

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по статистике транспорта**

Семьдесят четвертая сессия

Женева, 15–17 мая 2023 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Статистические данные по зарядке электромобилей****Рассмотрение определений, касающихся статистических  
данных по инфраструктуре для зарядки электромобилей****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе на рассмотрение Рабочей группы выносятся определения элементов инфраструктуры для зарядки электромобилей, в которые она может предложить внести улучшения. В нем приводятся результаты обследования положения дел в государствах — членах ЕЭК, проведенного осенью 2022 года, перечисляются существующие определения, используемые Европейским наблюдательным органом по альтернативным видам топлива при Европейской комиссии, а также даются некоторые замечания по ним. Поскольку соответствующий рынок в настоящее время быстро развивается, вполне возможно, что жесткие определения не будут согласованы сразу. Любые согласованные определения могут быть рассмотрены на предмет включения в будущие обновления Глоссария по статистике транспорта.

**I. Справочная информация**

1. Поскольку на долю транспорта приходится 22 % всех выбросов парниковых газов, связанных с энергетикой, декарбонизация транспортного сектора является первоочередным условием выполнения Парижского соглашения и ограничения роста температуры значением 1,5 °C. Электрификация автомобильных парков, наряду с переходом на менее загрязняющие виды транспорта, является важным инструментом приведения транспорта в соответствие с будущими задачами обеспечения климатической нейтральности и достижения целей устойчивого развития. Страны ЕЭК ООН уже добились определенного прогресса в деле электрификации транспорта. В 15 странах ЕЭК ООН, по которым доступны данные, количество новых регистраций легковых автомобилей с возможностью подзарядки за 2020 год составило 5 % или более от общего количества регистраций легковых автомобилей, причем в Норвегии этот показатель достиг 70 % (согласно данным Общего вопросника).



2. Ожидается, что в предстоящие годы страны региона добьются еще большего прогресса в деле электрификации автотранспорта, особенно с учетом данных большинством государств — членом ЕЭК ООН заверений либо взятых ими на себя обязательств в ближайшие десятилетия сократить выброс выхлопных газов транспортными средствами до нуля. Однако потенциальным препятствием для массового принятия этих мер остается (фактическое или выражаемое) беспокойство по поводу запаса хода, ибо отсутствие общедоступных зарядных устройств (равно как и обеспечиваемая ими скорость зарядки) рассматривается как проблема, особенно при разовых или нерегулярных поездках (поскольку дома и на работе такие зарядные устройства зачастую имеются либо могут быть установлены). Следовательно, получение информации о прогрессе различных стран в деле предоставления населению общественной зарядной инфраструктуры отвечает интересам государственной политики, а значит, наличие официальных статистических данных в этой области может принести ощутимую пользу. В стратегических областях с низким уровнем проработки, но высоким потенциалом с точки зрения охвата населения, в том числе в сфере инфраструктуры для зарядки электромобилей, разработка официальной статистики может способствовать проведению общественных обсуждений. Так, в тех странах, где статистические данные по инфраструктуре для зарядки электромобилей уже давно и широко используются общественностью, целому ряду государственных, частных и некоммерческих структур и организаций удалось провести обсуждение выводов, полученных на основе высококачественных статистических данных, вместо простого обсуждения, сводящегося к количественным показателям или объему самой инфраструктуры. Таким образом, дискуссия переходит от вопросов типа «Сколько имеется устройств/точек?» к вопросам наподобие «Сколько именно устройств/точек необходимо для успешного перехода на электромобильную технологию?». В странах, где публикуются наиболее открытые данные, отвечающие надлежащим критериям (например о количестве зарядных станций по каждому району с местным самоуправлением), в целях активизации обсуждения эти данные могут быть сопоставлены с рядом других данных — как это было сделано в Соединенном Королевстве, когда сторонняя организация сопоставила официальные статистические данные Министерства транспорта с отдельной статистикой по туризму с последующим обсуждением в СМИ<sup>1</sup>. Для обеспечения сопоставимости официальных статистических данных между разными странами необходимы согласованные на международном уровне определения. К числу конкретных нерешенных вопросов относятся следующие:

- Что именно подлежит учету в этой области? Следует ли учитывать места/станции/группы объектов, устройства, разъемы или же точки подключения?
- Как определяется «общественная» зарядная станция?
- Какими категориями следует пользоваться применительно к зарядным устройствам с разной скоростью зарядки?
- Следует ли собирать информацию о геолокации зарядных устройств (этот аспект особенно важен с учетом значения близости к дорожной сети при рассмотрении вопроса об удобстве зарядки) или, по крайней мере, о типе места зарядки (например, автозаправочная станция, улица или место назначения)?
- Как сопоставляются данные? Является ли их источником статистика предприятий, обследования или же результаты сотрудничества с организациями отрасли?

