



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00  
F: 01 478 81 39  
E: gp.mzi@gov.si  
www.mzi.gov.si

Številka: 007-164/2015/519-00181024

Ljubljana, 29. 9. 2017

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE

[Gp.gs@gov.si](mailto:Gp.gs@gov.si)

**ZADEVA: Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji – predlog za obravnavo**

**1. Predlog sklepov vlade:**

Na podlagi 2. in 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05-uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13 in 47/13 – ZDU-1G) je Vlada Republike Slovenije na ..... seji dne ..... sprejela naslednje sklepe:

1. Vlada Republike Slovenije je sprejela Strategijo na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji.
2. Vlada Republike Slovenije je naložila Ministrstvu za infrastrukturo, da v 6 mesecih pripravi Akcijski program za izvajanje Strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji.

*Sklep prejmejo:*

- Državni zbor Republike Slovenije, Šubičeva 4, Ljubljana,
- Ministrstvo za infrastrukturo,
- Ministrstvo za finance,
- Ministrstvo za okolje in prostor,
- Ministrstvo za zunanje zadeve,
- Ministrstvo za javno upravo,
- Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo,
- Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport,
- Služba Vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko.

**2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:**

**3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:**

- dr. Peter Gašperšič, minister,
- mag. Klemen Potisek, državni sekretar,
- Jure Leben, državni sekretar,
- mag. Bojan Žlender, sekretar, vodja Službe za trajnostno mobilnost in prometno politiko
- mag. Matjaž Vrčko, sekretar, Služba za mednarodne zadeve.

### **3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:**

- prof.dr. Miran Gaberšček s sodelavci, ki so izvajali študijo o potrebnih dodatnih ukrepih za povečanja deleža vozil na alternativna goriva v Sloveniji, Kemijski inštitut Ljubljana

### **4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:**

/

### **5. Kratek povzetek gradiva:**

V Uradnem listu EU je bila 22. oktobra 2014 objavljena Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (v nadaljevanju Direktiva). Za alternativna goriva se po tej Direktivi štejejo električna energija, zemeljski plin (SZP – stisnjen zemeljski plin in UZP – utekočinjen zemeljski plin), utekočinjen naftni plin - UNP in biometan, biogoriva, sintetična in parafinska goriva ter vodik (H<sub>2</sub>).

Direktiva med drugim v členu 3 nalaga državam članicam EU, da morajo do 18. novembra 2016 sprejeti »nacionalni okvir politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture«.

Poleg tega je Vlada Republike Slovenije 29. julija 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v RS in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v RS (sklep št. 37000-3/2015/8) (v nadaljevanju SRP). Za SRP je ministrstvo, pristojno za okolje, izdalo tudi Odločbo o potrditvi sprejemljivosti (št. 35409-24/2012/74). Strategija razvoja prometa v RS obravnava alternativna goriva v poglavju 2.9. - Infrastruktura za uporabo alternativnega goriva v prometu ter v ukrepih Ro.35 - Spodbujanje rabe ekoloških vozil in zgraditev omrežja za polnilne postaje, M.11 - Polnilne postaje za alternativno gorivo - pomorstvo in A.11 - Polnilne postaje za alternativno gorivo - letalstvo. To področje je ustrezno vključeno tudi v okoljsko poročilo za Strategijo razvoja prometa v RS. Za te ukrepe je Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (v nadaljevanju Nacionalni program) (Uradni list RS, št. 75/16) določila še podrobnejše aktivnosti, nosilce, roke in potrebna finančna sredstva.

Z zgornjimi ukrepi tako SRP kot Nacionalni program nalagata Ministrstvu za infrastrukturo, da na področju alternativnih goriv pripravi ustrezne razvojne načrte.

Pravne podlage za pripravo Strategije so:

- 2. člen Zakona o Vladi Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G in 65/14), ki pravi, da vlada v skladu z ustavo, zakoni in drugimi splošnimi akti državnega zbora določa, usmerja in usklajuje izvajanje politike države. V ta namen izdaja predpise in sprejema druge pravne, politične, ekonomske, finančne, organizacijske ter druge ukrepe, ki so potrebni za zagotovitev razvoja države in za urejenost razmer na vseh področjih iz državne pristojnosti;
- 38. člen Zakona o državni upravi (Uradni list RS, št. 113/05 – UPB4, 126/2007 – ZUP-E, 48/09, 8/10 – ZUP-G, 8/12 – ZVRS-F in št. 21/12), ki določa, da Ministrstvo za infrastrukturo opravlja naloge na področjih železniškega, zračnega, pomorskega prometa, plovbe po celinskih vodah in cestnega prometa, razen nadzora varnosti cestnega prometa, naloge na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav, naloge na področju energetike, rudarstva ter naloge na področju učinkovite rabe in obnovljivih virov energije;
- 314. člen Energetskega zakona (Uradni list RS, št. 17/14 z dne 7. 3. 2014 in Uradni list RS, št. 81/15 z dne 30. 10. 2015), ki v prvem odstavku določa, da spodbujanje ukrepov energetske učinkovitosti in rabe obnovljivih virov energije izvaja država s programi izobraževanja, informiranja in ozaveščanja javnosti, z energetskim svetovanjem, spodbujanjem energetskih

pregledov, pripravo predpisov, finančnimi spodbudami in drugimi programi podpore;

- Ukrepi Ro.35, M.11 in A.11 iz Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 75/2016 z dne 30. 11. 2016), ki zahtevajo spodbujanje rabe ekoloških vozil in izgradnja omrežja za polnilne postaje ter izpolnitev zahtev iz Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Za prenos Direktive v slovenski pravni red je Vlada Republike Slovenije ustanovila Medresorsko delovno skupino za pripravo Strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju.

