími inštitúciami, podnikateľskými subjektmi a zahraničnými partnermi.

SEVA v súčasnosti reprezentuje širokú skladbu členov - od veľkých nadnárodných spoločností po malé a stredné domáce firmy. Zameraním podnikania členov je energetika, automobilový priemysel, informačné technológie, služby a poradenstvo.

SEVA je národným zástupcom a členom v Európskej asociácie pre elektromobilitu (AVERE).

Slovenská asociácia pre elektromobilitu bola zaregistrovaná 28. mája 2012 Obvodným úradom Bratislava pod číslom ObU-BA-OVVS2_2012/11167

Kontakt:

Patrik Križanský, riaditeľ

0915 695 617, krizansky@seva.sk

www.seva.sk