3. Основной ныне действующий процесс сбора международных данных по этой теме (о котором известно секретариату) ведется по линии Европейского наблюдательного органа по альтернативным видам топлива (ЕНОАВТ) при Генеральном директорате по мобильности и транспорту Европейской комиссии (ГД МОТР). Кроме того, во многих странах имеются определенные данные по частному сектору. Считается, что все составители и пользователи статистических

<sup>1</sup> <https://www.theguardian.com/environment/2023/feb/18/taking-tesla-to-truro-warnings-lack-of-electric-charging-points>.

данных лишь выиграют от более полного согласования определений и методологии в этой области.

## II. Обследование по странам

4. В свете сложившейся ситуации секретариат совместно с Евростатом и Международным транспортным форумом разослал государствам-членам обследование, касающееся существующих статистических данных по этой теме, способов сбора данных, а также используемых определений. В рамках обследования, которое завершилось в декабре 2022 года, было получено 25 ответов. Все соответствующие ответы, полученные от стран, приводятся в приложении.

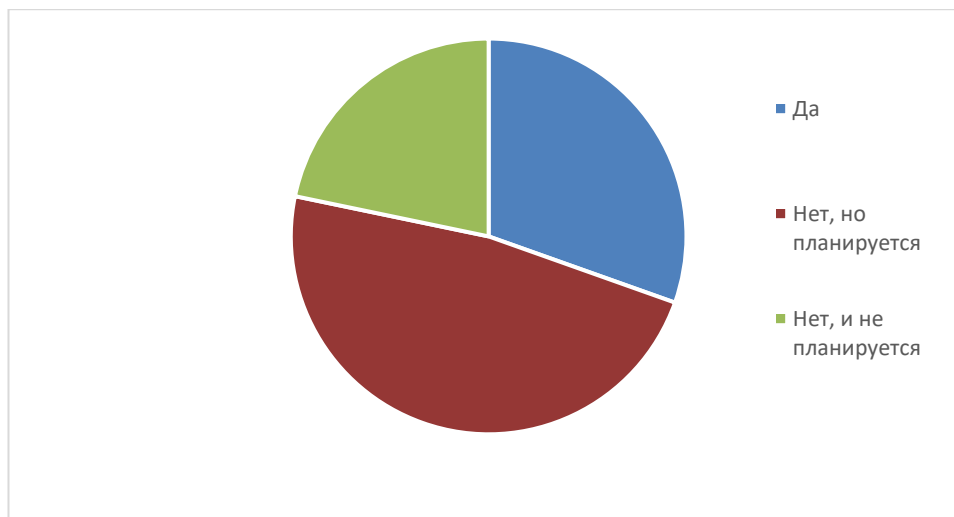
5. Из результатов обследования в целом явствует, что многие статистические управления уже проводят или рассматривают возможность начать мониторинг инфраструктуры для зарядки электромобилей, но широкий спектр используемых определений свидетельствует о том, что наличие международных стандартов могло бы быть полезным. В оставшейся части данного раздела рассматриваются ответы респондентов на конкретные вопросы.

### Положение дел с существующими статистическими данными

6. Во-первых, семь стран (Бельгия, Венгрия, Италия, Норвегия, Словакия, Соединенное Королевство и Швейцария) указали, что они уже формируют статистические данные по этой теме. Кроме того, еще 12 стран (Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Латвия, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Хорватия, Чехия и Швеция) заявили, что в настоящее время они не собирают данные, но планируют собирать их в будущем. Шесть стран указали, что формирование официальных статистических данных по данной теме не планируется (см. рис. 1).

Рис. 1

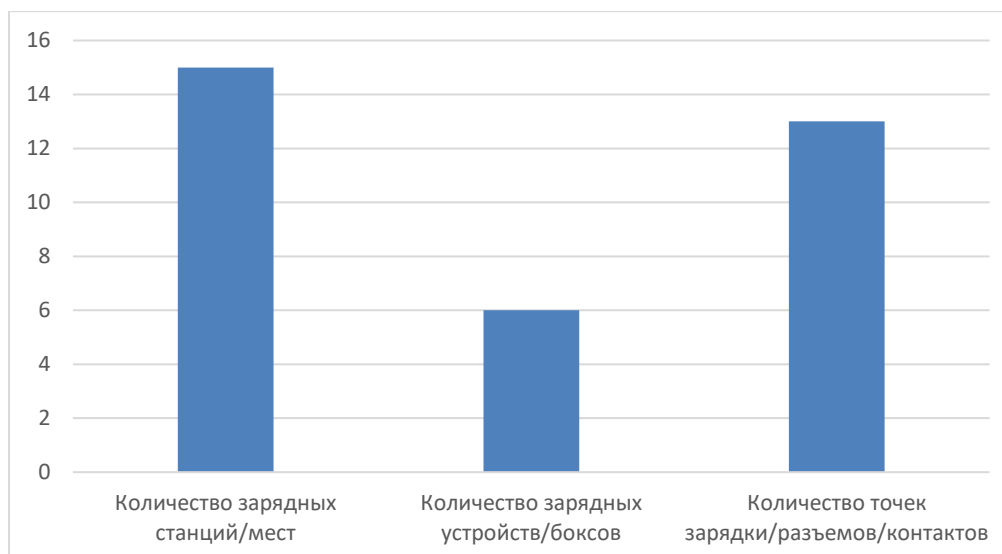
**Положение дел со сбором странами данных, касающихся инфраструктуры для зарядки электромобилей**