Ker je področje uporabe alternativnih goriv v Republiki Sloveniji izredno pomembno za doseganje okoljskih ciljev na področju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal, je medresorska delovna skupina naročila študijo preko javnega naročila izbranemu izvajalcu, v kateri je bilo potrebno v Republiki Sloveniji preučiti trenutno stanje ter določiti nadaljnje aktivnosti na področju uporabe alternativnih goriv, da bi dosegli okoljske cilje, določene za leto 2020, 2025 in 2030. Cilji in ukrepi v tem predlogu Strategije predstavljajo tako le minimalni okvir, ki ga Republika Slovenija mora doseči, da bi dosegla že veljavne okoljske cilje v sektorju prometa.

Trenutno imamo v Republiki Sloveniji 227 javno dostopnih polnilnih mest za elektriko s 470 priključki, 1 polnilnim mestom za vodik, 115 za utekočinjen naftni plin in 4 za stisnjen zemeljski plin. V Republiki Sloveniji ni polnilnic za utekočinjen zemeljski plin in za 100 % bio-dizel.

Vozni park počasi sledi polnilni infrastrukturi.. Največ je vozil na utekočinjen naftni plin. Konec leta 2016 je bilo registriranih 8980 vozil na utekočinjeni naftni plin, zelo malo je vozil na stisnjen zemeljski plin (124 vozil) in 6 za vodik (predelana vozila). Vozil na električni pogon in priključnih hibridov je skoraj 1000 (vsi tipi vozil), vendar njihovo število zelo zaostaja glede na količino polnilne infrastrukture, če računamo, da za 10 vozil zadošča 1 priključek (teh pa je okrog 470, polnilna mesta imajo večinoma po 2 priključka za polnjenje).

Ukrepi s katerimi trenutno v Republiki Sloveniji spodbujamo nabavo vozil na alternativna goriva so subvencije za nakup električnih vozil (EV), ki so tudi oproščena plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. Možno je dobiti tudi ugoden krediti za nakup osebnih avtomobilov, motornih koles in koles na električni ali hibridni pogon pri katerih znaša emisija CO<sub>2</sub> največ 110 g/km. Za vozila z izpusti do 110 g/km CO<sub>2</sub> se obračuna nižja davčna stopnja (0,5 %) davka na motorna vozila. Odvisno od občine in ponudnika so možne brezplačne polnitve in parkiranje z vozili na električni pogon.

Sektor prometa ima trenutno zastavljene naslednje okoljske cilje:

	Indikativni cilji izpustov TGP glede na leto 2005	
	V letu 2020	V letu 2030
Promet	+27 %	+18 %

	Obveznosti zmanjšanja onesnaževal glede na leto 2005				
	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NM <sub>VOC</sub>	NH <sub>3</sub>	PM <sub>2,5</sub>
Za katerokoli leto od 2020 do 2029	63 %	39 %	23 %	1 %	25 %
Za katerokoli leto od leta 2030	92 %	65 %	53 %	15 %	60 %

Ob tem je potrebno poudariti, da se je promet od leta 2005 do danes na nekaterih odsekih podvojil, do leta 2030 pa pričakujemo rast tovornega prometa med 60 in 80 % in potniškega prometa za 30 %.

Če želimo do leta 2030 doseči te cilje, moramo, poleg ukrepov v zvezi z izboljšanjem javnega potniškega prometa, na področju alternativnih goriv do leta 2030 zagotoviti, da bo npr. v strukturi

osebni vozil vsaj 17 % električnih vozil oz. priključnih hibridov (skupaj skoraj 200.000 vozil), 12 % električnih lahkih tovornih vozil (11.000 vozil), tretjina vseh avtobusov na stisnjen zemeljski plin (1.150 avtobusov) in skoraj 12 % težkih tovornih vozil (dobrih 4.300 vozil) na utekočinjen zemeljski plin.

V našem pristanišču v Kopru bo v letu 2025 potrebno omogočiti vsem ladjam, ki bodo to želele, napajanje z električno energijo s kopnega in črpanje utekočinjenega zemeljskega plina.

Za doseganje okoljskih ciljev se mora občutno povečati tudi poraba biodizla, in sicer:

- v letu 2018 7 % namešavanje biodizla fosilnemu dizlu s povečevanjem deleža v naslednjih letih
- od leta 2020 do 2030: postopno naraščanje deleža težkih tovornih vozil na čisti biodizel (B 100) od 0 na 10 %.