### Что подлежит учету?

7. Далее 15 стран указали, что ведется (или будет вестись) учет «станций» или мест зарядки. Шесть стран указали, что учитываются зарядные устройства либо боксы; как указали 13 стран, ведется или будет вестись учет точек подключения/контактов либо разъемов (рис. 2).

Рис. 2

**Объекты зарядной инфраструктуры, которые учитываются странами****Как определить общественную инфраструктуру?**

8. Был получен широкий спектр ответов в отношении способов определения того, какую зарядную инфраструктуру следует считать общественной. В приведенном ниже перечне сделана попытка дать общую классификацию определений понятия «общественный» в разных странах, однако, учитывая многокомпонентные ответы каждой страны, следует обратиться к исходным ответам, приведенным в приложении.

Не относящийся к домохозяйствам:	Болгария
Общедоступный круглосуточно и без выходных:	Бельгия, Швейцария, Швеция, Мальта <sup>2</sup>
С доступом без дискриминации:	Венгрия, Ирландия, Исландия, Испания, Латвия, Словакия, Чехия
Государственный поставщик электроэнергии:	Лихтенштейн
Перечни конкретных мест:	Соединенное Королевство

**Пороги мощности зарядки**

9. Что касается порогов мощности зарядки, то спектр ответов был довольно широким. Многие (но не все) страны отмечают разницу между переменным (AC) и постоянным (DC) током (некоторые транспортные средства рассчитаны на зарядку только от одного типа тока, однако существуют адаптеры). Зарядные устройства постоянного тока обычно работают быстрее, нежели зарядные устройства переменного тока. Лишь немногие страны указали конкретные пороговые значения. Так, Швейцария указала следующие пороговые значения: <10 кВт, 10–21 кВт, 21–42 кВт, 42–100 кВт, >100 кВт. Некоторыми европейскими странами были упомянуты европейские пороговые значения (см. определения ЕНОАВТ ниже).

<sup>2</sup> Мальта уточняет, что на это определение не влияет платный или бесплатный характер парковки.

## Потребление электроэнергии зарядными станциями

10. Помимо аспектов учета инфраструктуры отдельный вопрос касался того, осуществляют ли статистические управления мониторинг потребления электроэнергии зарядными станциями. Положительный ответ дали три страны. Еще три страны отметили, что ведется мониторинг ценообразования на станциях. Наконец, в качестве факультативного варианта в рамках обследования можно было сообщить о сборе любых других данных в этой области. Некоторые страны указали, что собирают данные о типе зарядного устройства (предположительно в части переменного или постоянного тока либо типа разъема), о потреблении электроэнергии автомобилями из расчета величины пробега и о стандартных показателях потребления электроэнергии транспортными средствами; а одна страна (Соединенное Королевство) упомянула, что дополнительно собирается информация о количестве устройств, адресно финансируемых за счет государственных субсидий.

## Сбор данных

11. Информация о процессах сбора данных продемонстрировала широкий спектр стратегий, применяемых в разных странах. Как заявили Бельгия, Испания и Чехия, у них имеется или будет достигнута оформленная соглашением договоренность с операторами зарядных станций, предусматривающая обязательный сбор данных. Латвия также заявила, что сбор данных производится в силу юридического обязательства, которое проистекает из законодательства Европейского союза<sup>3</sup> (аналогичный подход будут применять и другие члены Европейского союза).

12. Помимо самих операторов зарядных станций, альтернативным источником данных являются организации, ведающие энергоснабжением. Как указали Венгрия, Ирландия, Лихтенштейн, Мальта, Словения и Соединенные Штаты, данные поступают (или будут поступать) непосредственно от энергоснабжающих либо энергосбытовых компаний или от министерств энергетики (которые, предположительно, получают их от энергетических компаний/управлений).

13. По сообщениям Норвегии, Польши, Словакии, Соединенного Королевства, Швейцарии и Швеции, данные предоставляют или будут предоставлять отраслевые ассоциации (либо на основе официальных соглашений, либо по собственному желанию).

14. Италия указала — и это относится к случаю, составляющему исключение, — на сбор данных посредством компьютеризованного веб-опроса муниципалитетов/провинций.

## Геопространственные данные о местоположении

15. Лихтенштейн, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Республика Молдова и Чехия не собирают ни геопространственных координат, ни информации о типе общественного места зарядки (супермаркет и т. д.). Соединенное Королевство осуществляет сбор информации о типе местоположения, а также проводит различие между «уличными» зарядными устройствами в жилых зонах, зарядными устройствами «в пункте назначения» (т. е. при ресторанах и т. д.) и зарядными устройствами «на маршруте следования», например на автозаправочных станциях вдоль автомагистралей. 11 стран (Болгария, Венгрия, Израиль, Ирландия, Испания, Норвегия, Словакия, Соединенные Штаты Америки, Хорватия, Швейцария и Швеция) фиксируют координаты этих мест, а 4 страны (Бельгия, Исландия, Латвия и Хорватия) собирают как сведения о типе места, так и координаты.

<sup>3</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559&qid=1666765612202>.

### III. Существующие международные данные и стандарты

16. Как упоминалось выше, основным источником существующих данных по общественной зарядной инфраструктуре в Европе является ЕНОАВТ. На его веб-сайте размещены актуальные данные (ежемесячно обновляемые по некоторым позициям), а также приведенные ниже определения<sup>4</sup>. Следует отметить, что эти определения могут быть пересмотрены с учетом нового законодательства Европейского союза, окончательное принятие которого ожидается в 2023 году.

#### Группа объектов зарядной инфраструктуры

17. Группа объектов зарядной инфраструктуры состоит из одной или нескольких зарядных станций и парковки, на которой они размещены. Группа объектов зарядной инфраструктуры обслуживается одним оператором точки зарядки (ОТЗ) и расположена в одном месте/по одному адресу с конкретными GPS-координатами. Группа объектов зарядной инфраструктуры — это картографически отслеживаемый с помощью навигационных инструментов объект со всеми характеристиками, позволяющими отобразить элемент зарядной инфраструктуры на карте. Группа объектов зарядной инфраструктуры определяется следующим образом: общее местоположение/адрес с конкретными GPS-координатами; общий оператор точки зарядки.

#### Зарядная станция/зарядный терминал/зарядное сооружение/ зарядная станция для электромобилей (ЗСЭМ)

18. Зарядная станция — это физический объект, оснащенный одной или несколькими точками подзарядки с общим интерфейсом идентификации пользователя. На зарядной станции расположены все физические устройства человеко-машинного интерфейса. Некоторые станции подзарядки оборудованы устройствами считывания идентификационных карт/РЧИД, кнопками, дисплеями, светодиодами. Другие станции относятся к типу «Plug & Charge» («зарядка при подключении») и не имеют кнопок, дисплея и т. д. В этих случаях распознавание автомобиля происходит автоматически. Зарядная станция определяется следующим образом: один физический объект; общий пользовательский интерфейс.

#### Точка зарядки/пункт зарядки/система электроснабжения электромобиля (СЭСЭМ)

19. Электроэнергия подается через точку зарядки, которая может иметь один или несколько разъемов (гнезд или штекеров) для подключения «встречных» разъемов различных типов. Одновременно может использоваться только один разъем. Точка зарядки определяется следующим образом: она обеспечивает одновременную зарядку одного транспортного средства. Иными словами, на одну зарядную станцию приходится одинаковое количество точек зарядки и (выделенных) парковочных мест.

#### Разъем

20. Разъем — это физическое связующее звено между зарядной станцией и электромобилем, через которое подается электроэнергия. Разъемом может быть штекер на кабеле, штекер на встроенном кабеле зарядной станции, индукционная пластина или пантограф. Обычно (но не всегда) количество точек зарядки равно количеству разъемов. Вместе с тем существуют зарядные станции, состоящие из 2 точек зарядки и 3 разъемов. В этом случае использоваться может не более

<sup>4</sup> Информация с веб-сайта <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/recharging-systems> за февраль 2023 года.

2 разъемов, т. е. одновременно можно заряжать не более 2 транспортных средств (одно переменным током, а другое — постоянным).