Povečevanju števila vozil na alternativna goriva bo morala slediti tudi polnilna infrastruktura, in sicer bi v letih 2020, 2025 in 2030 potrebovali:

	Potrebna polnilna infrastruktura			
	2016	2020	2025	2030
Polnilnice za EV	227	1.200	7.000	22.300
Polnilnice za SZP	4	14 (12 <sup>1</sup> )	14 (12 <sup>1</sup> )	14 (12 <sup>1</sup> )
Polnilnice za UZP	0	3	4	4
Polnilnice za H2 <sup>2</sup>	1	2	5 - 9	5 - 9

<sup>1</sup> – v primeru, da bi se za potrebe urbanih območij uporabljale tudi polnilnice v bližini oz. na TEN-T omrežju

<sup>2</sup> – odvisno od kapacitete posamezne polnilnice

Za doseg ciljev strategija določa ukrepe za spodbujanje uporabe vozil na alternativne vire energije in za postavitev polnilne infrastrukture. Ukrepi so usmerjeni na področja:

- spodbujanja gospodarskega razvoja, inovativnosti in raziskav na področju alternativnih goriv in njihove uporabe
- informiranosti in medijskih strategij,
- finančnih spodbud in davčnih ukrepov,
- odprave administrativnih ovir,
- sprememb zakonodaje,
- poklicnega usposabljanja in izobraževanja,
- demonstracijskih projektov in
- priporočil lokalnim skupnostim.

Predlaganih je preko 50 ukrepov, ki lahko le kot celovit sistem zagotovijo, da bodo cilji doseženi. Ukrepi so namreč soodvisni in le kot celota zagotavljajo, da bo Slovenija lahko izpolnila različne zaveze na področju prometa. Predstavljajo optimalne, vendar realne rešitve, ki jih, sicer z velikim angažiranjem in napor, lahko uresničimo.

K zmanjšanju okoljskega bremena prometa bodo sicer največ pripomogli ukrepi na področju kopenskega prometa, ki se promovirajo v sklopu spodbujanja trajnostne prometne politike. Ključnega pomena pri tem sta zlasti spodbujanje peš in kolesarskega prometa v naseljih ter promocija in povečanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa. Vendarle pa to ni dovolj. Ne glede na zavezanost k izvajanju teh ukrepov, je namreč potrebno upoštevati, da razpršena poseljenost Slovenije pomeni, da bo javni prevoz v številnih predelih Slovenije le stežka nadomestil uporabo osebnih vozil.

Takšna zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal zraka je možno doseči zgolj preko preusmerjanja v koncepte trajnostne mobilnosti, tako da zagotovimo, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih. Ker je motorizirani promet pomemben vir hrupa ter dejavnik preoblikovanja prostora, bo takšna usmeritev pomembno prispevala k zmanjšanju tudi drugih okoljskih pritiskov, zdravstvenih tveganj ter prispevala k boljši kvaliteti življenja, zlasti v mestih.

Za doseganje okoljskih ciljev na področju prometa, mora biti Slovenija na področju uvajanja alternativnih goriv v prometu dovolj ambiciozna, da bo tudi tisti del mobilnosti, ki bo še naprej potekal z osebnimi prevozi, v čim manjši meri bremenil naše okolje.

Temu cilju sledi Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v Republiki Sloveniji. Slovenija bo po letu 2025 omejila prvo registracijo osebnih vozil in lahkih tovornih vozil kategorij M1 in MG1 ter N1, ki imajo po deklaraciji proizvajalca višji delež CO<sub>2</sub> od 100 g/km in po letu 2030 to mejo znižala na od 50 g/km. Tako zastavljeni cilj postavlja v ospredje vozila na električni pogon in hibridna vozila ter omogoča uporabo vozil na fosilna goriva, ki dosegajo visoke standarde in imajo bistveno manjši negativni vpliv na okolje kot vozila, ki so danes v uporabi.

Za hitrejši premik k zeleni mobilnosti na področju osebnih prevozov bo ključen tudi prispevek avtomobilske industrije z novimi izboljšavami na področju elektro mobilnosti, uporabe vodika in gorivnih celic ter inovacijami in izboljšavami pri uporabi klasičnih motorjev. Tehnološki preboji bodo omogočili hitrejši razvoj in hitrejšo doseganje zastavljenih ciljev.

Strategija spodbujanja alternativnih goriv bo z vključenimi ukrepi pomembno dopolnila usmeritve Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji ter pomagala udejanjiti vizijo trajnostne prometne politike, saj bo ustvarila ugodne pogoje in močne spodbude za mobilnost z nizkimi emisijami. Njena realizacija pa bo poleg aktivne vloge Vlade Republike Slovenije terjala dolgoročno sodelovanje vseh drugih deležnikov. Poleg raziskovalcev, proizvajalcev in ponudnikov bodo za realizacijo Strategije imele pomembno vlogo tudi občine in mesta, ne nazadnje pa bodo o uspehu s svojo izbiro na področju mobilnosti odločali uporabniki. S Strategijo želimo doseči, da bodo vzpostavljeni pogoji za to, da bo ta izbira pripomogla ne zgolj k doseganju, temveč tudi k preseganju ciljev, ki jih predlog zastavlja.