## Общественная и полубщественная инфраструктура

21. ЕНОАВТ собирает данные только по общедоступным точкам зарядки. Согласно пункту 38 статьи 2 и пункту 17 констатирующей части предлагаемого регламента РИАВТ<sup>5</sup>, к ним относится «инфраструктура для альтернативных видов топлива, расположенная на участке или в помещении, открытом для общественного пользования, независимо от того, находится ли она на государственной или частной территории, применяются ли ограничения либо условия в отношении доступа к этому участку или помещению и независимо от применимых условий пользования инфраструктурой для альтернативных видов топлива». Точку (под)зарядки, расположенную на частной территории, но доступную для общественного пользования, следует считать общедоступной также в тех случаях, когда доступ ограничен определенной группой пользователей, например клиентами. Это определение, в частности, охватывает точки зарядки в супермаркетах и на парковках магазинов. Вместе с тем точки зарядки, которые расположены на частной территории и доступ к которым ограничен строго определенным кругом лиц, например находящиеся на парковках офисных зданий, доступ к которым имеют только сотрудники или уполномоченные лица, не следует рассматривать как общедоступные точки зарядки; поэтому в настоящее время ЕНОАВТ не собирает о них никаких данных.

## Пороги мощности зарядки

22. ЕНОАВТ предлагает следующую классификацию мощности:

переменный ток	$P < 7,4 \text{ кВт}$
переменный ток	$7,4 \text{ кВт} \leq P \leq 22 \text{ кВт}$
переменный ток	$P > 22 \text{ кВт}$
постоянный ток	$P < 50 \text{ кВт}$
постоянный ток	$50 \text{ кВт} \leq P < 150 \text{ кВт}$
постоянный ток	$150 \text{ кВт} \leq P < 350 \text{ кВт}$
постоянный ток	$P \geq 350 \text{ кВт}$

## IV. Замечания секретариата

23. Исходя как из результатов обследования, так и подхода ЕНОАВТ, для целей статистики наиболее адекватным ответом на вопрос «Что подлежит учету?» представляется следующий: «группы объектов/станции» (т. е. географические участки), а также точки зарядки. Первый показатель позволяет дать представление о масштабах сети и количестве доступных мест для зарядки, тогда как второй более полезен для учета зарядных мощностей страны, доступных автомобилистам (в отличие от показателя «количество разъемов/штекеров», который не дает представления о совокупных зарядных мощностях).

24. В отношении значения понятия общественного зарядного устройства, по всей видимости, существует некоторая двусмысленность, касающаяся определения «полубщественной» зарядной инфраструктуры, которую можно попытаться свести к минимуму за счет уточнения определений. Вероятно, придется задуматься над следующим: как именно проводить разграничение с учетом того, что доступ может ограничиваться по причине взимания платы за парковку, регулярных ограничений на использование оборудования в связи с определенными мероприятиями или же требования быть клиентом организации. Кроме того, следует обсудить вопрос о том, следует ли вообще включать полубщественные зарядные устройства в перечень

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

объектов общественной инфраструктуры (тем более что они, согласно разрабатываемому законодательству Европейского союза, будут отнесены к категории общедоступных точек зарядки).

25. При сборе данных ЕНОАВТ проводит различие между переменным и постоянным током. Хотя зарядные устройства постоянного тока обычно являются более мощными, зарядное устройство мощностью, к примеру 50 кВт может быть устройством как переменного, так и постоянного тока, что не влияет на скорость зарядки. Поэтому, хотя это различие может быть полезным для пользователей, в статистических определениях его, возможно, будет проще не учитывать. Кроме того, что вполне вероятно, в будущем — по мере развития технологии — скорость зарядки будет увеличиваться, а значит такие термины, как «быстрая», «скоростная», «сверхскоростная» и т. д., возможно, со временем окажутся бесполезными.

26. Одной из возможных проблем в связи с вышеизложенным является частичное совпадение характеристик быстрых зарядных устройств переменного тока и более медленных зарядных устройств постоянного тока. Однако если зарядные устройства постоянного тока мощностью менее 50 кВт будут иметь стандартную мощность более 40 кВт, а зарядные устройства переменного тока мощностью более 22 кВт — стандартную мощность менее 35 кВт (к примеру), то вероятность путаницы будет меньше.

27. Дополнительным вариантом может стать классификация типов местоположения, которая применяется в Великобритании и других странах. Предложение по определениям, относящимся к типу местоположения, в настоящее время на рассмотрение не выносится, однако при желании со стороны государств-членов оно может быть рассмотрено. За основу можно взять подход, принятый в Соединенном Королевстве (проведение различия между уличными зарядными устройствами, зарядными устройствами на маршруте следования и в пункте назначения либо более подробное описание местоположения — автозаправочная станция, гостиница и т. д.).

28. В дальнейшем имеет смысл рассмотреть дополнительные области статистики по зарядной инфраструктуре, которые могут потребоваться в будущем. Так, предметом международного статистического анализа вскоре может стать количество частных точек зарядки, потребляемая для целей зарядки электроэнергия, время пикового спроса и зарядная инфраструктура, ориентированная на большегрузные транспортные средства.