Ministrstvo za infrastrukturo bo vsako leto pripravilo pregled izvajanja in doseženih rezultatov na tem področju in po potrebi predlagalo Vladi RS dopolnitev Strategije na področju alternativnih goriv v prometu. Ministrstvo za infrastrukturo bo pripravilo tudi poseben akcijski program za realizacijo ukrepov iz strategije.

#### 6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA

e)	socialno področje	NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> <li>– nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja</li> <li>– razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna</li> <li>– razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij</li> </ul>	DA

**7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:**

Glede na pripombe Ministrstva za finance v medresorskem usklajevanju, ki je potekalo junija 2017, v zadnji verziji Strategije ne navajamo več konkretnih ukrepov po letih, za katere je potrebno zagotoviti finančna sredstva. Konkretni ukrepi bodo za leta 2018 – 2020 predlagani v akcijskem programu za izvajanje Strategije, za te pa ima MzI že zagotovljena sredstva iz namenskih virov in iz proračuna RS.

<b>I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu</b>				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
<b>II. Finančne posledice za državni proračun</b>				
<b>II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:</b>				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				
<b>II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:</b>				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				
<b>II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:</b>				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)		Znesek za t + 1	
<b>SKUPAJ</b>				
<b>OBRAZLOŽITEV:</b>				
<b>I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu</b>				
V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov,</li> <li>- odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov,</li> <li>- obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.</li> </ul>				

## II. Finančne posledice za državni proračun

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:

### II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:

Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

### II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

### II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

## 7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:

Gradivo nima finančnih posledic.

## 8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,
- financiranje občin.

DA/NE

Strategija priporoča občinam uvedbo določenih ukrepov na področju razvoja alternativnih goriv v prometu. Od občin pa je odvisno, v kolikšni meri jih bodo upoštevale.

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: **DA/NE**
- Združenju občin Slovenije ZOS: **DA/NE**
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: **DA/NE**

Predlog Strategije smo objavili na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo in e-demokracije 2. junija 2017 in o tem po e-pošti obvestili tudi vsa tri združenja občin oz. mestnih občin. Poleg tega je bila v juniju organizirana tudi javna predstavitev v zgradbi Ministrstva za infrastrukturo, Langusova 4, Ljubljana.

## 9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

DA/NE



Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju Strategija) je bila objavljena na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo (v nadaljevanju MZI) 2. 6. 2017, rok za pripombe pa je bil 3. 7. 2017. Poleg tega smo na MZI 9. 6. 2017 pripravili tudi predstavitev Strategije.

Svoje pripombe oz. predloge na Strategijo so poslali:

- Zavod Zadihaj
- Plineks
- Zavoli d.o.o.
- Energetika Celje
- Gen-I d.o.o.
- Elektro Maribor
- Občina Grosuplje
- Etrek d.o.o.
- Istrabenz Plini
- DRI d.o.o.
- Domplan d.d.
- Plinovodi d.o.o.
- Luka Koper d.d.
- GIZ UNP
- GIZ distribucije električne energije
- Društvo DEVS
- JP Komunalno podjetje Vrhnika
- JP Komunala Slovenj Gradec
- Butan Plin / GIZ UZP
- Tesla Inc.
- SODO d.o.o.
- ENOS d.d.
- LPP d.d.
- Komunalno podjetje Velenje
- Butan Plin d.d.
- Društvo Focus
- Trgovinska zbornica Slovenije
- Energetika Ljubljana
- Društvo Cipra
- Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije
- GIZ distribucije zemeljskega plina
- GZS, Sekcija pooblaščenih trgovcev in serviserjev z MV in
- nekaj fizičnih oseb

Uvodoma je potrebno poudariti, da je ob ukrepih, ki so zajeti v tej Strategiji, potrebno upoštevati tudi ukrepe, ki so predlagani v Strategiji razvoja prometa v RS in Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030, predvsem kar se tiče razvoja javnega potniškega prometa, prenosa tovora s cest na železnice ipd. Strategija na področju alternativnih goriv v prometu pa se ukvarja izključno s tem področjem. Pomembno je navesti tudi, da je Strategija nastala na podlagi študije o potrebnih dodatnih ukrepih za povečanje deleža vozil na alternativna goriva v Sloveniji in da je ta študija, ki jo je pripravil konzorcij pod vodstvom Kemijskega inštituta Univerze v Ljubljani, tudi vir velike večine podatkov v Strategiji. Poleg tega je Strategija odraz v študiji ugotovljenih dejstev. V Strategiji tudi navajamo, da bomo spremljali razvoj na tem področju in v odvisnosti od tega bomo v njej predlagane ukrepe v prihodnje ustrezno dopolnili oz. spremenili.

Sicer pa je MzI pripombe in predloge preučilo in do njih zavzelo naslednje stališče:

### **I. Področje električne energije v prometu:**

V zvezi z električnimi vozili je potrebno poudariti, da se Strategija dotika le področja alternativnih goriv v prometu in ne tudi proizvodnje električne energije. Za promet ima torej električno vozilo »0« emisij, ne glede na to, kakšno elektriko uporablja. Ustrezna »zelena« mešanica električne energije je stvar energetike (energetskega koncepta Slovenije) in ne področja prometa. Takšno gledanje na to področje se mogoče zdi na prvi pogled zelo ozko, vendar promet ne more ozeleniti vseh področij, ampak le svojega. Naloga energetike pa je, da prometu dobavi ustrezno »zeleno mešanico« električne energije.

Poleg tega se Strategija ukvarja le z »elektrifikacijo« cestnega prometa in napajanja ladij s kopnega, ko so te v pristaniščih. Elektrifikacija železniškega prometa pa je zajeta v Strategiji razvoja prometa v RS (iz leta 2015) oz. Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030 (iz leta 2016).

Besedilo Strategije smo v zadnji verziji precej posplošili, zato bodo konkretniji ukrepi vključeni v akcijski program, ki bo izdelan najkasneje v 6 mesecih po sprejemu Strategije. Vse pripombe, ki se nanašajo na konkretno vsebino posameznega ukrepa, se bodo torej obravnavale pri pripravi akcijskega programa.

#### **1. Upoštevali smo naslednje pripombe oz. predloge:**

- Pri uvedbi registra električnih polnilnih postaj bomo upoštevali izkušnje in baze obstoječih registrov s tem, da se bomo povezali tudi z drugimi državami EU, najprej seveda s sosednjimi (Italija, Avstrija, Madžarska in Hrvaška). Pri tem register ne bo uveden le za električne polnilne postaje, ampak tudi za polnilne postaje za zemeljski plin in vodik. Glede na to, da trenutno takšnega registra še ni, lahko podatek v Strategiji o trenutnem številu polnilnih postaj odstopa od dejanskega stanja.
- V ukrepu 6.1.2 glede polnilne infrastrukture so dejansko navedeni minimalni standardi in to smo v besedilu tudi ustrezno dopolnili. Besedilo v okviru tega ukrepa je bilo dopolnjeno tudi z navedbo dodatnih funkcij pametnih polnilnih postaj.
- Predvideva se tudi poenostavitev plačevanja polnjenja električnih vozil, vključno z »ad hoc« plačevanjem, z razvojem trga teh vozil pa tudi napredne oblike plačevanj oz. zaračunavanja (ukrep 6.1.2.).
- Zavedamo se, da so NVO na področju ozaveščanja prebivalstva za uporabo vozil na alternativna goriva ključne in zato smo v Strategiji predvideli njihovo vlogo (ukrep 6.1.6).
- Upoštevali smo tudi predlog, da morajo imeti P+R polnilnico in parkirna mesta z možnostjo polnjenja brez omejitve. V razpisu za sofinanciranje P+R bo zahteva za določen odstotek parkirnih mest z možnostjo priklopa na električno omrežje brez časovne omejitve.
- Predlog, da se namesto manjšega števila polnilnih postaj z veliko močjo na P+R postavi rajši več polnilnih postaj manjše moči, je smiseln, zato ga bomo upoštevali že v razpisu za sofinanciranje P+R.
- Poenotili smo terminologijo v celotnem besedilu.
- Upoštevali smo tudi večino predlogov glede redakcijskih popravkov oz. napak.
- Menimo, da so kratice posameznih tipov vozil v besedilu dovolj jasno razložene, npr. za LTV-E je navedeno, da so to električna lahka tovorna vozila. Smo pa vse kratice še dodatno pregledali in poenotili.
- Dodali smo tudi sofinanciranje električnih koles, vendar le, ko gre za nabavo večjega števila koles (npr. v okviru občine), sofinanciranje skuterjev pa je že omogočeno v zadnjem razpisu Eko sklada.
- Upoštevana je pripomba glede neprimernosti izraza »hitra polnilnica«, zato smo ga zamenjali z izrazom »polnilno mesto visoke moči«.

- Upoštevana je tudi pripomba o možnostih sodelovanja inovativnih podjetij z drugih področij (poleg avtomobilske industrije).
- Polnilne postaje za avtobuse (nad 150 kW) so vključene v sofinanciranje dogovora za razvoj regij, v katerem bo sofinanciran pilotni projekt uvedbe avtobusne linije z avtobusi na električni pogon.
- Predlog glede registra lokacij pol-zasebnih polnilnih postaj bo upoštevan pri pripravi akcijskega programa.
- Ukrep, da naj se zagotovi polnjenje električnih vozil pri delodajalcih, bomo upoštevali pri pripravi akcijskega programa.