29. Секретариат готов содействовать обсуждению этих тем в порядке обеспечения максимальной сопоставимости международных данных.



## Приложение

### Определения, представленные странами и организациями

#### Зарядная станция/группа объектов зарядной инфраструктуры

Чехия	Согласно национальному законодательству, касающемуся топлива, оператор общедоступных зарядных станций обязан пройти регистрацию в Министерстве промышленности и торговли. Поэтому сбор статистических данных по стране ведется благодаря этому обязательству по регистрации.
Венгрия	Зарядная станция — это зона, в которой расположено не менее двух зарядных устройств.
Ирландия	Зарядная станция может быть определена как зона, в которой расположены точки зарядки.
Норвегия	Зарядная станция — это место с одной или несколькими точками зарядки, т. е. электрическими контактами, и парковочным местом, предназначенным для электромобилей или гибридных автомобилей с подзарядкой.
Швеция (с сайта nobil.no)	Зарядная станция — это место/участок, где имеется одна или несколько точек зарядки.
РИАВТ	«Группа объектов зарядной инфраструктуры» означает одну или несколько зарядных станций, расположенных в конкретном месте.

#### Зарядное устройство/зарядная станция

Венгрия	Электрооборудование, оснащенное как минимум одной точкой зарядки обычной или высокой мощности.
Ирландия	Зарядное устройство можно определить как доступный элемент оборудования, единственной целью которого является подача электрического заряда на электромобиль посредством передачи электроэнергии (через кабели/разъемы) от электросети к автомобилю.
Латвия	Согласно директиве 2014/94/ЕС, «точка подзарядки» означает соединительное устройство, позволяющее за раз зарядить один электромобиль либо заменить аккумулятор одного электромобиля. Страна выражает согласие с определением ЕНОАВТ.
Словакия	Цитирует регламент РИАВТ <sup>6</sup> , выражая согласие с ЕНОАВТ.
Соединенное Королевство	Зарядное устройство — это устройство, способное заряжать аккумуляторы подключаемых электромобилей. Устройства классифицируются по выходной мощности, и у каждого из них может быть одна или несколько точек подключения. Иногда (в том числе в предыдущих статистических публикациях МТ) также используется термин «точка зарядки». Он может относиться либо к одному устройству, либо к нескольким разъемам на устройстве, которые могут использоваться одновременно. Относительно программ субсидирования данные собираются в основном из внутренних источников, далее количество устройств или разъемов суммируется, и данные публикуются в соответствующей разбивке. <a href="https://www.gov.uk/government/statistics/electric-vehicle-charging-device-grant-scheme-statistics-july-2022">https://www.gov.uk/government/statistics/electric-vehicle-charging-device-grant-scheme-statistics-july-2022</a> .
ЕНОАВТ	«Зарядная станция» — это единая физическая установка, размещенная в определенном месте и состоящая из одной или нескольких точек зарядки.

#### Точка зарядки

Бельгия	Точка зарядки: соединитель, с помощью которого можно зарядить электромобиль либо заменить аккумулятор электромобиля.
Венгрия	Точка электрической зарядки: зарядный разъем на электрическом зарядном устройстве, который пригоден для зарядки системы аккумулирования электроэнергии только одного электромобиля.
Лихтенштейн	Определение, используемое компанией «LKW elec».

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

Испания	Система электроснабжения электромобиля (СЭСЭМ) «рассматривается как независимо функционирующая и управляемая часть точки зарядки, позволяющая за раз подавать электроэнергию на один электромобиль».
Швеция	(Ссылка на веб-сайт <a href="https://info.nobil.no/index.php/nyheter/89">https://info.nobil.no/index.php/nyheter/89</a> ). Точка зарядки — это специальное парковочное место с возможностью зарядки подзаряжаемых автомобилей. На одной точке зарядки может иметься несколько контактов, но при этом место предусмотрено только для одного автомобиля одновременно.
РИАВТ	«Точка подзарядки» означает стационарное или мобильное соединительное устройство, которое позволяет передавать электроэнергию электромобилу и которое, хотя и может иметь один или несколько разъемов для подключения различных типов «встречных» разъемов, способно одновременно подзаряжать только один электромобиль; это определение не включает устройства с выходной мощностью не более 3,7 кВт, основной целью которых не является подзарядка электромобилей.