2. Za spodnje pripombe in predloge menimo, da so že ustrezno zajeti v Strategiji:

- Menimo, da je področje poenostavitve postopkov subvencioniranja s strani Eko sklada že ustrezno zajeto v predlogu Strategije.
- Predlaga se tudi sofinanciranje zasebnih polnilnih postaj. Tudi to je že zajeto v trenutnem predlogu Strategije.
- Ukrep, da naj se v javni upravi zagotovi nabava večjega števila vozil na alternativna goriva, je tudi že zajet v Strategiji.
- Nekateri pravilno ugotavljajo, da se bo Strategija morala v prihodnje prilagajati dejanskemu razvoju na tem področju. Zato je to v sami Strategiji tudi predvideno.
- Strategija je bila poslana v medresorsko usklajevanje vsem ministrstvom v RS in so nanjo posredovala tudi svoje pripombe, ki smo jih upoštevali. Zato menimo, da je usklajena s strategijami na ostalih področjih.
- Ukrepi glede izjem za električna vozila nimajo negativnih vplivov na prometno varnost, saj zajemajo le izjeme za električna vozila na področju parkirne politike, vožnje po rumenih pasovih in proste vožnje v nekatera območja omejenega prometa, pa še to le do takrat, ko bo dosežen določen delež električnih vozil v skupnem številu vozil v RS.
- Predlog, da se v Strategiji doda, da naj se ukrepi, priporočeni lokalnim skupnostim, izvajajo v skladu s celostnimi prometnimi strategijami, je že upoštevan v smernicah za pripravo celovitih prometnih strategij občin.

3. Spodnjih pripomb in predlogov ne moremo sprejeti:

- Glede na področje dejavnosti posameznega pošiljatelja je bilo predlagano, da se da večji pomen bodisi električni energiji bodisi plinu (tako naftnemu kot zemeljskemu). So pa nekateri tudi mnenja, da je področje električne energije preveč zastopano v Strategiji in da bi morali dati prednost (tudi) drugim področjem, npr. plinu ali nakupu vozil z motorji višjih EURO standardov. Menimo, da sta oba energenta primerno zastopana glede na stanje na trgu oz. zahteve iz evropske zakonodaje. Seveda pa smo Strategijo na tem področju tudi nekoliko dopolnili, kot je to opisano v prejšnjih (pod)poglavjih. Glede zamenjave voznega parka v Sloveniji pa menimo, da bi seveda bilo najbolje, da se ta menja z vozili na alternativna goriva. K njegovemu pomlajevanju z zadnjimi EURO standardi motorjev pa bo zagotovo prispevala tudi gospodarska rast in s tem višji standard ljudi, kar bo povečalo prodajo osebnih vozil in znižalo povprečno starost vozil v Sloveniji (kot je to bilo pred gospodarsko krizo).
- Predlaga se tudi uvedba nižjega 9,5 % DDV za električna vozila namesto subvencije Eko sklada. Menimo, da bi to preveč poseglo v trenutni davčni sistem tudi, če bi bil ukrep samo začasen. Menimo, da je subvencioniranje s strani Eko sklada trenutno še najbolj ustrezno.
- Pripravljavcu Strategije se očita tudi, da ni v dovolj veliki meri upošteval mnenja javnosti, predvsem uporabnikov električnih vozil. Vsa javnost je lahko v okviru javne razprave podala svoje pripombe oz. predloge na Strategijo in organizirana je bila predstavitev. Poleg tega pa so pred oblikovanjem Strategije potekali številni sestanki z različnimi deležniki.
- Društvo DEVS predlaga, da se tudi njihova vozila v fizični lasti uvrstijo v skupino testnih vozil z vsemi obveznostmi in ugodnostmi, češ da »opravijo ogromno število testnih voženj z

interesenti z mnogo bolj kakovostnimi in nepristranskimi informacijami za potencialne kupce kot jih podajajo pooblaščen prodajalci brez izkušenj in pogosto tudi znanja«. Menimo, da bi bil takšen ukrep diskriminatoren do ostalih lastnikov električnih vozil, ki mogoče opravljajo podobne stvari. Uvrščanje vseh električnih vozil v to kategorijo pa ne bi bilo primerno.

- Postavitev zgornje meje za znižanje bonitete za uporabo električnega vozila je praksa vseh držav članic EU, zato jo uvajamo tudi v Sloveniji, s tem, da je predlagana boniteta za takšna vozila občutno nižja kot za druga vozila.
- Predlog, da bi subvencionirali tudi cenejše in enostavne električne polnilne postaje, nismo upoštevali, saj takšne postaje ne prispevajo k učinkovitosti polnjenja, nadzoru porabe ipd., kar je cilj predlagatelja Strategije.
- Glede načina zaračunavanja polnjenja električnih vozil po času polnjenja ali po prejeti energiji smo v Strategiji ostali na stališču, da je to po času polnjenja, razen določenih izjem na P+R. S povečevanjem števila električnih vozil bo zelo pomembno, da se lahko čim večje število vozil polni na eni polnilni postaji, zato morajo biti uporabniki zainteresirani, da čim hitreje optimalno napolnijo svoje vozilo in nato dajo prostor ostalim. To pa se lahko v največji meri doseže z zaračunavanjem polnjenja na podlagi časa polnjenja.
- Veliko je bilo tudi predlogov za povečanje različnih subvencij oz. uvedbo novih (za električna vozila, baterijske sisteme, polnilne postaje, predelavo vozil, ...). Že za obstoječe finančne spodbude za uporabo alternativnih goriv v prometu bo potrebno po letu 2020 zagotoviti med 30 in 40 mio EUR/leto. Že ta sredstva so glede na zmožnosti proračuna RS in Eko sklada komaj dosegljiva, zato je njihovo povečevanje nemogoče pričakovati. Vendar pa se zadnja verzija Strategije ne ukvarja več z zagotovitvijo finančnih sredstev, ampak bo ta zadeva urejena v akcijskem programu.
- Glede očitkov o premalo ambicioznih ciljih v Strategiji menimo, da smo si dejansko zastavili zelo ambiciozne cilje, primerljive z najbolj ambicioznimi državami v Evropi, še posebej z vizijo, da bo Slovenija po letu 2025 omejila prvo registracijo osebnih vozil in lahkih tovornih vozil kategorij M1 in MG1 ter N1, ki imajo po deklaraciji proizvajalca višji delež CO<sub>2</sub> od 100 g/km, in po letu 2030 bo to mejo znižala pod 50 g/km.
- Tudi mi bi želeli, da trg sam poskrbi za čim večjo uporabo vozil na alternativna goriva in ustrezno polnilno infrastrukturo. To je bil tudi izhodiščni pristop pri pripravi Strategije (čim manj poseganja države na to področje). Ker pa v preteklih letih ni bilo preboja na tem področju, smo ocenili, da je določena pomoč države na začetku vendarle potrebna. Iz istega razloga se uvajajo tudi ukrepi pozitivne diskriminacije električnih vozil. Pomen razvoja trga električnih vozil v Sloveniji pa je v Strategiji še dodatno utemeljen z razpršeno poseljenostjo v Sloveniji.
- Predlog Strategije je usklajen s predlogom energetskega koncepta Slovenije. Ob pripravi študije, ki je podlaga za to Strategijo, je bilo namreč dogovorjeno, da se okoljski cilji, ki bodo v njej določeni kot optimalni, upoštevajo tudi pri pripravi energetskega koncepta Slovenije.
- Vlada RS ne more nalagati/predpisovati lokalnim skupnostim ukrepov, ki dejansko spadajo v njihovo pristojnost. Zato so v besedilu pri teh ukrepih uporabljene besede »predlaga« in »priporoča« in ne »nalaga«.
- Pripomb in predlogov za spreminjanje sistema omrežnin in tarifiranja nismo upoštevali, ker v Strategiji ne moremo spreminjati obstoječega sistema na tem področju.
- Predloga, da bi bilo potrebno določiti prodajalcem minimalno kvoto za prodajo električnih vozil, nismo upoštevali, ker bi s tem kršili oz. posegali v načela prostega trga.
- Tudi predloga za oprostitev vinjet električnim vozilom nismo upoštevali. Tudi ta vozila uporabljajo prometno (cestno) infrastrukturo in povzročajo njeno obrabo, zato menimo, da ne morejo biti upravičena za vožnjo brez vinjet. Bomo pa ta vozila oprostili plačila vseh okoljskih stroškov oz. dajatev.
- Predlog, da naj bi bila največja medsebojna oddaljenost med dvema hitrima polnilnicama na TEN-T omrežju do 25 km, nismo upoštevali. Menimo sicer, da mora biti optimalna pokritost enaka po celotni državi, vendar se doseg električnih vozil večja in mreža bo optimizirana

glede na potrebe vozil v prihodnje.

- Predloga, da bi v strategijo zajeli ukrepe za spodbujanje gospodinjstev k oddaji priključka drugim uporabnikom električnih vozil (po principu delitvene ekonomije) in k programom prilagajanje uporabe električne energije, nismo upoštevali, ker menimo, da tega v Strategiji ne moremo predpisati.
- Subvencij za vozila s t.i. »dnevno registracijo« ne moremo sprejeti zaradi transparentnosti postopkov pri uvozu električnih vozil.

## **II. Področje plina v prometu (utekočinjen naftni plin – UNP, utekočinjen zemeljski plin – UZP, stisnjen zemeljski plin – SZP):**

### **1. Upoštevali smo naslednje pripombe oz. predloge:**

- Predlog glede ukinitve subvencij za dizelske avtobuse in tovornjake je že upoštevan v razpisu za 2017. Bomo pa v letih 2018, 2019 in 2020 poskusili denar nameniti za subvencije za nakup avtobusov in tovornjakov na SZP in UZP.
- Predlog za subvencioniranje nakupa težkih tovornih vozil na plin je upoštevan v ukrepu 6.5.1.
- Predlog glede označb v garažnih hišah za SZP bomo upoštevali v akcijskem programu.