### Что понимается под *общественной зарядной инфраструктурой*?

Бельгия	Точка зарядки обычной или высокой мощности, доступ к которой предоставляется пользователям электромобилей на недискриминационной основе круглосуточно и без выходных, независимо от конкретного метода аутентификации, использования и оплаты.
Болгария	Не включает частные дома.
Чехия	Используется довольно расплывчатое определение из Директивы 2014/94/ЕС о разворачивании инфраструктуры для альтернативных видов топлива.
Венгрия	Электрооборудование для зарядки, размещенное на общественной территории, рядом со зданием общественного учреждения или на парковке для клиентов общественного учреждения, а также на общественных автозаправочных станциях, доступное без дискриминации с соблюдением условий идентификации, использования и оплаты, установленных для пользователей электротранспорта, а также электрооборудование для зарядки, размещенное на открытых для общего пользования частных территориях или частных парковках и доступное ограниченному кругу пользователей электротранспорта без оплаты или с конкретными условиями оплаты, включая прибрежные установки электроснабжения, но исключая электрооборудование для зарядки, установленное на территории домохозяйств.
Исландия	Если человек может припарковаться рядом с зарядной станцией, подключить автомобиль и произвести его зарядку.
Ирландия	Общественные точки зарядки можно определить как точки зарядки, которые легко доступны для всего населения. Доступ к точке зарядки не ограничен определенным перечнем жителей/кругом пользователей. Общественные зарядные станции обычно находятся на автозаправочных станциях, в торговых центрах и на общественных парковках, которые доступны всем желающим.
Латвия (согласно регламенту ЕС 2014 года)	Цитирует РИАВТ (выражая согласие с ЕНОАВТ).
Лихтенштейн	Государственный поставщик электроэнергии.
Мальта	Отдельный разъем или группа разъемов, с помощью которых в любое время в рамках того или иного инфраструктурного объекта могут заряжаться ЭМ. Общественная точка зарядки — это любая точка зарядки/любой объект зарядной инфраструктуры, связанная(ый) с парковочным местом, которое физически доступно для населения, включая места, которые находятся на доступных для населения парковках коммерческих, промышленных или частных структур, независимо от того, является ли доступ к самой парковке бесплатным или платным.
Польша	Насколько известно представителям страны, провести учет всех частных зарядных станций невозможно. С помощью определенных учреждений и управлений можно провести приблизительную оценку количества частных зарядных станций. Однако выполнить это можно будет только в следующем году.
Швеция (с веб-сайта nobil.no)	Количество точек зарядки, которым располагают зарядные станции, доступные для всех желающих или посетителей. Во втором случае предполагается, что у человека есть дела в соответствующем месте (например, в торговом центре, офисном здании, школе или другом общественном учреждении).
Швейцария	Доступная для общественности.

Словакия	Определение из регламента ЕС об инфраструктуре для альтернативных видов топлива <sup>7</sup> («инфраструктура для альтернативных видов топлива, расположенная на участке или в помещении, открытом для общественного пользования, независимо от того, находится ли она на государственной или частной территории, применяются ли ограничения либо условия в отношении доступа к этому участку или помещению и независимо от применимых условий пользования инфраструктурой для альтернативных видов топлива»).
Испания	Директива РИАВТ (см. Словакия)
Соединенное Королевство	Имеется публикация, посвященная исключительно общественной зарядной инфраструктуре, при этом не все программы субсидий относятся к общественной инфраструктуре.
РИАВТ	«Инфраструктура для альтернативных видов топлива, расположенная на участке или в помещении, открытом для общественного пользования, независимо от того, находится ли она на государственной или частной территории, применяются ли ограничения либо условия в отношении доступа к этому участку или помещению и независимо от применимых условий пользования инфраструктурой для альтернативных видов топлива».

### Каковы пороговые значения скорости зарядки?

Бельгия	Точка зарядки обычной мощности: точка зарядки мощностью не более 22 кВт (киловатт), с помощью которой на электромобиль может подаваться электроэнергия и которая оснащена разъемами типа 2 или вводами для транспортных средств, описанными в стандарте EN62196-2 Международной электротехнической комиссии, за исключением устройств мощностью не более 3,7 кВт, которые установлены в частных домохозяйствах либо основной целью которых не является зарядка электромобилей и которые недоступны для населения. Точка зарядки высокой мощности: точка зарядки мощностью более 22 кВт, которая может использоваться для подачи электроэнергии на электромобиль. Зарядные станции переменного тока (AC) высокой мощности для электромобилей оснащаются — в порядке обеспечения совместимости согласно стандарту EN62196-2 — разъемами как минимум типа 2. Зарядные станции постоянного тока (DC) высокой мощности для электромобилей должны, в целях обеспечения совместимости, оснащаться как минимум разъемами комбинированной зарядной системы переменного/постоянного тока типа Combo 2 согласно стандарту EN62196-3 Международной электротехнической комиссии.
Хорватия	Будут доступны данные о типе зарядных устройств по мощности, напряжению и разновидности тока.
Чехия	При сборе данных проводится различие между точками подзарядки обычной мощности (точки подзарядки мощностью не более 22 кВт) и точками подзарядки высокой мощности. Классификация соответствует директиве 2014/94/ЕС. В дальнейшем появится новая классификация, соответствующая требованиям предложения по РИАВТ.
Венгрия	Ведется сбор данных о количестве зарядных операций и стоимости зарядки от устройств переменного/постоянного тока. Также ведется сбор информации о количестве и мощности точек подключения на каждом устройстве.
Исландия	Да, имеются данные о типах штекеров и мощности станций в кВт.
Ирландия	Целью предстоящего сбора данных будет классификация точек зарядки по скорости зарядки. Скорость работы точки зарядки определяется ее выходной мощностью. Значение выходной мощности влияет на необходимую продолжительность зарядки. Существует четыре основных типа зарядки: 1. медленная (3–6 кВт) — гнездо переменного тока типа 2; 2. стандартная (7–22 кВт) — гнездо переменного тока типа 2; 3. быстрая (23–99 кВт) — гнездо переменного тока типа 2/соединители постоянного тока CHAdeMO DC/Combo DC/CCS DC; 4. скоростная (100 кВт и более) — CCS DC/CHAdeMO DC.
Латвия (согласно директиве ЕС)	«Точка подзарядки обычной мощности»: точка подзарядки мощностью не более 22 кВт, с помощью которой на электромобиль может подаваться электроэнергия, за исключением устройств мощностью не более 3,7 кВт, которые установлены в частных домохозяйствах либо основной целью которых не является зарядка электромобилей и которые недоступны для населения; «точка подзарядки высокой мощности»: точка подзарядки мощностью более 22 кВт, которая может использоваться для подачи электроэнергии на электромобиль.

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

	Соответствующие данные косвенно отображаются в данных о заявленной мощности зарядного разъема (кВт). Разделение объектов на медленные/быстрые/сверхбыстрые и т. д. пока не применяется, но может быть добавлено в набор данных позднее.
Лихтенштейн	Три типа зарядных станций: 1 = разъем CCS типа 2, не более 50 кВт 2 = разъем CHAdeMO, не более 50 кВт 3 = разъем CCS типа 2, не более 43 кВт.
Норвегия	Статистическое управление Норвегии имеет доступ к частным данным, относящимся к скорости зарядки. В опубликованных страной данных не проводится различие между точками зарядки разной мощности.
Словакия	Различают переменный и постоянный ток + мощность зарядки (например, 11 кВт, 50 кВт, 150 и более кВт).
Словения (Статистическое управление Республики Словении)	Вопрос находится в ведении Министерства.
Испания	Приложение, которое разрабатывает Министерство, будет включать информацию о мощности и типе разъема, что позволит узнать скорость зарядки и различать точки быстрой и сверхбыстрой зарядки.
Швеция	(с веб-сайта <a href="http://pobil.no">pobil.no</a> ) Зарядные станции полубыстрой/быстрой зарядки: ряд мест, оснащенных разъемами для зарядки мощностью не менее 22 кВт.
Швейцария	<10 кВт 10–21 кВт 21–42 кВт 42–100 кВт >100 кВт
Соединенные Штаты	Да. Зарядные устройства для ЭМ уровня 1 (домашние), уровня 2 (общественные медленные зарядные устройства) и скоростные (быстрые зарядные устройства постоянного тока).
Соединенное Королевство	Да. Применяется классификация по скорости зарядного устройства, выраженной в киловаттах. Зарядные устройства скоростного или следующих классов — это устройства, самый быстродействующий разъем которых рассчитан на мощность не менее 25 кВт и которые классифицируются как скоростные или сверхскоростные. Медленные зарядные устройства: 3–6 киловатт (кВт). Быстрые зарядные устройства: 7–22 кВт. Скоростные зарядные устройства: 25–100 кВт. Сверхскоростные зарядные устройства: 100 кВт и более.
РИАВТ	Медленная подзарядка переменным током: $P < 7,4$ кВт Умеренно быстрая подзарядка переменным током: $7,4 \text{ кВт} \leq P \leq 22 \text{ кВт}$ Быстрая подзарядка переменным током: $P > 22 \text{ кВт}$ Точка медленной подзарядки постоянным током: $P < 50 \text{ кВт}$ Точка быстрой подзарядки постоянным током: $50 \text{ кВт} \leq P < 150 \text{ кВт}$ Уровень 1 — точка сверхбыстрой подзарядки постоянным током $150 \text{ кВт} \leq P < 350 \text{ кВт}$ Уровень 2 — точка сверхбыстрой подзарядки постоянным током $P \geq 350 \text{ кВт}$  Параллельно используются термины «обычная мощность» в отношении точек переменного тока мощностью менее 22 кВт; и «высокая мощность» в отношении станций переменного тока мощностью более 22 кВт и всех точек постоянного тока.