### **2. Za spodnje pripombe in predloge menimo, da so že ustrezno zajeti v Strategiji:**

- Ukrepe za ureditev zavarovanj in homologacije dvo-gorivnih vozil, ki so poleg dizla in bencina predelana na UNP, SZP ali UZP, smo upoštevali v Strategiji.
- Subvencioniranje nakupa vozil na SZP je že zajeto v ukrepih v Strategiji in menimo, da je njihova predvidena višina zadovoljiva.
- Tudi subvencioniranje polnilnih postaj na SZP je zajeto v Strategiji - ukrep 6.4.1.
- Za nekateri občine so prispeli predlogi o višjem številu polnilnih postaj za SZP. Strategija ne omejuje števila polnilnih postaj po posameznih občinah oz. regiji, temveč navaja le minimalno število potrebnih. V kolikor bo izražen interes in potreba po njihovem večjem številu, je to kvečjemu zaželeno. Enako velja za polnilne postaje v ostalih občinah oz. regijah in ne le tistih, ki so navedene v Strategiji. To je zajeto v ukrepu 6.4.1.
- Znižanje cestnin za vozila na UZP je v Strategiji že predvideno, in sicer tako, da se uvede nov cestninski razred za tovorna vozila na UZP.

### **3. Spodnjih pripomb in predlogov ne moremo sprejeti:**

- Predlagana je bila tudi subvencija za predelavo vozil na UNP. Menimo, da se vložek v predelavo vozila na UNP, z uporabo goriva, ki je tudi do 50 % nižji od ostalih fosilnih goriv, hitro povrne, zato še dodatna subvencija ni smiselna. Menimo, da so ukrepi za promocijo uporabe tega goriva dovolj.
- Zavrnilo pa smo tudi predloge, ki gredo v obratni smeri, da se črtajo vse spodbude za vse vrste plinov, ker menimo, da to področje lahko kratkoročno veliko prispeva k razogljičenju prometa.
- Zavrnilo smo tudi predloge za oprostitev plačila parkirnin, letne dajatve za uporabo državnih cest za UNP ipd. Argumenti so podobni kot zgoraj, poleg tega pa gre vendarle tudi za fosilno gorivo in za vozila, ki povzročajo obrabo cest tako kot vsa ostala vozila.
- Nekaj predlogov je bilo tudi za povečanje različnih subvencij oz. uvedbo novih, oprostitev trošarin ipd. za vse vrste plinov. Kot je bilo navedeno že za področje električne energije v prometu, bomo za obstoječe finančne spodbude za uporabo alternativnih goriv v prometu potrebovali po letu 2020 med 30 in 40 mio EUR /leto. Že ta sredstva so glede na zmožnosti proračuna RS in Eko sklada komaj dosegljiva, zato je njihovo povečevanje nemogoče pričakovati. Vendar se zadnja verzija strategije z zagotovitvijo finančnih sredstev ne ukvarja več, pač pa bo ta zadeva urejena v akcijskem programu.
- Tudi predlogov pozitivne diskriminacije za UNP ne moremo sprejeti, saj gre vendarle za

fosilno gorivo, poleg tega pa je zanj že razvita polnilna infrastruktura in je predelava ekonomsko upravičena. Menimo, da so ukrepi, ki jih predvideva sedanja Strategija, dovolj za razvoj tega področja.

- Strategija na področju alternativnih goriv v prometu tudi ne more reševati področij kakovosti energentov oz. točnosti, ustreznosti in preciznosti polnilnih mest za plin, kot so to nekateri predlagali. To je stvar področne zakonodaje drugih resorjev.

### III. Področje vodika:

Glede področja vodika so si pošiljatelji pripomb enotni, da je potrebno njegovo uporabo oz. zastopanost v prometu zmanjšati oz. celo opustiti in denar raje nameniti razvoju ostalih dveh energentov.

MzI je sprejelo odločitev, da v Sloveniji vendarle razvijamo tudi to področje v obliki posameznih demo projektov, ki so znani tudi drugod v EU, npr. na področju mestnega javnega potniškega prometa. Menimo, da je potrebno pustiti možnost razvoja vsem tehnologijam, ki lahko prispevajo k znižanju izpustov onesnaževal in toplogrednih plinov v prometu.

### IV. Področje biogoriv:

V edini pripombi, ki je prispela na tem področju, avtor nasprotuje uporabi biogoriv, ker naj bi bili izpusti pri tem višji kot pri fosilnih gorivih, ker ta goriva uvažamo, zaradi vprašljive proizvodnje surovin za njihovo izdelavo itd.

Zaradi razlogov, ki so navedeni v Strategiji in zaradi pomembnosti njegove uporabe za doseganje ciljev OP TGP, bomo to področje v njej zadržali, seveda ob upoštevanju vseh zahtev, ki so bile na tem področju v zadnjih letih sprejete v okviru EU in na njihovi podlagi tudi v RS.

### V. Ostalo:

- Dodano je poglavje o »Vrednotenju scenarijev z vidika emisij toplogrednih plinov«.
- Dodana je definicija pojmov.
- V uvodnem poglavju je dodana tudi navedba UNP.
- Dodan je tudi povzetek Strategije.
- V zadnji verziji Strategije ne navajamo več konkretnih ukrepov po letih za katere je potrebno zagotoviti finančna sredstva. Konkretni ukrepi bodo za leti 2018 – 2020 predlagani v akcijskem programu za izvajanje Strategije za katere ima MzI že zagotovljena sredstva iz namenskih virov in iz proračuna RS.

**10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:**

/

**11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:**

DA

  
dr. Peter Gašperšič  
MINISTER



#### PRILOGA:

- predlog Strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji