



**PREDLOG
EVA 2023-2570-0004
PRVA OBRAVNAVA**

ZAKON

**O INFRASTRUKTURI ZA ALTERNATIVNA GORIVA IN SPODBUJANJU PREHODA NA
ALTERNATIVNA GORIVA V PROMETU**

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

1. 1 Izhodišče

Mobilnost in promet imata kljub številnim družbenim in gospodarskim koristim velik vpliv na okolje in preko tega na zdravje in dobro počutje ljudi. Izpusti ogljikovega dioksida, ki nastanejo pri uporabi fosilnih goriv v prometu, predstavljajo skoraj tretjino vseh emisij toplogrednih plinov v Sloveniji in s tem enega glavnih virov onesnaževanja okolja. Sektor promet predstavlja daleč največji vir emisij toplogrednih plinov, v letu 2020 je ta znašal kar 47 % med sektorji, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami (ETS). Delež prometa je bil še leta 2005 samo 38-odstoten. Večina emisij je iz cestnega prometa. Promet je, poleg kmetijstva, še edini sektor, v katerem so se emisije v obdobju 2005–2020 povečale, in sicer za 175 kt CO₂ ekv oz. za 4 %. Cestni promet predstavlja močno prevladujoč del emisij v prometu in sicer 99,5 %. Ena izmed rešitev za preprečitev slednjega je prehod na trajnostno mobilnost z nizkimi emisijami ogljika. Uporaba alternativnih goriv v prometu (to so zlasti električna energija, vodik, utekočinjen zemeljski plin, stisnjen zemeljski plin, utekočinjen naftni plin, biogoriva, sintetična in fosilna goriva), bi zmanjšala odvisnost od nafte in s tem prispevala k manjši obremenitvi okolja.

Evropska komisija je z dokumentom Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final) postavila ambiciozne cilje za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometu. V tem okviru je postavila predlog za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55% do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in cilj, da EU do leta 2050 postane podnebno nevtralna (COM(2020) 563 final). V Strategiji za trajnostno in prometno mobilnost (COM(2020) 562 final) Evropska komisija ugotavlja, da je prometni sektor še vedno močno odvisen od fosilnih goriv, zaradi česar bo spodbujanje uporabe brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, plovil in letal ter obnovljivih in nizkoogljčnih goriv v vseh načinih prometa prednostni cilj.

Prometni sektor pa ni le eden največjih povzročiteljev emisij toplogrednih plinov in onesnaževal v okolju, obenem prispeva tudi znaten delež h končni rabi energije (tj. 35 % končne rabe energije v letu 2020 pri čemer prevladujejo fosilni viri). Evropski zeleni dogovor in zakonodajni sveženj »Pripravljeni na 55« zahtevata odločno ukrepanje držav članic s ciljem zamejitve in zmanjšanja emisij iz prometnega sektorja, večjo energetske učinkovitost in delež energentov iz obnovljivih virov energije med drugim s prehodom na alternativne energente, zlasti elektriko. V ta namen Slovenija potrebuje celovito zakonodajo, ki bo sistematično uredila področje vzpostavljanja infrastrukture za alternativna goriva v prometu in uvedla mehanizme za spodbujanje prehoda na alternativna goriva.

Prehod na alternativna goriva sicer ni edini način za zmanjšanje emisij in rabe energije v sektorju prometa, država bo spodbujala tudi uporabo javnega potniškega prometa, skupne vožnje, deljena lastništva avtomobilov, mobilnost kot storitev, aktivne oblike mobilnosti kot sta

hoja in kolesarjenje in delo od doma. Kljub temu pa se pričakuje, da bo zaradi razpršene poseljenosti države avtomobil še vedno pogosto uporabljeno prevozno sredstvo in potrebno bo poskrbeti, da bodo ti gnani na čimbolj okolju prijazne energente za kar pa bo potrebno poskrbeti tudi za zadostno polnilno in oskrbovalno infrastrukturo. Le ta pa bo v primeru električne polnilne infrastrukture morala biti skrbno lokacijsko načrtovana in integrirana v elektroenergetski sistem na način, da bo omogočala izrabo razpoložljivega električnega vira v omrežju brez negativnih posledic na stabilnost omrežja.

1.2 Trenutno stanje na področju infrastrukture za alternativna goriva v prometu in vozil na alternativna goriva

Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji iz leta 2017 (v nadaljnjem besedilu: Strategija) je zastavila cilj, da se do leta 2030 v Sloveniji uvede vsaj 200.000 vozil na električni pogon in ustrezno število drugih vozil na alternativna goriva s katerimi bodo izpolnjene zahteve, ki jih je Slovenija sprejela na področju okolja. V segmentu osebnih avtomobilov, ki je v letu 2020 v Sloveniji obsegal kar 1.253.985 vozil je bil leta 2017 zastavljen optimalen scenarij prehoda na alternativna goriva v Strategiji, ki je takrat predvidevala povečanje deleža osebnih avtomobilov na alternativna goriva v celotnem slovenskem voznem parku avtomobilov do leta 2030 na 20 odstotkov. Z dosegom zastavljenih ciljev v skladu z optimalnim scenarijem bi Slovenija izpolnila zaveze, ki jih ima na področju prometa. Če pa bi želeli doseči, da bi bila Slovenija med vodilnimi državami na področju zelene mobilnosti, bi morali slediti scenariju, ki predvideva, da bi imeli v voznem parku v letu 2030 že 37-odstotni delež osebnih avtomobilov na alternativna goriva. To pomeni, da bi bil v letu 2030 delež teh vozil ob prvi registraciji 81 odstotkov vseh na novo registriranih vozil, pri čemer bi bilo 79 odstotkov električnih avtomobilov in 2 odstotka avtomobilov na vodik.

Preglednica 1: Število in delež osebnih vozil (M1) po gorivih v skupnem številu vozil leta 2020, 2025 in 2030

	Število in delež osebnih vozil glede na Strategijo							
	Doseženo 2020*		2020		2025		2030	
	število	delež	število	delež	število	delež	število	delež
OA-B	603.483	48,13 %	483.841	41,91 %	421.738	35,81 %	361.257	30,33 %
OA-D	627.327	50,03 %	613.445	53,14 %	622.775	52,88 %	550.622	46,23 %
OA-UNP	9.844	0,79 %	32.789	2,84 %	38.932	3,31 %	31.374	2,63 %
OA-SZP	159	0,01 %	2.558	0,22 %	5.498	0,47 %	7.688	0,66 %
OA-Hi1	8.343	0,67 %	10.426	0,90 %	20.981	1,78 %	33.307	2,80 %
OA-PHEV	1.206	0,10 %	6.033	0,52 %	26.591	2,26 %	71.664	6,02 %
OA-BEV	3.622	0,29 %	5.311	0,46 %	40.096	3,40 %	129.690	10,89 %
OA-H2	1	0,00 %	77	0,01 %	1.008	0,09 %	5.559	0,47 %
	1.253.985		1.154.479		1.177.619		1.191.161	

Vir: OPSI, podatki na dan 31. 12. 2020. Legenda: OA – osebni avtomobil, B – bencin, D – dizel, UNP – utekočinjen naftni plin, SZP – stisnjen zemeljski plin, Hi – hibrid, PHEV – priključni hibrid, BEV – baterijsko električno vozilo, H2 – vodik

Kot izhaja iz zgornje preglednice, na presečno leto 2020 na dan 31. 12. 2020, cilji v segmentu osebnih vozil glede na predvideno število vozil v Strategiji niso bili doseženi, prav tako niso bili doseženi v segmentu lahkih tovornih vozil, avtobusov in težkih tovornih vozil. Skupaj je bilo tako v letu 2020 le 0,29 % BEV osebnih vozil, za leto 2030 jih je predvidenih 10,89 %.

Delež vozil na alternativna goriva (elektrika, vodik, stisnjen in utekočinjen zemeljski plin, utekočinjen naftni plin) v celotnem voznem parku registriranih vozil (M1, M2, M3, N1, N2, N3) je še vedno zelo nizek. V letu 2021 je znašal 1,3 % od tega je delež električnih vozil le 0,53 %, kar kaže, da bo za znižanje emisij in prestrukturiranje voznega parka v prihodnje potreben velik napor. Infrastruktura bo morala slediti deležu vozil oziroma biti v začetku predimenzionirana, da bo prebivalcem olajšala odločitev za nakup vozila na alternativni pogon. Spodnji preglednici

kažeta pregled doseganja ciljev po letih glede na sprejeto Strategijo za vozila in polnilno oz. oskrbovalno infrastrukturo.

Preglednica 2: Pregled doseganja ciljev strategije na področju vozil v cestnem prometu

Pogonsko sredstvo	Število vozil						Pričakovano število vozil glede na strategijo		
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2020	2025	2030
Elektrika									
Električna vozila skupaj	626	1.156	1.902	3.017	5.033	7.536	11.750	69.972	213.007
Električna osebna vozila M1 (BEV + PHEV)	560	1.089	1.834	2.845	4.828	7.261	11.344	66.687	201.354
• BEV	449	810	1.326	1.955	3.622	5.363	5.311	40.096	129.690
• PHEV	111	279	508	890	1.206	1.898	6.033	26.591	71.664
Električna lahka komercialna vozila (N1)	62	64	64	166	199	269	398	3.189	11.020
• BEV	62	64	64	166	199	269	398	3.189	11.020
• PHEV	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Električna težka komercialna vozila (N2, N3)	0	0	0	0	0	0	0	32	418
• BEV	0	0	0	0	0	0	0	14	258
• PHEV	0	0	0	0	0	0	0	18	160
Električni avtobusi (M2, M3)	4	3	4	6	6	6	8	64	215
• BEV	4	3	4	6	6	6	8	64	215
• PHEV	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SZP (vključno z biometanom)									
SZP skupaj vsa vozila	328	421	467	402	410	432	3.030	6.593	9.552
SZP osebna vozila (M1)	163	225	244	162	159	170	2.558	5.498	7.688
SZP lahka komercialna vozila (N1)	73	74	74	90	94	101	102	232	355
SZP težka komercialna vozila (N2, N3)	8	39	60	35	43	48	102	232	355
SZP avtobusi (M2, M3)	84	83	89	115	114	113	268	631	1.154
UZP (vključno z biometanom)									
UZP skupaj vsa vozila	8	8	8	0	9	36	179	1.906	4.337
UZP osebna vozila (M1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UZP lahka komercialna vozila (N1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UZP težka komercialna vozila (N2, N3)	8	8	8	0	9	36	179	1.906	4.337
UZP avtobusi (M2, M3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vodik									

Skupaj vsa vozila na gorivne celice na vodik	0	0	0	2	1	1	86	1.240	6.871
Osebni avtomobili na vodik (M1)	0	0	0	2	1	1	77	1.008	5.559
Lahka komercialna vozila na vodik (N1)	0	0	0	0	0	0	7	81	455
Težka komercialna vozila na vodik (N2, N3)	0	0	0	0	0	0	0	137	800
Avtobusi na vodik (M2, M3)	0	0	0	0	0	0	2	14	57
UNP									
UNP vsa vozila skupaj	9.850	10.423	10.670	10.688	10.256	10.119	33.295	41.145	36.440
UNP osebna vozila (M1)	9.468	9.999	10.246	10.276	9.844	9.704	32.789	38.932	31.374
UNP lahka komercialna vozila (N1)	373	410	410	410	410	414	300	251	224
UNP težka komercialna vozila (N2, N3)	9	14	14	2	2	1	206	1.962	4.842
UNP avtobusi (M2, M3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0

BEV – baterijsko električno vozilo, PHEV – priključno hibridno električno vozilo (plug-in). Vir podatkov: OPSI, vsa registrirana vozila v določenem letu na dan 31.12.

Preglednica 3: Pregled doseganja ciljev strategije na področju polnilne infrastrukture

Pogonsko sredstvo	Število polnilnic						Pričakovano število polnilnic glede na strategijo		
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2020	2025	2030
ELEKTRIKA									
Javno dostopne polnilnice* skupaj	228	295	328	319	545	545	1.200	7.000	22.300
Polnilnice z močjo do vključno 22 kW	189	264	297	288	474	474			
Polnilnice z močjo večjo od 22 kW	39	31	31	31	71	71			
ZEMELJSKI PLIN (vključno z biometanom)									
Javne polnilnice za SZP skupaj	4	4	4	5	5	5	14	14	14
Javne polnilnice za UZP skupaj	0	0	2	1	1	2	3	3	3
VODIK									
Javne polnilnice za vodik skupaj	1	1	1	0	0	0	2	7	7
Polnilnica za vodik – 350 bar	1	1	1	0	0	0			
Polnilnica za vodik – 700 bar	0	0	0	0	0	0			
UTEKOČINJEN NAFTNI PLIN (UNP)									
Javne UNP polnilnice skupaj	115	115	115	144	144	144	0	0	0

**Število polnilnic v tem dokumentu pomeni število lokacij oziroma mest, kjer je uporabnikom na voljo ena ali več e-polnilnih postaj.*

Vir podatkov: Trenutno ni omogočeno sistematično spremljanje podatkov o polnilni infrastrukturi. Podatki se pridobivajo iz različnih virov glede na razpoložljive javne informacije ter podatke, pridobljene od ponudnikov storitev polnjenja, operaterjev in lastnikov polnilne in oskrbovalne infrastrukture.

1. 3 Trenutna pravna ureditev področja v Republiki Sloveniji in predpisi EU

Trenutno je področje infrastrukture za alternativna goriva (v nadaljevanju besedila: IAG) v Sloveniji le delno urejeno. Slovenija razen nujnih prenosov evropskih direktiv v slovenski pravni red, ni sprejela nacionalnega pravnega okvirja za sistematično ureditev področja ali mehanizmov za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu, ki bi odločneje naslovili problematiko zmanjševanja emisij v sektorju prometa. Področje infrastrukture za alternativna goriva je urejeno v sledečih predpisih:

- Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu (Uradni list RS, št. 41/17, 121/21 – ZSROVE in 172/21 – ZOEE). V uredbo se je leta 2017 delno prenesla Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L št. 307 z dne 28. 10. 2014, str. 1; v nadaljevanju: Direktiva 2014/94/EU). Ključne ureditve, ki jih naslavlja nacionalna uredba so:
 - Oskrba prometa z električno energijo - distribucijski operaterji električne energije so zadolženi za razvoj polnilnih mest (SODO je postavil hitre polnilnice na omrežju TEN-T).
 - Upravljalavec pristanišča Koper zagotovi dobavo električne energije za plovila z operativne obale.
 - Oskrba prometa z zemeljskim plinom - upravljalavec pristanišča Koper zagotovi v pristanišču ustrezno število polnilnih mest na UZP.; operaterji distribucijskega sistema zemeljskega plina skupaj zagotovijo vsaj 10 javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP na območju mest z več kot 10.000 prebivalcev in vsaj štiri javno dostopna oskrbovalna mesta na avtocestnem omrežju.
 - Informacije za uporabnike - prodajalci vozil zagotovijo ustrezne in jasne informacije o motornih vozilih, ki jih je mogoče polniti s posameznimi vrstami goriva ali jih napolniti na polnilnih mestih. Informacije se navedejo v navodilih za uporabo motornih vozil, na oskrbovalnih in polnilnih mestih, motornih vozilih in pri prodajalcih motornih vozil (grafična ponazoritev, vključno s shemami za barvno kodiranje).
 - Ministrstvo, pristojno za promet, zagotovi celovito informacijsko zbirko podatkov o lokacijah javno dostopnih oskrbovalnih in polnilnih mest za alternativna goriva in omogoči uporabnikom prosti in nediskriminatorni dostop do njih.
 - Priloga: Tehnične zahteve - polnilna infrastruktura za električna vozila: vtičnice ali priključki tipa 2 (EN 62196-2), Combo 2 (EN 62196-3); dobava električne energije z obale za morske ladje (IEC/ISO/IEEE 80005-1); tehnične zahteve za oskrbovalna mesta za vodik za motorna vozila (dovod plinastega vodika ISO/TS 2010; čistost vodika - ISO 14687-2; priključki za motorna vozila - ISO 17268); tehnične zahteve za oskrbovalna mesta za zemeljski plin (priključki/posode za SZP - ISO 14469-2017, dela I in II).
- Zakon o učinkoviti rabi energije (Uradni list RS, št. 158/20). Zakon je v 29. členu v slovenski pravni red prenesel določbo Direktive 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetski učinkovitosti stavb (UL L št. 153 z dne 18. 6. 2010, str. 13), ki se nanaša na normative za obvezno vzpostavitev polnilnih mestih v nestanovanjskih stavbah, stanovanjskih stavbah, počivališčih zunaj javne ceste ter urejenih parkiriščih ob graditvi novih ali večjih prenovah le-teh.

Direktiva 2014/94/EU je služila kot osnova za razvoj IAG za države članice ter je vzpostavila skupni okvir ukrepov za uvedbo IAG v EU, minimalne zahteve za izgradnjo IAG, vključno s polnilnimi mesti za električna vozila ter oskrbovalnimi mesti za zemeljski plin in vodik ter vključuje zahteve glede ustreznih informacij za končne uporabnike ter tehnične zahteve za polnilna in oskrbovalna mesta s katerimi se zagotavlja interoperabilnost (kompatibilnost vozil in infrastrukture).

1. 4 Ureditev IAG glede na posamezne vrste alternativnih goriv v Sloveniji

a) IAG za električna vozila

Čeprav Strategija določa ciljno število polnilnih mest za električna vozila, smernic ali pravno zavezujočih aktov, ki bi opredeljevali merila za lokacijo polnilnih mest ni (niti za načrtovanje polnilnih mest v sklopu omrežja TEN-T, niti za načrtovanje polnilnih mest na območju občine). Dolžina TEN-T cestnega omrežja v Sloveniji je kar 660 km² in predstavlja 470 km² jedrnega TEN-T omrežja in 190 km² celovitega TEN-T omrežja, zaradi česar je jasna ureditev kriterijev toliko bolj pomembna.

Prav tako ni sprejetega zavezujočega pravnega akta, ki bi določal pristojnosti glede upravljanja in vzdrževanja infrastrukture za polnilna mesta. Trenutno so za razporeditev polnilnih mest odgovorni distribucijski operaterji električne energije, vendar ni točno določeno, kateri operaterji imajo obveznost lokacijskega načrtovanja in določanja časovnice za vzpostavitev infrastrukture.

Dokument, ki opredeljuje splošne tehnične smernice za polnilna mesta, je sicer sprejet, vendar ni jasno razvidno, kateri organ je pristojen opravljati kontrolo nad izpolnjevanjem teh zahtev, za sprejem tehničnih smernic in njihov nadzor.

Prav tako naknadno niso bile v slovenski pravni red prenesene zahteve iz Delegirane uredbe komisije (EU) 2019/1745 z dne 13. avgusta 2019 glede polnilnih mest za vozila kategorije L ter Delegirane uredbe komisije (EU) 2021/1444 z dne 17. junija 2021 za polnilna mesta za električne avtobuse.

b) IAG za vozila na vodik

Področje infrastrukture za vozila na vodik ni urejeno s pravno zavezujočimi akti. V skladu s standardom ISO/TS 20100 so bile določene le tehnične zahteve za dobavna mesta.

Kasneje je bila zahteva spremenjena z delegirano uredbo - DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1745 z dne 13. avgusta 2019 na način, da je določila zahteve za interoperabilnost za priključke, dovod plinastega vodika in čistost vodika.

Za zunanja oskrbovalna mesta za plinasti vodik, ki se uporablja kot gorivo za motorna vozila, ustrezajo zahtevam za interoperabilnost iz standarda EN 17127, Zunanje polnilne postaje za plinasti vodik in postopki polnjenja.

Po zaključku postopka certificiranja priključkov po standardu EN ISO 17268 so priključki za motorna vozila za dovod plinastega vodika skladni s standardom EN ISO 17268, Plinasti vodik – Priključne naprave za polnjenje goriva v kopenska vozila.

Kakovostne značilnosti vodika, ki se polni na oskrbovalnih mestih z vodikom za motorna vozila, so skladne z zahtevami iz standarda EN 17124 'Vodik kot gorivo – Specifikacija izdelka in zagotavljanje kakovosti – Membrane za protonsko izmenjavo (PEM) – Gorivne celice za cestna vozila', metode za zagotovitev, da bo dosežena ustrezna kakovost vodika, pa so prav tako opisane v tem standardu.

Spremembe niso bile prenesene v slovenski pravni red oziroma v Prilogo: Tehnične zahteve k Uredbi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

c) IAG za vozila na SZP

Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu ureja lokacijsko načrtovanje infrastrukture za vozil na SZP, saj določa, da je potrebno zagotoviti vsaj 10 javno

dostopnih oskrbovalnih mest, da bo omogočena uporaba motornih vozil na SZP na območju mest z več kot 10.000 prebivalcev. Iz tega izhaja, da zakonodaja ureja ciljno število oskrbovalnih mest in določene kriterije za načrtovanje. Za izgradnjo oskrbovalnih mest so pristojni operaterji distribucijskega sistema zemeljskega plina. Ne glede na to pa zakonodaja glede oskrbovalnih mest na avtocesti v bližini TEN-T omrežja ni določila jasnih zahtev. Prav tako ni jasno določena pristojnost za lokacijsko načrtovanje tovrstnih oskrbovalnih mest.

Drugo zelo pomembno vendar pravno neurejeno, je področje upravljanja oskrbovalnih mest. Oskrbovalna mesta za SZP bi sicer morala izpolnjevati tehnične zahteve iz standarda ISO 14469-201734, vendar zakonodaja pristojnosti za avtorizacijo, sprejem in nadzor tehničnih zahtev ne določa.

Kasneje je bila zahteva spremenjena z delegirano uredbo - DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1745 z dne 13. avgusta 2019, tako da je določila profil priključka in tlak polnjenja. Profil priključka je skladen z zahtevami iz standarda EN ISO 14469, Cestna vozila – Priključek za polnjenje stisnjenega zemeljskega plina (SZP). Tlak polnjenja z gorivom (delovni tlak) je 20,0 MPa (nadtlak) (200 barov) pri 15 °C.

Največji tlak polnjenja z gorivom je 26,0 MPa s „kompenzacijo temperature“ in je dovoljen, kot je navedeno v standardu EN ISO 16923 „Polnilne postaje za oskrbo z zemeljskim plinom – Postaje za oskrbo vozil s stisnjenim zemeljskim plinom“

Spremembe niso bile prenesene v slovenski pravni red oziroma v Prilogo: Tehnične zahteve k Uredbi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Varnost delovanja oskrbovalnih postaj ter tehnične zahteve pred prvim obratovanjem in periodika pregledov je določena v Pravilniku o pregledu in preskušanju opreme pod tlakom.

d) IAG za vozila na UZP

Pristojnost za izgradnjo infrastrukture za vozila na UZP je poverjena operaterjem distribucijskega sistema zemeljskega plina. Čeprav je določeno ciljno število oskrbovalnih mest, pa manjkajo kriteriji za lokacijo v omrežju TEN-T. Prav tako upravljanje oskrbovalnih mest in tehnične zahteve niso urejene.

Kasneje je bila zahteva spremenjena z delegirano uredbo - DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1745 z dne 13. avgusta 2019, tako da je določila profil priključka in tlak polnjenja. Tlak polnjenja z gorivom je nižji od najvišjega dopustnega delovnega tlaka posode za gorivo, kot je naveden v standardu EN ISO 16924 „Polnilne postaje za oskrbo z zemeljskim plinom – Postaje za oskrbo vozil z utekočinjenim zemeljskim plinom“.

Za profil priključka se uporablja standard EN ISO 12617 „Cestna vozila – Priključek za polnjenje utekočinjenega zemeljskega plina (LNG) – Priključek 3,1 MPa“.

Spremembe niso bile prenesene v slovenski pravni red oziroma v Prilogo: Tehnične zahteve k Uredbi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Varnost delovanja oskrbovalnih postaj ter tehnične zahteve pred prvim obratovanjem in periodika pregledov je določena v Pravilniku o pregledu in preskušanju opreme pod tlakom.

e) IAG za vozila na UNP

Podobno kot v drugih državah EU tudi v Sloveniji ni posebnih pravnih pravil za razvoj bencinskih črpalk za UNP, razen tehničnih zahtev, ki zagotavljajo varno delovanje bencinskih črpalk.

Trg UNP v Sloveniji je razvit in infrastruktura za vozila na UNP je enakomerno razporejena po državi. Ker se na dolgi rok pričakuje zmanjšanje števila registriranih vozil na UNP, slovenski trg ne potrebuje opredelitve pristojnosti za izgradnjo novih oskrbovalnih mest. Izpostaviti je potrebno, da potekajo razprave, ali še vedno obstaja potreba, da je LPG še vedno vzpodbujati in podpirati kot eno izmed vrst alternativnih goriv za doseg okoljskih ciljev.

f) Infrastruktura za vozila na biogorivo, sintetična in parafinska goriva

Kategorija biogoriv, sintetičnih in parafinskih goriv se bistveno razlikuje od preostalih alternativnih goriv, ki so omenjeni v Direktivi 2014/94/EU. Ključna razlika je v tem, da ta

kategorija goriv ne zahteva posebne vrste infrastrukture za oskrbo z gorivom in se lahko distribuira na obstoječih bencinskih črpalkah. To področje slovenska zakonodaja ne ureja.

1.5 Predpisi Evropske unije, ki vplivajo na področje urejanja

Direktiva 2014/94/EU je služila kot osnova za razvoj IAG za države članice ter je vzpostavila skupni okvir ukrepov za uvedbo IAG v EU, minimalne zahteve za izgradnjo IAG, vključno s polnilnimi mesti za električna vozila ter oskrbovalnimi mesti za zemeljski plin in vodik ter vključuje zahteve glede ustreznih informacij za končne uporabnike ter tehnične zahteve za polnilna in oskrbovalna mesta s katerimi se zagotavlja interoperabilnost (kompatibilnost vozil in infrastrukture).

V letu 2021 je Evropska komisija v okviru svežnja »Pripravljeni na 55« v obravnavo podala predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (v nadaljnjem besedilu: AFIR) ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU, za katero je bil dne 2. 6. 2022 na Svetu EU sprejet splošni pristop. Predlog uredbe na področje IAG prinaša bistvene spremembe in novosti, ki jih lahko strnemo v naslednje točke:

- Pri določanju ciljnega števila IAG in lokacijskega načrtovanja se poleg razdalje med oskrbovalnimi in polnilnimi mesti upošteva tudi moč oziroma kapaciteta polnilnih in oskrbovalnih mest. Uredba prav tako uvaja ločene kriterije pri določitvi ciljnega števila polnilnih mest za lahka tovorna vozila (LDV) in za težka vozila (HDV) vozila. Določena je razdalja 60 km na vsaki strani ceste kjer se pričakuje vzpostavitev polnilnih parkov za lahka vozila vsaj izhodne moči 300 kW ter za težka vsaj 1400 kW že do leta 2025. Do 2030 pa se te vrednosti še podvojijo. Za vodik pa je določena ena oskrbovalna postaja na vsakih 200 km ter vsaj ena v urbanih vozliščih (Ljubljana).
- Uredba uvaja jasno definicijo javno dostopne polnilne in oskrbovalne infrastrukture in dodaja zahtevo, da mora biti IAG lahko dostopna tudi starejšim in invalidnim osebam.
- Tehnične zahteve so, v primerjavi z Direktivo 2014/94/EU, bistveno dopolnjene. Seznam tehničnih zahtev za vsako vrsto IAG je podrobneje določen v Prilogi 2 k Uredbi. Pomembno je izpostaviti, da so bile vključene tudi tehnične zahteve za oskrbovalna mesta za polnjenje vozil na vodik. Poleg tega je določena tudi zahteva, da polnilna oziroma oskrbovalna mesta podpirajo pametno polnjenje.
- Uredba uvaja spremembe v metodi poročanja za upravljavce polnilnih in oskrbovalnih mest – zagotavljati morajo vrsto statičnih in dinamičnih podatkov in omogočati dostop do podatkov prek nacionalnih dostopnih točk.
- Uredba zaveže države k doseganju ciljev na področju oskrbe mirujočih zrakoplovov z električno energijo ter ladij na privezu v pristanišču.
- Uvaja zahteve za upravljavce IAG in ponudnike storitev polnjenja (način plačila, tehnične zahteve, transparentnost cen...).
- Določa kriterij, da mora biti za vsako registrirano BEV (baterijsko električno vozilo) v voznem parku zagotovljen vsaj 1 kW izhodne moči, za vsako PHEV (priključni hibrid) pa 0,66 kW izhodne moči.
- Uredba ne določa več obveznih ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za SZP, ampak le še za UZP za težki tovor, da se omogoči kroženje vozil na UZP po EU ter za ladje v pristaniščih. Pri čemer za zagotovitev ustreznega števila oskrbovalnih mest z UZP v morskih pristaniščih države članice po potrebi sodelujejo s sosednjimi državami članicami, da bi zagotovile ustrezno pokritost jedrnega omrežja TEN-T. Poleg navedenega pa se upoštevajo tudi dejanske tržne potrebe in razvoj dogodkov.
- Državam članicam nalaga prenovitev nacionalnega okvirja politike in pripravo akcijskega načrta ukrepov za doseganje ciljev AFIR za javno dostopno IAG ter tudi za zasebno.

Čeprav gre za evropsko uredbo, ki je neposredno uporabljiva, vse določbe lete ne bodo neposredno uporabljive, ampak bodo nekatere določbe vsebovale zgolj cilje, ki jih bodo morale doseči države članice. Predlog zakona je zato zasnovan tudi na način, da bo omogočal

izpolnitev zavezujočih ciljev, ki jih bo določila zakonodaja EU (npr. AFIR) ter drugih podnebnih in energetskih ciljev, kot je delež OVE v prometu skladno z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L št. 328 z dne 21. 12. 2018, str. 82; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2018/2001/EU) ter znižati emisije TGP v sektorju prometa z vzpostavitvijo zadostne infrastrukture za IAG, vozil in drugih ukrepov kot so pilotni in demonstracijski projekti uvajanja inovativnih tehnologij v sektor prometa.

1. 6 Ključne pomanjkljivosti trenutne pravne ureditve in razlogi za sprejem zakona

Poleg v točki 1.4 navedenih pomanjkljivosti glede na vrsto energenta je ključna težava odsotnost določitve:

- pravic in obveznosti deležnikov na polnilni in oskrbovalni infrastrukturi do države in končnih uporabnikov,
- pravnega okvirja za sofinanciranje naložb prehoda na AG v prometu in sprejem podrobnega predpisa o dodeljevanju državnih pomoči, pomoči de minimis in investicijskih transferjev,
- pravnega okvirja za sprejem tehničnih predpisov s področja nameščanja, gradnje, delovanja in vzdrževanja IAG ter pametnega polnjenja,
- načina za doseganje zavezujočih ciljev do EU (AFIR) za cestni, pomorski in letalski promet,
- načina medsektorskega povezovanja med prometom in energijo,
- nacionalnega okvirja politike in strateškega okvirja načrtovanja mreže IAG,
- zagotovitev zadostnih virov za spodbujanje prehoda na AG vsaj do uveljavitve strožjih standardov CO₂ za lahka vozila (2035).

2. CILJI, NAČELA IN POGLATVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Predlog zakona stremi k vzpostavitvi primerne pravnega okvira za vzpostavitev IAG in alternativnih goriv v Republiki Sloveniji in preko tega k doseganju okoljskih ciljev v boju proti podnebnim spremembam. Glavni cilj predloga zakona je tako oblikovati pravno zavezujoč akt, ki bi na enem mestu in celostno urejal področje IAG ter uvedel pravno zavezujoča pravila, pogoje in pristojnosti posameznih udeležencev na trgu IAG in alternativnih goriv.

Cilji zakona so zlasti:

- vzpostavitev goste javno dostopne mreže polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva v prometu, ki je interoperabilna, razpoložljiva, uporabna, dostopna in preprosta za uporabo,
- vzpostavitev namenske mreže polnilne in oskrbovalne infrastrukture za uporabo prekinljivih obnovljivih virov energije,
- spodbujati vzpostavitev zasebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture,
- priprava programov finančnih spodbud in zagotovitev virov financiranja za podporo hitrejši vzpostavitvi potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture,
- skladen državni, regionalni in lokalni razvoj mreže polnilnih in oskrbovalnih mest,
- letno povečanje deleža vozil na alternativna goriva v voznem parku registriranih vozil v Republiki Sloveniji,
- mobilizacija privatnih sredstev v ukrepe prehoda na alternativna goriva v prometu,
- zagotavljanje varne uporabe polnilne in oskrbovalne infrastrukture,

2.2 Načela

Predlog zakona upošteva in temelji na naslednjih načelih:

- načelo transparentnosti;
- načelo celovitosti ureditve;
- načelo ozaveščenosti uporabnikov in potrošnikov;
- načelo trajnostne mobilnosti;
- načelo snovne in stroškovne učinkovitosti;
- načelo nediskriminatornosti med udeleženci na trgu IAG.

Predlog zakona sistematično in celostno ureja bistvena področja za tri najpomembnejše vrste alternativnih goriv: električno, vodik in zemeljski plin ter tri vrste prometa: cestni, pomorski in zračni. Z jasno določitvijo pristojnosti predlog zakona zasleduje načeli transparentnosti in celovitosti ureditve.

Predlog zakona je usklajen z zakonodajo s področja energetike in evropskim pravnim redom.

2.3 Poglavitne rešitve

a) Predstavitev predlaganih rešitev:

Trenutno veljavna Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu ne daje več zadostnega pravnega okvirja za doseganje okrepljenih ciljev, ki jih bo prinesla nova evropska zakonodaja (AFIR), in kot izhajajo iz drugih aktov svežnja »Pripravljeni na 55« (npr. Direktiva 2018/2001/EU, ki je določila cilj 21 % OVE do leta 2030 v prometu). Poleg tega pa bo na to področje v prihodnje tudi zelo vplivala sprememba Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o dopolnitvi Uredbe (EU) 2019/631 glede strožjih standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, ki bo določila, da morajo biti vsa nova lahka vozila (M1, N1) dana na trg po letu 2035 brez emisij CO₂ na izpustu. Država bo, glede na navedeno, morala nujno uvesti pravno zavezujoče mehanizme, ki bodo sistematično uredili področja, ki trenutno niso urejena in jih urejamo v tem zakonu.

i. Način priprave nacionalnega okvirja politike in strateško načrtovanje mreže IAG (4. člen)

V zakonu se določa način priprave nacionalnega okvirja politike, tj. strategije razvoja IAG in določitev metodologije za postopen in skladen razvoj mreže električne polnilne infrastrukture, ki bo omogočala skladen državni, regionalni in lokalni razvoj mreže električne polnilne infrastrukture. Pri načrtovanju se bo upoštevalo več kriterijev (poselitveni vzorec, prometni tokovi, dnevne migracije, način polnjenja, uporaba javne ali zasebne polnilne infrastrukture, predvidene projekcije električnih vozil v voznem parku, porabe električne energije na vozilo, itd.). Trenutni nacionalni okvir politike ni upošteval navedenih kriterijev in geografske porazdeljenosti načrtovane polnilne infrastrukture. Akcijski načrt se pripravi s konkretnimi ukrepi in kazalniki, ki omogočajo spremljanje ciljev in vrednotenje učinkov, ki prispevajo k podnebnim in energetskim ciljem.

ii. Koordiniran pristop k integraciji elektromobilnosti v elektroenergetski sistem (8. člen predloga zakona)

- Uvedba strokovno podprtega načina načrtovanja lokacij za električno polnilno infrastrukturo z načrtovalskim orodjem, ki bo omogočalo več kriterijsko iskanje optimalnih lokacij oziroma območij lokacij za vzpostavitev polnilnih parkov ter potrebno kapaciteto priključne moči na teh območjih. Za ta namen izvajalec nove gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona razvije, nadgrajuje in uporablja več nivojsko analitično-simulacijsko orodje, ki omogoča povezovanje več sektorjev in obdelavo podatkov različnih sistemov.

iii. Uvedba gospodarske javne službe zagotavljanja in upravljanja podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti na polnilnih parkih visokih moči za hitre polnjenje skupne izhodne moči vsaj 3MW (12. člen)

- V okviru gospodarske javne službe se kot javna storitev zagotavlja dostop upravljavcev polnilne infrastrukture do polnilnega parka in uporaba priključnih zmogljivosti polnilnega parka za namene polnjenja električnih vozil. Organiziranje javne službe je nujno potrebna za razvoj konkurenčnega trga na področju delovanja polnilnih mest za električna vozila, ki bo pod enakimi pogoji odprt za vse stranke, zainteresirane za upravljanje polnilne infrastrukture. S tem se investitorjem v polnilno infrastrukturo pripravijo omogočiten pogoji (priključne moči, parkirne površine, komunalna ureditev) za vzpostavitev polnilnih mest na teh lokacijah in izvajanje dejavnosti polnjenja.

iv. Medsektorsko povezovanje prometa in energije ter priprava državnega in lokalnih načrtov električne polnilne infrastrukture (8. in 9. člen)

- Državni načrt - medsektorsko povezovanje prometa in energije se odrazi v pripravi skupnih načrtov ustreznih lokacij, tj. distribucijskega operaterja in izvajalca GJS ter upravljavcev državnih cest (DARS, DRSI) za vzpostavitev električne polnilne infrastrukture za hitro polnjenje. Javna objava načrtov lokacij s podatki o priključni moči, parkirnih površinah, potrebnih dovoljenjih, stroških priklopa, itd. bo v pomoč investitorjem v polnilno infrastrukturo.
- Lokalni načrti – uvede se priprava lokalnih načrtov občin za električno polnilno infrastrukturo. V kolikor občina sprejem celostno prometno strategijo (CPS) je lokalni načrt del le te. Lokalni načrti za električno polnilno infrastrukturo so tudi neločljivo povezani s pripravo lokalnih energetskega konceptov in jih nadgrajujejo v delu, ki se na naša na uporabo energije v prometu in elektrifikacijo prometa. Občine v sodelovanju z izvajalcem gospodarske javne službe, ki upravlja načrtovalsko orodje in digitalno platformo ter z elektrooperaterjem na območju v pristojnosti občine pripravi lokalni načrt ustreznih lokacij za vzpostavitev električne polnilne infrastrukture na način in po metodologiji kot jo bo pripravilo ministrstvo.

v. Vzpostavitev nacionalnega registra IAG, vodenje evidenc in nacionalna točka dostopa (členi 31 do 33)

- Register in vodenje evidence o javno dostopni polnili in oskrbovalni infrastrukturi za IAG (preglednost obstoječe IAG – lokacije, št. polnilnih mest, izhodne moči, vrste priključkov kar bo omogočilo možnost analiz in strateškega planiranja vrzeli v obstoječi IAG, poročanje EK).
- Obveze za posredovanje statičnih in dinamičnih podatkov na nacionalno točko dostopa s strani upravljavcev IAG (podatki o lokaciji, zasedenosti, ceni polnjenja, itd. kar bo omogočilo večjo transparentnost IAG ter možnost uporabe podatkov za izdelavo različnih aplikacij oz. produktov kot so možnost rezervacije, večjo preglednost vseh ponudnikov storitev polnjenja na nekem območju, itd.).
- Informacije za uporabnike o lokacijah polnilnih mest, ki bodo zagotovljeni na spletni strani ministrstva in v digitalni platformi izvajalca GJS.

vi. Določitev deležnikov na IAG in njihovih obveznosti (21. in 22. člen)

Definiranje deležnikov na IAG ter določitev obvez za upravljavce in ponudnike storitev polnjenja do države in uporabnikov (priložnostni način plačila, transparentnost cen pred pričetkom polnjenja oz. oskrbe, tehnične zahteve za polnilna mesta, itd.).

vii. Tehnične in varnostne zahteve (30. člen)

Vzpostavitev pravnega okvirja za natančnejšo opredelitev tehničnih in predvsem varnostnih zahtev za nameščanje, gradnjo, delovanje in vzdrževanje IAG ter zahtev za funkcionalnosti pametnega polnjenja, ki niso opredeljene v Prilogi II Direktive 2014/94/EU. Redno posodabljanje harmoniziranih standardov kot izhajajo iz delegiranih aktov na osnovi AFID in objava na spletni strani ministrstva.

viii. Mehanizmi za spodbujanje prehoda na AG v prometu – izvedbeno telo, digitalna platforma za spodbujanje investicij (IX. poglavje)

Uvedba mehanizmov za spodbujanje prehoda na alternativna goriva, ki bo omogočila pospešen razvoj IAG in spremembo strukture voznega parka, tj. ustanovitev Centra za spodbujanje prehoda na IAG za upravljanje s sredstvi in izvedbo javnih razpisov za IAG in vozila; vzpostavitev digitalne platforme za spodbujanje investicij v katero se bodo iz lokalnih načrtov občin in lokacijskih načrtov operaterjev oz. državnih načrtov vnašali podatki o nezasedenih lokacijah ustreznih za vzpostavitev polnilne infrastrukture tj. podatkih o priključnih močeh in razpoložljivosti zemljišč za parkirna mesta kar bo povečalo interes investitorjev in mobilizacijo privatnih sredstev v javno dostopno polnilno infrastrukturo.

ix. Spremembe in dopolnitve Zakona o dajatvah za motorna vozila (členi 48 do 52)

S predlogom zakona se predlaga sprememba in dopolnjuje Zakon o dajatvah za motorna vozila (Uradni list RS, št. 54/17 in 112/21 – ZIUPTG) in sicer v delu:

- Razširja se namenskost letne dajatve za motorna vozila, tako da se bo del dajatve zbiral tudi za namene financiranja nalog in ukrepov, ki so določeni s tem predlogom zakona (dopolnitev 3. člena ZDajMV);
- Ukinja se izjema za električna vozila, ki so bila do sedaj oproščena plačevanja letne dajatve (črtanje 1. alineja prvega odstavka 8. člena ZDajMV);
- Določi se merilo za določitev višine letne dajatve za električna vozila (dopolnitev drugega odstavka 7. člena);
- Ukinja se ugodnejša obravnava električnih vozil pri plačevanju dajatve za motorna vozila (črtanje drugega odstavka 15. člena).

Navedene spremembe ZDajMV so nujne, da se hkrati s sprejemom predloga zakona zagotovi tudi sistemski vir za izvajanje predloga zakona (financiranje ukrepov za spodbujanje investicij v IAG).

x. Pravni okvir za državne pomoči, pomoči de minimis in investicijske transferje (42. člen)

Vzpostavitev pravnega okvirja za dodeljevanje državnih pomoči, pomoči de minimis in investicijskih transferjev. Veljavna uredba ne omogoča dodeljevanje finančnih sredstev za investicije v infrastrukturo za IAG, vozila ali druge ukrepe spodbujanja prehoda na AG v prometu.

b) Način reševanja:

Predlog zakona prepušča podrobnejšo normativno urejanje nekaterih vprašanj, ki so potrebna za pravilno izvajanje zakona in so tehnične narave, podzakonskim predpisom, za sprejetje katerih se izrecno pooblašča vlado oziroma ministra, pristojnega za prometno politiko. S temi podzakonski predpisi se urejajo povsem nova področja oziroma izvajanje novih nalog državne in lokalne uprave.

Za celovito izvajanje zakona bodo poleg osnovnih določb zakona potrebni še sledeči novi podzakonski predpisi:

- Uredba o načinu izvajanja GJS vzpostavitve in upravljanja polnilnih parkov vsaj 3 MW (osmi odstavek 12. člena),
- Uredba o načinu dodeljevanja sredstev ukrepom za spodbujanje prehoda na AG (državne pomoči, pomoči de minimis, investicijski transferji), (šesti odstavek 42. člena),
- Pravilnik o načinu prikaza cen stroškov goriv na 100 km na bencinskih servisih (drugi odstavek 35. člena),
- Pravilnik o registraciji IAG in posredovanju podatkov na NAP (peti odstavek 32. člena ter šesti odstavek 33. člena),
- Pravilnik o tehničnih zahtevah za vzpostavitev, delovanje in vzdrževanje električne polnilne infrastrukture (tretji odstavek 30. člena),
- Pravilnik o načinu priprave lokalnih načrtov za električno polnilno infrastrukturo za občine (šesti odstavek 9. člena),

Ministrstvo bo v prihodnje, glede na potrebe, lahko sprejelo še tehnične predpise s področja nameščanja, gradnje, delovanja in vzdrževanja IAG ter predpisalo funkcionalnosti in načine pametnega polnjenja za polnilne postaje in polnilna mesta.

c) Normativna usklajenost predloga zakona:

Predlog zakona je usklajen z veljavnim pravnim redom.

d) Usklajenost predloga zakona:

Z lokalnimi skupnostmi: V okviru javne obravnave sta pripombe na osnutek zakona podala Združenje občin Slovenije in Združenje mestnih občin Slovenije, ki jih je predlagatelj zakona delno upošteval.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

3.1 Prihodki državnega proračuna

a) Ocena potrebnih namenskih sredstev za financiranje ukrepov

Z zakonom se zagotovi namenski vir za financiranja ukrepov akcijskega načrta (tj. infrastruktura za alternativna goriva, vozila na AG, demonstracijski projekti, itd.).

Namenski vir se zagotavlja kot del prihodka iz naslova letne dajatve za uporabo motornih vozil v cestnem prometu po Zakonu o dajatvah za motorna vozila (48. člen, 52. člen). Za namene po tem zakonu se zviša letna dajatev s spremembo Uredbe o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu ter določi delež sredstev namenjen za izvajanje predpisanih nalog po tem zakonu ter izvajanje ukrepov za spodbujanje prehoda na AG v prometu.

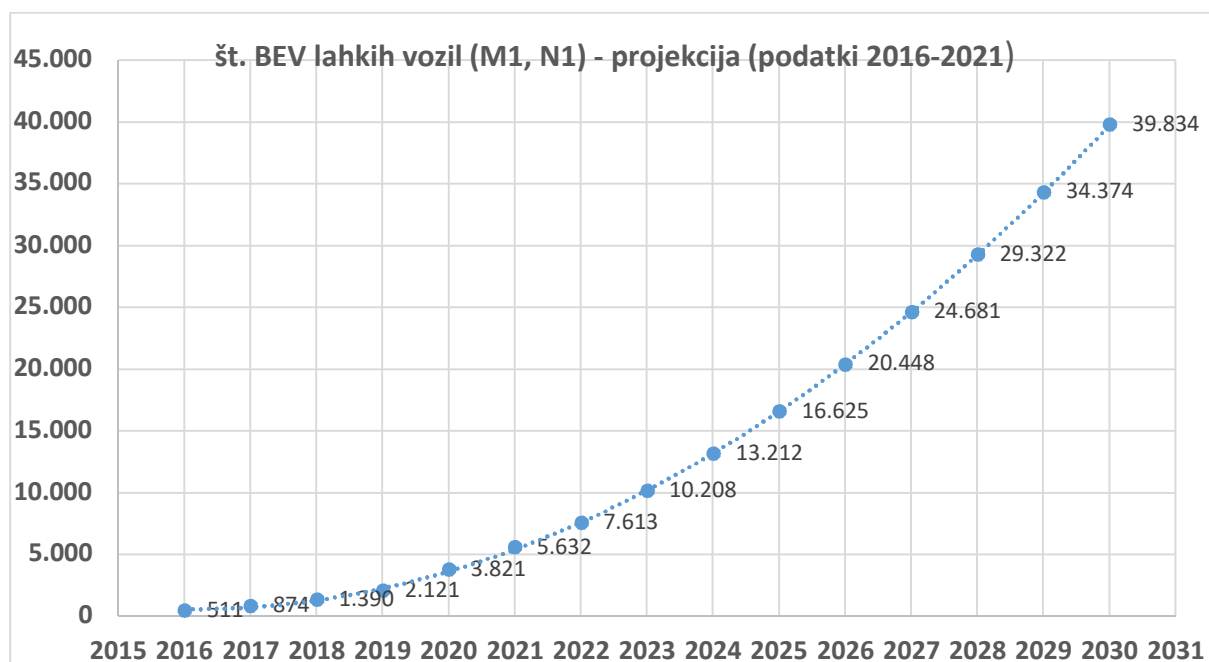
Ministrstvo oziroma država do sedaj še ni spodbujala razvoja mreže polnilne in oskrbovalne infrastrukture z mehanizmi finančnih spodbud. Za pospešen prehod na alternativna goriva v prometu, ki bo znižal emisije v sektorju prometa ter povečal delež obnovljivih virov energije, kot je za Slovenijo določila Evropska unija, bo potrebno vidno povečati nabor ukrepov in višino sofinanciranja. Pomeni, da bo potrebno povečati sredstva Akcijskega programa za alternativna goriva v prometu za več kot polovico, le ta je v letu 2021 znašal 19.099.400,73 EUR. Intenzivno bo potrebno spodbujati razvoj trga še vsaj do leta 2035 oziroma do uvedbe novih CO2 standardov za lahka vozila. Še zlasti pomembna je električna polnilna infrastruktura le ta mora biti na začetku nesorazmerno visoka glede na predvideno število vozil. V mnogih primerih je odločitev za nakup baterijskega električnega vozila odvisna od razpoložljivosti ustrezne polnilne infrastrukture. V daljši prihodnosti se pričakuje, da se bo razvoj polnilne infrastrukture

razvijal povsem tržno. V trenutni zgodnji tržni fazi pa je premalo donosnih poslovnih modelov za postavitev in delovanje vsedravnega omrežja polnilne infrastrukture, ki na začetku presega povpraševanje. Zato bodo potrebna javna sredstva, ki bodo v tej začetni fazi spodbudila razvoj trga.

MZI je pripravilo okvirni načrt vlaganj v polnilno in oskrbovalno infrastrukturo ter vozila na AG za obdobje do 2030 glede na predvidene projekcije električnih vozil v voznem parku registriranih vozil v RS do leta 2030 s pogledom do 2035 ter predvidene ocene vlaganj v druga alternativna goriva (vodik, metan). Pri čemer se je, glede na razpoložljive vire (prispevki po ZURE, sredstva EKP in NOO, RePower, sredstva Sklada za podnebne spremembe ter sredstva IPE in zasebnih vlagateljev), pokazala finančna vrzel že pri doseganju minimalnih ciljev vozil v voznem parku ter pripadajoče polnilne in oskrbovalne infrastrukture v okvirni višini 10-15 mio EUR na leto. Skupaj ocena vlaganj javnih sredstev državnega proračuna v ukrepe za spodbujanje števila vozil na AG v voznem parku do leta 2030 ter pripadajoče infrastrukture za alternativna goriva je ocenjena na vsaj 243 mio EUR. V to oceno pa niso všteta sredstva potrebna za sofinanciranje vzpostavitve polnilnih parkov glede na predlog nove evropske Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR) za lahka vozila ob omrežju TEN-T, kjer se predvideva v celoti sofinanciranje iz IPE (Instrument za povezovanje Evrope). Prav tako je predvideno, da se večina sredstev potrebnih za vzpostavitev polnilnih postaj za težka vozila ob omrežju TEN-T zagotovi iz IPE in zasebnih virov (skupaj je za celotno omrežje TEN-T okvirno ocenjena potrebna višina sredstev iz IPE in zasebnih virov 38 mio EUR).

Načrt vlaganj v vozila in infrastrukturo za AG v prometu

Načrt vlaganj v vozila in infrastrukturo za AG v prometu temelji na projekciji vozil v voznem parku v obdobju med 2022-2030. Spodaj je prikazana projekcijska krivulja za lahka električna baterijska vozila (BEV) glede na predhodni trend rasti med leti 2016-2021. Predvideno število novo registriranih lahkih BEV vozil v obdobju 2022-2030 je, izhajajoč iz projekcijske krivulje, okvirno 34.500, skupaj predvideno število vseh baterijskih vozil v letu 2030 pa okvirno 40.000.



Po naših ocenah bi naj bilo v letu 2030 v voznem parku okvirno 59.000 vozil kategorij L, M in N na alternativna goriva (elektrika, vodik, zemeljski plin). Od tega velika večina, tj. okvirno 57.000 električnih vozil (baterijska električna vozila in priključni električni hibridi), kar pomeni okvirno 50.000 novo registriranih vozil v obdobju 2022-2030. Ob predpostavki, da se polovica

teh vozil sofinancira z javnimi sredstvi (okvirno 5.000 za lahka vozila kategorij M1, N1, 1.500 kategorije L ter razlika med ceno vozil na fosilna goriva in vozil na AG za težka vozila kategorij M2, M3, N2 in N3) bi višina potrebnih javnih sredstev znašala okvirno 171 mio EUR.

Glede na rast števila vozil na alternativna goriva v voznem parku je bila pripravljena tudi ocena potrebnih investicij v infrastrukturo za alternativna goriva, pri čemer smo upoštevali tako rast vozil v domačem voznem parku kot zavezujoče cilje do EU kot izhajajo iz predloga Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR, splošni pristop Sveta EU 2. 6. 2022). Pri oceni investicij v infrastrukturo smo upoštevali identificirane potrebe za:

- polnilno in oskrbovalno infrastrukturo izven omrežja TEN-T (počasno polnjenje v mestih, hitra polnilna infrastruktura v mestih in izven omrežja TEN-T, polnilno infrastrukturo za gospodarska vozila, vozila JPP, itd.),
- polnilno infrastrukturo ob omrežju TEN-T. Predvideva se, da se vsa polnilna infrastruktura za lahka vozila (600 kW na 20 lokacijah) financira iz IPE in privatnih sredstev. Za težka vozila (3500 kW na 20 lokacijah) pa sofinanciramo okvirno 30.000 na polnilno postajo.
- vodikovo oskrbovalno infrastrukturo skladno z zavezujočimi cilji po AFIR ter pokritost omrežja TEN-T.

Spodnja preglednica prikazuje povzetek potrebnih sredstev za spodbujanje razvoja infrastrukture za alternativna goriva in nakupa vozil na AG. Podroben načrt vlaganj bo določen ob pripravi prenovljenega nacionalnega okvirja politike (strategija, akcijski načrt). **Pri tem poudarjamo, da gre le za minimalne cilje na katere učinki na znižanje emisij niso izračunani. V Strategiji na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji, je bilo ocenjeno, da bi za znižanje TGP v cestnem prometu do leta 2030, bilo potrebno 200.000 električnih vozil.**

	Predvidena sredstva državnega proračuna - SKUPAJ	NACRT VLAGANJ V VOZILA IN INFRASTRUKTURO DO 2030 Potrebna sredstva po virih financiranja						Drugi viri
		ZURE (PRISPEVKI ZA ure)	Sklad za podnebne spremembe	Namenska sredstva po tem zakonu	NOO	NOO RePower	EKP 2021-2027	Drugi viri: privatni, IPE, itd.
Vozila na AG	171.298.667	63.000.000	45.010.000	41.588.667	0	15.700.000	6.000.000	/
Polnilna in oskrbovalna infrastruktura izven omrežja TEN-T	52.540.607	0	0	21.490.607	7.750.000	14.300.000	9.000.000	/
Polnilna infrastruktura ob omrežju TEN-T	5.000.000	0	0	5.000.000	0	0	0	38.110.040
Vodikova oskrbovalna infrastruktura	14.400.000	0	0	14.400.000	0	0	0	/
SKUPAJ	243.239.274	63.000.000	45.010.000	82.479.274	7.750.000	30.000.000	15.000.000	38.110.040

b) Sprememba letne dajatve za motorna vozila v cestnem prometu

Podrobnejši način določanja višine letne dajatve za namene izvajanja tega zakona bo določen s spremembo Uredbe o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu. Začetek uveljavitve povišanja letne dajatve je predviden s 1. 6. 2024 (52. člen). Natančne finančne posledice bodo določene v vladnem gradivu s katerim se bo spremenila Uredba o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu in je v tem trenutku z gotovostjo ni mogoče prikazati. Podana je le okvirna ocena 10-15 mio letno kot izhaja iz potreb in okvirnega načrta vlaganj v infrastrukturo za AG in vozila.

3.2 Odhodki državnega in občinskih proračunov

Državni proračun

Sredstva za spodbujanje prehoda na AG so po tem zakonu namenjena:

- za opravljanje storitev Centra za spodbujanje prehoda na AG iz 37. člena zakona okvirno 400.000 letno (integralna sredstva), tj. priprava in izvedba javnih razpisov in pozivov. Center začne delovati predvidoma s 1. 1. 2025. Naložbena sredstva, ki jih bo center razpisoval z javnimi pozivi oz. razpisi ter izvedba promocijskih aktivnosti, so ocenjena na 8,45 -13,45 mio EUR letno in se bodo financirala iz letne dajatve za motorna vozila;
- za opravljanje storitev GJS iz 12. člena zakona v povprečju 850.000 letno (integralna sredstva). Sredstva za naložbe v ureditveno območje polnilnega parka ter priključne zmogljivosti, ki bodo povrnjene s strani investorjev, bodo podrobneje opredeljena v podzakonskem aktu in koncesijski pogodbi. Le ta se lahko zagotavljajo s krediti, avansi, sredstvi EU in jih zagotovi izvajalec GJS;
- za tehnično pomoč pri izvajanju zakona v pristojnosti ministrstva (posodobitev in nadgradnje podatkovnih baz, strokovna izobraževanja in usposabljanja, priprava študij in strokovnih podlag pri pripravi strategij in načrtov, smernic, pravilnikov, itd.) okvirno 300.000 letno (integralna sredstva).

Drugi odhodki proračuna

- Registracija IAG in evidence – aplikacija Prometej je že razvita in pripravljena za registracijo in javne evidence (31.člen). Sredstva so bila zagotovljena v okviru IPE projekta IDACS. Letno so za vzdrževanje potrebna sredstva v višini 28.800 EUR. Dodatno bo v letu 2023 potrebno še zagotoviti sredstva za nadgradnjo aplikacije za IAG skladno z zakonom v okvirni višini 30.000 EUR. Serverji za posredovanje podatkov na NAP so zagotovljeni na NCUP v okviru že obstoječega sistema in virov financiranja. V letu 2024 se pričakuje povečanje sredstev za vzdrževanje nadgrajene aplikacije iz 28.800 EUR na okvirno 50.000 EUR letno.
- Za pripravo nacionalnega okvirja politike (strategija, akcijski načrt), kar bo zajemalo tudi strokovne podlage ter vključevanje javnosti so potrebna sredstva ocenjena na okvirno 100.000 EUR v letu 2023 za pripravo osnutka in strokovnih podlag in okvirno 50.000 v letu 2024 za pripravo končnega dokumenta.
- Sredstva za kader za izvajanje zakona – dodaten kader potreben za izvajanje zakona (4-5 dodatnih kadrov) se zagotovi iz kvot, ki se sprostijo s prenosom nalog in kadra na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa po Zakonu o upravljanju javnega potniškega prometa.

Občinski proračun

Zakon v 9. členu obveže občine k pripravi lokalnih načrtov za električno polnilno infrastrukturo v sodelovanju z distribucijskim operaterjem za občine, ki imajo na svojem območju naselje s statusom mesta. Takšnih občin je 69. Nadaljnje člen določa, da v kolikor občine sprejmejo občinsko Celostno prometno strategijo (OCPS) je le ta del OCPS. Občine bodo skladno z

Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju pristopile k prenovi OCPS (OCPS 2. generacije). Ministrstvo bo iz nove perspektive EKP 2021-2027 sofinanciralo pripravo OCPS občinam.

Ocenjujemo, da bi dodatne letne obremenitve osebe, ki že sedaj na občini sodelujejo pri pripravi in spremljanju OCPS predstavljale 20 % delovnega časa. Ob predpostavki 30.000 EUR na osebo na leto bi dodaten strošek znašal 6.000 EUR na občino za pripravo lokalnega načrta za električno polnilno infrastrukturo. Skupaj za 69 občin znaša 414.000 EUR, le ti nastanejo z uveljavitvijo pravilnika za pripravo lokalnih načrtov predvidoma v drugi polovici leta 2024 (tj. 207.000 EUR).

Poleg navedenega je potrebno poudariti, da so občine že sedaj obvezane pripravljati tudi Lokalne energetske koncepte (LEK) skladno z Energetskim zakonom, katerega del je ocena rabe energije v prometu ter priprava načrtov za uvajanje OVE in URE ter ukrepov za elektrifikacijo prometa in povečanje kakovosti zraka. V tem oziru ne gre za nove vsebine, ampak le za nadgradnjo in določitev načina priprave načrtov lokacij primernih za vzpostavitev električne polnilne infrastrukture glede na identificirane potrebe na območju občine skladno s pravilnikom in usmeritvami, ki jih pripravi ministrstvo (povezovanje prometnega in elektroenergetskega sektorja).

Obveznosti za druga javnofinančna sredstva

Zakon ne nalaga dodatnih obveznosti na druga javnofinančna sredstva, kot so omrežnine, saj morata oba elektrooperaterja (SODO, ELES) skladno z Zakonom o oskrbi električne energije pripraviti razvojni načrt za svoje omrežje za 10 let, ki se posodablja vsaki dve leti. Tako mora razvojni načrt distribucijskega sistema zagotavljati preglednost glede potrebnih srednje in dolgoročnih storitev prožnosti ter vključuje načrtovane naložbe v naslednjih desetih letih s posebnim poudarkom na glavni distribucijski infrastrukturi, potrebni za priključitev novih proizvodnih zmogljivosti in novih odjemalcev, vključno s polnilnimi mesti za električna vozila (76. člen, ZOEE).

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET

Predlog zakona ne predvideva dodatne porabe proračunskih sredstev v obdobju, za katerega je bil državni proračun že sprejet, zato v že sprejetem državnem proračunu dodatnih sredstev ni treba zagotoviti.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

Predlagani zakonodajni okvir za infrastrukturo za alternativna goriva v prometu v Sloveniji je bil pripravljen na podlagi primerjalne študije s štirimi državami, ki predstavljajo najboljše prakse na tem področju: Nemčija (elektromobilnost in vodik), Italija (zemeljski plin), Norveška (elektromobilnost), Poljska (zemeljski plin, utekočinjen naftni plin in elektromobilnost). Ta primerjava se osredotoča na nacionalne strateške načrte, razvoj trga, splošne značilnosti pravnih ureditev kot tudi na nosilce odgovornosti za izvajanje nalog.

5.1 Nemčija

Nemški trg elektromobilnosti

Z vidika elektromobilnosti Nemčija predstavlja enega vodilnih evropskih trgov. V skladu s programom ukrepov na področju varstva podnebja v Nemčiji za leto 2030 vlada načrtuje, da bo leta 2030 dosegla cilj med 7 in 10 milijonov registriranih električnih vozil. Konec leta 2020 je nemški vozni park štel skoraj 590.000 registriranih električnih vozil in skoraj 22.000 lahkih električnih gospodarskih vozil, kar je drugo najvišje število v Evropi, takoj za Francijo. Ambiciozni načrti v zvezi s popularizacijo električnih vozil veljajo tudi za nemške avtobusne prevoznike, ki načrtujejo, da bo do leta 2030 v večjih nemških mestih aktiviranih 3000 električnih vozil: Berlin, Hamburg, Köln, Frankfurt in München. V letu 2019 je v Nemčiji obratovalo 593 hibridnih avtobusov in 154 avtobusov na baterijsko napajanje. Po podatkih Evropskega opazovalnega urada za alternativna goriva (European Alternative Fuels Observatory – EAFO) je bilo do konca septembra 2020 na voljo 7456 polnilnih mest za hitro polnjenje in 37.213 običajnih polnilnih mest.

Kot je navedeno v Nacionalnem okviru politike za podporo pri vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, je trenutno razpoložljiva infrastruktura električnih vozil že izpolnila zahteve EU v zvezi z osrednjim omrežjem TEN-T (vseevropsko prometno omrežje). Polnilna mesta so že enakomerno razporejena po vsej državi, zato je trenutni cilj še povečati število polnilnih mest in izpolniti potrebo zasebnih in komercialnih lastnikov električnih vozil, da bi lahko »polnili električna vozila brez večje izgube časa oz. udobja«.

Zahteve v zvezi z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva v Nemčiji se deloma urejajo s posebnim pravnim aktom - Odlok o zahtevah v zvezi s trajnostno proizvodnjo biogoriv (nem. Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung - Biokraft-NachV, 2009). Poglavitne informacije, pa tudi opis trenutnega stanja in ciljev za prihodnost, so podani v Nacionalnem okviru politike za podporo pri vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva kot delu prenosa Direktive 2014/95/EU v nacionalno zakonodajo.

Nemška zakonodaja jasno opredeljuje razmejitev dolžnosti v zvezi z infrastrukturo za polnjenje električnih vozil. Nemčija je sprejela centraliziran model načrtovanja pri čemer večino vidikov upravljajo ministrstva, institucije oz. Zvezna agencija za omrežja (nem. Bundesnetzagentur; BNetzA).

Nemški predpisi

Zakon o zagotavljanju vsedržavne infrastrukture za hitro polnjenje (nemško Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge) ali na kratko Zakon o hitrem polnjenju (nemško SchnellLG).

Z zakonom o zagotavljanju vsedržavne infrastrukture za hitro polnjenje namerava zvezna vlada zagotoviti vsedržavni, na potrebah temelječ razvoj javno dostopne infrastrukture za hitro polnjenje baterijskih električnih vozil. Zvezna vlada se je zavezala, da bo do leta 2030 zmanjšala skupne emisije toplogrednih plinov v Nemčiji za najmanj 55 odstotkov v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Za razvoj elektromobilnosti je potrebna ustrezna, uporabniku prijazna in zanesljiva infrastruktura za hitro polnjenje. Ta mora biti na začetku nesorazmerno visoka glede na predvideno število vozil. V mnogih primerih je odločitev za nakup izključno baterijskega električnega vozila odvisna od razpoložljivosti ustrezne polnilne infrastrukture.

Da bi dosegli hitro, vsedržavno širitev infrastrukture, se je javni razpis izkazal kot najbolj zanesljiv ukrep. Razpis, ki je v osnovi urejen v tem zakonu, je namenjen zagotavljanju zanesljive izgradnje in delovanja hitre polnilne infrastrukture pod enotnimi, uporabniku prijaznimi pogoji. Širitev hitre polnilne infrastrukture predstavlja javno nalogo v prihodnost usmerjenega predimenzioniranja in pokritosti površin, ki naj bi jo izvajali zasebni operaterji. Za načrtovanje in usklajevanje je odgovorno Zvezno ministrstvo za promet in digitalno infrastrukturo. Vendar glavni načrt tudi jasno pove, da mora biti razvoj polnilne infrastrukture dolgoročna naloga industrije. V trenutni zgodnji tržni fazi pa je premalo donosnih poslovnih modelov za postavitve in delovanje vsedržavnega omrežja hitrih polnjenj, ki na začetku presega povpraševanje. Predvidevamo lahko, da bodo le posamezne lokacije, predvsem na

zveznih avtocestah, zaradi ugodne lege in povpraševanja, ki ga pričakujemo v srednjeročnem obdobju, v doglednem času lahko gospodarno obratovale. Po drugi strani pa lahko veliko število lokacij ob potrebnem dimenzioniranju dolgoročno ostane neekonomičnih. Vendar pa so slednji pomembni tudi za zagotavljanje oskrbe po vsej državi in njihova pokritost je na koncu eden od odločilnih dejavnikov pri odločitvi za nakup čisto baterijskega električnega vozila.

Pri načrtovanju potreb za celotno zvezno ozemlje Zvezno ministrstvo za promet in digitalno infrastrukturo uporabi orodje za načrtovanje lokacij tako imenovan »StandortTOOL«. Lokacijsko orodje med drugim beleži in identificira obstoječe lokacije polnilne infrastrukture in drugo infrastrukturo za AG (vodik in zemeljski plin). Predstavitev popisa in iskalna področja polnilne infrastrukture so na voljo na spletni strani www.standorttool.de. Na voljo so tudi informacije o polnilnih mestih, sporočenih Zvezni agenciji za omrežja, o polnilni infrastrukturi, ki se financira, in o potrebi po polnilni infrastrukturi v letih 2022 in 2030. Orodje za načrtovanje se lahko uporablja za načrtovanje infrastrukture po vsej državi v smislu števila polnilnih mest in zadevne tehnologije polnjenja pri čemer orodje načrtuje tudi potrebe po nadaljnji širitvi mreže. Določanje prihodnjih potreb se generira na podlagi prometnih tokov, socioekonomskih podatkov ter uporabniške in prostorske strukture. Na ta način je mogoče izračunati število polnilnih mest, potrebnih na primer za obstoječe avtocestno križišče, da bi se izognili daljšim čakalnim vrstam. Rezultati teh kompleksnih izračunov so jasno in jedrnato prikazani v obliki zemljevida.

Zakon se osredotoča na širitev infrastrukture za srednje in dolge razdalje za hitro polnjenje, vendar so hitra polnilna mesta v mestih in občinah primerna tudi za zadovoljevanje drugih potreb po hitrem polnjenju.

Da bi pokrila prihodnje potrebe po polnjenju e-vozil na srednje dolgih in dolgih vožnjah, zvezna vlada razpisuje gradnjo in delovanje vsenemškega omrežja za hitro polnjenje nemškega omrežja (das Deutschlandnetz). Nemško omrežje je na eni strani sestavljeno iz javno dostopnih hitrih polnilnih lokacij stran od zveznih avtocest v mestnih, primestnih in podeželskih območjih (regionalne lokacije), na drugi strani pa iz lokacij na zveznih avtocestah.

Z odpošiljanjem uradnega obvestila o naročilu Uradnemu listu Evropske unije se je 1. oktobra 2021 začel natečaj za sodelovanje v postopku 23 regionalnih sklopov. Za sodelovanje je bilo oddanih več kot 400 prijav.

Nacionalni nadzorni center za polnilno infrastrukturo bo pravočasno zagotovil informacije o nadaljnjem razvoju na svoji spletni strani www.nationale-leitstelle.de in v svojem glasilu.

Na interaktivnem zemljevidu (od 8. septembra 2021) se nahaja 900 iskalnih območij za prihodnje lokacije nemškega omrežja. Območja iskanja so razdeljena na 23 sklopov v 6 regijah. V prihodnosti naj bi na vsakem območju iskanja vzpostavili in upravljali hitra polnilna mesta nemškega omrežja s 4 (S), 8 (M), 12 (L) ali 16 (XL) hitrimi polnilnimi mesti. Kot hitro polnilno mesto se šteje polnilno mesto izhodne moči vsaj 150 kW.

Natančno lokacijo znotraj območja iskanja izbere ponudnik na podlagi specifikacije lokacije, jo po potrebi zavaruje in v primeru ponudbe vključi v nemško mrežo. 20. decembra 2021 je bil objavljen tudi drugi delni razpis za avtocestne sklope s strani Autobahn GmbH.

Tehnični predpisi

V Nemčiji veljajo predpisi o minimalnih tehničnih zahtevah za varno in interoperabilno vzpostavitev in delovanje javno dostopnih polnilnih mest. Inštitut za tehniko in tehnologijo določa smernice v zvezi z gradnjo v skladu s smernicami Združenja energetskih omrežij.

Zahteve v zvezi s poročanjem o elektromobilnosti v Nemčiji so dveh vrst. Zvezna agencija za omrežja zbira dve vrsti poročil:

- regionalne oblasti poročajo o dejanskem in ocenjenem predvidenem številu električnih vozil in polnilnih mest za električna vozila,

- vsak upravljavec polnilnega mesta individualno poroča o dejanskem številu in predvidenem razvoju polnilnih mest za električna vozila.

Nemški trg vodika

Nemčija je v Evropski uniji ena izmed pobudnic razvoja mobilnosti vozil s pogonom na vodik. Je prva evropska država, ki je v večji meri razvila infrastrukturo za dovod vodika. Število razpoložljivih polnilnih mest z vodikom je leta 2020 znašalo 84 (prvo javno polnilno mesto je z delovanjem pričelo leta 2016). Oskrbovalna mesta za vodik niso tako enakomerno razporejena kot polnilna mesta za električna vozila. Začetna faza vzpostavitve je temeljila na izgradnji polnilnih mest za vodik le v gosto poseljenih urbanih območjih, kjer so posledično začeli obratovati vozni parki avtobusov s pogonom na vodik. Trenutno je v nemških mestih aktivnih 79 avtobusov s pogonom na vodik. Mainz, Hamburg, Köln, Frankfurt, Münster in Wiesbaden.

Povečanje števila oskrbovalnih mest za vodik je povezano z naraščajočim številom vozil na vodikov pogon. V letu 2020 je bilo tako skupno 808 registriranih osebnih avtomobilov, avtobusov, težkih in gospodarskih vozil (število se od leta 2014 dalje na letni ravni skorajda podvaja). Poleg izziva v zvezi z razpoložljivostjo oskrbovalnih mest je eden od nedvoumnih razlogov za opazno naraščajočo priljubljenost te vrste alternativnega goriva v Nemčiji tudi dostopnost avtomobilov lokalne proizvodnje s pogonom na vodikove gorivne celice.

Prvi obsežni raziskovalni program v zvezi z vodikom, imenovan Nacionalni inovacijski program za tehnologijo vodika in gorivnih celic, je bil vzpostavljen leta 2007 s pomembnim prispevkom Zveznega ministrstva za promet in digitalno infrastrukturo (nem. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; BMVI) v višini 500 milijonov EUR. Cilj programa je bila analiza trga, ocena možnih razvojnih scenarijev in izgradnja prvih 50 oskrbovalnih mest za vodik med leti 2007 in 2016. Program pa ni dosegel cilja v prvotnem časovnem okviru in nadomestil ga je projekt H2 Mobility, pri katerem gre za medsektorsko skupno podjetje, ki ga je ustvarilo šest industrijskih družb: Air Liquide, Daimler, Linde, OMV, Shell in Total. Cilj projekta je omogočiti razvoj nacionalne mreže oskrbovalnih mest za vodik.

Ker je razvoj infrastrukture za dovod vodika v Nemčiji urejen predvsem na podlagi projektov R&R (raziskave in razvoj), v tem trenutku v zvezi s tem ni veljavnih formalnih zahtev. Na zvezni ravni je vnaprej načrtovana le lokacija oskrbovalnih mest za vodik in je vključena v Nacionalni inovacijski program za tehnologijo vodika in gorivnih celic. Omeniti je treba tudi, da od aprila 2021 Evropska unija za države članice še ni objavila zavezujočih zahtev za razvoj infrastrukture vodika kot alternativnega goriva.

5.2 Italija

Italijanski trg stisnjene zemeljskega plina (SZP)

Italija je vodilna država v Evropi na področju popularizacije stisnjene zemeljskega plina (SZP) v cestnem prometu. V letu 2019 je bilo več kot 55 odstotkov vozil s pogonom na stisnjeni zemeljski plin registriranih v Italiji. V primerjavi z drugimi državami v EU je ključna značilnost trga za vzpostavitev infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v Italiji najširša mreža oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin, ki vključuje skoraj 1400 tovrstnih mest. Porazdelitev mest se med regijami razlikuje – praviloma je na severu države več oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin kot na jugu.

Trg stisnjene zemeljskega plina v Italiji je zelo zrel. Začetni razvoj infrastrukture stisnjene zemeljskega plina se je v 80. letih prejšnjega stoletja začel kot samoreguliran, poslovno usmerjen proces. Dostopnost avtomobilov s pogonom na stisnjeni zemeljski plin lokalne proizvodnje in uvedba različnih spodbud za uporabnike sta med italijanskimi vozniki pospešila sprejetje stisnjene zemeljskega plina kot nadomestka za bencin. Ko je v veljavo stopila Direktiva 2014/98/EU, je bilo posodobljeno tudi področje spodbud, povezanih s stisnjemim

zemeljskim plinom, npr. z davčnimi olajšavami za avtomobile, znižanjem stroškov registracije, brezplačnim vstopom na območja z omejenim prometom itd. Tudi centralna vlada oz. regionalne oblasti podpirajo vlagatelje pri nakupu vozil s pogonom na zemeljski plin in zagotavljanju nevračljivih subvencij za vzpostavitev oskrbovalne infrastrukture.

Trg za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v Italiji ureja zakonodajni odlok z dne 16. 12. 2016 (DECRETO LEGISLATIVO 16 dicembre 2016, n. 257 – Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi), ki je pravzaprav prenesel določbe Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. 10. 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v nacionalni sistem. Trg stisnjene zemeljskega plina v Italiji je urejen na nacionalni in regionalni ravni, odvisno od tega, ali je infrastruktura povezana z osrednjim omrežjem TEN-T ali vgrajena na občinski ravni. Načrtovanje lokacij oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin ob glavnih avtocestah (TEN-T) na nacionalni ravni izvaja Sektor VI Ministrstva za gospodarski razvoj (Goriva in trajnostna mobilnost). Po drugi strani pa regionalne oblasti za oskrbovalna mesta, ki se nahajajo v občinah, pripravijo lastne načrte, ki so nato predmet ocene zadevnega ministrstva. Vzpostavitev, izgradnjo in vzdrževanje oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin izvajajo elektrodistribucijska podjetja za zemeljski plin ali upravljavci drugih oskrbovalnih mest. Tehnične zahteve v zvezi z oskrbovalnimi mesti so enake za vse regije – Ministrstvo za notranje zadeve in Ministrstvo za gospodarski razvoj sta pripravila seznam obveznih tehničnih zahtev za izgradnjo in delovanje infrastrukture stisnjene zemeljskega plina.

Poročanje v zvezi z infrastrukturo stisnjene zemeljskega plina poteka izključno na regionalni ravni. Vsak upravljavec je dolžan regionalnim oblastem poročati o poteku zasnove in izgradnje oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin. Poročanje za uporabnike infrastrukture v Italiji ni vzpostavljeno. Uradna spletna stran/aplikacija z lokacijo vseh oskrbovalnih mest, vključno s ključnimi parametri, npr. vrsto goriva, ceno, razpoložljivostjo itd., ni na voljo.

Italijanski trg utekočinjenega zemeljskega plina (UZP)

Utekočinjeni zemeljski plin (UZP) v Italiji še vedno predstavlja novost na trgu infrastrukture za alternativna goriva, vendar število oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin hitro narašča, predvsem zato, ker je Italija pomembna evropska tranzitna država. V skladu z Nacionalnim energetskim in podnebnim načrtom (2019) bi lahko število oskrbovalnih mest do leta 2030 naraslo na 800. V Italiji je bilo konec leta 2020 več kot 2500 vozil s pogonom na utekočinjeni zemeljski plin, med katerimi največjo skupino predstavljajo tovornjaki (težka tovorna vozila).

Lokacije oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin v osrednjem omrežju TEN-T so opredeljene v italijanskem zakonodajnem odloku iz leta 2016. V občinah so lokacije oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin opredeljene na lokalni ravni. Podobno kot na področju stisnjene zemeljskega plina, tudi pri izvajanju vzpostavitve, izgradnje in vzdrževanja oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin skrbijo elektrodistribucijska podjetja oz. drugi upravljavci oskrbovalnih mest. Tehnične zahteve v zvezi z oskrbovalnimi mesti so enake za vse regije – Ministrstvo za notranje zadeve in Ministrstvo za gospodarski razvoj sta pripravila seznam obveznih tehničnih zahtev za izgradnjo in delovanje infrastrukture utekočinjenega zemeljskega plina.

Podobno kot pri infrastrukturi stisnjene zemeljskega plina (SZP), poteka poročanje v zvezi s oskrbovalnimi mesti za utekočinjeni zemeljski plin izključno na regionalni ravni. Vsak upravljavec je regionalnim oblastem dolžan poročati o poteku zasnove in izgradnje oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin. Poročanje za uporabnike infrastrukture v Italiji ni vzpostavljeno. Uradna spletna stran/aplikacija z lokacijo vseh oskrbovalnih mest, vključno s ključnimi parametri, npr. vrsto goriva, ceno, razpoložljivostjo itd. ni na voljo.

Italijanski trg utekočinjenega naftnega plina (UNP)

Italijanski trg utekočinjenega naftnega plina (UNP) je po številu registriranih vozil drugi največji trg v Evropi (za Poljsko) in šesti največji na svetu. Gre za zelo zrel trg z dolgoletno prisotnostjo v Italiji. Tržni delež novih registracij avtomobilov s pogonom na utekočinjeni naftni plin se je znatno zmanjšal, in sicer iz 14,1 odstotka v letu 2010 na 6,8 odstotka v letu 2020, kljub temu pa je trenutno v Italiji registriranih več kot 2,6 milijona vseh vrst vozil s pogonom na utekočinjeni naftni plin, kar pomeni zelo priljubljeno vrsto alternativnega goriva. Infrastruktura več kot 5000 oskrbovalnih mest, ki so razmeroma enakomerno razporejena po regijah, še vedno raste, in sicer za približno 10 odstotkov na letni ravni.

Zaradi priljubljenosti in razpoložljivosti utekočinjenega naftnega plina v Italiji ta velja za vodilnega konkurenta stisnjenemu zemeljskemu plinu – zlasti v segmentu majhnih osebnih avtomobilov. Italijanska vlada s številnimi politikami, vključno z ugodnimi davki na gorivo in drugimi spodbudami, še vedno podpira uporabo utekočinjenega naftnega plina.

Ker je italijanski trg utekočinjenega naftnega plina zelo zrel, trenutni pravni okvir ne nalaga nobenih pravil in odgovornosti v zvezi s širitvijo omrežja oskrbovalnih mest. Pravzaprav zaradi dolgotrajne prisotnosti utekočinjenega naftnega plina in pomembne velikosti tega trga ni potrebe po zahtevah za formalne predpise, razen tehničnih zahtev, ki zagotavljajo varno delovanje oskrbovalnih mest za utekočinjeni naftni plin. Ta pristop je v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. 10. 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, ki v trenutni obliki ne podaja nobenih podrobnosti v zvezi z opredelitvijo vlog in odgovornosti za vzpostavitev in upravljanje infrastrukture za dovod utekočinjenega naftnega plina. [Ta pristop je tudi v skladu s predlogom UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (julij 2021), ki ne podaja podrobnejših zahtev glede nadaljnjega razvoja infrastrukture za to gorivo.]

5.3 Norveška

Norveški trg elektromobilnosti

V letu 2020 so električna vozila predstavljala 54,3 odstotka vseh prodanih novih avtomobilov, v primerjavi z 42,4 odstotki v letu 2019 in le 1 odstotkom v letu 2010. Cilj Norveške je postati prva država, ki bo do leta 2025 ukinila prodajo običajnih vozil (na bencinski in dizelski pogon). Na Norveškem je registriranih skoraj pol milijona vseh vrst električnih vozil, število javnih polnilnih mest pa bliskovito narašča in je konec leta 2020 doseglo skoraj 19.000. Polnilna mesta se nahajajo večinoma v urbanih in prometnih območjih.

Zasluge za uspeh na področju elektromobilnosti na Norveškem gredo, med drugim, visoki ozaveščenosti javnosti o podnebnih spremembah ter pametnemu in ciljno usmerjenemu urbanističnemu načrtovanju. Vendar pa je poglobljen zagon za razvoj segmenta električnih vozil na Norveškem povzročil obsežen vladni program spodbud, vključno z dodatnimi plačili pri nakupu vozil, z oprostitvijo plačila davkov in registracije, z brezplačnim vstopom v mesta in z možnostjo uporabe pasov za avtobuse.

Omeniti velja, da je bil dostop do električne energije za namene predgretja avtomobilskega motorja na nekaterih javnih mestih na voljo že v osemdesetih letih prejšnjega stoletja. Sodobna preureditev v polnilna mesta za električna vozila je bila zato razmeroma enostavna, infrastruktura za polnjenje pa je na Norveškem posledično zelo priljubljena v stanovanjskih stavbah, na parkiriščih in drugih javnih mestih.

V norveški zakonodaji ni stroge opredelitve pravnih obveznosti v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva. Razvoj segmenta električnih vozil je potekal precej naravno, spodbudila ga je namreč predvsem učinkovita shema spodbud. Pravila in odgovornosti v zvezi z načrtovanjem lokacij, vzpostavitvijo/izgradnjo, delovanjem in vzdrževanjem polnilnih mest za električna vozila niso strogo opredeljena v norveškem pravnem okviru infrastrukture za alternativna goriva.

Čeprav Norveška ni članica EU, obstaja nekaj vidikov, kot so tehnične zahteve v zvezi z gradnjo in vzdrževanjem polnilnih mest, ki so nacionalni ureditvi opredeljeni v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. 10. 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Kar zadeva poročanje ključnih parametrov v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva, je od leta 2010 vzpostavljena obsežna platforma, imenovana NOBIL (Baza podatkov o elektromobilnih polnilnih mestih na Norveškem), ki uporabnikom zagotavlja vse potrebne informacije o razpoložljivih polnilnih mestih. Sistem se sedaj izvaja tudi za vse druge vrste infrastruktur za alternativna goriva.

5.4 Poljska

Poljski trg elektromobilnosti

V letu 2020 se je število polnilnih mest v primerjavi z letom 2019 podvojilo in doseglo skoraj 1700. Število električnih vozil se je med tem v letu 2020 povzpelo na 21.000, kar pomeni približno 300-odstotno rast v primerjavi z letom 2019. Razlogi za takšno rast so predvsem dobro strukturiran pravni okvir za vzpostavitev polnilnih mest, razpoložljive vladne spodbude in splošni trend, povezan s popularizacijo električnih vozil. Program spodbud, uveden v letu 2018, med drugim vključuje doplačila za nakup novih avtomobilov, oprostitve plačila trošarin, dajatev in določenih plačil za parkirna mesta, vstop na območja z omejitvami in možnost uporabe avtobusnih pasov.

Na Poljskem so vloge in odgovornosti za razvoj polnilnih mest za električna vozila jasno opredeljene. Poljski zakon o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva je bil sprejet leta 2018 in skupaj z Nacionalnim okvirom politike (2017) opredeljuje glavne vidike, povezane z umestitvijo vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva. Pravni okvir določa splošna pravila in zahteve v zvezi z načrtovanjem lokacije, vzpostavitve/izgradnje, delovanja in vzdrževanja polnilnih mest, vključno z razdelitvijo odgovornosti za razvoj polnilnih mest v omrežju TEN-T, pa tudi v občinah.

Načrtovanje lokacij v omrežju TEN-T izvaja Generalni direktorat za državne ceste in avtoceste (GDDKIA), ki pripravi načrt vzpostavitve javnih polnilnih mest in je nato dolžan organizirati razpise za izgradnjo polnilnih mest v omrežju TEN-T. Ciljno število polnilnih mest v občinah je opredeljeno v zakonu o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in je odvisno od števila prebivalcev posamezne občine. Za izgradnjo polnilnih mest so odgovorna elektrodistribucijska podjetja. Za obe vrsti polnilnih mest (v omrežju TEN-T in v občinah) je upravljavec mesta izbran v okviru razpisnega postopka v roku enega leta od začetka delovanja polnilnega mesta. Tehnične zahteve za polnilna mesta opredeljuje Ministrstvo za podnebje, skladnost infrastrukture za polnjenje pa obdobjno nadzoruje in potrjuje Organ za tehnični nadzor (UDT).

V zvezi s poročanjem je upravljavec polnilnih mest odgovoren za posredovanje podatkov o npr. razpoložljivosti polnilnega mesta in ceni storitve polnjenja v Register infrastrukture za alternativna goriva (ki ga upravlja Organ za tehnični nadzor). Baza podatkov vsebuje statične podatke (ime, lokacija, zmogljivost) in dinamične podatke (razpoložljivost, cena) o vsakem izmed polnilnih mest. Izpolnjevanje obveznosti poročanja s strani upravljavcev polnilnih mest in dostop voznikov/uporabnikov do informacij v zvezi z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva je možen preko za to namenjene spletne strani.

Poljski trg utekočinjenega naftnega plina (UNP)

Poljska predstavlja največji evropski trg utekočinjenega naftnega plina glede na registrirana vozila in število mest, ki to gorivo ponujajo. Ključni razlog za visoko priljubljenost utekočinjenega naftnega plina je privlačna cena v primerjavi z običajnimi gorivi, zahvaljujoč lastni proizvodnji v rafineriji in uvozu iz vzhodnih držav. Velika večina bencinskih servisov na Poljskem med drugim ponuja tudi utekočinjeni naftni plin, na Poljskem je utekočinjeni naftni plin namreč tako priljubljen, da se niti ne obravnava več kot alternativno gorivo.

Utekočinjeni naftni plin se običajno uporablja zlasti za vožnjo s taksiji, majhnimi zasebnimi avtomobili, v zadnjem času pa tudi pri lastnikih voznih parkov za težka tovorna vozila z motorji na dvojno gorivo (dizel + utekočinjeni naftni plin). Na Poljskem posluje tudi več podjetij, ki standardne tovornjake na dizelski pogon opremljajo s sistemi tehnologije dvojnega goriva (dizel + utekočinjeni naftni plin ali stisnjeni zemeljski plin).

V letu 2020 je bilo na Poljskem skoraj 7600 polnilnih mest, omrežje pa se je razvijalo od začetka tega stoletja dalje. Mesta z utekočinjenim naftnim plinom so enakomerno razporejena po vsej državi, največ jih je na voljo v regijah z največjo gostoto prebivalstva.

Poljski trg utekočinjenega naftnega plina je zelo zrel, zato pravni okvir ne nalaga nobenih pravil in odgovornosti v zvezi s širitvijo omrežja polnilnih mest. Pravzaprav zaradi dolgotrajne prisotnosti utekočinjenega naftnega plina in pomembne velikosti tega trga ni potrebe po formalnih predpisih, razen tehničnih zahtev, ki zagotavljajo varno delovanje oskrbovalnih mest za utekočinjeni naftni plin. Ta pristop je v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. 10. 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, ki ne podaja nobenih podrobnosti v zvezi z opredelitvijo vlog in odgovornosti za vzpostavitev in upravljanje infrastrukture za dovod utekočinjenega naftnega plina. [Ta pristop je tudi v skladu s predlogom UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (julij 2021), ki ne podaja podrobnejših zahtev glede nadaljnega razvoja infrastrukture za to gorivo.]

Poljski trg utekočinjenega zemeljskega plina (UZP)

Poleg štirih javno dostopnih oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin (2021) je na voljo tudi več zasebnih mest za oskrbo mestnih avtobusov in komercialnih voznih parkov za težka tovorna vozila. V skladu z nacionalnim okvirom za razvoj infrastrukture za alternativna goriva bo do leta 2025 v omrežju TEN-T obratovalo 14 oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin. Trenutno je na Poljskem registriranih skoraj 1100 vozil na pogon utekočinjenega zemeljskega plina.

Na Poljskem so odgovornosti za posamezne ključne vidike umestitve in delovanja infrastrukture za alternativna goriva zelo podobne, ko gre za utekočinjeni zemeljski plin in stisnjeni zemeljski plin. Pravzaprav gre za enako situacijo na primer tudi v Italiji.

Načrtovanje lokacij v omrežju TEN-T izvaja Generalni direktorat za državne ceste in avtoceste (GDDKIA), ki pripravi načrt vzpostavitve javnih polnilnih mest. Generalni direktorat za državne ceste in avtoceste je nato dolžan organizirati razpise za izgradnjo polnilnih mest v omrežju TEN-T. V občinah z več kot 100.000 prebivalci elektrodistribucijska podjetja pripravijo razvojni načrt za izgradnjo oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin in so zanje odgovorna. Za obe vrsti oskrbovalnih mest (v omrežju TEN-T in v občinah) je upravljevec mesta izbran v okviru razpisnega postopka v roku enega leta od začetka delovanja polnilnega mesta. Tehnične zahteve za polnilna mesta opredeljuje Ministrstvo za podnebje, skladnost infrastrukture pa obdobjno nadzoruje in potrjuje Organ za tehnični nadzor (UDT). Zahteve v zvezi s poročanjem so enake kot tiste za infrastrukturo e-mobilnosti – ustrezni podatki se posredujejo v Register infrastrukture za alternativna goriva.

Globalna podjetja si po navadi zagotovijo ključne lokacije za oskrbovalna mesta za utekočinjeni zemeljski plin, kar nakazuje, da postaja ta segment za poslovanje zelo privlačen. Pravzaprav nadzorovan in usmerjen razvoj, ki temelji na pravnih obveznostih npr. elektrodistribucijskih podjetij, ne predstavlja več edine možnosti za razvoj oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin.

Poljski trg stisnjenega zemeljskega plina (SZP)

V letu 2021 se je obstoječa mreža oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin na Poljskem pomembno razširila, saj je vodilno poljsko elektrodistribucijsko podjetje v skladu z zakonsko obveznostjo, ki izhaja iz zakona o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, zaključilo izgradnjo 76 novih oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin (38 postaj). Pričakovati je bilo,

da bo do konca leta 2021 na Poljskem na voljo 132 oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin[, pri čem trenutno ni podatkov, ali se je to realiziralo v celoti].

Na Poljskem stisnjeni zemeljski plin uporabljajo mestni avtobusi, komercialni vozni parki dostavnih vozil in druga posebna mestna vozila, npr. komunalna vozila. Zasebni vozniki zaradi razpoložljivosti oskrbovalnih mest raje kot stisnjeni zemeljski plin uporabljajo utekočinjenega. Čeprav je večina vozil s pogonom na stisnjeni zemeljski plin na Poljskem razvrščenih med osebne avtomobile (5400 vozil v letu 2020), je treba upoštevati, da tudi številni komercialni vozni parki, kot so na primer podjetja za dostavo živil/hrane, uporabljajo tovrstne avtomobile.

Zemeljski plin, zlasti v stisnjeni obliki (SZP), postaja vodilno alternativno gorivo javnih avtobusov v mnogih mestih na Poljskem. Programi podpore in financiranje iz različnih skladov (vključno z EU), ki so na voljo od začetka tega stoletja, so omogočili postopno zamenjavo starih avtobusov tudi z vozili s pogonom na zemeljski plin. Uspešni vladni ukrepi, kot so npr. oprostitvev trošarin za stisnjeni in utekočinjeni zemeljski plin (zadnjič leta 2019), so omogočili višjo dobičkonosnost avtobusnih prevoznikov, ki so namesto običajnega dizelskega goriva izbrali zemeljski plin.

Trenutno v mestih na Poljskem obratuje približno 800 avtobusov s pogonom na stisnjeni zemeljski plin in 50 avtobusov s pogonom na utekočinjeni zemeljski plin. Približno 5 odstotkov vseh avtobusov, registriranih na Poljskem, je takih s pogonom na stisnjeni zemeljski plin, pri čemer s takim pogonom obratuje vsak četrti novi avtobus. Pričakovati je, da se bo vozni park mestnih avtobusov na Poljskem s pogonom na stisnjeni zemeljski plin v naslednjih letih povečal, pri čemer naj bi se bilo število avtobusov s pogonom na utekočinjeni zemeljski plin leta 2021 povečalo na 137, v naslednjih letih pa ostalo nespremenjeno. Zdi se, da bo javni prevoz v prihodnosti temeljil na stisnjenem in ne na utekočinjenem zemeljskem plinu. Ključni razlog za to situacijo je več pomanjkljivosti utekočinjenega zemeljskega plina v primerjavi s stisnjenim zemeljskim plinom, kot so npr. zapleten in drag logistični model (prevoz in skladiščenje kriogena) ter visoko tveganje neuspeha dostave – kar pomeni, da lahko zamuda pri polnjenju enega rezervoarja povzroči zastoj celotnega voznega parka avtobusov.

Pravni okvir določa splošne zahteve v zvezi z načrtovanjem lokacije, vzpostavitve/izgradnje, delovanja in vzdrževanja oskrbovalnih mest, vključno z razdelitvijo odgovornosti za razvoj polnilnih mest v omrežju TEN-T, pa tudi v občinah.

Načrtovanje lokacij v omrežju TEN-T izvaja Generalni direktorat za državne ceste in avtoceste (GDDKIA), ki pripravi načrt vzpostavitve javnih polnilnih mest. Generalni direktorat za državne ceste in avtoceste je nato dolžan organizirati razpise za izgradnjo oskrbovalnih mest v omrežju TEN-T. V občinah z več kot 100.000 prebivalci elektrodistribucijska podjetja pripravijo razvojni načrt za izgradnjo oskrbovalnih mest za stisnjeni zemeljski plin in so zanje odgovorna. Za obe vrsti oskrbovalnih mest (v omrežju TEN-T in v občinah) je upravljavec mesta izbran na podlagi razpisnega postopka v roku enega leta od začetka delovanja oskrbovalnega mesta. Tehnične zahteve za oskrbovalna mesta opredeljuje Ministrstvo za podnebje, skladnost infrastrukture pa obdobjno nadzoruje in potrjuje Organ za tehnični nadzor (UDT). Zahteve v zvezi s poročanjem so enake kot tiste za infrastrukturo e-mobilnosti stisnjenega zemeljskega plina – ustrezni podatki se posredujejo v Register infrastrukture za alternativna goriva.

5. 5 Skladnost predloga zakona s pravnimi akti EU

S tem zakonom se v pravni red Republike Slovenije prenaša Direktiva 2014/94/EU.

6. DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Administrativne in druge posledice

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Predlog zakona bo imel administrativne posledice na področju poslovanja javne uprave in sicer:

- Na ministrstvu bo potrebno zagotoviti delovanje registracijske pisarne in vodenje evidenc o IAG ter spremljanje posredovanja dinamičnih in statičnih podatkov na nacionalno točko dostopa.
- Predlog zakona uvaja tudi nadzor nad izvajanjem zakona ter inšpekcijski nadzor. Inšpekcijski nadzor se po kriteriju stvarne pristojnosti (prvi, drugi in tretji odstavek 48. člena zakona) deli med inšpektorat, ki je pristojen za promet, inšpektorat, ki je pristojen za energijo in inšpektorat pristojen za nadzor trga.
- Potrebno bo urediti ločeno namensko postavko za letno dajatev za motorna vozila v cestnem prometu za izvajanje nalog po tem zakonu (sprememba Zakona o dajatvah za motorna vozila, 48. člen in 52. člen), kar bo vplivalo na Zakon o izvrševanju proračunov (sprememba zakona).
- Z zakonom se ustanavlja tudi nova gospodarska služba za vzpostavitev in upravljanje polnilnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW. Za izvajanje gospodarske javne službe bo potrebno redno zagotavljati finančna sredstva po tem zakonu ter redno spremljati izvajanje aktivnosti skladno s koncesijskim aktom in pogodbo. Naloge GJS prevzame sistemski operater (ELES), ki je gospodarska družba v 100 % lasti države.
- Ustanovi se Center za spodbujanje prehoda na AG, za kar bo potrebno zagotavljati sredstva po tem zakonu ter redno spremljati izvajanje aktivnosti skladno z akcijskim načrtom ter letnim planom po pogodbi o prenosu nalog po javnem pooblastilu. Naloge centra prevzame center za podpore, ki deluje v okviru družba BORZEN, ki je gospodarska družba v 100 % lasti države.
- Potrebno bo povečati kadrovske kapacitete na ministrstvo za izvajanje vseh nalog po tem zakonu vključno s strateškim načrtovanjem, poročanjem EK ter za pripravo, spremljanje in redno posodabljanje podzakonskih predpisov tega zakona ter spremljanje kazalnikov in učinkov kot bodo izhajali iz strateških in izvedbenih dokumentov. Predvideva se skupno vsaj sedem kadrov, trenutno je na tem področju v celoti zaposlen le eden ter dva delno. V okviru zakona se bodo pripravili sledeči podzakonski akti in pogodbe o izvajanju:
 - Uredba o načinu izvajanja GJS vzpostavitve in upravljanja polnilnih parkov vsaj 3 MW in več ter koncesijska pogodba,
 - Uredba o načinu dodeljevanja sredstev ukrepom za spodbujanje prehoda na AG (državne pomoči, pomoči de minimis, investicijski transferji),
 - pogodba oz. javno pooblastilo za prenos nalog državne uprave (izvajanje javnih razpisov, promocijske aktivnosti) na Center za podpore oz. za izvajanje nalog Centra za spodbujanje prehoda na AG,
 - Pravilnik o načinu prikaza cen stroškov goriv na 100 km na bencinskih servisih,
 - Pravilnik o registraciji IAG in posredovanju podatkov na NAP,
 - Pravilnik o načinu priprave lokalnih načrtov za električno polnilno infrastrukturo za občine,
 - Pravilnik o tehničnih zahtevah za vzpostavitev, delovanje in vzdrževanje električne polnilne infrastrukture,
 - ministrstvo bo v prihodnje, glede na potrebe, lahko sprejelo še tehnične predpise s področja nameščanja, gradnje, delovanja in vzdrževanja tudi druge IAG vključno z vodikom.
- Na občinah bodo potrebovali usposobljen kader za pripravo občinskih lokalnih načrtov, sicer je to že do sedaj bil del lokalnih energetskega konceptov, s tem zakonom se le določi bolj vsebinsko opredeljen način načrtovanja lokacij za polnilno infrastrukturo. Manjše občine se lahko dogovorijo za delitev dela in sestavijo strokovno skupino za

prilagojeno lokalnih načrtov na ravni več občin skupaj. V kolikor občina pripravi občinsko celostno prometno strategijo (OCPS) je lokalni načrt za električno polnilno infrastrukturo del le te.

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Upravljalci javno dostopnih polnilnih mest oz. lastniki polnilnih mest ter ponudniki storitev polnjenja morajo v skladu s predlogom zakona pridobiti ID kodo ter morajo Nacionalnemu centru za upravljanje prometa posredovati podatke, določene v tem predlogu zakona. Trgovci z gorivom so na bencinskih servisih dolžni redno objavljati primerjalne cene med stroški klasičnih fosilnih goriv (dizel, bencin) in alternativnih goriv (SZP, UNP, elektrika) na prevoženih 100 km na vsako četrletje skladno s pravilnikom, ki ga izda ministrstvo.

6.2 Presoja posledic na okolje, ki vključuje tudi prostorske in varstvene vidike

S predlogom zakona se pričakuje zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v državi, kar bo pozitivno vplivalo na podnebne spremembe, vključno z zmanjševanjem onesnaževanja zraka in hrupa. Alternativna goriva se razumejo kot goriva ali viri energije, ki vsaj delno služijo kot nadomestek za vire fosilnih olj pri oskrbi z energijo v prometu in lahko prispevajo k njegovi dekarbonizaciji in izboljšajo okoljsko učinkovitost prometnega sektorja. S postavitvijo infrastrukture za alternativna goriva ob sočasnem spodbujanju nakupa vozil se bo prispevalo k povečanju števila uporabnikov prevoznih sredstev, ki jih poganjajo alternativna goriva. Posledično se bo zmanjšala potreba po uporabi prevoznih sredstev, ki se poganjajo na fosilna goriva, s čimer se bo prispevalo k zmanjšanju negativnih učinkov prometa na okolje, kar bo prispevalo k boljšemu javnemu zdravju.

V kolikor eno električno baterijsko vozilo nadomesti eno vozilo na dizel/bencin ob predpostavki, da osebno vozilo v povprečju na dan prevozi 35 km (podatki SURS), tj. na leto 12775 km in na prevožen kilometer porabi 0,05 l dizla oz. 0,065 bencina (5 l/6,5 L na 100 km – povprečni podatki po ciklu WLTP) bi eno električno vozilo nadomestilo 639 litrov dizla na leto ter 830 litrov bencina na leto. Glede na povprečne izpuste emisij CO₂ na prevožen kilometer cca 150 g bi eno osebno baterijsko električno vozilo na leto prihranilo 1916 kilogramov CO₂ na izpustu iz vozila. Podrobneje bodo vplivi na okolje ocenjeni ob pripravi prenovljenega nacionalnega okvirja politike, tj. strategije (v okviru državne CPS) ter akcijskega načrta ukrepov za doseganje strateških ciljev, ki bodo usklajeni tudi s prenovljenim NEPN. Začetek priprave je predviden v drugi polovici leta 2023.

Z vidika organizacije dejavnosti v prostoru in rabe prostora se bo s koordiniranim pristop k načrtovanju lokacij za električno polnilno infrastrukturo zagotavljala racionalnejša raba prostora, ki bo v čim večji možni meri stremela k alokacijam obstoječih prostorskih ureditev za vzpostavitev polnilnih parkov.

6.3 Presoja posledic na gospodarstvo

Uvedba usklajenega pravnega okvira za razvoj infrastrukture za alternativna goriva v prometu lahko postane ključni dejavnik za odpravo ovir kot sta majhnost trga in neenakomerna porazdelitev razpoložljive infrastrukture za alternativna goriva. Z uvedbo celovitega zakona na področju infrastrukture za alternativna goriva se pričakuje vpliv na stopnjo popularizacije uporabe alternativnih goriv in višjo stopnjo ozaveščenosti končnih uporabnikov, ki lahko vodi v pospeševanje razvoja trga alternativnih goriv v Sloveniji. Uspešen prehod na zeleni promet bo zagotovil nove gospodarske priložnosti ter ustvaril okoljske koristi.

V okviru gospodarske javne službe se kot javna storitev zagotavlja dostop upravljalcev polnilne infrastrukture do polnilnega parka in uporaba priključnih zmogljivosti polnilnega parka za namene polnjenja električnih vozil. Organizacija javne službe bo znatno pripomogla k razvoju konkurenčnega trga na področju delovanja polnilnih mest za električna vozila, ki bo pod nediskriminatornimi pogoji odprt za vse stranke, zainteresirane za upravljanje polnilne infrastrukture. V okviru upravljanja polnilnega parka izvajalec izvede postopke, s katerimi na

pregleden in nediskriminatoren način razdeli med zainteresirane ponudnike zmožljivost polnilnega parka za namestitve polnilnih mest.

Finančne spodbude dodeljene ukrepom za spodbujanje prehoda na AG v prometu bodo pospešile razvoj trga in s tem povezanih aktivnosti kot so storitve polnjenja, razvoj aplikacij in spletnih storitev, npr. rezervacij polnjenja, povečano proizvodnjo in nameščanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture, razvoj in nameščanje IKT tehnologij povezanih s IAG, itd.

Pričakuje pozitiven vpliv na proizvajalce in dobavitelje vozil na alternativna goriva zaradi povečanega števila interoperabilne polnilne infrastrukture in posledično večjega nakupa nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil. Z razvojem trga se pričakujejo pozitivni učinki tudi na druge sektorje v celotni vrednostni verigi (dobavitelje komponent in delov, razvijalce programske opreme ter drugih podpornih servisov). Prav tako se pričakuje pozitiven vpliv na proizvajalce polnilne infrastrukture in tehnologij potrebnih za delovanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture (dobavitelje komponent in delov, razvijalce programske opreme ter drugih podpornih servisov).

Zakon bo imel neposreden vpliv na gospodarstvo predvsem z vidika:

a) Obveza za upravljavce električnih polnilnih mest (22. člen)

Ta nalaga dodatne stroške za upravljavce, saj je do leta 2027 potrebno opremiti vsa polnilna mesta z možnostjo plačila z bančno kartico. Kar znaša, za polnilna mesta 43 kW in več, na polnilni lokaciji v povprečju za 775 EUR na polnilno lokacijo. V letu 2020 je bilo po analizi polnilne infrastrukture takšnih polnilnih parkov v Sloveniji okrog 76. Ocenjujemo, da jih je v letu 2023 že vsaj 120 (tj. $120 \times 775 \text{ EUR} = 93.000 \text{ EUR}$ za nadgradnje s plačilnimi terminali).

b) Posredovanja statičnih in dinamičnih podatkov na nacionalno točko dostopa (33. člen)

Ocenjujemo, da bodo potrebne nadgradnje oz. vzpostavitve zalednega sistema za posredovanje podatkov v enkratni višini 2500 EUR z DDV. Trenutno je v Sloveniji okvirno 20 upravljavcev električne polnilne infrastrukture (tj. $20 \times 2500 \text{ EUR} = 50.000 \text{ EUR}$).

b) Oskrbe plovil z električno energijo z obale v tovrnem pristanišču Koper (23. člen).

S predlogom zakona se vzpostavlja pravna obveza za velika vlaganja v tovrnem pristanišču Koper za priključitve na elektroenergetsko omrežje z obale za kontejnerske in potniške ladje z bruto tonažo 5000 ali več. V tovrnem pristanišču Koper trenutno ni možno napajanje ladij z električno energijo iz 20.000 V distribucijskega omrežja, ker to omrežje tehnično ne omogoča prenosa tako velikih moči. Za tako velike moči, kot jih potrebujejo ladje, bo potrebno do pristanišča najprej vzpostaviti povezavo na 110.000 V prenosno omrežje Slovenije prek daljnovoda ali kablovoda, za kar je potrebno izvesti postopek umeščanja v prostor (DPN). Potem bo pristanišče potrebovalo še 110.000 V razdelilno transformatorsko postajo ter dodatni 20.000 V kabelski razvod po pristanišču. Izgradnja infrastrukture znotraj pristanišča bo potekla ob sočasnem nemotenem obratovanju pristanišča, kar bo predstavljalo velik tehnično-organizacijski izziv. Ocenjena vrednost investicije znotraj pristanišča, ki jo izvede Luka Koper d.d., na katero je upravljavec tovrnega pristanišča Koper prenesel pravice in obveznosti opravljanja pristaniških dejavnosti, vodenja, razvoja in rednega vzdrževanja pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovrnega pristanišča, je 58,6 mio EUR (Program razvoja pristanišča za mednarodni promet v Kopru za obdobje 2021-2025). Bolj natančno bo investicija ocenjena pri pripravi prenovljenega nacionalnega okvirja politike.

c) Oskrbe mirujočih letal z električno energijo – obveze za upravljavce letališč (24. člen)

Z zakonom se zagotavlja pravna podlaga za zagotovitev oskrbe mirujočih letal z električno energijo je okvirno potrebno 100.000 EUR – 200.000 EUR na en položaj v kontaktnem polju vključno z inštalacijami in potrebno opremo za prilagajanje dobave električne energije letalu.

V Sloveniji so med obveze zajeta tri letališča na vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T) tj. Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana (jedrno), Letališče Edvarda Rusjana Maribor (celovito) in Letališče Portorož (celovito). Obseg potrebnih investicij je odvisen od velikosti letališča

oziroma od števila položajev v kontaktnem polju (terminal) ter števila položajev v predpolju (ploščad). Bolj natančno bodo investicije ocenjene pri pripravi prenovljenega nacionalnega okvirja politike.

Vpliv na prevoznike (imetalce licenc za opravljanje prevozov v cestnem prometu, tj. potnikov in blaga tako v mednarodnem kot notranjem cestnem prevozu) bo določen v primeru povečanja letne dajatve za motorna vozila v cestnem prometu v vladnem gradivu s katerim se bo spremenila Uredba o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu.

6.4 Presoja posledic na socialnem področju

Pričakuje se povečana zaposlitev na področju IAG, saj bosta v okviru zakona ustanovljena nova GJS in Center za spodbujanje prehoda na AG v prometu. V obeh primerih gre za povečano potrebo po kadru, ki je ne bo možno pokriti le z obstoječim kadrom.

Z zakonom se sicer predvideva tudi zvišanje letne dajatve za motorna vozila v cestnem prometu, ki bo imela vpliv na povečane odhodke prebivalstva oz. osebe na katere so registrirana motorna vozila. Zakon o letni dajatvi za motorna vozila (ZDajMV) pa dopušča tudi znižanje letne dajatve za velike družine (štiri ali več otrok) ter oprostitev letne dajatve za vozila za prevoz invalidov. Podrobnejši način določanja višine letne dajatve za namene izvajanja tega zakona bo določen s spremembo Uredbe o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu. Bolj natančne posledice na socialnem področju bodo določene v vladnem gradivu s katerim se bo spremenila Uredba o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu.

6.5 Presoja posledic na dokumente razvojnega načrtovanja

V skladu s predlogom zakona se cilji za skladen razvoj mreže polnilnih in oskrbovalnih mest določijo v nacionalnem okvirju politike. Ministrstvo bo v letu 2023 prenovilo Strategijo na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji na način, da bo le ta kasneje postala del državne celostne prometne strategije (DCPS), ki je določena z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju. Podnebni in energetske cilji za področje prometa bodo določeni v prenovljenem NEPN (nacionalni energetske podnebni načrt). Razvoj polnilne in oskrbovalne infrastrukture kot del prometne infrastrukture se načrtuje v državni celostni prometni strategiji.

Za pospešen prehod na alternativna goriva v prometu, ki bo znižal emisije v sektorju prometa ter povečal delež obnovljivih virov energije kot je za Slovenijo določila Evropska unija, bo potrebno vidno povečati nabor ukrepov in višino sofinanciranja. Ministrstvo bo pripravilo prenovljen akcijski načrt za doseganje ciljev DCPS, ki bo osredotočen na spremembo voznega parka in s tem povezano potrebno polnilno in oskrbovalno infrastrukturo tako zasebno kot javno dostopno, demonstracijske in pilotne projekte na področju vodika ter druge podporne aktivnosti. V letu 2023 se pričakuje, da bo v veljavo stopila nova Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva Evropskega Parlamenta in Sveta (AFIR), ki bo države članice zavezala k pripravi in izvajanju nacionalnih akcijskih načrtov skladno s konkretnimi cilji in zahtevami določenimi v AFIR.

Predlog zakona določa obveznost priprave občinskih lokalnih načrtov za električno polnilno infrastrukturo, ki bo lahko nadgradila lokalne energetske koncepte. Lokalni načrti za električno polnilno infrastrukturo pa bodo za občine, ki bodo pripravile celostne prometne strategije del le teh. Prav tako bo distribucijski operater skupaj z upravljavci javnih cest in občinami zavezan pripraviti lokacijske načrte kar bo vplivalo na pripravo desetletnega razvojnega načrta.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Zakon ne bo imel posledic na drugih področjih.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa

Sprejeti zakon bo predstavljen na spletni strani ministrstva, pristojnega za prometno politiko, ki bo v okviru svojih pristojnosti tudi spremljalo izvajanje sprejetega zakona in podzakonskih predpisov. Predlog zakona bo namenjen širši in strokovni javnosti.

a) Predstavitev sprejetega zakona:

Predlog zakona bo komuniciran medijem, objavljen na spletni strani ministrstva, na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost ter na portalu Energetika in bo namenjen širši in strokovni javnosti. Po potrebi bodo izvedene tudi posamezne delavnice predvsem v primeru potrebe po izobraževanjih občin za pripravo lokalnih načrtov za električno polnilno infrastrukturo.

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

Ministrstvo bo spremljalo izvajanje zakona in podzakonskih predpisov. Metode za spremljanje doseganja ciljev in merila za ugotavljanje doseganja ciljev bodo določena v Državni celostni prometni strategiji v delu, ki se bo nanašala na infrastrukturo za alternativna goriva v prometu ter v Akcijskem načrtu. Časovni okvir je določen s predlogom zakona.

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona

7. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA

Predlog zakona je bil pripravljen skladno z načeli sodelovanja javnosti, ki je bila vključena v pripravo predpisa že v njegovi najzgodnejši fazi priprave in kasneje v vseh ključnih fazah nastanka oziroma oblikovanja predpisa.

a) Sodelovanje javnosti v zgodnji fazi priprave osnutka zakona

Ministrstvo je v zgodnji fazi priprave osnutka zakona k sodelovanju povabilo relevantne deležnike in izvedlo strokovne posvete oziroma sestanke kot sledi:

- 1. 4. 2022 je ministrstvo izvedlo posvet glede načrtovanja in vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva v prometu ob avtocestnem omrežju, katerega so se udeležili predstavniki ministrstva, ELES, SODO ter DARS.
- 7. 4. 2022 je ministrstvo organiziralo strokovni posvet – Tehnične zahteve za projektiranje, gradnjo in obratovanje polnilnih postaj in oskrbovalnih mest za alternativna goriva v prometu. Posveta so se udeležili predstavniki državne uprave - MOP, MORS, Uprave RS za zaščito in reševanje, Inšpektorata RS za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, Inšpektorata RS za infrastrukturo (energetska inšpekcija), obeh elektrooperaterjev ELES in SODO, predstavniki matičnih sekcij pri Inženirski zbornici Slovenije, Agencije za energijo in drugi strokovnjaki iz področja.
- 14. 4. 2022 je ministrstvo organiziralo posvet z Ministrstvom za finance glede identifikacija virov za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu v povezavi s pripravo področnega zakona o infrastrukturi za alternativna goriva v prometu.
- 18. 5. 2022 je ministrstvo organiziralo posvet z Ministrstvom za gospodarski razvoj in tehnologijo ter SIST (Slovenski inštitut za standardizacijo) glede tehničnih zahtev za projektiranje, gradnjo in obratovanje polnilnih postaj in oskrbovalnih mest za alternativna goriva v prometu. Izmenjava mnenj je potekala predvsem glede Zakona o tehničnih zahtevah za proizvode in ugotavljanju skladnosti (ugotavljanje skladnosti harmoniziranih EU standardov – organ za ugotavljanje skladnosti in inšpekcijski nadzor za področje javno dostopne infrastrukture za alternativna goriva v prometu) ter o podzakonskih aktih ZTZPUS-1 – Pravilnik o pregledovanju in preizkušanju opreme pod tlakom, Pravilnik o tlačni opremi, Pravilnik o protieksplzijski zaščiti, itd
- 10. 6. 2022 je MGRT v sodelovanju z Direktoratom za trajnostno mobilnost in prometno politiko organiziralo strokovni posvet na temo infrastrukture za plin - Pravilnik o pregledovanju in preskušanju opreme pod tlakom katerega so se udeležili predstavniki Q Techne (organ za pregledovanje), Plinovodov, Petrola, Energetike Ljubljana in GIZ DZP (Gospodarsko interesno združenje za distribucijo zemeljskega plina). Namen srečanja je bil ugotoviti v kakšni meri je zagotovljeno področje varnosti pri upravljanju

oskrbovalne infrastrukture za plin (SZP, UZP, vodik), torej infrastrukture pod tlakom, ko je ta že v uporabi.

Poleg navedenih strokovnih posvetov smo na ministrstvu v zgodnji fazi priprave osnutka zakona opravili tudi ogled oskrbovalne infrastrukture na kraju samem ter z lastniki in upravljavci izmenjali ključne informacije o trenutnem stanju oskrbovalne infrastrukture, načinu upravljanja ter njihove poglede na prihodnji razvoj področja. Tako smo si dne 13. 1. 2022 ogledali vodikovo oskrbovalno postajo v Anhovem, ki jo je vzpostavil Salonit Anhovo d.d. Dne 24. 2. 2022 smo si ogledali LNG postajo Butan Plina v Ljubljani na Letališki cesti ter dne 25. 2. 2022 CNG oskrbovalno postajo v Celju, ki jo je vzpostavila Energetika Celje in v največji meri služi oskrbi vozil mestnega potniškega prometa.

Dne 9. 6. 2022 je ministrstvo na zaključnem strokovnem srečanju EU projekta IDACS več kot petdesetim prisotnim udeležencem predstavilo koncept osnutka zakona o infrastrukturi za alternativna goriva v okviru predstavitve »Predpisi na področju infrastrukture za alternativna goriva v prometu«

b) Sodelovanje javnosti v fazi po pripravi osnutka zakona

Na podlagi vseh zgoraj omenjenih obravnav je sledila priprava osnutka predpisa, ki je bil posredovan v javno obravnavo dne 19. 9. 2022. Javna obravnava je trajala do 20. 10. 2022.

Na spletnih straneh ministrstva je bila objavljena novica o javni obravnavi zakona s povezavo na spletno stran E-demokracije.

Javna objava je bila dosegljiva na: <https://www.energetika-portal.si/nc/novica/n/javna-obravnavazakona-o-infrastrukturi-za-alternativnagoriva-in-spodbujanju-prehoda-na-alternativnagoriva-v-prometu/>

ter

<https://www.gov.si/novice/2022-09-20-manj-administrativnih-ovir-pri-umescanju-naprav-za-proizvodnjo-elektricne-energije-iz-obnovljivih-virov-energije-in-vec-alternativnih-goriv-v-prometu/>

V fazi javne obravnave je podalo pripombe 15 različnih nosilcev interesov in sicer so največ pripomb in predlogov podali: CER Partnerstvo za trajnostno gospodarstvo (več gospodarskih subjektov skupaj v enem dokumentu), ZOS (Združenje občin Slovenije), Petrol d.d ter Elektro Ljubljana. V manjšem deležu pa so pripombe podali tudi: SODO, Plinovodi d.o.o., ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o., ZMOS, GIZ DZP. g. i. z., HSE d.o.o , CIPRA, FOCUS, LPP d.o.o., Zveza potrošnikov Slovenije in Borzen, operater trga z elektrilo, d. o. o.

Ministrstvo je pregledalo in obravnavalo vse prejete pripombe in jih pretežno tudi upoštevalo, če le-te niso nasprotovale pravnemu redu Republike Slovenije in EU ter sistemskim rešitvam predloga zakona.

8. PODATEK O ZUNANJEM STROKOVNJAKU OZIROMA PRAVNI OSEBI, KI JE SODELOVALA PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA, IN ZNESKU PLAČILA ZA TA NAMEN

Pri pripravi predpisa je delno vsebinsko sodelovala tudi družba PricewaterhouseCoopers SVETOVANJE d.o.o. za katero je finančna sredstva zagotovila Evropska komisija – DG REFORM. Višina sredstev, ki jih je za te namene plačala Evropska komisija ni poznana, ker je šlo za pogodbo med Evropsko komisijo in njihovim zunanjim izvajalcem. Pri pripravi predpisa je sodeloval Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, sredstva zagotavlja ministrstvo v višini 46.543,00 EUR (od tega je bilo v letu 2022 izplačanih 24.400,00 EUR v letu 2023 je načrtovanih 22.143,00 EUR).

9. NAVEDBA, KATERI PREDSTAVNIKI PREDLAGATELJA BODO SODELOVALI PRI DELU DRŽAVNEGA ZBORA IN DELOVNIH TELES

- mag. Bojan Kumer, minister,
- Tina Seršen, državna sekretarka,
- Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko,
- mag. Milena Černilogar Radež, vodja Sektorja za trajnostno mobilnost in prometno politiko,
- Marija Lesjak, podsekretarka, Sektor za trajnostno mobilnost in prometno politiko.

II. BESEDILO ČLENOV

I. poglavje: SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (vsebina)

- (1) Ta zakon določa pravila za načrtovanje nacionalnega okvira politike za razvoj infrastrukture za alternativna goriva v prometu, cilje za vzpostavitev zadostne infrastrukture za alternativna goriva v prometu za cestna vozila, mirujoče zrakoplove in plovila, ureja vzpostavitev in delovanje gospodarske javne službe zagotavljanja in upravljanja podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti na polnilnih parkih visokih moči za hitro polnjenje skupne izhodne moči vsaj 3 MW, obveznosti upravljavcev polnilnih in oskrbovalnih mest, tehnične zahteve v zvezi z vzpostavljanjem, delovanjem in vzdrževanjem infrastrukture za alternativna goriva v prometu in zahteve v zvezi z informacijami za uporabnike, ureja način in postopke za registracijo infrastrukture za alternativna goriva v prometu in vodenje evidenc, vire in načine financiranja ukrepov za spodbujanje prehoda na alternativna goriva ter ureja vzpostavitev in delovanje Centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu.
- (2) S tem zakonom se v pravni red Republike Slovenije prenaša Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L št. 307 z dne 28. 10. 2014, str. 1), zadnjič spremenjena z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2019/1745 z dne 13. avgusta 2019 o dopolnitvi in spremembi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s polnilnimi mesti za motorna vozila kategorije L, oskrbo z električno energijo z obale za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, oskrbo z vodikom za cestni promet ter oskrbo z zemeljskim plinom za cestni in vodni promet ter o razveljavitvi Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/674 (UL L št. 268 z dne 22. 10. 2019, str. 1), (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2014/94/EU).

2. člen (namen in cilji)

- (1) Namen zakona je s sistemskimi ukrepi na področju vzpostavljanja infrastrukture za alternativna goriva in sočasnim izvajanjem ukrepov za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu doseči:
- zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz prometa,
 - povečanje deleža energije, uporabljene v prometu iz obnovljivih virov energije,
 - spreminjanje sestave voznega parka vozil za cestni promet, ki uporabljajo fosilne naftne vire, z nizkoogljivimi in brezemisijskimi vozili,
 - uporabo inovativnih rešitev na področju nizkoogljivih in brezemisijskih tehnologij v sektorju prometa,
 - optimalno snovno in stroškovno učinkovitost pri elektrifikaciji prometa in drugih alternativnih gorivih na način, da se prednostno uporabi že obstoječa podporna infrastruktura, kot so energetska in cestna omrežja, parkirišča in druga dopolnjujoča infrastruktura.
- (2) Cilji zakona so:
- vzpostavitev goste javno dostopne mreže polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva v prometu, ki je interoperabilna, razpoložljiva, uporabna, dostopna in preprosta za uporabo,
 - vzpostavitev namenske mreže polnilne in oskrbovalne infrastrukture za uporabo prekinljivih obnovljivih virov energije,
 - spodbujanje vzpostavitve zasebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture,
 - priprava programov finančnih spodbud in zagotovitev virov financiranja za podporo hitrejši vzpostavitvi potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture,
 - skladen državni, regionalni in lokalni razvoj mreže polnilnih in oskrbovalnih mest,
 - letno povečanje deleža vozil na alternativna goriva v voznem parku registriranih vozil v Republiki Sloveniji,
 - pritegnitev zasebnih sredstev v ukrepe prehoda na alternativna goriva v prometu,
 - zagotavljanje varne uporabe polnilne in oskrbovalne infrastrukture.

3. člen **(pomen izrazov)**

(1) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, pomenijo:

1. »alternativna goriva« so goriva ali viri energije, ki se vsaj deloma uporabljajo kot nadomestek za fosilne naftne vire pri oskrbi prometa z energijo in prispevajo k dekarbonizaciji prometa ter izboljšujejo okoljske parametre delovanja prometnega sektorja, in sicer:
 - električna energija,
 - vodik,
 - biogoriva,
 - sintetična in parafinska goriva,
 - zemeljski plin, vključno z biometanom, v plinasti obliki kot stisnjeni zemeljski plin (v nadaljnjem besedilu: SZP) in v tekoči obliki kot utekočinjeni zemeljski plin (v nadaljnjem besedilu: UZP) ter
 - utekočinjeni naftni plin;
2. »digitalno povezano polnilno mesto« je polnilno mesto, ki lahko pošilja in sprejema informacije v realnem času, dvosmerno komunicira z električnim omrežjem in električnim vozilom ter ga je mogoče daljinsko spremljati in nadzorovati, vključno z zagonom in ustavitvijo operacije polnjenja ter merjenjem toka električne energije;

3. »dinamični podatki« so podatki, ki se pogosto ali redno spreminjajo;
4. »dvosmerno polnjenje« je pametno polnjenje, pri katerem je mogoče smer toka električne energije obrniti, kar omogoča tok električne energije iz akumulatorja v polnilno mesto, na katero je akumulator priključen;
5. »električno vozilo« je motorno vozilo, opremljeno s pogonskim sklopom, ki vključuje vsaj en neobrobni električni stroj kot pretvornik energije z električnim sistemom za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja, ki ga je mogoče polniti iz zunanjšega vira električne energije;
6. »infrastruktura za alternativna goriva v prometu« pomeni opremo, naprave in objekte, ki so potrebni za polnjenje z električno energijo na polnilni postaji oziroma v polnilnem parku ter oskrbo z gorivi za vozila, plovila in zrakoplove. Vključuje polnilna in oskrbovalna mesta, polnilne in oskrbovalne postaje ter pripadajoče parkirne površine;
7. »izhodna moč« je teoretično največja moč, izražena v kW ali MW, ki jo lahko polnilno mesto, postaja, park ali naprava za oskrbo z električno energijo z obale dobavlja vozilu ali plovilu, priključenemu na to polnilno mesto, postajo, park ali napravo;
8. »javno dostopna infrastruktura za alternativna goriva« je infrastruktura za alternativna goriva na lokaciji ali prostoru, odprtem za širšo javnost, ne glede na to, ali je infrastruktura za alternativna goriva na javnem ali zasebnem zemljišču, ali se uporabljajo omejitve ali pogoji v smislu dostopa do lokacije ali prostora, in ne glede na veljavne pogoje uporabe infrastrukture za alternativna goriva;
9. »javno dostopno polnilno ali oskrbovalno mesto« je polnilno ali oskrbovalno mesto za dobavo alternativnega goriva, ki uporabnikom omogoča možnost dostopa pod enakimi pogoji. Možnost dostopa pod enakimi pogoji lahko vključuje različne možnosti overitve, uporabe in plačila;
10. »komercialni zračni prevoz« je zračni prevoz, kot je opredeljen v 24. točki 3. člena Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L št. 212 z dne 22. 8. 2018, str. 1), zadnjič spremenjene z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/1087 z dne 7. aprila 2021 o spremembi Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s posodobitvijo sklicevanj na določbe Čikaške konvencije (UL L št. 236 z dne 5. 7. 2021, str. 1);
11. »končni uporabnik« oziroma »končna uporabnica« (v nadaljnjem besedilu: končni uporabnik) je fizična ali pravna oseba, ki kupuje alternativno gorivo za neposredno uporabo v vozilu;
12. »lahko vozilo« je motorno vozilo kategorije M1 ali N1, kot je opredeljeno v točki (i) pod (a) prvega odstavka 4. člena oziroma v točki (i) pod (b) prvega odstavka 4. člena Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L št. 151 z dne 14. 6. 2018, str. 1), zadnjič spremenjene z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2022/2236 z dne 20. junija 2022 o spremembi prilog I, II, IV in V k Uredbi (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede tehničnih zahtev za vozila, izdelana v neomejenih serijah, vozila, izdelana v majhnih serijah, popolnoma avtomatizirana vozila, izdelana v majhnih serijah, in vozila za posebne namene ter glede posodobitve programske opreme (UL L št. 296 z dne 16. 11. 2022, str. 1), (v nadaljnjem besedilu: Uredba 2018/858/EU);

13. »običajno polnilno mesto« je polnilno mesto, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo z močjo, ki je manjša od 22 kW ali enaka 22 kW, razen naprav z močjo, manjšo od 3,7 kW ali enako 3,7 kW, ki so nameščene v zasebnih gospodinjstvih ali katerih prvotni namen ni polnjenje električnih vozil in ki niso dostopne javnosti;
14. »omrežje TEN-T« pomeni jedrno in celovito omrežje, kot je opredeljeno v 38. oziroma 9. členu Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010 (UL L št. 348 z dne 20. 12. 2013, str. 1), zadnjič spremenjene z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2019/254 z dne 9. novembra 2018 o prilagoditvi Priloge III k Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L št. 43 z dne 14. 2. 2019, str. 1), (v nadaljnjem besedilu: Uredba 1315/2013/EU);
15. »oskrba z električno energijo z obale« je dobava električne energije z obale morskim ladjam ali plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh, privezanim k pomolu;
16. »oskrba mirujočih zrakoplovov z električno energijo« je oskrba zrakoplova z električno energijo prek standardiziranega fiksne ali mobilnega vmesnika, kadar je zrakoplov v položaju zrakoplova v kontaktnem polju ali položaju zrakoplova v predpolju;
17. »oskrbovalna postaja« je ena sama fizična naprava na določeni lokaciji, ki je sestavljena iz enega ali več oskrbovalnih mest;
18. »oskrbovalno mesto« pomeni oskrbovalno opremo za oskrbo s tekočim ali plinastim gorivom prek fiksne ali mobilne naprave, ki lahko oskrbuje samo eno vozilo, eno plovilo ali en zrakoplov naenkrat;
19. »pametno polnjenje« je polnjenje, pri katerem se intenzivnost električne energije, dobavljene akumulatorju, dinamično prilagodi na podlagi informacij, prejetih prek elektronske komunikacije;
20. »podporna infrastruktura« pomeni energetska, prometna, komunikacijska, komunalna in drugo dopolnjujočo infrastrukturo, ki pomembno vpliva na načrtovanje ustreznih lokacij za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva in je nujna za njeno delovanje;
21. »polnilna postaja« je fizična naprava na določeni lokaciji, ki je sestavljena iz enega ali več polnilnih mest;
22. »polnilni park visoke moči za hitro polnjenje« je ena ali več polnilnih postaj na določeni lokaciji, ki vključuje polnilna mesta z izhodno močjo vsaj 43 kW;
23. »polnilni park« je ena ali več polnilnih postaj na določeni lokaciji;
24. »polnilno mesto visoke moči« je polnilno mesto, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo z močjo, večjo od 22 kW;
25. »polnilno mesto« je fiksni ali mobilni vmesnik, ki omogoča prenos električne energije v električno vozilo in ki ima lahko eno ali več vtičnic za različne tipe priključkov, vendar lahko hkrati polni samo eno električno vozilo, in izključuje naprave z izhodno močjo, ki je manjša od 3,7 kW ali enaka 3,7 kW, katerih osnovni namen ni polnjenje električnih vozil;
26. »položaj zrakoplova v kontaktnem polju« je položaj na določenem območju letališke ploščadi, ki je opremljeno z mostom za vkrcavanje potnikov;
27. »položaj zrakoplova v predpolju« je položaj na določenem območju letališke ploščadi, ki ni opremljeno z mostom za vkrcavanje potnikov;
28. »ponudnik storitev polnjenja električnih vozil« oziroma »ponudnica storitev polnjenja električnih vozil« (v nadaljnjem besedilu: ponudnik storitev polnjenja električnih vozil)

je fizična ali pravna oseba, ki zagotavlja storitve polnjenja električnih vozil končnemu uporabniku v zameno za plačilo;

29. »prekinljivi obnovljivi viri električne energije« pomenijo električno energijo, ki ni stalno na voljo zaradi zunanjih dejavnikov, ki jih ni mogoče nadzorovati, proizvajajo pa jo viri za proizvodnjo električne energije, katerih pogoji se spreminjajo v precej kratkem časovnem obsegu. Viri prekinljive obnovljive električne energije vključujejo sončno energijo, vetrno energijo, energijo plimovanja in energijo valov;
 30. »priključno hibridno vozilo« je električno vozilo, sestavljeno iz konvencionalnega motorja z notranjim zgorevanjem v kombinaciji z električnim pogonskim sistemom, ki ga je mogoče polniti iz zunanjega vira električne energije;
 31. »priložnostna cena« je cena, ki jo upravljavec polnilnega ali oskrbovalnega mesta zaračuna končnemu uporabniku za priložnostno polnjenje ali oskrbovanje;
 32. »priložnostna oskrba z gorivom« je storitev oskrbe z gorivom, ki jo kupi končni uporabnik, ne da bi se moral registrirati, skleniti pisni sporazum ali skleniti dolgoročneje poslovno razmerje z upravljavcem navedenega oskrbovalnega mesta za več kot zgolj nakup storitve;
 33. »priložnostno polnjenje« je storitev polnjenja, ki jo kupi končni uporabnik, ne da bi se moral registrirati, skleniti pisni sporazum ali dolgoročneje poslovno razmerje z upravljavcem navedenega polnilnega mesta ali ponudnikom storitve polnjenja za več kot zgolj nakup storitve;
 34. »statični podatki« so podatki, ki se ne spreminjajo pogosto ali redno;
 35. »storitev oskrbe z gorivom« je prodaja ali zagotavljanje katerega koli tekočega ali plinastega goriva prek javno dostopnega oskrbovalnega mesta;
 36. »storitev polnjenja« je prodaja ali zagotavljanje električne energije, vključno s povezanimi storitvami, prek javno dostopnega polnilnega mesta;
 37. »težko vozilo« je motorno vozilo kategorije M2, M3, N2 ali N3, kot je opredeljeno v točkah (ii) in (iii) pod (a) prvega odstavka 4. člena ter točkah (ii) in (iii) pod (b) prvega odstavka 4. člena Uredbe 2018/858/EU;
 38. »upravljavec oskrbovalnega mesta« je fizična ali pravna oseba, odgovorna za tehnično upravljanje in delovanje oskrbovalnega mesta, ki končnim uporabnikom zagotavlja storitev oskrbe z gorivom, tudi v imenu in za račun ponudnika storitev oskrbe z gorivom;
 39. »upravljavec polnilnega mesta« je fizična ali pravna oseba, odgovorna za upravljanje in delovanje polnilnega mesta, ki končnim uporabnikom zagotavlja storitev polnjenja, tudi v imenu in za račun ponudnika storitev oskrbe z gorivom;
 40. »urbano vozlišče« je urbano vozlišče, kot je opredeljeno v točki (p) 3. člena Uredbe 1315/2013/EU.
- (2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem zakonu, pomenijo enako kot izrazi, ki jih določajo predpisi, ki urejajo področje energetike.

II. poglavje: NACIONALNI OKVIR POLITIKE

4. člen

(načrtovanje nacionalnega okvira politike za razvoj trga z alternativnimi gorivi)

v prometu ter vzpostavitev ustrezne infrastrukture)

- (1) Nacionalni okvir politike za razvoj trga z alternativnimi gorivi v prometu ter vzpostavitev ustrezne infrastrukture za alternativna goriva v prometu (v nadaljnjem besedilu: nacionalni okvir politike) se načrtuje v okviru celovitega nacionalnega energetskega in podnebne načrta (v nadaljnjem besedilu: NEPN) z vidika doseganja energetskega in podnebne ciljev za področje prometa. Razvoj infrastrukture za alternativna goriva v prometu kot del prometne infrastrukture se načrtuje v državni celostni prometni strategiji (v nadaljnjem besedilu: DCPS).
- (2) Pri načrtovanju nacionalnega okvira politike se upoštevajo potrebe različnih načinov prometa, vključno s tistimi, za katere so na voljo omejene alternative fosilnim gorivom.
- (3) Nacionalni okvir politike upošteva interese samoupravnih lokalnih skupnosti, zlasti kar zadeva polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za javni prevoz, ter interese zadevnih deležnikov.
- (4) Država na podlagi posvetovanj ali skupnih okvirov politike sodeluje z drugimi državami članicami Evropske unije pri zagotavljanju, da so ukrepi, potrebni za doseganje ciljev iz nacionalnega okvira politike, skladni in usklajeni.
- (5) Nacionalni okvir politike vsebuje tudi strategije za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v sektorjih, ki jih je težko razogljčiti, kot so letalski promet, pomorski promet, promet po celinskih plovni poteh in železniški promet v segmentih omrežja, ki jih ni mogoče elektrificirati.

5. člen

(akcijski načrt za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu in vzpostavitev ustrezne infrastrukture)

- (1) Za doseganje ciljev strateških dokumentov iz prejšnjega člena se pripravi podroben akcijski načrt za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu in vzpostavitev ustrezne infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: akcijski načrt), ki je usklajen tudi s strateškimi načrti s področja proizvodnje vodika oziroma razvoja infrastrukture za proizvodnjo, distribucijo in rabo vodika ter vsebuje:
 - ukrepe za doseganje podnebne in energetske ciljeve iz NEPN glede na vrste prometa in vrste alternativnih goriv;
 - ukrepe za spodbujanje vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva pri storitvah javnega prevoza;
 - ukrepe za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu, vključno z ukrepi za spremembo sestave voznega parka cestnih vozil, ki uporabljajo fosilne naftne vire, z nizkoogljivi in brezemisijami vozili;
 - ukrepe za spodbujanje in lajšanje vzpostavljanja polnilnih mest, ki niso javno dostopna;
 - določitev mestnih in primestnih naselij, drugih goste naseljenih območij in omrežij, ki bodo opremljena z javno dostopnimi polnilnimi mesti;
 - ukrepe za doseganje ciljev, kot izhajajo iz predpisov Evropske unije;
 - pilotne in demonstracijske projekte, promocijske in druge aktivnosti, potrebne za spodbujanje in lajšanje prehoda na alternativna goriva v prometu;
 - terminski načrt;
 - navedbo institucij, odgovornih za izvajanje akcijskega načrta;
 - vire financiranja in

- kazalnike, ki omogočajo spremljanje doseganja ciljev in vrednotenje učinkov, ki prispevajo k podnebnim in energetskim ciljem.
- (2) Akcijski načrt se posodablja glede na potrebe, izhajajoč iz spremenjenih okoliščin in razvoja trga, na vsaka tri leta.
 - (3) Akcijski načrt na predlog ministrstva, pristojnega za prometno politiko (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo), sprejme Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada).

6. člen **(spremljanje in poročanje)**

- (1) Za spremljanje izvajanja akcijskega načrta in koordinacijo priprave poročil za poročanje Evropski komisiji skrbi ministrstvo. Ministrstvo na vsaka tri leta Evropski komisiji predloži poročilo o izvajanju akcijskega načrta. V tem poročilu se navedejo informacije, kot izhajajo iz Priloge I k Direktivi 2014/94/EU, po potrebi pa tudi ustrezna utemeljitve glede uspešnosti izpolnjevanja nacionalnih ciljev iz strategije.
- (2) Elektrooperaterja in Agencija za energijo v skladu z medsebojnim dogovorom pripravijo oceno potencialnega prispevka dvosmernega polnjenja k prodoru električne energije iz obnovljivih virov v elektroenergetski sistem ter ocenijo potencial vzpostavitve in delovanja digitalno povezanih polnilnih mest, ki bi električnim vozilom omogočila, da dodatno prispevajo k prožnosti energetskega sistema. Ocena se pripravi pri vsaki pripravi ali posodobitvi akcijskega načrta ter vsaj en mesec pred vsakokratno predložitvijo poročila iz prejšnjega odstavka Evropski komisiji.

III. poglavje: ELEKTRIČNA POLNILNA INFRASTRUKTURA ZA VOZILA, PLOVILA IN MIRUJOČE ZRAKOPLOVE

1. Oddelek: Polnilna infrastruktura za cestna vozila

1. Poddodelek: Splošne določbe

7. člen **(cilji za električno polnilno infrastrukturo)**

- (1) Nacionalni cilji glede minimalnega števila polnilnih mest in polnilnih postaj glede na moč in način polnjenja ter potrebna skupna izhodna moč polnilnih postaj glede na predvideno projekcijo registriranih električnih vozil v voznem parku se opredelijo v nacionalnem okviru politike, pri čemer se upošteva prispevek k podnebnim in energetskim ciljem.
- (2) Cilji glede polnilne infrastrukture za lahka in težka vozila v urbanih vozliščih in na omrežju TEN-T, v smislu števila polnilnih parkov in polnilnih mest v teh polnilnih parkih, njihove medsebojne razdalje ter izhodne moči, se v nacionalnem okviru politike določijo v skladu z zavezujočimi cilji, ki jih za države članice določi Evropska unija.

- (3) Pri določanju ciljev za električno polnilno infrastrukturo se upošteva celovita geografska pokritost mreže električne polnilne infrastrukture na državni, regionalni in lokalni ravni. Pri tem se pri prepoznavi potreb in načrtovanju vzpostavitve ali širitve mreže polnilne infrastrukture poleg zavez, ki jih določi Evropska unija, upoštevajo še vsaj naslednja merila:
- demografske značilnosti in poselitveni vzorec,
 - prometni tokovi in dnevna obremenitev omrežja javnih cest,
 - migracijski prometni tokovi med kraji in regijami ter čezmejni tranzitni promet,
 - število električnih vozil v voznem parku in predvidena rast števila električnih vozil v prihodnjih letih,
 - obstoječa javno dostopna polnilna infrastruktura,
 - bližina in zmogljivost distribucijskega in prenosnega električnega omrežja ter potrebne ojačitve in širitve,
 - ocena razmerja med javno dostopno in zasebno polnilno infrastrukturo,
 - druga merila, ki vplivajo na potrebe po javno dostopni in zasebni polnilni infrastrukturi na določenem geografskem območju.

8. člen

(načrtovanje primernih lokacij polnilnih parkov visokih moči za hitro polnjene ob omrežju javnih cest)

- (1) Distribucijski operater in izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona v sodelovanju z upravljavci javnih cest ter pristojnimi državnimi in lokalnimi organi pripravita državni načrt primernih lokacij polnilnih parkov, kjer priključne zmogljivosti omogočajo delovanje polnilnih parkov visokih moči za hitro polnjenje ob omrežju javnih cest.
- (2) Strokovna podlaga za pripravo državnega načrta primernih lokacij polnilnih parkov je načrtovalsko orodje izvajalca gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona. Primerne lokacije polnilnih parkov visokih moči se načrtujejo tako, da se najprej v največji mogoči meri izrabi že obstoječa podporna energetska, cestna in druga obstoječa infrastruktura ter znižajo stroški naložb v javno infrastrukturo ob hkratni zadovoljitvi potreb prometnega sektorja.
- (3) Upravljavci javnih cest pripravljavcema državnega načrta primernih lokacij polnilnih parkov na njun poziv predložijo podatke oziroma seznam vseh lokacij obstoječih ter načrtovanih počivališč in parkirišč za težka in lahka vozila, ki jih upravljajo, enako velja za vse uvoze na ceste in izvoze z njih. Za navedene načrtovane objekte se štejejo objekti, kot izhaja iz naložbenih načrtov upravljavca javne ceste.
- (4) Ministrstvo koordinira in usmerja delo za pripravo državnega načrta primernih lokacij polnilnih parkov ob omrežju državnih cest.
- (5) Distribucijski operater načrtuje lokacije polnilnih parkov do 3 MW skupne izhodne moči, razen v posebnih primerih, če na lokaciji že obstaja zadostna priključna moč ali sta ojačitve in razširitve omrežja na tem območju že načrtovani v razvojnem načrtu distribucijskega sistema zaradi priključitve novih uporabnikov oziroma naprav za proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov. Distribucijski operater v sodelovanju z upravljavci javnih cest pripravi nabor primernih lokacij in priključnih moči ter jih vključi v desetletni razvojni načrt distribucijskega sistema na področju, ki se nanaša na elektrifikacijo prometa.

- (6) Izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona načrtuje lokacije polnilnih parkov 3 MW ali več skupne izhodne moči v bližini prenosnega omrežja, lahko pa tudi za nižje izhodne moči, kadar v neposredni bližini lokacije ni zadostnih priključnih zmogljivosti na distribucijskem omrežju ter je takšen ukrep ekonomsko bolj ugoden, ker bi stroški ojačitve in širitve distribucijskega omrežja za potrebe priključitve polnilnih parkov presegli stroške neposredne priključitve na prenosno omrežje. Lokacije polnilnih parkov v bližini prenosnega omrežja se načrtujejo tako, da se prednostno omogoči priključitev polnilnega parka na prenosno omrežje z vzankanjem v obstoječe omrežje.
- (7) Državni načrt primernih lokacij polnilnih parkov po predhodni odobritvi ministra, pristojnega za prometno politiko (v nadaljnjem besedilu: minister), in ministra, pristojnega za energijo, objavita distribucijski operater in izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona na digitalni platformi iz 41. člena tega zakona. Iz načrta morajo biti za posamezno lokacijo razvidni maksimalna priključna moč, stroški priključitve na omrežje ter maksimalno število polnilnih in parkirnih mest za lahka in težka vozila. Načrt se posodablja glede na razvoj trga in spremenjene okoliščine.
- (8) Identificirane lokacije v potrjenem državnem načrtu iz prejšnjega odstavka so pogoj za priključitev javno dostopnih polnilnih mest na sistem, razen če je vlagatelj pripravljen sam nositi nesorazmerne stroške priključitve zaradi povečanja zmogljivosti sistema.
- (9) Priključitev javno dostopnih polnilnih parkov skupne izhodne moči vsaj 3 MW na prenosni ali distribucijski sistem je ob omrežju TEN-T dopustna za polnilne parke, ki jih vzpostavi izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona.

9. člen **(lokalni načrti za električno polnilno infrastrukturo)**

- (1) Občine, ki imajo na svojem območju naselje s statusom mesta, v sodelovanju z distribucijskim operaterjem in izvajalcem gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona pripravijo lokalni načrt za električno polnilno infrastrukturo, s katerim načrtujejo vzpostavitev namenske polnilne infrastrukture za uporabo prekinljivih obnovljivih virov in omrežja javno dostopnih polnilnih mest za naslednje skupine uporabnikov:
 - izvajalce gospodarskih javnih služb in izvajalce javnega prevoza potnikov,
 - prebivalce večstanovanjskih stavb, ki nimajo lastnih parkirnih mest oziroma nimajo možnosti polnjenja v stavbah ali njihovi neposredni okolici,
 - sisteme souporabe osebnih avtomobilov,
 - zaposlene v javnih ustanovah,
 - uporabnike javnih parkirišč in parkirišč za tovorna vozila na urbanih območjih,
 - druge uporabnike po presoji občine.
- (2) Lokalni načrt za električno polnilno infrastrukturo iz prejšnjega odstavka se pripravi na osnovi potreb po vzpostavitvi polnilne infrastrukture. Na seznam lokacij za polnilno infrastrukturo se prednostno uvrstijo lokacije, kjer so že obstoječa parkirna mesta in ustrezna priključna moč.
- (3) Lokalni načrt lokacij, primernih za vzpostavitev električne polnilne infrastrukture, se načrtuje v digitalni obliki, ki omogoča prenos podatkov in interoperabilnost z digitalno platformo iz 41. člena tega zakona. Tehnične smernice za prenos podatkov iz lokalnih

načrtov za električno polnilno infrastrukturo v digitalno platformo pripravi upravljavec digitalne platforme.

- (4) Občine prenesejo podatke iz lokalnih načrtov za električno polnilno infrastrukturo v digitalno platformo najpozneje v treh mesecih od priprave in vsakokratne spremembe ali dopolnitve lokalnega načrta za električno polnilno infrastrukturo.
- (5) Kadar občina sprejme občinsko celostno prometno strategijo iz 21. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22), je lokalni načrt za električno polnilno infrastrukturo del občinske celostne prometne strategije.
- (6) Minister predpiše navodila in metodologijo za pripravo lokalnih načrtov za električno polnilno infrastrukturo. Metodologija vsebuje kategorizacijo občin glede na njihovo velikost, statistiko prebivalstva, prometne tokove in druga merila, ki vplivajo na obseg elektrifikacije vozil v skladu s tretjim odstavkom 7. člena tega zakona.
- (7) Lokalni načrt za električno polnilno infrastrukturo je pogoj za kandidiranje občine na razpisih in pozivih za pridobitev javnih sredstev za naložbe v polnilno infrastrukturo.
- (8) Javno dostopna polnilna mesta, ki jih vzpostavi občina, morajo biti digitalno povezana in imeti zagotovljeno redno vzdrževanje.

10. člen

(zagotavljanje zemljišč za javno dostopna polnilna mesta)

- (1) Če je to nujno potrebno zaradi vzpostavitve mreže javno dostopnih polnilnih mest, ki se zagotavlja v okviru gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona, se nepremičnine lahko razlastijo ali obremenijo za namen vzpostavitve polnilnega parka. Javna korist je izkazana z načrtom primernih lokacij polnilnih parkov skupne izhodne moči vsaj 3 MW, ki ga v skladu s 13. členom tega zakona potrdi vlada.
- (2) Razlastitveni upravičenec je Republika Slovenija. Razlastitveni zavezanec je fizična ali pravna oseba, ki ima v lasti nepremičnino.
- (3) Občine in država ter druge pravne osebe, katerih edini ustanovitelj oziroma družbenik je država ali občina, so bodisi s prodajo bodisi z oddajo v najem ali na drug ustrezen način dolžne dati na voljo zemljišča, ki ga noben upravljavec trajno ne potrebuje za opravljanje svojih nalog, za namen vzpostavitve javno dostopnih polnilnih mest na lokacijah, kot so določene v državnem načrtu primernih lokacij polnilnih parkov iz 8. člena tega zakona ali lokalnem načrtu za električno polnilno infrastrukturo iz 9. člena tega zakona.

11. člen

(enako obravnavanje vlagateljev pri oddaji in prodaji zemljišč v javni lasti)

- (1) Pri upravljanju zemljišč za namene iz tretjega odstavka prejšnjega člena ali razpolaganju z njimi, razen če gre za vzpostavitev polnilnih parkov v okviru gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona, upravljavci stvarnega premoženja v javni lasti izvedejo pravni posel z zemljišči na podlagi preglednih in nediskriminatornih postopkov, ki v okviru meril za izbor najugodnejšega ponudnika upoštevajo naslednja merila:
 - poslovni načrt in sposobnost za izvedbo naložbe v določenem časovnem obdobju,
 - čas izpeljave projekta,

- višino ponujene cene najema zemljišča,
 - predvideno število novih zaposlitev v povezavi s projektom,
 - druge storitvene aktivnosti, ki povečajo privlačnost lokacije, kot so gostinske storitve in počivališča, toalete ter drugi smiselni objekti in storitve,
 - možnost integracije naprav za proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov v sistem oskrbe z električno energijo na lokaciji.
- (2) Pri pripravi razpisa za oddajo ali prenos zemljišč je treba zagotoviti ustrezno pokritost mreže javno dostopnih polnilnih mest. Če je mogoče, je treba združiti ekonomsko privlačne in manj privlačne lokacije v sklope, ki so samostojen predmet razpisa.
- (3) Lokacije, ki so predmet razpisa, se razvrstijo v kategorije glede na objektivna merila, kot so število prebivalcev, povprečni letni dnevni promet, migracijski tokovi ter drugi dejavniki, ki vplivajo na pogostost polnjenja na določeni lokaciji in ekonomsko privlačnost lokacij.

2. Pododdelek: Zagotavljanje in upravljanje podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti v polnilnih parkih visokih moči za hitro polnjenje skupne izhodne moči vsaj 3 MW

12. člen

(gospodarska javna služba zagotavljanja in upravljanja podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti v polnilnih parkih visokih moči za hitro polnjene skupne izhodne moči vsaj 3 MW)

- (1) Dejavnost zagotavljanja in upravljanja podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti v polnilnih parkih visokih moči za hitro polnjenje skupne izhodne moči vsaj 3 MW ter v primeru, kot izhaja iz šestega odstavka 8. člena tega zakona, izjemoma tudi nižjih izhodnih moči, je obvezna državna gospodarska javna služba.
- (2) Vlada podeli koncesijo za izvajanje gospodarske javne službe iz prejšnjega odstavka gospodarski družbi, ki je neposredno ali posredno v stoddostni državni lasti, po pravilih, ki veljajo za podelitev koncesije med subjekti v javnem sektorju, kot je to urejeno v zakonu, ki ureja nekatere koncesijske pogodbe (v nadaljnjem besedilu: izvajalec). Na podlagi podeljene koncesije izvajalec opravlja gospodarsko javno službo v svojem imenu in za svoj račun.
- (3) Zagotavljanje podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti obsega naloge, ki so potrebne, da se zagotovi in izvede infrastrukturna ureditev polnilnega parka, zlasti pa:
- identificiranje primernih lokacij polnilnih parkov za električna vozila in potrebnih priključnih moči;
 - pridobivanje zemljišč, ki spadajo v ureditveno območje polnilnega parka, vključno z dostopom do javne ceste;
 - zagotovitev opremljenosti polnilnega parka s podporno infrastrukturo;
 - zagotovitev priključka, s katerim je polnilni park priključen na električno omrežje, kadar priključitve ni mogoče izvesti z vzankanjem.

- (4) Upravljanje podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti obsega naloge, ki so potrebne, da se na območju polnilnega parka organizira trajno in nemoteno izvajanje dejavnosti polnjenja, kar obsega zlasti:
- dodeljevanje polnilnih mest in zmogljivosti priključne moči za namene polnjenja električnih vozil;
 - urejanje pogodbenih razmerij z vlagatelji pri uporabi dodeljenih zmogljivosti za namene polnjenja električnih vozil;
 - usklajevanje dejavnosti za nemoteno vzpostavitev in delovanje polnilnih mest;
 - skrb, da je na območju polnilnega parka omogočeno trajno izvajanje dejavnosti, potrebnih za nemoteno polnjenje električnih vozil;
 - vzdrževanje podporne elektroenergetske infrastrukture znotraj polnilnega parka ter izvajanje aktivnosti za zagotovitev varnega in zanesljivega obratovanja;
 - skrb za razvoj polnilnega parka;
 - predpisovanje splošnih pogojev za uporabo polnilnega parka za izvajanje potrebnih dejavnosti za nemoteno polnjenje električnih vozil ali druge gospodarske dejavnosti.
- (5) Izvajalec vzpostavi, vodi in vzdržuje načrtovalsko orodje za identificiranje primernih lokacij polnilnih parkov visokih moči za električna vozila ter okvirno določi zmogljivost polnjenja polnilnih parkov.
- (6) Izvajalec organizira digitalno platformo za spodbujanje naložb v polnilno infrastrukturo, kot izhaja iz 41. člena tega zakona.
- (7) Izvajalec pripravlja smernice in mnenja v postopkih priprave prostorskih aktov za področje polnilne infrastrukture visokih moči v skladu z zakonom, ki ureja prostor.
- (8) Vlada določi način in pogoje opravljanja gospodarske javne službe iz tega člena in sklene z izvajalcem koncesijsko pogodbo, v kateri uredita medsebojna razmerja v zvezi z izvajanjem obvezne gospodarske javne službe, kot to določa zakon, ki ureja gospodarske javne službe, zlasti pa še:
- predmet pogodbe;
 - obseg storitev;
 - način in roke izpolnjevanja medsebojnih pogodbenih obveznosti;
 - način finančnega in strokovnega nadzora nad izvajanjem gospodarske javne službe, ki je predmet te uredbe, in vsebino poročil, ki jih izvajalec obvezne gospodarske javne službe posreduje ministrstvu.

13. člen

(potrditev načrta primernih lokacij polnilnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW)

- (1) Izvajalec k predlogu državnega načrta primernih lokacij polnilnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW pridobi soglasje pristojnega elektrooperaterja, ki upravlja sistem, na katerega bodo neposredno priključeni polnilni parki, ter odobritev ministrov iz sedmega odstavka 8. člena tega zakona. Če je potrebna razlastitev zemljišč na ureditvenem območju polnilnega parka ali umestitev v državni prostorski načrt, mora načrt v tem delu potrditi tudi vlada.
- (2) Predlog državnega načrta primernih lokacij polnilnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW poleg informacij iz sedmega odstavka 8. člena tega zakona vsebuje tudi informacije o

velikosti ureditvenega območja polnilnega parka in zemljiščih na območju polnilnega parka.

- (3) Izvajalec predlog državnega načrta primernih lokacij polnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW, preden ga pošlje ministrstvu oziroma vladi, javno objavi ter zainteresiranim vlagateljem omogoči podajo mnenj glede zmogljivosti polnilnega parka ter načrtovanih spremljajočih aktivnosti na teh lokacijah ali drugih, za razvoj polnilnega parka pomembnih elementih. Načrt mora biti javno dostopen na spletni strani izvajalca za podajo komentarjev vsaj 30 dni. Izvajalec z javno razgrnitvijo načrta pisno seznani lastnike zemljišč na ureditvenem območju polnilnega parka in lastnike zemljišč, na katerih je predvidena izgradnja podporne infrastrukture, ki je potrebna za delovanje polnilnega parka.

14. člen **(ureditveno območje polnilnega parka)**

(1) Ureditveno območje polnilnega parka je območje, namenjeno polnjenju električnih vozil, ki obsega:

- zemljišča, namenjena postavitvi polnilnih postaj s pripadajočimi parkirnimi površinami;
- zemljišča, namenjena pozidavi z gradbenimi inženirskimi objekti, ki so potrebni za obratovanje polnilnega parka.

(2) Izvajalec za posamezno ureditveno območje polnilnega parka zagotovi pripravo investicijskega programa, ki ga potrdi ministrstvo.

15. člen **(pridobivanje zemljišč na ureditvenem območju polnilnega parka)**

(1) Izvajalec na potrjenih lokacijah iz državnega načrta primernih lokacij polnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW v svojem imenu in za svoj račun sklepa pravne posle za pridobitev lastninske pravice ali drugih pravic na tujem zemljišču, ki omogočajo vzpostavitev polnilnih parkov.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek izvajalec sklepa posle v imenu in za račun Republike Slovenije, kadar se sredstva za pridobitev lastninske pravice na zemljišču zagotavljajo v državnem proračunu iz naslova letne dajatve za motorna vozila.

(3) Občine in država ter druge pravne osebe, katerih edini ustanovitelj oziroma družbenik je država ali občina, so bodisi s prodajo bodisi z oddajo v najem ali na drug ustrezen način izvajalcu dolžne dati na voljo zemljišča, ki jih noben upravljavec trajno ne potrebuje za opravljanje svojih nalog, za namen vzpostavitve polnilnih parkov na potrjenih lokacijah iz 13. člena tega zakona. Navedena obveznost velja tudi za nepremičnine, ki jih država razlasti za namen iz prvega odstavka 10. člena tega zakona.

(4) Ne glede na določbe zakona, ki ureja stvarno premoženje države in samoupravnih lokalnih skupnosti, lahko država ali občina nepremičnine v njeni lasti, ki so določene v potrjenem državnem načrtu primernih lokacij iz 13. člena tega zakona, izvajalcu:

- brezplačno odsvoji;
- proda z neposredno pogodbo po ocenjeni vrednosti pooblaščenega cenilca, ki je imenovan na podlagi zakona, ki ureja revidiranje;
- sklene neposredno pogodbo o oddaji zemljišča v najem ali ustanovitvi stavbne pravice.

- (5) Če polnilni park na zemljiščih iz prejšnjega odstavka ne začne obratovati v treh letih od sklenitve pravnega posla, s katerim je izvajalec pridobil zemljišče, mora izvajalec pod istimi pogoji in brez bremen ponuditi nepremičnino prejšnjemu lastniku ali lastniku predlagati prenehanje pravice do uporabe nepremičnine.

16. člen **(dodeljevanje priključnih zmogljivosti za polnilna mesta)**

- (1) Izvajalec zagotavlja zainteresiranim vlagateljem v polnilna mesta dostop do polnilnega parka na podlagi sklepanja pogodb o zakupu priključne zmogljivosti za polnilna mesta, ki vključuje tudi pravico do uporabe pripadajočega prostora za namestitev polnilne postaje s parkiriščem. Pogodbe o zakupu priključne zmogljivosti polnilnega parka se sklepajo za čas, ki je potreben, da se vlagatelju omogočijo stabilnost in varnost naložbe, možnost učinkovitega in varnega financiranja naložbe ter povrnitev vložkov, vendar ne več kot 15 let za lahka vozila in 20 let za težka vozila.
- (2) Priključne zmogljivosti za polnilna mesta se dodeljujejo v preglednem, nediskriminatornem in tržno zasnovanem postopku ter na način, ki spodbuja konkurenco med upravljavci polnilnih mest.
- (3) V polnilnem parku lahko pridobi priključne zmogljivosti za polnilna mesta več vlagateljev v polnilno infrastrukturo. Izvajalec pri pripravi razpisov za pridobitev priključnih pravic razpoložljive zmogljivosti razdeli v sklope, tako da je vlagateljem omogočena prijava na enega ali več sklopov. Izvajalec pri oddaji priključnih zmogljivosti lahko združuje tudi različne lokacije v sklope, tako da kombinira ekonomsko manj privlačne in ekonomsko bolj privlačne lokacije.
- (4) Izvajalec po javnem pooblastilu sprejme pravila, s katerimi določi standardizirane tipe zakupnih razmerij, postopek in metodologijo za dodeljevanje priključne zmogljivosti in oblikovanje izklicne cene zakupa ter splošne pogoje za uporabo priključnih zmogljivosti polnilnega parka. Izvajalec mora pred sprejetjem pravil opraviti javno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi o osnutku predloga pravil. Javno posvetovanje ne sme biti krajše od 30 dni in mora omogočati, da zainteresirane strani podajo svoje predloge in pripombe na osnutek predloga pravil.
- (5) Pred objavo pravil iz prejšnjega odstavka izvajalec pridobi soglasje ministrstva.

17. člen **(pravica do uporabe sistema)**

- (1) Vlagatelj na podlagi pogodbe o zakupu priključne zmogljivosti za polnilno mesto pridobi pravico do priključitve na sistem v okviru dodeljene priključne moči in trajanja pogodbe. Veljavnost soglasja za priključitev in pogodbe o uporabi sistema je vezana na veljavnost pogodbe o zakupu priključne zmogljivosti za polnilna mesta.
- (2) Ne glede na določbe zakona, ki ureja oskrbo z električno energijo, elektrooperater odklopi uporabnikovo polnilno mesto brez predhodnega obvestila od omrežja, če uporabniku iz katerega koli razloga preneha veljati pogodba o zakupu priključne zmogljivosti za to polnilno mesto.

18. člen
(namenskost priključnih zmogljivosti za polnilna mesta)

- (1) Pravice do uporabe priključne zmogljivosti za polnilna mesta, ki je dodeljena vlagatelju, ni dovoljeno prenesti na drugo osebo ali je uporabiti za drug namen.
- (2) Priključne zmogljivosti za polnilna mesta se uporabijo izključno za vzpostavitev polnilnih mest za električna vozila in spremljajoče aktivnosti, kot so objekti in storitve, ki povečujejo privlačnost lokacije in izboljšujejo uporabniško izkušnjo, ter za priključitve proizvodnih naprav za proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov energije, če bodo te neposredno povezane z izrabo obnovljivih virov energije v prometu, vključno z vodikom.
- (3) Izvajalec lahko v celoti ali delno prekliče dodeljeno priključno zmogljivost, če je imetnik ne izkorišča več kot pet mesecev ali če je v tem času ne izkorišča v zadostnem obsegu, kar podrobneje uredi izvajalec v splošnih pogojih. Imetnik izgubi pravico do priključne zmogljivosti v trenutku, ko je ta prerazporejena drugemu imetniku v skladu s splošnimi pogoji za uporabo polnilnega parka, ki jih določi izvajalec.

19. člen
(zagotavljanje podatkov za načrtovalsko orodje)

- (1) Za izvajanje naloge iz petega odstavka 12. člena tega zakona upravljavci podatkovnih baz podatkov, ki niso javno dostopne, izvajalcu pošljejo podatke, ki so obvezni vhodni parametri za delovanje načrtovalskega orodja, in sicer:
 - distribucijski operater oziroma podjetja, na katera je distribucijski operater prenesel izvajanje nalog gospodarske javne službe dejavnost distribucijskega operaterja, ter sistemski operater: podatke o topologiji omrežja, obremenitvah, prevzemu energije, zmogljivosti omrežja ter načrtovanih naložbah v razširitev in ojačitve omrežja;
 - upravljavci javnih cest: podatke o prometnih tokovih, dnevnih obremenitvah, tranzitnih tokovih, povprečnem letnem dnevnem prometu in migracijskih tokovih, ločeno za lahka in težka vozila, če se zbirajo ločeno, o poteku cestnega omrežja in načrtovanih naložbah v razširitve cestnih omrežij, vključno s počivališči za lahka vozila ter varnimi in varovanimi počivališči za težka vozila;
 - upravljavci javnih komunikacijskih omrežij in javnih parkirnih površin: podatke o vrsti in trasi komunikacijskega omrežja ter podatke o zemljiščih, na katerih so urejene javne parkirne površine.
- (2) Upravljavec podatkovne baze podatkov iz prejšnjega odstavka izvajalcu pošlje podatke, ki ne vključujejo osebnih podatkov, tako da mu omogoči neposreden dostop do podatkov in njihov prevzem prek omrežnih storitev ali z uporabo računalniških orodij, če pa to ni mogoče, mu jih pošlje v digitalni obliki.
- (3) Izvajalec lahko za namene iz petega odstavka 12. člena tega zakona v načrtovalsko orodje brezplačno vključi in med seboj povezuje naslednje podatke:
 - iz registra nepremičnin, ki ga vodi Geodetska uprava Republike Slovenije, na podlagi katastrske občine in parcelne številke ali naslova: podatke o parcelah iz zemljiškega katastra, podatke o stavbah in delih stavb iz katastra stavb ter podatke o lastniku, in

sicer ime in priimek, naslov stalnega prebivališča in EMŠO za fizične osebe ter ime oziroma firmo, naslov sedeža in matično številko za pravne osebe, delež lastništva ter druge podatke o lastnostih parcel, stavb in delov stavb;

- iz zemljiške knjige, ki jo vodi sodišče, na podlagi identifikacijskega znaka nepremičnine: podatke o lastniku in imetniku morebitnih drugih stvarnih ali obligacijskih pravic na nepremičnini (osebno ime, EMŠO in naslov prebivališča za fizično osebo ter firmo, matično številko in sedež za pravno osebo) ter idealni delež osnovnega pravnega položaja nepremičnine;
- zbirke prostorskih aktov, zbirke podatkov o graditvi objektov, evidence stavbnih zemljišč in evidence dejanske rabe poseljenih zemljišč, ki jih vodi ministrstvo, pristojno za prostor, na podlagi katastrske občine in parcelne številke, številke stavbe ali dela stavbe, če obstaja, ali naslova: podatke o prostorskih aktih, ki se vodijo v zbirki prostorskih aktov, podatke o graditvi objektov, ki se vodijo v zbirki podatkov o graditvi objektov, podatke o stavbnih zemljiščih, ki se vodijo v evidenci stavbnih zemljišč, ter podatke o poseljenih zemljiščih, ki se vodijo v evidenci dejanske rabe poseljenih zemljišč;
- iz zbirnega katastra gospodarske javne infrastrukture, ki ga vodi Geodetska uprava Republike Slovenije, na podlagi katastrske občine in parcelne številke: podatke o vrstah in legi omrežij in objektov gospodarske javne infrastrukture in omrežne priključne točke javnega komunikacijskega omrežja.

(4) Izvajalec z upravljavci podatkovnih baz iz prvega in tretjega odstavka tega člena sklene sporazum, s katerim se določijo vsebina podatkov, način zagotavljanja dostopa, varnost podatkov, časovno osveževanje in drugi parametri, pomembni za delovanje načrtovalskega orodja.

20. člen **(financiranje gospodarske javne službe)**

(1) Dejavnost gospodarske javne službe se financira iz:

- prihodka od zakupa priključnih zmogljivosti za polnilna mesta,
 - prihodka od oddaje zemljišč za dejavnosti polnjenja in za spremljajoče aktivnosti.
- (2) Za izvajanje nalog iz petega in šestega odstavka 12. člena tega zakona, ministrstvo z izvajalcem sklene neposredno javnonaročniško pogodbo, skladno s pravili javnega naročanja. Sredstva za financiranje teh nalog se zagotavlja v proračunskih sredstvih ministrstva.
- (3) Izvajalec v skladu z računovodskimi standardi vodi ločene računovodske evidence za dejavnost gospodarske javne službe po tem zakonu in mora v pojasnilih k računovodskim izkazom razkriti ločene računovodske izkaze po posameznih dejavnostih. Sredstva iz prvega odstavka tega člena, ki jih izvajalec prejme za opravljanje gospodarske javne službe po tem zakonu, se ne smejo prenesti na drugo področje dejavnosti izvajalca. Prav tako se stroški in sredstva (opredmetena osnovna sredstva in neopredmetena sredstva) ter obveznosti gospodarske javne službe po tem zakonu ne smejo prenesti na druge dejavnosti izvajalca.
- (4) Za vodenje ločenih računovodskih evidenc po posameznih dejavnostih mora izvajalec skladno z računovodskimi standardi v svojih notranjih aktih opredeliti sodila za razporejanje sredstev in obveznosti, stroškov in odhodkov ter prihodkov, ki jih

upoštevajo pri vodenju računovodskih evidenc in pripravi ločenih računovodskih izkazov. Ista sodila se uporabljajo dosledno vsako poslovno leto.

- (5) Ustreznost sodil in pravilnost njihove uporabe enkrat letno, ob letni reviziji računovodskih izkazov, preveri revizor in poda pisno mnenje.
- (6) Nadzor nad izvajanjem gospodarske javne službe in njenim financiranjem izvaja ministrstvo.

3. Pododdelek: Polnilna infrastruktura

21. člen

(deležniki na polnilni infrastrukturi za električna vozila)

- (1) Vsako javno dostopno polnilno mesto mora imeti upravljavca in ponudnika storitev polnjenja, ki sta vpisana v register identifikacijskih kod v skladu z 31. členom tega zakona. Upravljavec polnilnega mesta in ponudnik storitev polnjenja je lahko ista oseba.
- (2) Lastnik javno dostopnih polnilnih mest, ki so bila sofinancirana iz javnih sredstev, vključno s sredstvi iz proračuna Evropske unije, zagotavlja delovanje polnilnih mest še vsaj pet let po zaključku projekta oziroma po zaključku javnega razpisa, iz katerega so bila sofinancirana.

22. člen

(obveznosti upravljavca javno dostopnega polnilnega mesta)

- (1) Upravljavec na javno dostopnih polnilnih mestih uporabnikom električnih vozil omogoči priložnostno polnjenje, ne da bi se morali registrirati ali skleniti pogodbo z upravljavcem ali ponudnikom storitve polnjenja. Priložnostna cena in vsi njeni sestavni deli morajo biti končnim uporabnikom znani pred začetkom polnjenja.
- (2) Upravljavec na plačljivih javno dostopnih polnilnih mestih visokih moči 43 kW in več omogoči priložnostno polnjenje z uporabo plačilnega instrumenta prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve, vključno z vsaj eno od naslednjih možnosti:
 - čitalniki plačilnih kartic,
 - naprave z brezstično funkcijo, ki lahko preberejo vsaj plačilne kartice.
- (3) En plačilni terminal ali naprava iz prejšnjega odstavka se lahko uporablja za izvajanje plačilnih transakcij za več polnilnih mest v polnilnem parku.
- (4) Cene, ki jih upravljavci javno dostopnih polnilnih mest zaračunajo ponudnikom storitev polnjenja, in cene, ki jih ponudniki storitev polnjenja zaračunavajo končnim uporabnikom, morajo biti primerne, lahko in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Kadar je ustrezno, se lahko cene razlikujejo le sorazmerno, v skladu z objektivno utemeljitvijo. V primeru monopolnega ali obvladujočega položaja ponudnikov storitev polnjenja na javno dostopnih polnilnih mestih lahko vlada zaradi zaščite potrošnikov sprejme ukrepe regulacije cen polnjenja, kot so določitev elementov cene in regulacija sestavin cene, določitev mehanizma cene ali določitev

najvišje cene. Pri oblikovanju regulacije cen se smiselno upoštevajo določila zakona, ki ureja kontrolo nad cenami blaga in storitev.

(5) Upravljavec polnilnega mesta na javno dostopnih polnilnih mestih zagotovi:

- da vsako polnilno mesto izpolnjuje tehnične zahteve iz Priloge II Direktive 2014/94/EU, je varno za uporabnika ter je redno testirano in ima vsa veljavna dovoljenja, kot izhaja iz tega zakona in podzakonskih aktov, izdanih na podlagi tega zakona;
- da je polnilno mesto opremljeno z ustrezno programsko opremo, ki zagotavlja:
 - a) možnost polnjenja električnih vozil, vključno s priključnimi hibridnimi vozili,
 - b) pošiljanje podatkov na nacionalno točko dostopa,
 - c) varno komunikacijo za zaščito pošiljanja podatkov predvsem o uporabnikih in poravnava,
 - č) identifikacijo uporabnika,
 - d) druge zahteve kot izhajajo iz podzakonskih aktov, izdanih na podlagi tega zakona glede tehničnih zahtev za polnilna mesta;
- da je vsako običajno polnilno mesto opremljeno z ustrezno programsko opremo, ki zagotavlja lokalno in oddaljeno upravljanje polnilne moči oziroma pametno polnjenje;
- da je vsako polnilno mesto opremljeno z interoperabilnim naprednim sistemom za merjenje, ki zagotavlja sprotno merjenje električne energije in pošiljanje podatkov, kot je to opredeljeno v zakonu, ki ureja oskrbo z električno energijo;
- pošiljanje ločenih podatkov o uporabi energije za storitve polnjenja in za delovanje polnilnega mesta elektrooperaterju, ponudnikom mobilnostnih storitev, dobaviteljem električne energije, agregatorjem in ministrstvu, pristojnemu za energijo;
- da se električna energija, dobavljena polnilnemu mestu, uporabi zgolj za polnitev električnih vozil;
- namestitev in umerjanje merilnikov izhodne električne energije v skladu z zakonom, ki ureja meroslovje;
- da je polnilno mesto vpisano v register identifikacijskih kod in da je omogočena izmenjava podatkov z nacionalno točko dostopa v skladu z določbami tega zakona.

2. Oddelek: Infrastruktura za oskrbo plovil z električno energijo z obale

23. člen

(oskrba plovil z električno energijo z obale v tovornem pristanišču Koper)

- (1) Cilji za oskrbo plovil z električno energijo z obale se v tovornem pristanišču Koper določijo v nacionalnem okviru politike v skladu z zavezujočimi cilji, ki jih za države članice določi Evropska unija.
- (2) Subjekt, na katerega je upravljavec tovornega pristanišča Koper prenesel pravice in obveznosti opravljanja pristaniških dejavnosti, vodenja, razvoja in rednega vzdrževanja pristaniške infrastrukture na območju tovornega pristanišča Koper, zagotovi izvedbo ukrepov za doseganje zavezujočih ciljev iz prejšnjega odstavka v sodelovanju s sistemskim operaterjem prenosnega omrežja na območju Republike Slovenije.

- (3) Naprave za dobavo električne energije z obale za plovila za pomorski promet, vzpostavljene ali obnovljene po 18. novembru 2017, morajo izpolnjevati tehnične zahteve iz točke 1.7 Priloge II k Direktivi 2014/94/EU.

3. Oddelek: Infrastruktura za oskrbo mirujočih letal z električno energijo

24. člen (obveznosti za upravljavce letališč)

- (1) Upravljavci letališč na ozemlju Republike Slovenije, ki so del omrežja TEN-T, zagotovijo oskrbo mirujočih letal z električno energijo na vseh položajih zrakoplova v kontaktnem polju, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz, in na vseh položajih zrakoplova v predpolju, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz.
- (2) Upravljavci letališč zagotovijo, da električna energija za oskrbo mirujočih zrakoplovov iz prejšnjega odstavka prihaja iz električnega omrežja ali se proizvaja na kraju samem, pri čemer se za proizvodnjo električne energije na kraju samem ne smejo uporabiti fosilna goriva.
- (3) Ne glede na prvi in drugi odstavek tega člena so iz obveznosti po tem členu lahko izvzeta manjša letališča, če to dopušča predpis Evropske unije, ki določa zavezujoče cilje za infrastrukturo za alternativna goriva. Izjeme za manjša letališča predpiše vlada v okviru meril, ki jih določa predpis Evropske unije.

IV. poglavje: OSKRBOVALNA INFRASTRUKTURA ZA VOZILA IN PLOVILA NA ZEMELJSKI PLIN

25. člen (cilji za oskrbovalno infrastrukturo za vozila na zemeljski plin)

- (1) Cilji na področju oskrbe prometa s SZP in UZP se v nacionalnem okviru politike določijo v skladu z zavezujočimi cilji, ki jih za države članice določi Evropska unija.
- (2) Cilji za oskrbovalno infrastrukturo za UZP na omrežju TEN-T se v nacionalnem okviru politike načrtujejo tako, da se zagotovi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest, ki omogočajo, da težka vozila lahko krožijo po Evropski uniji.
- (3) Pri načrtovanju ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za zemeljski plin, ki presegajo minimalne zavezujoče cilje, ki jih za Republiko Slovenijo določi Evropska unija, se obvezno upoštevata potencialni delež zamenjave zemeljskega plina z obnovljivimi plini na načrtovani polnilni infrastrukturi ter prispevek k doseganju ciljev na področju obnovljivih virov energije v prometu.

26. člen (oskrba plovil z utekočinjenim zemeljskim plinom v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T)

- (1) Cilji za oskrbovalno infrastrukturo za UZP na omrežju TEN-T se v nacionalnem okviru politike načrtujejo tako, da je v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za UZP, da se omogoči promet morskih ladij v jedrnem omrežju TEN-T, pri čemer se upoštevajo dejanske tržne potrebe.
- (2) Za zagotovitev oskrbe plovil z UZP v jedrnem omrežju TEN-T ministrstvo po potrebi sodeluje s sosednjimi državami članicami, da se zagotovi ustrezna pokritost jedrnega omrežja TEN-T.

27. člen

(obveznosti upravljavca oskrbovalnega mesta za zemeljski plin)

- (1) Upravljavec oskrbovalnega mesta zagotovi, da je vsako javno dostopno oskrbovalno mesto, ki ga upravlja, v skladu s tehničnimi zahtevami iz Priloge II k Direktivi 2014/94/EU, varno za uporabnika ter je redno testirano in ima vsa veljavna dovoljenja.
- (2) Vsa javno dostopna oskrbovalna mesta morajo omogočati uporabnikom tudi možnost priložnostne oskrbe z zemeljskim plinom, ne da bi morali skleniti pogodbo z upravljavcem ali ponudnikom storitve oskrbe z zemeljskim plinom. Priložnostna cena in vsi njeni sestavni deli morajo biti končnim uporabnikom znani pred začetkom oskrbe z gorivom.
- (3) Cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih mest končnim uporabnikom, morajo biti primerne, lahko in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Kadar je ustrezno, se lahko cene razlikujejo le sorazmerno, v skladu z objektivno utemeljitvijo.
- (4) Upravljavec registrira oskrbovalna mesta in pošlje podatke nacionalni dostopni točki v skladu z določbami tega zakona.
- (5) Če oskrbovalno mesto nima upravljavca, obveznosti upravljavca po tem zakonu izvaja lastnik oskrbovalne infrastrukture.

V. poglavje: OSKRBOVALNA INFRASTRUKTURA ZA VODIK

28. člen

(cilji za oskrbovalno infrastrukturo za vodik)

- (1) Cilji na področju oskrbe prometa z vodikom se v nacionalnem okviru politike določijo v skladu z zavezujočimi cilji, ki jih za države članice določi Evropska unija.
- (2) Pri načrtovanju ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za vodik se v največji meri upošteva zmožnost oskrbe z vodikom, proizvedenim iz obnovljivih virov energije.
- (3) Za čim boljšo izrabo presežkov električne energije iz omrežja ali električne energije, proizvedene iz obnovljivih virov, se predvidi možnost oskrbe z vodikom na identificiranih lokacijah, kot izhajajo iz objavljenih načrtov primernih lokacij polnilnih parkov izvajalca gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona.

29. člen

(obveznosti upravljavca oskrbovalnega mesta za vodik)

- (1) Upravljavec oskrbovalnega mesta zagotovi, da je vsako javno dostopno oskrbovalno mesto, ki ga upravlja v skladu s tehničnimi zahtevami iz Priloge II k Direktivi 2014/94/EU, varno za uporabnika ter je redno testirano in ima vsa veljavna dovoljenja.
- (2) Vsa javno dostopna oskrbovalna mesta morajo omogočati uporabnikom tudi možnost priložnostne oskrbe z vodikom, ne da bi morali skleniti pogodbo z upravljavcem ali ponudnikom storitve oskrbe z vodikom. Priložnostna cena in vsi njeni sestavni deli morajo biti končnim uporabnikom znani pred začetkom oskrbe z gorivom.
- (3) Cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih mest končnim uporabnikom, morajo biti primerne, lahko in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Kadar je ustrezno, se lahko cene razlikujejo le sorazmerno, v skladu z objektivno utemeljitvijo.
- (4) Upravljavec registrira oskrbovalno mesto in pošlje podatke nacionalni dostopni točki v skladu z določbami tega zakona.
- (5) Če oskrbovalno mesto nima upravljavca, obveznosti upravljavca po tem zakonu izvaja lastnik oskrbovalne infrastrukture.

VI. poglavje: TEHNIČNE ZAHTEVE ZA VZPOSTAVITEV, DELOVANJE IN VZDRŽEVANJE POLNILNE IN OSKRBOVALNE INFRASTRUKTURE

30. člen (tehnične zahteve)

- (1) Javno dostopna infrastruktura za alternativna goriva v prometu lahko obratuje samo, če izpolnjuje vse tehnične zahteve za električna polnilna mesta ter oskrbovalna mesta za vodik in zemeljski plin, kot izhaja iz Priloge II Direktive 2014/94/EU in tehničnih predpisov, izdanih na podlagi tega ali drugih zakonov.
- (2) Ministrstvo na svoji spletni strani objavi in redno posodablja harmonizirane standarde, kot izhajajo iz Direktive 2014/94/EU.
- (3) Minister:
 - za načrtovanje, gradnjo, postavitve, varno delovanje in redno vzdrževanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva v prometu, predpiše tehnične zahteve, ki niso zajete s predpisi Evropske unije iz prvega in drugega odstavka tega člena ali za katere ne obstajajo harmonizirani standardi, da se zagotovijo varnost in zanesljivost obratovanja polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter njena varna uporaba, in določi način izvedbe postopkov predpisanih pregledov ter postopkov za ugotavljanje skladnosti s predpisanimi zahtevami in dokumentacijo, ki je potrebna v zvezi s tem;
 - za polnilne postaje in polnilna mesta, predpiše tehnične zahteve, ki niso zajete s predpisi Evropske unije iz prvega in drugega odstavka tega člena ali za katere ne obstajajo harmonizirani standardi glede delovanja ali funkcionalnosti, ki omogočajo pametno polnjenje oziroma dinamično prilagajanje odjema električne energije ter kibernetško varnost in delujejo na določene načine za zaščito stabilnosti električnega omrežja in za zaščito potrošnikov, ter določi način dokazovanja skladnosti s predpisanimi zahtevami.

- (4) Za zagotovitev varne uporabe oskrbovalnih mest za SZP, UZP in vodik se izvajajo uvodni in periodični pregledi na način, kot jih določa predpis, ki ureja preizkušanje opreme pod tlakom.
- (5) Za ugotavljanje skladnosti polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva s tehničnimi zahtevami iz tega zakona se uporabljajo določbe zakona, ki ureja tehnične zahteve za proizvode in ugotavljanje skladnosti.

VII. poglavje: REGISTRACIJA INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA IN POŠILJANJE PODATKOV NA NACIONALNO TOČKO DOSTOPA

1. Oddelek: Registracija in vodenje nacionalnega registra infrastrukture za alternativna goriva

31. člen (registracija in javne evidence)

- (1) Ministrstvo vodi register identifikacijskih kod (v nadaljnjem besedilu: ID-koda) za deležnike ter polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za alternativna goriva, v katerega se vpisujejo podatki o polnilnih in oskrbovalnih mestih ter upravljavcih in ponudnikih storitev polnjenja in oskrbovanja.
- (2) Z vpisom v register ID-kod se posameznemu polnilnemu in oskrbovalnemu mestu, upravljavcu ter ponudniku storitev polnjenja oziroma oskrbovanja na tem polnilnem mestu podeli ID-koda.
- (3) Register ID-kod za javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta je javen, razen osebnih podatkov, in se vodi v elektronski obliki.

32. člen (obveznost registracije)

- (1) Vpis v nacionalni register ID-kod izvedejo upravljavci javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest ter ponudniki storitev polnjenja z električno energijo in ponudniki storitev oskrbe z vodikom in zemeljskim plinom. Vpis v register ID-kod je pogoj za obratovanje polnilnih in oskrbovalnih mest.
- (2) Obveznost registracije iz prejšnjega odstavka velja tudi za upravljavce zasebnih polnilnih in oskrbovalnih mest, če so sofinancirana iz javnih sredstev.
- (3) Za namen vodenja registra ID-kod register vsebuje najmanj naslednje podatke o zavezancih za registracijo:
 1. enolično ID-kodo,
 2. osebno ime in stalno prebivališče fizične osebe oziroma firmo in sedež pravne osebe ali samostojnega podjetnika posameznika,
 3. davčno številko.
- (4) Zavezanci za registracijo ID-kod vse spremembe podatkov, ki nastanejo po prvi registraciji, sporočijo ministrstvu najpozneje v 30 dneh po nastanku spremembe. Po

odjavi polnilnega in oskrbovalnega mesta iz registra se osebni podatki iz registra izbrišejo.

- (5) Minister podrobneje določi vrste ID-kod, zavezanca za registracijo in vsebino vloge za registracijo ter podrobneje uredi izdajanje ID-kod, čas veljavnosti ID-kod, način prijave sprememb podatkov ter vsebino in vodenje nacionalnega registra ID-kod.

2. Oddelek: Pošiljanje podatkov na nacionalno točko dostopa

33. člen (obveznost pošiljanja podatkov)

- (1) Upravljavci javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest z medsebojnim dogovorom z lastniki polnilnih in oskrbovalnih mest zagotovijo razpoložljivost celovitih, zanesljivih in kakovostnih statičnih in dinamičnih podatkov o polnilnih in oskrbovalnih mestih, ki jih upravljajo, ter si jih v realnem času brezplačno izmenjujejo s portalom nacionalna točka dostopa.
- (2) Podatki o polnilnih in oskrbovalnih mestih so na nacionalni točki dostopa na voljo vsem deležnikom za uporabo in ponovno uporabo.
- (3) Upravljavec portala nacionalna točka dostopa je Nacionalni center za upravljanje prometa (v nadaljnjem besedilu: NCUP), ki upravljavcem zagotovi tehnično podporo za izmenjavo statičnih in dinamičnih podatkov.
- (4) Upravljavci dajo na voljo naslednje statične podatke posameznih polnilnih oziroma oskrbovalnih mest:
- geografsko lokacijo polnilnega in oskrbovalnega mesta,
 - število priključkov,
 - število parkirnih mest za invalide,
 - kontaktne podatke lastnika in upravljavca polnilnega in oskrbovalnega mesta,
 - odpiralni čas,
 - identifikacijsko oznako upravljavca in ponudnika storitev polnjenja in oskrbovanja,
 - vrsto priključka,
 - vrsto toka,
 - maksimalno izhodno moč.
- (5) Upravljavci dajo na voljo naslednje dinamične podatke posameznih polnilnih oziroma oskrbovalnih mest:
- stanje delovanja,
 - razpoložljivost,
 - ceno priložnostnega polnjenja.
- (6) Minister podrobneje določi elemente v zvezi z obliko, pogostostjo in kakovostjo podatkov ter vzpostavi potrebne postopke, ki omogočajo zagotavljanje in izmenjavo podatkov zahtevanih v skladu s tem zakonom. Če je to potrebno za izvajanje predpisanih nalog, minister poleg podatkov iz četrtega in petega odstavka tega člena predpiše tudi dodatne vrste podatkov.

VIII. poglavje: INFORMACIJE ZA UPORABNIKE

34. člen

(identifikacija združljivosti vozil in infrastrukture ter vozil in alternativnih goriv)

- (1) Uporabnikom je treba dati na voljo ustrezne, dosledne in jasne informacije o motornih vozilih, ki jih je mogoče redno oskrbovati s posameznimi vrstami goriva na trgu ali jih napolniti na polnilnih mestih. Te informacije zagotovijo:
 - proizvajalci vozil v navodilih za uporabo motornih vozil in na motornih vozilih, ko so vozila dana na trg,
 - prodajalci vozil na prodajnih mestih,
 - upravljavci oskrbovalnih in polnilnih mest na oskrbovalnih in polnilnih mestih.
- (2) Identifikacija združljivosti vozil in infrastrukture ter identifikacija združljivosti goriv in vozil iz prejšnjega odstavka morata biti v skladu s standardi evropskih organizacij za standardizacijo, ki določajo tehnične specifikacije za goriva. Če se takšni standardi nanašajo na grafično ponazoritev, vključno s shemami za barvno kodiranje, so grafične ponazoritve enostavne, zlahka razumljive in nameščene tako, da so jasno opazne:
 - na ustreznih črpalkah in njihovih ročkah na vseh oskrbovalnih mestih, in sicer od dne, ko se goriva dajo na trg, ali
 - v neposredni bližini pokrovov vseh rezervoarjev za gorivo motornih vozil, priporočenih za to gorivo in združljivih z njim, ter v navodilih za uporabo motornih vozil, ko se taka motorna vozila dajo na trg.
- (3) Če se posodobijo določbe o označevanju posameznih standardov evropskih organizacij za standardizacijo ali se sprejmejo izvedbeni akti v zvezi z označevanjem ali se oblikujejo novi standardi evropskih organizacij za standardizacijo za alternativna goriva, veljajo ustrezne zahteve glede označevanja za vsa oskrbovalna in polnilna mesta ter motorna vozila, registrirana na ozemlju Republike Slovenije, po poteku 24 mesecev od njihove posodobitve ali sprejetja.

35. člen

(informacije o stroških osebnih avtomobilov na 100 km glede na vrsto goriv)

- (1) Trgovci z gorivom na bencinskih servisih z zaposlenim prodajnim osebjem, na katerih se prodajajo vsaj tri vrste goriva za osebne avtomobile, od katerih je vsaj eno alternativno gorivo, uporabnikom v informativne namene zagotovijo jasne in razumljive informacije o primerjavi med okvirnimi cenami dizla in bencina ter alternativnimi gorivi, izraženimi kot zneski v eurih na 100 km na podlagi povprečne porabe goriva izbranih vzorcev tipov osebnih avtomobilov, ki so primerljivi vsaj glede na maso in moč, vendar uporabljajo različna goriva.
- (2) Minister določi metodologijo za izračun okvirnih stroškov goriv na 100 km za izbrane vzorce tipov osebnih avtomobilov v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/732 z dne 17. maja 2018 o skupni metodologiji za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (UL L št. 123 z dne 18. 5. 2018, str. 85), zadnjič spremenjene z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/858 z dne 18. junija 2020 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2018/732 glede odložitve datuma začetka njene uporabe (UL L št. 195 z dne 19. 6.

2020, str. 57), ter podrobneje določi način prikazovanja in posodabljanja informacij o primerjavi stroškov goriv na 100 km na bencinskih servisih.

36. člen (informacije o polnilni in oskrbovalni infrastrukturi)

Ministrstvo prek NCUP zagotovi celovito informacijsko zbirko podatkov o lokacijah javno dostopnih oskrbovalnih in polnilnih mest za alternativna goriva in omogoči uporabnikom dostop do njih.

IX. poglavje: MEHANIZMI ZA SPODBUJANJE PREHODA NA ALTERNATIVNA GORIVA V PROMETU

1. Oddelek: Center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu

37. člen (Center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu)

(1) Center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu (v nadaljnjem besedilu: center) spodbuja prehod na alternativna goriva v prometu s sofinanciranjem naložb za vzpostavitev ustrezne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, za spremembo strukture voznega parka ter drugih podpornih ukrepov, določenih s tem zakonom.

(2) Dejavnost centra je del dejavnosti centra za podpore iz 18. člena Zakona o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (Uradni list RS, št. 121/21, 189/21 in 121/22 – ZUOKPOE).

(3) Naloge, ki jih center opravlja v javnem interesu, so:

- a) sofinanciranje ukrepov za spodbujanje prehoda na alternativna goriva, kot izhaja iz 42. člena tega zakona in letnega načrta aktivnosti centra;
- b) zbiranje in analiza podatkov, relevantnih za izvajanje nalog, ter priprava in izvajanje promocijske aktivnosti in ozaveščanje za spodbujanje prehoda na alternativna goriva, vključno z aktivnostmi na področju trgov dobave in preglednosti trgov dobave;
- c) po javnem pooblastilu sprejetje pravil za dodeljevanje sredstev, ki so del pravil za delovanje centra za podpore iz zakona, ki ureja obnovljive vire energije, in za katera mora pred objavo v Uradnem listu Republike Slovenije pridobiti soglasje vlade.

(4) Javne pozive in javne razpise za dodeljevanje sredstev izvaja center po predhodnem soglasju ministra. Pri pripravi javnih razpisov upošteva usmeritve iz akcijskega načrta in navodila ministrstva.

(5) Za financiranje nalog iz tretjega odstavka tega člena se sredstva zagotavljajo iz letne dajatve za motorna vozila. Ministrstvo in center za podpore, do konca novembra tekočega leta, na podlagi letnega programa dela in finančnega načrta centra za podpore skleneta pogodbo, s katero dogovorita finančno ovrednoten obseg storitev in druge medsebojne pravice in obveznosti v zvezi z izvajanjem teh nalog. Plačilo iz državnega proračuna se izvrši po prejemu računa in na podlagi predloženih dokazil o opravljenih storitvah.

(6) Podrobno ureditev dodeljevanja sredstev določi center v pravilih iz točke c) tretjega odstavka tega člena. Center lahko določi obvezno uporabo digitalnih storitev v postopkih dodeljevanja sredstev.

(7) Center vodi ločene računovodske obračune in evidence o sredstvih, prejetih od ministrstva, ter uporabi teh sredstev za različne vrste spodbud, delovanje centra in druge predpisane namene.

(8) Center vodi register prejemnikov spodbud. Podatke o višini in prejemnikih spodbud objavi na svoji spletni strani.

(9) Osebe, ki od centra prejemajo spodbude, ter druge osebe, ki imajo ali obdelujejo podatke, ki jih center potrebuje za izvajanje svojih nalog po tem zakonu, centru na njegovo zahtevo neodplačno pošljejo podatke. V register prejemnikov spodbud se vpišejo tudi naslednji osebni podatki prejemnikov podpor, ki so fizične osebe:

- ime in priimek,
- davčna številka in
- stalno prebivališče.

(10) Podatki iz registra, razen osebnih podatkov iz prejšnjega odstavka, so javni.

(11) Osebni podatki se v registru obdelujejo samo v zvezi s postopki odločanja o dodelitvi pravice do spodbud, dodeljevanja spodbud, odvzema spodbud, izplačila spodbud ali za izvrševanje nadzora in spremljanje stanja tega postopka. Osebni podatki se v registru hranijo pet let po odločitvi o dodelitvi pravice do dodelitve spodbude, po tem pa se arhivirajo v skladu s zakonom, ki ureja varstvo dokumentarnega in arhivskega gradiva ter arhive.

(12) Podatki o sredstvih, ki so še na voljo za posamezen ukrep, so javno dostopni, morebitne spremembe ali ukinitve ukrepov pa je treba napovedati vsaj 30 dni vnaprej. Center na svoji spletni strani za posamezne javne pozive in javne razpise objavlja podatke o višini sredstev, ki so še na voljo. Morebitne spremembe ali prenehanje izvajanja ukrepov center predhodno najavi na svoji spletni strani vsaj 30 dni pred pričetkom učinkovanja napovedanih sprememb.

38. člen **(odločanje centra o dodelitvi sredstev upravičencem)**

(1) Center odloči o pravici vlagatelja oziroma vlagateljice (v nadaljnjem besedilu: vlagatelj) do pridobitve sredstev z odločbo.

(2) Z odločbo iz prejšnjega odstavka se določijo:

1. namen, za katerega se sredstva dodeljujejo,
2. višina dodeljenih sredstev,
3. rok za izvedbo naložbe, za katero se sredstva dodeljujejo,
4. pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za pridobitev sredstev, in rok za njihovo izpolnitev,
5. rok za predložitev dokumentacije za izplačilo dodeljenih sredstev.

(3) Center izda odločbo iz prvega odstavka tega člena najpozneje v 90 dneh od prejema popolne vloge.

(4) Če je vloga nepopolna ali nerazumljiva, center vlagatelja najpozneje v 30 dneh od dneva vložitve vloge pozove k odpravi pomanjkljivosti v skladu z določbami zakona, ki ureja splošni upravni postopek. Glede vrstnega reda popolnih vlog se šteje, da je bila vloga vložena takrat, ko je bila vložena vloga, s katero so pomanjkljivosti pravočasno odpravljene.

39. člen
(odvzem pravice do pridobljenih sredstev)

- (1) Pravico do pridobljenih sredstev center odvzame z odločbo, če upravičenec oziroma upravičenka (v nadaljnjem besedilu: upravičenec):
1. pridobljenih sredstev deloma ali v celoti ne uporabi za namen, določen z odločbo;
 2. naložbe ne izvede v roku, določenem z odločbo, ali v dodatnem daljšem roku, ki ga s sklepom določi center;
 3. ne izpolni pogojev za pridobitev sredstev v roku, določenem z odločbo, ali v dodatnem daljšem roku, ki ga s sklepom določi center;
 4. ne predloži dokumentacije v roku, določenem z odločbo, ali v dodatnem daljšem roku, ki ga s sklepom določi center;
 5. onemogoči ali ovira nadzor nad namensko uporabo pridobljenih sredstev ali
 6. ne izpolni drugih določil akta iz šestega odstavka 37. člena tega zakona glede na namen dodeljenih sredstev oziroma določila javnega poziva ali javnega razpisa.
- (2) Uvedba postopka odvzema pravice do pridobljenih sredstev zadrži izvrševanje pravice do pridobljenih sredstev.
- (3) Po pravnomočnosti odločbe o odvzemu pravice do pridobljenih sredstev mora upravičenec vrniti morebitna že izplačana sredstva centru v 15 dneh.

40. člen
(pridobivanje in uporaba podatkov iz uradnih evidenc)

- (1) Center lahko za namene odločanja o dodelitvi pravice do spodbude ali izplačila spodbude ali za potrebe spremljanja in nadzora dodeljenih spodbud brezplačno pridobiva in med seboj povezuje naslednje podatke:
1. iz evidence Agencije Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve (v nadaljnjem besedilu: AJPES) in Vrhovnega sodišča Republike Slovenije:
 - a) za fizične osebe: podatke o začetku postopkov zaradi insolventnosti;
 - b) za pravne osebe, združenja oseb po tujem pravu, ki so brez pravne osebnosti, neposredne uporabnike državnega in občinskih proračunov ter druge osebe, ki opravljajo dejavnost: podatke o začetku postopkov zaradi insolventnosti in postopkov prisilnega prenehanja;
 2. iz Poslovnega registra Slovenije, ki ga vodi AJPES, na podlagi davčne številke: firmo in sedež ter matično številko, podatke o zastopnikih (osebno ime, EMŠO, naslov stalnega ali začasnega prebivališča in vrsta zastopnika), podatke o številkah računov, pravnoorganizacijsko obliko, velikost družbe po merilih zakona, ki ureja gospodarske družbe, velikost družbe po standardih Evropske unije, podatke o začetku postopka v skladu z zakonom, ki ureja prisilno poravnavo, stečaj in likvidacijo, ter podatke o dejanskih lastnikih družbe;
 3. iz registra transakcijskih računov, ki ga vodi AJPES, na podlagi davčne številke: osebno ime in naslov prebivališča imetnika transakcijskega računa, ki je fizična oseba, ter firmo, sedež in poslovni naslov imetnika transakcijskega računa, ki je pravna oseba, podjetnik ali zasebnik, oznako vrste računa ter stanje morebitne blokade transakcijskega računa;

4. iz evidence registriranih vozil, ki jo vodi ministrstvo, pristojno za promet, na podlagi številke prometnega dovoljenja in identifikacijske številke vozila (VIN): podatke o posameznem vozilu, ki so navedeni na prometnem dovoljenju, o aktualnih in predhodnih registracijah vozila, izdanih prometnih dovoljenjih, lastnikih vozila ali osebah, na katere je bilo in je vozilo registrirano, ter druge tehnične podatke;
 5. iz evidence homologiranih vozil, ki jo vodi Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa: podatke o tipih vozil, njihovih proizvajalcih ter izdanih listinah in oznakah o skladnosti tipov vozil;
 6. iz nacionalnega elektronskega registra, ki vsebuje evidenco izdanih licenc, licenc Skupnosti in dovoljenj Skupnosti ter njihovih izdanih izvodov (v nadaljnjem besedilu: licenca) in ga vodi ministrstvo, pristojno za promet, na podlagi številke pravne osebe: številko, veljavnost in status izdane licence, za katero vrsto prevozov je bila licenca izdana, osebno ime, EMŠO, davčno številko in stalno prebivališče osebe, ki je pri prevozniku odgovorna za prevoze, registrsko označbo, vrsto, znamko in tip vozila, za katerega je bila licenca izdana;
 7. iz knjigovodske evidence, ki jo vodi Finančna uprava, na podlagi davčne številke: podatek, ali ima vlagatelj na dan vloge neplačane zapadle obvezne dajatve in druge denarne nedavčne obveznosti, ki jih pobira Finančna uprava, višje od 50 eurov.
- (2) Center pridobljene podatke iz prejšnjega odstavka hrani v registru prejemnikov spodbud ter jih obdeluje za potrebe posameznega postopka odločanja o dodelitvi pravice do spodbud, dodeljevanja spodbud, odvzema spodbud, izplačila spodbud ali za potrebe izvrševanja nadzora in spremljanja stanja tega postopka. Prejete podatke iz prejšnjega odstavka lahko center v anonimizirani obliki obdeluje tudi za analize ter znanstvenoraziskovalne in statistične namene.

2. Oddelek: Digitalna platforma za spodbujanje naložb v polnilno infrastrukturo

41. člen (digitalna platforma)

- (1) Za vzpostavitev, upravljanje, vzdrževanje in redno posodabljanje podatkov in funkcionalnosti digitalne platforme skrbi izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona.
- (2) Digitalna platforma iz prejšnjega odstavka je javno dostopna in vsebuje interaktivni zemljevid nezasedenih lokacij polnilnih mest iz državnega in lokalnih načrtov, ki vsebujejo najmanj podatke o maksimalni priključni moči, številu parkirnih mest, statusu zemljišč in potrebnih posegih na teh lokacijah ter ocenjen čas pridobitve vseh dovoljenj. Poleg navedenega platforma omogoča pregled že obstoječe polnilne infrastrukture na ozemlju Republike Slovenije. Podatki iz platforme služijo za pripravo ali posodobitev nacionalnega okvira politike ter načrtov za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva.
- (3) Za namene priprave lokalnih načrtov električne polnilne infrastrukture iz 9. člena tega zakona se lahko v platformo povezujejo in v njej obdelujejo tudi podatki, kot izhaja iz 19. člena tega zakona. Izvajalec gospodarske javne službe v sodelovanju z občinami ter distribucijskim operaterjem določi način povezovanja podatkovnih baz za določitev primernih lokacij ter potrebne posege v podporno infrastrukturo.

(4) Izvajalec pridobiva podatke o obstoječi polnilni infrastrukturi od NCUP.

X. poglavje: FINANCIRANJE UKREPOV ZA SPODBUJANJE PREHODA NA ALTERNATIVNA GORIVA V PROMETU

42. člen (sofinanciranje ukrepov akcijskega načrta)

- (1) Država z namenom zmanjševanja emisij in izboljševanja okoljskih parametrov delovanja prometnega sektorja ter za doseganje ciljev DCPS in NEPN spodbuja ukrepe, kot izhajajo iz akcijskega načrta; ti ukrepi zajemajo predvsem:
- vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v prometu,
 - spremembo sestave voznega parka vozil, ki uporabljajo fosilne naftne vire, z vozili na alternativna goriva,
 - pilotne in demonstracijske projekte prehoda na alternativna goriva,
 - študije za pripravo celovitih projektov prehoda na alternativna goriva, ki vključujejo obnovljive vire energije, oziroma projektov, ki izboljšujejo energetske učinkovitost,
 - vključevanje v mednarodne projekte, predvsem s področja vodika in vodikovih tehnologij v prometu,
 - podporne ukrepe za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, kot so odkupi zemljišč, pridobivanje soglasij in dovoljenj, priključitev na omrežje, vzdrževanje digitalne platforme, priprava akcijskih in lokalnih načrtov ter druge povezane aktivnosti,
 - drugo, kot izhaja iz akcijskega načrta.
- (2) Finančne spodbude za ukrepe (v nadaljnjem besedilu: spodbude) iz prejšnjega odstavka se dodeljujejo kot naložbeni transferji ali subvencije.
- (3) Upravičenci do spodbud so fizične in pravne osebe, vključno z osebami javnega prava.
- (4) Spodbude dodeljujeta ministrstvo in center v skladu z akcijskim načrtom iz 5. člena tega zakona.
- (5) Spodbude se dodeljujejo z javnim razpisom, javnim pozivom ali neposredno potrditvijo projekta po postopku in pod pogoji, ki jih določajo predpisi, ki urejajo dodeljevanje državnih pomoči, in predpisi, ki urejajo javne finance, ob smiselnem upoštevanju naslednjih meril:
- stroškovna učinkovitost,
 - sprememba sestave voznega parka vozil, ki uporabljajo fosilne naftne vire, z nizkoogljčnimi in brezemisijskimi vozili,
 - povečanje števila polnilne in oskrbovalne infrastrukture,
 - povečanje deleža energije, uporabljene v prometu, iz obnovljivih virov energije,
 - učinkovita raba energije v prometu,
 - zmanjšanje količine izpustov toplogrednih plinov in prašnih delcev.
- (6) Vlada podrobneje določi vrste spodbud, pogoje in merila za njihovo dodelitev, vrste upravičencev do posameznih spodbud, način vodenja evidenc in poročanje.

43. člen (viri financiranja ukrepov)

Viri za financiranje ukrepov iz prejšnjega člena se zagotavljajo v okviru:

- državnega proračuna na postavkah ministrstva,
- namenskih sredstev iz naslova letne dajatve za motorna vozila,
- sredstev Sklada za podnebne spremembe, ustanovljenega na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja,
- drugih virov.

XI. poglavje: NADZOR NAD IZVAJANJEM ZAKONA

44. člen (nadzor)

- (1) Če ni v tem zakonu drugače določeno, nadzor nad izvajanjem tega zakona opravlja inšpektorat, pristojen za promet.
- (2) Ne glede na prejšnji odstavek nadzor nad izvajanjem tega zakona v delu, ki ureja tehnične zahteve za polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za alternativna goriva, opravlja inšpektorat, pristojen za energijo.
- (3) Inšpektorat, pristojen za nadzor trga, izvaja nadzor nad izpolnjevanjem obveznosti glede storitev polnjenja in oskrbe cestnih vozil iz prvega, drugega in četrtega odstavka 22. člena, drugega in tretjega odstavka 27. člena, drugega in tretjega odstavka 29. člena, ter nad izvajanjem obveznosti glede zagotavljanja informacij uporabnikom iz 34. in 35. člena tega zakona.

45. člen (ukrepi inšpektorjev)

- (1) Inšpektor ima poleg ukrepov iz zakona, ki ureja inšpekcijski nadzor, pravico zapečatiti polnilna in oskrbovalna mesta zavezanca, za katera je bilo v inšpekcijskem postopku ugotovljeno, da ne izpolnjujejo tehničnih zahtev ali da ne obratujejo ali niso vzdrževana v skladu s tehničnimi predpisi ali da zavezanec ni izpolnil obveznosti registracije v skladu z 32. členom tega zakona, in sicer potem ko zavezanec ni odpravil ugotovljenih nepravilnosti v odrejenem roku.
- (2) Pod pogoji iz prejšnjega odstavka inšpektor z odločbo odredi pravnim osebam, samostojnim podjetnikom posameznikom in posameznikom, ki samostojno opravljajo dejavnost, ki so pristojni za prenos ali distribucijo električne energije, da se zavezancu ustavi dobava električne energije. Stroške prekinitev dobav nosi zavezanec.

XII. poglavje: KAZENSKÉ DOLOČBE

46. člen

(prekrški upravljavcev in ponudnikov storitev polnjenja in oskrbe cestnih vozil)

- (1) Z globo od 1.000 do 10.000 eurov se za prekršek kaznuje upravljavec javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest ali ponudnik storitev polnjenja z električno energijo, ponudnik oskrbe z vodikom ali zemeljskim plinom, ki je pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, če:
- v nasprotju s prvim odstavkom 22. člena, drugim odstavkom 27. člena ali drugim odstavkom 29. člena tega zakona ne omogoči priložnostnega polnjenja oziroma oskrbe brez registracije ali sklenitve pogodbe ali ne zagotovi, da so cene in vsi njeni sestavni deli končnim uporabnikom znani pred začetkom polnjenja oziroma oskrbe;
 - v nasprotju z drugim odstavkom 22. člena tega zakona ne omogoči možnosti plačila priložnostnega polnjenja z uporabo plačilnega instrumenta prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve;
 - v nasprotju s četrtem odstavkom 22. člena, tretjim odstavkom 27. člena ali tretjim odstavkom 29. člena tega zakona ne zagotovi, da so cene, ki jih zaračunava, primerne, lahko in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne;
 - v nasprotju s prvim odstavkom 32. člena tega zakona ne izvede vpisa podatkov v register ID-kod;
 - v nasprotju s četrtem odstavkom 32. člena tega zakona ministrstvu ne sporoči spremembe podatkov najkasneje v 30 dneh po nastanku spremembe;
 - v nasprotju s četrtem ali petim odstavkom 33. člena tega zakona nacionalni točki ne omogoči dostopa do statičnih ali dinamičnih podatkov polnilnega ali oskrbovalnega mesta.
- (2) Z globo od 1.000 do 4.000 eurov se kaznujejo za prekršek odgovorna oseba pravne osebe, odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika, odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, če storijo prekršek iz prejšnjega odstavka.

47. člen

(prekrški upravljavcev letališč)

- (1) Z globo od 8.000 do 40.000 eurov se za prekršek kaznuje upravljavec letališča, ki je pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost, če:
- v nasprotju s prvim odstavkom 24. člena tega zakona ne zagotovi oskrbe mirujočih letal z električno energijo;
 - v nasprotju z drugim odstavkom 24. člena tega zakona ne poskrbi, da električna energija za oskrbo mirujočih zrakoplovov prihaja iz električnega omrežja ali se proizvaja na kraju samem.
- (2) Z globo od 4.000 do 10.000 eurov se kaznujejo za prekršek odgovorna oseba pravne osebe, odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika, odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, če storijo prekršek iz prejšnjega odstavka.

XIII. poglavje: PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

1. Oddelek: Spremembe in dopolnitve Zakona o dajatvah za motorna vozila

48. člen

(sprememba namenskosti sredstev)

V Zakonu o dajatvah za motorna vozila (Uradni list RS, št. 54/17 in 112/21 – ZIUPGT) se 3. člen spremeni tako, da se glasi:

»3. člen

(proračunska pripadnost prihodkov)

(1) Prihodki od dajatve za objavljeno vozilo so prihodek proračuna Republike Slovenije kot namenska sredstva za izvedbo naložb in vzdrževanje javne prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.

(2) Prihodki od letne dajatve so prihodek proračuna Republike Slovenije kot namenska sredstva za:

- naložbe v javno prometno infrastrukturo v Republiki Sloveniji in njeno vzdrževanje,
- izvajanje predpisanih nalog in ukrepov spodbujanja prehoda na alternativna goriva v prometu, kot jih določa zakon, ki ureja infrastrukturo za alternativna goriva v prometu.«.

49. člen

(dopolnitev meril za določanje višine letne dajatve in določitev deležev)

V 7. členu se:

- v drugem odstavku za prvo alinejo doda nova, druga alineja, ki se glasi:
»- za motorna vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor, največja dovoljena masa vozila;«.
- v četrtem odstavku doda nov drugi stavek, ki se glasi:
»Vlada najpozneje do 1. avgusta tekočega leta določi tudi, kolikšen delež vplačanih sredstev iz naslova letne dajatve za motorna vozila je vir financiranja namenov iz drugega odstavka 3. člena tega zakona.«.
- za šestim odstavkom doda nov sedmi odstavek, ki se glasi:
»Za vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor, višina letne dajatve ne sme preseči letne dajatve, ki je določena za vozila na fosilna goriva, s katerimi so primerljiva glede na moč motorja ali največjo dovoljeno maso vozila.«.

50. člen

(ukinitvev izjeme za vozila na električni pogon)

V 8. členu se v prvem odstavku črta prva alineja.

51. člen
(sprememba višine dajatve za odjavljeno vozilo pri vozilih na električni pogon)

V 15. členu se črta drugi odstavek.

52. člen
(začetek uporabe spremenjenih določb Zakona o dajatvah za motorna vozila)

(1) S tem zakonom spremenjene določbe Zakona o dajatvah za motorna vozila (Uradni list RS, št. 54/17 in 112/21 – ZIUPTG) se začnejo uporabljati 1. junija 2024.

(2) Vlada najpozneje v treh mesecih od uveljavitve tega zakona uskladi Uredbo o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 23/18) s tem zakonom in določi novo višino letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, ki upošteva spremenjeno namenskost letne dajatve iz 48. člena tega zakona.

2. Oddelek: Prehodne in končne določbe

53. člen
(prehodna določba za sprejetje nacionalnega okvira politike)

(1) Do sprejetja prenovljenega NEPN, ki bo določil energetske in podnebne cilje za področje prometa, ter DCPS veljata Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometu, ki je bila sprejeta s sklepom vlade št. 35400-16/2017/9 z dne 12. 10. 2017, in na njeni podlagi sprejeti Akcijski program za alternativna goriva v prometu, ki je bil sprejet s sklepom vlade št. 37000-1/2022/3 z dne 20. 1. 2022 za nacionalni okvir politike po tem zakonu.

(2) Ministrstvo pripravi osnutek akcijskega načrta za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu in vzpostavitev ustrezne infrastrukture v skladu s podnebnimi in energetskimi cilji NEPN do 1. januarja 2024. Končni akcijski načrt mora biti pripravljen najpozneje do 1. januarja 2025, in sicer najmanj za obdobje do leta 2030.

54. člen
(prehodna določba za določitev ciljev za električno polnilno infrastrukturo)

Do sprejetja zavezujočih ciljev za električno polnilno infrastrukturo za cestna vozila na ravni Evropske unije se cilji v nacionalnem okviru politike določijo med drugim na podlagi upoštevanja razvoja trga z električnimi vozili ter na podlagi najboljših praks in priporočil, ki jih objavi Evropska komisija.

55. člen

(prehodna določba za določitev ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za UZP za vozila na zemeljski plin)

V nacionalnem okviru politike se cilji za oskrbo vozil na zemeljski plin na omrežju TEN-T načrtujejo tako, da se do 31. decembra 2025 zagotovi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP, ki omogočajo, da težka vozila lahko krožijo po Evropski uniji.

56. člen

(prehodna določba za določitev ciljev za oskrbo plovil z UZP v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T)

V nacionalnem okviru politike se cilji za oskrbo plovil z UZP v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T načrtujejo tako, da je do 1. januarja 2025 na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za UZP, da se omogoči promet morskih ladij v jedrnem omrežju TEN-T, pri čemer se upoštevajo dejanske tržne potrebe.

57. člen

(prehodna določba za objavo načrta lokacij polnilnih parkov visokih moči)

Distribucijski operater in izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona objavita državni načrt primernih lokacij polnilnih parkov visokih moči v dveh letih od uveljavitve tega zakona.

58. člen

(prehodna določba za sprejetje lokalnega načrta električne polnilne infrastrukture)

Občine pripravijo lokalne načrte električne polnilne infrastrukture v dveh letih od uveljavitve predpisa iz šestega odstavka 9. člena tega zakona.

59. člen

(podelitev koncesije iz 12. člena tega zakona)

Z družbo v državni lasti, ki izpolnjuje pogoje iz drugega odstavka 12. člena tega zakona, vlada sklene koncesijsko pogodbo v treh mesecih od uveljavitve koncesijskega akta iz osmega odstavka 12. člena tega zakona.

60. člen

(prehodno obdobje za uskladitev obveznosti upravljavcev javno dostopnih polnilnih mest iz 22. člena tega zakona)

(1) Upravljavci javno dostopnih polnilnih mest zagotovijo, da zahteve iz drugega odstavka 22. člena tega zakona izpolnjujejo:

- od 1. septembra 2023 vsa polnilna mesta visokih moči 43 kW in več, ki bodo nameščena po tem datumu in
 - od 1. januarja 2027 tudi vsa ostala polnilna mesta visokih moči 43 kW in več, ki so bila nameščena pred 1. septembrom 2023.
- (2) Določba tretje alineje petega odstavka 22. člena tega zakona se uporablja za javno dostopna polnilna mesta, ki bodo nameščena od 1. septembra 2023.

61. člen
(prehodno obdobje za izpolnitev obveznosti upravljavcev letališč iz 24. člena tega zakona)

- (1) Upravljavci letališč zagotovijo izpolnjevanje obveznosti iz prvega odstavka 24. člena tega zakona:
- do 1. januarja 2025 na vseh položajih zrakoplova v kontaktnem polju, ki se uporablja za komercialni zračni promet;
 - do 1. januarja 2030 na vseh položajih zrakoplova v predpolju, ki se uporablja za komercialni zračni promet.
- (2) Upravljavci letališč zagotovijo izpolnjevanje obveznosti iz drugega odstavka 24. člena tega zakona do 1. januarja 2030.

62. člen
(vpis v register ID-kod za obstoječo infrastrukturo)

Vpis v register ID-kod se za že obstoječo javno dostopno polnilno in oskrbovalno infrastrukturo izvede najpozneje v treh mesecih od uveljavitve predpisa iz petega odstavka 32. člena tega zakona.

63. člen
(prehodno obdobje za pošiljanje podatkov na nacionalno točko dostopa)

Upravljavci polnilnih in oskrbovalnih mestih, ki tehnično niso prilagojena za izmenjavo statičnih in dinamičnih podatkov iz 33. člena tega zakona, zagotovijo izmenjavo podatkov z nacionalno točko dostopa najpozneje v treh mesecih od uveljavitve predpisa iz šestega odstavka 33. člena tega zakona.

64. člen
(vzpostavitev Centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu)

Center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu iz 37. člena tega zakona začne delovati najpozneje 1. januarja 2025.

65. člen
(vzpostavitev digitalne platforme)

Izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona vzpostavi digitalno platformo ter pripravi navodila za vnos podatkov, način pregledovanja podatkov in druga tehnična navodila za uporabnike najpozneje v dveh letih od uveljavitve tega zakona.

66. člen (izvršilni predpisi)

- (1) Vlada izda predpis iz osmega odstavka 12. člena tega zakona v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona.
- (2) Vlada izda predpis iz šestega odstavka 42. člena tega zakona v enem letu od uveljavitve tega zakona.
- (3) Minister izda predpis iz šestega odstavka 9. člena tega zakona v enem letu od uveljavitve tega zakona.
- (4) Minister izda predpise iz tretjega odstavka 30. člena tega zakona v dveh letih od uveljavitve tega zakona.
- (5) Minister izda predpis iz petega odstavka 32. člena, šestega odstavka 33. člena in drugega odstavka 35. člena tega zakona v treh mesecih od uveljavitve tega zakona.
- (6) Center za podpore izda pravila za dodeljevanje sredstev po javnem pooblastilu iz točke c) tretjega odstavka 37. člena tega zakona do 1. aprila 2025.

67. člen (prenehanje uporabe podzakonskega akta)

Z dnem uveljavitve tega zakona se preneha uporabljati Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu (Uradni list RS, št. 41/17, 121/21 – ZSROVE in 172/21 – ZOEE).

68. člen (začetek veljavnosti)

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

OBRAZLOŽITVE

K 1. členu (vsebina)

S tem zakonom se določa pravni okvir za vzpostavljanje, razvoj, širitev in varno uporabo interoperabilne in uporabnikom prijazne polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva v prometu za cestni, zračni in pomorski promet ter tri vrste energentov, tj. električna energija, vodik in zemeljski plin.

Z zakonom se med drugim uvajajo trije temeljni nivoji razvoja infrastrukture za alternativna goriva:

a) Strateško načrtovanje infrastrukture za alternativna goriva, kjer pa se, glede na trenutno stanje in zrelost tehnologij, da poudarek načrtovanju mreže električne polnilne infrastrukture za cestni promet. Koordiniran način načrtovanja upošteva dolgoročne vplive integracije prometa v elektroenergetski sistem za zaščito in stabilnost omrežja za kar se ustanovi gospodarska javna služba (GJS) zagotavljanja in upravljanja podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti na polnilnih parkih visokih moči za hitro polnjene skupne izhodne moči vsaj 3 MW. Način načrtovanja lokacij na katerih se bo vzpostavljala električna polnilna infrastruktura temelji na učinkoviti izrabi že obstoječe podporne infrastrukture kot je prometna, energetska, komunikacijska ter druga dopolnjujoča infrastruktura. Ključni dejavnik takšnega načrtovanja je strokovno podprto večnivojsko načrtovalsko orodje izvajalca GJS, ki omogoča večsektorsko povezovanje in obdelavo podatkov pri iskanju optimalnih lokacij in potrebnih priključnih moči. Na ta način se postopno in čim bolj pripravimo na povečano elektrifikacijo prometa, ki bo sledila v prihodnjih letih in vplivala na celoten elektroenergetski sistem.

b) Zagotovitev dolgoročnega namenskega vira za sofinanciranje ukrepov prehoda na alternativna goriva, ki bodo prispevali k doseganju okoljskih in energetskih ciljev v sektorju prometa.

c) Ustanovitev izvedbenega telesa za izvajanje javnih razpisov in pozivov za dodeljevanje namenskih sredstev za ukrepe, ki bodo pospešili prehod na alternativna goriva v prometu, tj tako infrastruktura kot vozila oziroma kombinacija obeh. Ustanovi se center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva.

Poleg navedenega zakon daje pravni okvir za sprejem tehničnih predpisov za nameščanje, delovanje in vzdrževanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter predpise s področja pametnega polnjenja. Zakon definira tudi deležnike na polnilni oz. oskrbovalni infrastrukturi, kar omogoči jasno opredelitev obvez upravljavcev in ponudnikov storitev polnjenja oziroma ponudnikov oskrbe z gorivom do države ter končnih uporabnikov. Za ustrezno načrtovanje in finančno podporo ukrepom, ki bodo ciljno usmerjeni na področja kjer obstajajo vrzeli v javno dostopni infrastrukturi za alternativna goriva, zakon uvaja obvezno registracijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter posredovanje podatkov o lokaciji, zmogljivosti, ceni, itd. na nacionalno točko dostopa. Podatki iz nacionalne točke dostopa se bodo prenašali tudi v digitalno platformo za spodbujanje investicij kjer se bodo združili s podatki o nezasedenih načrtovanih lokacijah (priključne moči, možnost parkirnih površin) iz državnih načrtov in lokalnih načrtov. Preglednost obstoječe polnilne infrastrukture bo koristila tako uporabnikom kot lastnikom in investitorjem, saj bo omogočila večjo izkoriščenost obstoječe infrastrukture, investitorje pa usmerjala na lokacije, ki še niso zasedene le te pa bodo načrtovane čim bolj optimalno .

Zakon ureja tudi transparentnost pogojev za investitorje v električno polnilno infrastrukturo, saj obvezuje elektrooperaterja, izvajalca gospodarske javne službe ustanovljene po tem zakonu in upravljavce javnih cest k skupni pripravi in razkritju lokacij na katerih so možne priključitve na omrežje, potrebna dovoljenja, pogoji ter razpoložljivost parkirnih površin oz. zemljišč. S tem se doseže medsektorsko povezovanje prometa in energije, ki je nujno za razvoj področja infrastrukture za alternativna goriva v prometu.

S tem zakonom se v slovenski pravni red prenaša Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

K 2. členu (namen in cilj)

V tem členu so navedeni nameni zakona kot izhajajo oziroma bodo izhajali iz dolgoročnih strateških dokumentov (DCPS, NEPN) ter kratkoročni konkretni cilji kot bodo izhajali iz izvedbenih načrtov (akcijski načrt).

K 3. členu (pomen izrazov)

Člen opredeljuje pojme, ki se uporabljajo v celotnem besedilu zakona. V členu so pojasnjeni posamezni izrazi, ki deloma prenašajo tudi evropsko zakonodajo. V določenem delu se vsebina tega zakona dotika tudi področja energetike, zato se pojmi v tem zakonu, ki sodijo na področje energetike uporabljajo v pomenu kot ga določajo predpisi s področja energetike (tj. Zakon o oskrbi z električno energijo, Zakon o učinkoviti rabi energije, Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije).

K 4. členu (nacionalni okvir politike)

Ta člen določa način priprave nacionalnega okvirja politike za področje infrastrukture za alternativna goriva v prometu kot izhaja iz hierarhije nacionalnih strateških dokumentov. Poleg navedenega upošteva tudi zaveze za pripravo strateškega dokumenta kot izhaja iz Direktive 2014/94/EU.

K 5. členu (akcijski načrt)

V tem členu se določi način doseganja ciljev kot izhajajo iz strateških dokumentov nacionalnega okvirja politike ter Direktive 2014/94/EU.

K 6. členu (spremljanje in poročanje)

Ta člen določi roke za poročanje o izvajanju akcijskega načrta Evropski komisiji skladno s Prilogo I k Direktivi 2014/94/EU. Poleg tega določi pristojnosti za pripravo poročila o oceni potencialnega prispevka dvosmernega polnjenja k prodoru električne energije iz obnovljivih virov v elektroenergetski sistem.

K 7. členu (cilji za električno polnilno infrastrukturo)

V tem členu se opredeli način postavljanja nacionalnih ciljev pri čemer se upoštevajo tudi zahteve Evropske komisije kot bodo izhajale iz predloga Uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (dne 2. 6. 2022 sprejet splošni pristop na Svetu EU), ki bo države članice zavezala za doseganje točno določenih ciljev v smislu razdalje in izhodne moči za električno polnilno infrastrukturo ob omrežju TEN-T in v urabih vozliščih. Cilji se bodo določili v nacionalnem okvirju politike ob upoštevanju več kriterijev (poselitveni vzorec, prometni tokovi, dnevne migracije, način polnjenja, uporaba javne ali zasebne polnilne infrastrukture, predvidene projekcije električnih vozil v voznem parku, porabe električne energije na vozilo, itd.) na način, da se zagotovi skladen državni, regionalni in lokalni razvoj mreže električne polnilne infrastrukture.

K 8. členu (načrtovanje primernih lokacij polnilnih parkov visokih moči)

Za razvoj mreže električne polnilne infrastrukture je nujno lokacijsko načrtovanje na način, da se omogoči čim boljša izraba podporne infrastrukture, tj. energetske, prometne, komunikacijske in druge obstoječe infrastrukture ob upoštevanju potreb prometa. Za ta namen izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona razvije, nadgrajuje in uporablja več nivojsko analitično-simulacijsko orodje, ki omogoča povezovanje več sektorjev in obdelavo podatkov različnih sistemov kot so podatki o prometnih tokovih, demografski podatki, topografske značilnosti, število električnih vozil v voznem parku, značilnosti in potek cestnih, elektroenergetskih in komunikacijskih omrežij, obstoječo polnilno infrastrukturo ter druge za

razvoj polnilne infrastrukture pomembne podatke. Načrtovalsko orodje bo omogočalo večkriterijsko iskanje optimalnih lokacij oziroma območij lokacij za vzpostavitev polnilnih parkov ter potrebno kapaciteto priključne moči na teh območjih.

Kot optimalna se šteje lokacija oziroma območje lokacije, ki v največji možni meri izrabi že obstoječo podporno infrastrukturo ter zniža stroške investicij v javno infrastrukturo ob hkratni izpolnitvi potreb prometnega sektorja.

Ta člen tudi zavezuje upravljavce javnih cest ter oba elektro operaterja (sistemski operater, distribucijski operater) k skupnemu načrtovanju in pripravi lokacijskih načrtov. Javna objava načrtov lokacij s podatki o priključni moči, parkirnih površinah, potrebnih dovoljenjih, stroških priklopa, itd. bo v pomoč investitorjem v polnilno infrastrukturo. Namen je, da se na tak način mobilizira čim več privatnih sredstev v javno dostopno polnilno infrastrukturo. Elektrooperaterjema pa identificirane lokacije povedo kje bo v prihodnje zaradi javno dostopne polnilne infrastrukture prihajalo do dodatnih obremenitev v omrežju.

V tem členu se določi tudi meja priključitve polnilnih parkov na distribucijsko ali prenosno omrežje. Določena je meja 3 MW in več za priključitve na prenosno omrežje ter pod 3 MW za priključitev na distribucijsko omrežje, vendar ta ni enoznačno določena in je odvisna od rezultata načrtovalskega orodja. Pomeni, da se lahko tudi polnilni parki skupne izhodne moči več od 3 MW priklopijo na distribucijsko omrežje in obratno v kolikor bi to bilo ekonomsko ugodneje (npr. že obstoječe parkirne površine v bližini, urejeni dostopi do javne ceste, hitrejša oz. pravočasna izpolnitev ciljev ob omrežju TEN-T, ki jih za Slovenijo določi Evropska unija, zadostna kapaciteta priključne moči, itd.) kar zniža celokupne stroške investicije.

K 9. členu (lokalni načrti za električno polnilno infrastrukturo)

Ta člen zaveže občine, da v sodelovanju z izvajalcem gospodarske javne službe, ki upravlja načrtovalsko orodje ter elektrooperaterjem na območju v pristojnosti občine pripravi lokalni načrt ustreznih lokacij za vzpostavitev električne polnilne infrastrukture na način in po metodologiji kot jo bo pripravilo ministrstvo. V kolikor občina izdela celostno prometno strategijo (OCPS) je lokalni načrt del OCPS. S tem pa se nadgradijo tudi lokalni energetski koncepti za področje, ki se nanaša na rabo energije v prometu in elektrifikacijo prometa, saj so vsebine neločljivo povezane. Podatki iz lokalnih načrtov vnešeni v digitalno platformo za spodbujanje investicij bodo omogočili celovito preglednost potrebnih investicij v polnilno infrastrukturo na ozemlju Republike Slovenije. Preglednost lokacij s podatki o priključnih močeh in razpoložljivih parkirnih površinah bo povečala interes investitorjev in omogočila mobilizacijo privatnih sredstev v javno dostopno polnilno infrastrukturo.

K 10. členu (zagotavljanje zemljišč za javno dostopno polnilno infrastrukturo)

Prvi odstavek tega člena daje podlago za razlastitev ali obremenitev zemljišč, ki bodo nujna potrebna za vzpostavitev polnilnih parkov visokih moči v okviru gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona. Ker so možne lokacije za postavitev teh polnilnih parkov v državi omejene in pogojene z elektroenergetsko infrastrukturo, je potrebno zagotoviti možnost, da se zemljišča na teh lokacijah pridobijo z razlastitvijo, kadar ne bo mogoče doseči soglasja z lastniki. Zakon v zvezi s tem določa, da se javna korist za razlastitev konkretnih zemljišč izlazuje z načrtom primernih lokacij polnilnih parkov skupne izhodne moči vsaj 3 MW, ki ga v skladu s 13. členom zakona potrdi vlada.

S polnilnimi parki, ki bodo vzpostavljeni v okviru gospodarske javne službe iz 12. člena zakona, bo Slovenija uresničevala zlasti zaveze do Evropske Unije glede električne polnilne infrastrukture ob omrežju TEN-T. Dne 2. 6. 2022 je bil že sprejet splošni pristop na Svetu EU za predlog Uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu (AFIR). Predlog AFIR za Slovenijo predvideva vzpostavitev polnilnih parkov ločeno za lahka in težka

vozila na vsakih 60 km na obeh straneh ceste ob omrežju TEN-T (avtocestni križ), poleg tega je zahteva, da le ti ne smejo biti dlje od treh kilometrov od najbližjega izhoda iz ceste. Konkretno to za Slovenijo že do leta 2025 pomeni vzpostavitev 16-20 polnilnih parkov za lahka vozila z najmanj 300 kW izhodne moči ter 2-4 polnilna parka za težka vozila z izhodno močjo vsaj 1400 kW na jedrnem omrežju TEN-T. Do leta 2030 pa bodo vsi polnilni parki (16-20) za lahka vozila na jedrnem omrežju morali zagotavljati vsaj 600 kW izhodne moči. Na celovitem omrežju TEN-T pa bo potrebno vzpostaviti 1-3 polnilne parke izhodne moči vsaj 300 kW. Za težka vozila pa se pričakuje da bo do leta 2030 izhodna moč na polnilnih parkih na jedrnem omrežju vsaj 3500 kW na vsakem polnilnem parku na razdalji 60 km na obeh straneh ceste, kar pomeni od 16-20 takšnih polnilnih parkov na jedrnem omrežju TEN-T ter 1-3 polnilne parke z izhodno močjo vsaj 1400 kW na celovitem omrežju TEN-T.

Poleg obvez do Evropske unije pa bo v Sloveniji potrebno zagotoviti tudi polnilna mesta izven omrežja TEN-T, ob drugih javnih cestah ter predvsem v mestih in strnjениh soseskah, kjer prebivalci večstanovanjskih stavb nimajo možnosti zasebnega polnjenja. Ta se bodo prav tako načrtovala v lokalnih načrtih občin ali državnem načrtu, ki ga bosta pripravila distribucijski operater in izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena zakona ob sodelovanju upravljavcev cest ter drugih državnih organov. Za doseg tega namena, zakon v tretjem odstavku nalaga javnim organom in osebam javnega prava, da zemljišča, s katerimi upravljajo in jih ne potrebujejo za izvajanje svojih nalog, dajo na voljo za vzpostavitev javno dostopnih polnilnih mest, če gre za zemljišča na lokacijah, kot so določene v državnem načrtu primernih lokacij polnilnih parkov iz 8. člena ali lokalnem načrtu za električno polnilno infrastrukturo iz 9. člena tega zakona. Določba služi namenu, da se prednostno izkoristijo proste javne površine, predvsem tam kjer so že na voljo parkirna mesta oziroma primerna javna zemljišča v bližini elektroomrežja, ki omogoča ustrezne priključne moči.

K 11. členu (enako obravnavanje investitorjev pri oddaji zemljišč v javni lasti)

Ta člen določa specialna pravila o merilih in pogojih, ki jih morajo upoštevati osebe javnega prava pri dodeljevanje zemljišč v javni lasti za namene postavitve polnilne infrastrukture na lokacijah, ki jih ne bo upravljal izvajalec gospodarske službe iz 12. člena. Cilj je, da se omogoči enako obravnavanje investitorjev ob upoštevanju meril, ki bodo pozivino prispevali k ciljem tega zakona in gospodarski blaginji. Cilj je tudi, da se zagotovi enakomerna pokritost države z mrežo polnilnih mest tako, da se razpoložljiva zemljišča v bližini elektroomrežja, kjer je na voljo določena priključna moč, kot izhaja iz načrtov elektrooperaterja, ki omogočajo vzpostavitev polnilnih parkov, porazdelijo v pakete na način, da se združijo ekonomsko privlačne in manj privlačne lokacije (npr. lokacije kjer je večja koncentracija prebivalcev, več dnevni migracij, bližina cestnih vozlišč, bližina večjih generatorjev prometa, itd. se kombinira z lokacijami kjer je manj prebivalcev ali manjša prometna obremenitev npr. na bolj odmaknjenih območjih, vendar je tudi tukaj potrebno vzpostaviti javno dostopno polnilno infrastrukturo). Upravljalci stvarnega premoženja v javni lasti pri oddaji zemljišč investitorjem v polnilno infrastrukturo v okviru razpisa na območju v svoji pristojnosti upoštevajo tudi pokritost mreže z javno polnilno infrastrukturo kot izhaja iz nacionalnega okvirja politike in lokalnih načrtov.

K 12. členu (gospodarska javna služba zagotavljanja in upravljanja podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti na polnilnih parkih visokih moči za hitro polnjene skupne izhodne moči vsaj 3 MW)

Ta člen določa novo državno gospodarsko javno službo. Cilj nove gospodarske javne službe je na območju države zagotoviti celovito pokritost z javno dostopnimi in konkurenčnimi polnilnimi parki visokih moči vsaj 3 MW, kar bo omogočilo obsežno uporabo lahkih in težkih električnih vozil.

V okviru gospodarske javne službe se kot javna storitev zagotavlja dostop upravljavcem polnilne infrastrukture do polnilnega parka in uporaba priključnih zmogljivosti polnilnega parka

za namene polnjenja električnih vozil. Organiziranje javne službe je nujno potrebna za razvoj konkurenčnega trga na področju delovanja polnilnih mest za električna vozila, ki bo pod enakimi pogoji odprt za vse stranke, zainteresirane za upravljanje polnilne infrastrukture.

Glede na omejene lokacije ob avtocestah in drugih glavnih cestah ter omejenih možnosti priključitve polnilnih parkov visokih moči na elektroenergetski sistem, izvajalec javne službe identificira primerne lokacije polnilnih parkov, jih vključi v načrt in po potrditvi vlade na teh lokacijah izvede prostorsko in infrastrukturno ureditev polnilnega parka (tretji odstavek).

V okviru upravljanja polnilnega parka (četrti odstavek) izvajalec opravlja naloge in postopke, s katerimi na pregleden in nediskriminatoren način razdeli med zainteresirane ponudnike zmogljivost polnilnega parka za namestitvev polnilnih mest. Na podlagi dodeljenih zmogljivosti ponudniki pridobijo pravico do namestitve in upravljanja polnilnih mest za časovno omejeno obdobje. Izvajalec poleg tega skrbi tudi za vzdrževanje podporne infrastrukture v polnilnem parku, za njegov razvoj in vodi usklajevanje izvajanja vseh dejavnosti, ki potekajo v polnilnem parku.

Izvajanje javne službe se podeli podjetju v državni lasti, ki izpolnjuje pogoje za notranjega izvajalca. Razmerje med izvajalcem in državo glede obsega in načina izvajanja gospodarske javne službe podrobneje uredi vlada s koncesijskim aktom, ki sklene z izvajalcem tudi koncesijsko pogodbo. Koncesionirano gospodarsko javno službo opravlja podjetje v svojem imenu in za svoj račun.

V prihodnje je pričakovati, da se bodo potrebe po polnilni infrastrukturi ter skupnih izhodnih močeh polnilnih parkov iz leta v leto večale, kar bo posledica vedno večjega števila električnih vozil v nacionalnem voznem parku ter tranzitu. Evropska unija je že sedaj v predlogu AFIR podala zahteve za polnilne parke visokih moči 300 kW za lahka vozila ter vsaj 1400 kW za težka vozila na vsakih 60 km na jednem omrežju TEN-T do leta 2025. Navedene vrednosti pa ne odražajo dejanskih potreb, ki bodo še veliko večje upoštevaje spremembe voznega parka in tranzita. V prihodnje se pričakuje namreč tudi sprejem predloga Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o dopolnitvi Uredbe (EU) 2019/631 glede strožjih standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, ki bo določila, da morajo biti vsa nova lahka vozila (M1, N1) dana na trg po letu 2035 brez emisij CO₂ na izpustu. Pričakuje se povpraševanje po polnilni infrastrukturi, ki bo presegla priključne zmogljivosti distribucijskega omrežja. Gre predvsem za hitro polnjenje za potovanje na dolge razdalje (polnilna mesta izhodne moči 50 kW in več) ter polnjenje težkih tovornih vozil za katera je že v razvoju standard za polnjenje z močjo 1000 kW. Že sedaj priključne moči na počivališčih ob slovenskih avtocestah ne dosegajo niti 300 kW. Poleg priključnih moči pa so za vzpostavitev polnilnih parkov ključne parkirne površine oziroma primerna zemljišča za vzpostavitev polnilnih mest. Zmogljivost polnilnega parka je tako odvisna od zmogljivosti priključka na elektroomrežje ter števila razpoložljivih parkirnih mest.

Cilj gospodarske javne službe je torej pripraviti omogočitvene pogoje (priključne moči, zagotovitev zemljišč za parkirna mesta, opremljenost polnilnega parka s komunalno in drugo podporno infrastrukturo) na identificiranih lokacijah in jih ponuditi investitorju na pregleden, nediskriminatoren in tržen način. Izvajalec javne službe je zadolžen tudi za razvoj, nadgradnjo in vzdrževanje načrtovalskega orodja za identifikacijo ustreznih lokacij ter vzpostavitev in upravljanje digitalne platforme za spodbujanje investicij v polnilno infrastrukturo iz 41. člena tega zakona.

K 13. členu (potrditev načrta vzpostavitve polnilnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW)

Ta člen izvajalcu gospodarske javne službe nalaga obveznost priprave načrta vzpostavitve polnilnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW, s katerim izvajalec načrtuje omrežje polnilnih parkov v državi, ki se zagotavljajo v okviru gospodarske javne službe. Podlaga za načrt je državni

načrt lokacij polnilnih parkov visokih moči, ki ga pripravi izvajalec gospodarske javne službe. Načrt mora potrdi minister, v primeru razlastitev ali umestitve polnilnega parka v državni prostorski načrt pa tudi vlada. Potrjen načrt je podlaga za izvedbo ureditvenega območja polnilnega parka.

K 14. členu (ureditveno območje polnilnega parka)

Člen določa ureditveno območje polnilnega parka. Območje obsega prostor, ki ga sestavljajo zemljišča, ki so namenjena namestitvi polnilnih postaj s pripadajočimi parkirnimi površinami in zemljišča, ki so namenjena pozidavi z gradbeno inženirskimi objekti (na primer prometne površine, komunalna infrastruktura). Meje ureditvenega območja polnilnega parka morajo biti natančno določene, tako da se lahko prikažejo v zemljiškem katastru.

V drugem odstavku je določeno, da mora izvajalec za posamezno ureditveno območje polnilnega parka zagotoviti pripravo investicijskega programa in ga poslati v potrditev ministrstvu.

K 15. členu (pridobivanje zemljišč na ureditvenem območju polnilnega parka)

Člen v prvem odstavku izvajalcu gospodarske javne službe nalaga, da od lastnikov pridobi zemljišča, ki sestavljajo ureditveno območje polnilnega parka. Te posle sklepa izvajalec v svojem imenu in za svoj račun.

V drugem odstavku je za zemljišča na ureditvenem območju polnilnega parka, ki so v javni lasti in niso v uporabi, določeno, da se prednostno ponudijo izvajalcu gospodarske javne službe za namen vzpostavitve polnilnega parka.

V tretjem odstavku se določa podlaga za sklenitev neposredne pogodbe, s katero lahko upravljavec stvarnega premoženja zemljišče v javni lasti brezplačno odsvoji, proda ali odda v najem izvajalcu javne službe oziroma v njegovo korist na zemljišču ustanovi stavbno pravico. Sklenitev neposredne pogodbe je po Zakonu stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 11/18 in 79/18; ZSPDSLS) možna le, če je pridobitelj pravna oseba javnega prava, zato je bilo potrebno s tem zakonom to možnost razširiti tudi za primer, ko izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona ne bo oseba javnega prava, vseeno pa bo izvajalec izkazoval javni interes v zvezi z uporabo takšnega zemljišča. Vsebinsko pa se s tem zakonom ne posega v druge pogoje, ki jih glede razpolaganja z zemljišči na način, da se sklepa neposredna pogodba ali gre za brezplačno odsvojitve, določa ZSPDSLS.

V četrtem odstavku je zaradi varovanja interesa prejšnjega lastnika določen pogoj, pod katerim je izvajalec dolžan ponuditi prejšnjemu lastniku vrnitev zemljišča pod enakimi pogoji, če na njem v treh letih od pridobitve ne prične obratovati polnilni park.

K 16. členu (dodeljevanje priključnih zmogljivosti za polnilne parke)

Člen ureja obveznosti izvajalca v zvezi z dodeljevanjem dostopa do polnilnega parka. Dostop do polnilnega parka vključuje uporabo priključne zmogljivosti za polnilna mesta in pravico do uporabe pripadajočega prostora za namestitvev polnilne postaje s parkiriščem.

Pravice dostopa do polnilnega parka se podeljujejo v postopkih, v katerih je zagotovljena transparentnost in enaka obravnava ponudnikov. Praviloma se dostop podeljuje na način, da se priključna zmogljivost polnilnega parka razdeli med več različnih ponudnikov polnilnih mest, s čemer se spodbuja razvoj konkurenčnega trga delovanja polnilnih mest. Prav tako lahko izvajalec predmet dostopa oblikuje tako, da združi več lokacij v sklope, če je to potrebno, da se na ta način zapolni mreža polnilnih parkov tudi na ekonomsko manj privlačnih lokacijah.

Izvajalec lahko poleg tega sprejme tudi ukrepe, ki omejijo ponudbe posameznih ponudnikov, če obstaja nevarnost, da bi se s kopičenjem priključnih zmogljivosti omejila učinkovita konkurenca med ponudniki polnilnih mest.

Prihodek od prodaje pravic dostopa do polnilnega parka je namenski prihodek izvajalca za pokrivanje stroškov izvajanja gospodarske javne službe

Izvajalec po javnem pooblastilu sprejme splošni akt, s katerim določi standardizirane tipe zakupnih razmerij, postopek in metodologijo za dodeljevanje priključne zmogljivosti in oblikovanje izklicne cene zakupa ter splošne pogoje, s katerimi uredi medsebojna razmerja z uporabniki glede dostopa do polnilnega parka.

K 17. členu (pravica do uporabe sistema)

S tem členom se v prvem odstavku ureja pravica dostopa do sistema in uporabe sistema za investitorje, ki z izvajalcem GJS sklenejo pogodbo o zakupu priključne zmogljivosti. Zakon določa, da je pridobitev dostopa do sistema in njegovo trajanje pogojeno z veljavno pogodbo o zakupu priključne zmogljivosti za polnilna mesta, ki jo izvajalec dodeli imetniku na podlagi postopka iz 16. člena tega zakona.

V drugem odstavku tega člena se ureja specialni razlog za odklop uporabnika (imetnika priključne zmogljivosti v polnilnem parku) od sistema, s čimer se dopolnjuje splošni katalog razlogov za odklop, ki so določeni v zakonu, ki ureja oskrbo z električno energijo. Posebna ureditev odklopa po tem zakonu je nujna in logična posledica ureditve, da je uporaba sistema vezana na veljavno pogodbo o zakupu priključne zmogljivosti za polnilna mesta v polnilnem parku. Če uporabniku torej iz katerega koli razloga preneha veljati pogodba o zakupu priključne zmogljivosti za polnilna mesta, je to razlog, da elektrooperater takega uporabnika odklopi od sistema, s čimer se sprosti priključna zmogljivost polnilnega parka za novega uporabnika.

K 18. členu (namenskost priključnih zmogljivosti za polnilna mesta)

S tem členom se določa, da so zakupljene priključne zmogljivosti neprenosljive in zavezujejo imetnika, da jih aktivno izkorišča za dejavnost polnjenja e-vozil. S tem se zagotavlja namenskost priključnih kapacitet, ki so omejena dobrina, zato tudi posebna ureditev v tem členu, da se zagotovi čim bolj optimalna izraba priključne moči polnilnega parka, kar je nujno za doseganje ciljev v tem zakonu in konkurenčen razvoj trga polnilnih mest. Neuporaba ali nezadostna uporaba dodeljenih zmogljivosti je razlog, da se jih imetniku odvzame in dodeli drugemu imetniku.

Priključne zmogljivosti za polnilna mesta se uporabijo izključno za vzpostavitev polnilnih mest za električna vozila in spremljajoče aktivnosti kot so objekti in storitve, ki povečujejo privlačnost lokacije in izboljšujejo uporabniško izkušnjo. Spremljajoče aktivnosti pomeni objekte in storitve kot so gostinske storitve, počivališča, toalete, klopi, nadstrešnice (senca oz. zaščita pred vremenskimi nepravilnostmi), itd. Priključne zmogljivosti se lahko uporabijo tudi za proizvodne naprave za energente iz obnovljivih virov, če so le ti namenjeni rabi v prometu. Slednje je še zlasti pomembno pri zagotavljanju oskrbe prometa z vodikom za zagotavljanje ciljev kot bodo izhajali iz predpisov Unije.

K 19. členu (zagotavljanje podatkov za načrtovalsko orodje)

Ta člen v prvem odstavku določa obveznost različnih subjektov s področja energetske, prostorske, cestne in komunikacijske infrastrukture, ki razpolagajo z relevantnimi podatki za načrtovanje javne mreže polnilnih parkov izhodne moči vsaj 3 MW, da te podatke posredujejo izvajalcu gospodarske javne službe. Te podatke izvajalec vključi in poveže v informacijskem načrtovalskem orodju, ki z obdelavo teh podatkov pomaga pri iskanju primernih lokacij za

polnilne parke. Podatki se po tem členu zagotavljajo na način, da ne vključujejo osebnih podatkov (na primer v agregirani in anonimizirani obliki).

V tretjem odstavku se določa podlaga izvajalcu gospodarske javne službe, da načrtovalsko orodje poveže z uradnimi evidencami zaradi lažjega zajemanja podatkov iz teh evidenc, ki jih izvajalec potrebuje za svoje načrtovanje primernih lokacij polnilnih mest.

K 20. členu (financiranje gospodarske javne službe)

Ta člen v prvem in drugem odstavku ureja vire financiranja gospodarske javne službe. V prvem odstavku je predvideno, da se glavna dejavnost GJS (tretji in četrti odstavek 12. člena) financira s ceno produktov oz. storitev GJS (prihodki od oddajanja priključnih zmogljivosti in oddaje zemljišč). Za dodeljene priključne zmogljivosti polnilnega parka bodo imetniki plačevali izvajalcu ceno zakupa, ki se določi na razpisu (na primer z uporabo avkcijskega mehanizma). S tem prihodkom razpolaga izvajalec kot lastnim prihodkom, ki je namenjen financiranju izvajanja gospodarske javne službe. Enako velja za prihodek izvajalca od oddaje zemljišč za dejavnosti polnjenja in spremljajoče aktivnosti polnilnega parka.

V drugem odstavku se za financiranje nalog iz petega (načrtovalsko orodje) in šestega odstavka (digitalna platforma) 12. člena zakona določa proračunsko financiranje, o čemer se med izvajalcem in RS sklene pogodba o javnem naročilu storitev.

V skladu z zahtevami po preglednosti finančnih odnosov se v tretjem do petem odstavku tega člena izvajalca zavezuje, da vodi ločene računovodske evidence za dejavnost GJS po tem zakonu in za druge dejavnosti.

K 21. členu (deležniki na polnilni infrastrukturi za električna vozila)

Javna polnilna infrastruktura ima pasivne deležnike (lastnik infrastrukture, lastnik/najemnik zemljišča oz. merilnega mesta, kjer je vzpostavljena infrastruktura) in aktivne deležnike (upravljalca polnilnega mesta, ponudnik storitve polnjenja). V tem členu sta opredeljena aktivna deležnika, ki morata biti vpisana v nacionalni register ID kod na področju polnilne/oskrbovalne infrastrukture za AG v prometu. Aktivna deležnika na polnilni infrastrukturi sta angažirana na podlagi poslovnega odnosa z lastnikom infrastrukture in s tem prevzmeta večino obveznosti in aktivnosti, tako do končnih uporabnikov kot tudi regulatorjev in izvršilne veje oblasti. Velikokrat se isti poslovni subjekt lahko pojavi v več vlogah hkrati, včasih pa je za vsako vlogo angažiran drug poslovni subjekt. Lastnik infrastrukture pa je tisti, ki mora v primeru sofinanciranja pri vzpostavitvi tako z nacionalnimi kot EU sredstvi, zagotoviti operativnost za daljše obdobje, najmanj 5 let.

K 22. členu (obveznosti upravljavca polnilnega mesta)

Upravljalca polnilnega mesta je osrednji deležnik polnilne infrastrukture, ki za lastnika tehnično in administrativno upravlja in vzdržuje polnilno mesto, skrbi za zagotavljanje varnostnih in tehničnih standardov ter ima v ta namen vzpostavljen zaledni računalniški sistem, ki preko različnih protokolov lahko komunicira z različnimi računalniškimi zalednimi sistemi: polnilnim mestom, ponudnikom storitve polnjenja, operaterjem energetskega sistema, platformami za gostovanje, agregatorjem. Upravljalca polnilnega mesta končnim uporabnikom omogoča storitev polnjenja tudi v imenu in za račun ponudnika storitev polnjenja, omogoča možnost priložnostnega polnjenja in plačevanja po cenah, ki so primerne, primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Upravljalca je zavezanec za registracijo ID kod polnilnih mest ter za posredovanje celovitih, zanesljivih in kvalitetnih statičnih in dinamičnih podatkov na portal nacionalna točka dostopa.

V četrtem odstavku tega člena se ureja zaščita potrošnikov pred previsokimi cenami storitve polnjenja, do katerih lahko pride zaradi več dejavnikov, zlasti pa zaradi nerazvitosti trga, monopolnega položaja upravljavcev polnilnih postaj oz. ponudnikov storitve polnjenja, visokih cen električne energije, ki niso regulirane z drugimi ukrepi Vlade, nesorazmernih marž upravljavcev polnilnih mest ali ponudnikov storitve polnjenja ali iz drugih razlogov. V ta namen se vladi daje pooblastilo, da sprejme ukrepe regulacije cen, ki so lahko, glede na okoliščine bodisi določitev mehanizma cene ali določitev najvišje cene, ki jo dobavitelj električne energije zaračuna upravljavcu javno dostopnega polnilnega mesta ali cene, ki jo upravljavec javno dostopnega polnilnega mesta zaračuna ponudniku storitve polnjenja, ali cene, ki jo ponudnik storitve polnjenja zaračunava končnemu uporabniku. Konkreten način regulacije cene vlada izbere glede na okoliščine primera.

K 23. členu (oskrba plovil z električno energijo v tovornem pristanišču Koper)

V tem členu se določi način določanja ciljev za oskrbo z električno energijo z obale v koprskem tovornem pristanišču. Določi se tudi zavezanca za izvedbo ukrepov za doseganje ciljev.

K 24. členu (obveznosti za upravljavce letališč)

Ta člen določa, da so upravljavci letališč na omrežju TEN-T (celovitem in jedrnem), tj. Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusjana Maribor in Letališče Portorož dolžni poskrbeti, da je na vseh terminalih in ploščadi možna oskrba mirujočih letal z električno energijo. Poleg tega mora biti vsa električna energija uporabljena za mirujoča letala iz omrežja ali proizvedena v generatorjih na letališču iz obnovljivih virov energije.

Ob tem je treba upoštevati, da bodo te obveznosti za upravljavce letališč nastopile šele s potekom prehodnega obdobja, ki ga določa prehodna določba v 58. členu tega zakona in sicer:

- do leta 2025 oskrba z električno energijo na terminalih;
- do leta 2030 oskrba z električno energijo na ploščadi ter zagotovitev, da je vsa električna energija uporabljena za mirujoča letala iz omrežja ali proizvedena v generatorjih na letališču iz obnovljivih virov energije.

Za manjša letališča zakon dopušča ureditev izjem od obveznosti iz tega člena, za kar pooblašča vlado, da uredi izjemo v okviru dopustnih možnosti, ki jih bo dovoljeval predpis Evropske unije.

K 25. členu (cilji za oskrbovalno infrastrukturo za vozila na zemeljski plin)

V tem členu se določi način določanja ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za zemeljski plin. V ta člen se prenesejo zahteve Direktive 2014/94/EU. Cilji, ki presegajo zaveze Slovenije do Evropske unije se v nacionalnem načrtu politike načrtujejo le v primeru, da omogočajo zamenjavo zemeljskega plina z obnovljivimi viri in prispevajo k doseganju deleža OVE v prometu kot izhaja iz Direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov.

K 26. členu (oskrba plovil z utekočinjenim zemeljskim plinom v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T)

V tem členu se določi način določanja ciljev za oskrbo z utekočinjenim zemeljskim plinom v jedrnem TEN-T omrežju.

K 27. členu (obveznosti upravljavca oskrbovalnega mesta za zemeljski plin)

Ta člen določi tehnične zahteve za oskrbovalna mesta z zemeljskim plinom kot izhajaja iz Priloge II Direktive 2014/94/EU, možnost priložnostnega polnjenja in prikaza cene ter obveznost registracije.

K 28. členu (cilji za oskrbovalno infrastrukturo za vodik)

Ta člen določi način določanja nacionalnih ciljev za vodik pri čemer se da prednost vodiku proizvedenemu iz obnovljivih virov.

K 29. členu (obveznosti upravljavca oskrbovalnega mesta za vodik)

Ta člen določi tehnične zahteve za oskrbovalna mesta z zemeljskim plinom kot izhajaja iz Priloge II Direktive 2014/94/EU, možnost priložnostnega polnjenja in prikaza cene ter obveznost registracije.

K 30. členu (tehnične zahteve)

Ta člen določi obvezne tehnične zahteve oziroma standarde kot izhajajo Priloge II Direktive 2014/94/EU ter delegiranih aktov Evropske komisije na podlagi direktive. Poleg obveznih tehničnih zahtev kot izhajajo iz direktive ta člen daje tudi pravni okvir za sprejem tehničnih predpisov za zagotovitev varnosti in zanesljivosti obratovanja polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter omogoča sprejem predpisa, ki bo določil funkcionalnosti in način pametnega polnjenja. Varnost pri nameščanju, delovanju in vzdrževanju predvsem električne polnilne infrastrukture niso zadostno določene s predpisi Unije ali nacionalnimi predpisi, vendar so zelo pomembne za varnost prevoženja in ljudi. Prav tako niso predpisane funkcionalnosti pametnega polnjenja (sposobnost polnilnega mesta, da sprejme in obdeluje prejete informacije, da se odzove na prejete informacije, da lahko posreduje informacije, da lahko spremlja in beleži porabo energije, da izpolnjuje zahteve v zvezi z varnostjo, da deluje energetsko učinkovito in da je dostopno na daljavo). Dinamično prilagajanje odjema in možnost agregiranja bosta za pričakovan povečan odjem električne energije za vozila ter integracijo prekinljivih obnovljivih virov ob hkratnem ohranjanju stabilnosti omrežja izredno pomembna, prvi pogoj pa je, da bo nameščena polnilna infrastruktura izpolnjevala enotne in točno določene tehnične zahteve.

K 31. členu (registracija in javne evidence)

Ministrstvo za infrastrukturo je sodelovalo v PSA (Programme Support Action) – podpornem projektu evropskega programa Instrument za povezovanje Evrope, kjer je skupaj z ostalimi 15 članicami konzorcija definiralo vrste in formate ID kod na področju polnilne infrastrukture za električna vozila ter zavezance za izvedbo registracije. Podporni projekt IDACS je bil hkrati tudi pilotni projekt EK pri prenovi EU predpisov na področju polnilne in oskrbovalne infrastrukture za AG v prometu, saj bo dosežene rešitve EK vključila v prenavo EU predpisov, prav tako bodo države članice konzorcije dosežene rešitve vključile v nacionalne zakonodaje. Vlogo registracijske pisarne za ID kode na področju polnilne in oskrbovalne infrastrukture bo prevzelo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

K 32. členu (obveznost registracije)

Zavezanci za izvedo registracije ID kod na področju polnilne in oskrbovalne infrastrukture so tako upravljalci za registracijo CPO ID kode in EVSE ID kode ter ponudniki storitev polnjenja za registracijo EMA ID kode. Ministrstvo bo s podzakonskimi akti natančneje opredelilo vrsto ID kod, zavezance, vlogo za registracijo, izdajanje in čas veljavnosti ID kod ter upravljanje in vzdrževanje nacionalnega registra ID kod. Računalniška aplikacija za spletno izvedbo registracije ID kod je bila v RS preko projekta IDACS že vzpostavljena.

K 33. členu (obveznost posredovanja podatkov)

Države članice EU so v skladu z:

- Direktivo 2010/40 /EU (ITS – Intelligent Transport Systems - ITS) Direktiva z dne 7. 7. 2010,
- Direktivo 2014/94/EU (AFID – Alternative Fuels Infrastructure Directive) z dne 22. 10. 2014,
- Delegirano uredbo št. 2015/962 (RTTI – Real Time Transport Information DU) z dne 18. 12. 2015 ter
- Delegirano uredbo št. 2017/1926 (zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU) z dne 31. 5. 2017

preko portala nacionalna točka dolžne zagotoviti statične in dinamične prometne in potovalne podatke za uporabo in ponovno uporabo. Med kategorijami podatkov so določeni tudi podatki o polnilni infrastrukturi za električna vozila. V okviru projekta IDACS je bil tako definiran minimalni nabor statičnih in dinamičnih podatkov o polnilnih mestih, ki jih morajo upravljalci posedovati na nacionalno točko dostopa, ki ga bo pri prenovi EU predpisov vključila tudi EK. Računalniški sistem za prenos statičnih in dinamičnih podatkov je na nacionalni točki dostopa RS, ki jo upravlja nacionalni center za upravljanje prometa, že vzpostavljen in pripravljen na izvedbo.

K 34. členu (identifikacija združljivosti vozil in infrastrukture ter vozil in alternativnih goriv)

Ta člen zavezuje proizvajalce in prodajalce vozil ter upravljavce oskrbovalnih in polnilnih mest, da dajo uporabnikom vozil na voljo natančne informacije o združljivosti vozil z gorivi za motorna vozila z notranjim izgorevanjem ter informacije o združljivost električnih vozil s polnilnimi mesti. Kompatibilne oznake morajo biti podane na ročkah na oskrbovalnih mestih ter v neposredni bližini pokrova za gorivo na motornih vozilih. Vse oznake za združljivosti vozil in infrastrukture (električna vozila) ter vozil in alternativnih goriv morajo biti skladne s standardi evropskih organizacij za standardizacijo, ki določajo tehnične specifikacije za goriva.

K 35. členu (informacije o stroških osebnih avtomobilov na 100 km glede na vrsto goriv)

Ta člen določa način izvajanja Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/732 o skupni metodologiji za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv, ki države članice zavezuje, da pripravijo metodologijo za izbor referenčnih tipov osebnih vozil in izračun primerjave stroškov med klasičnimi fosilnimi gorivi in alternativnimi gorivi na 100 km. Informacije o stroških goriva osebnih vozil na 100 km so voznikom dolžni zagotavljati trgovci z gorivom na bencinskih servisih na način kot ga določi ministrstvo s pravilnikom.

K 36. členu (informacije o polnilni in oskrbovalni infrastrukturi)

Ta člen zaveže ministrstvo k zagotavljanju celovite zbirke podatkov o lokacijah polnilnih in oskrbovalnih mest preko nacionalne točke dostopa, ki je dostopna vsem pod enakimi pogoji. Podatki o lokaciji pa bodo razvidni tudi iz digitalne platforme za spodbujanje investicij na interaktivnem zemljevidu.

K 37. členu (center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu)

S tem členom se imenuje Center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu njegove naloge in pristojnosti. Ustanovitev centra je nujna za izvajanje operativnih nalog kot so javni razpisi in pozivi iz namenskih sredstev določenih po Zakonu o dajtvah za motorna vozila (ZDajMV), saj ministrstvo nima zadostnih kadrovskih kapacitet. Center bo poleg javnih razpisov in pozivov izvajal tudi promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu. Vlogo centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva prevzame center za podpore, ki ima izkušnje s področja dodeljevanja državnih pomoči.

K 38. členu (odločanje centra o dodelitvi sredstev upravičencem)

V tem členu se določi način odločanja Centra o dodelitvi sredstev vlagateljem na javni razpis/poziv, pravica vlagateljev do dopolnitve vloge ter pravilo vrstnega reda glede na predložene popolne vloge.

K 39. členu (odvzem pravice do pridobljenih sredstev)

Ta člen določi pogoje pod katerimi se vlagatelju sredstva lahko odvzamejo.

K 40. členu (pridobivanje in uporaba podatkov iz uradnih evidenc)

S tem členom se določi, da lahko center za namen odločanja o dodelitvi pravice do dodelitve spodbude ali izplačila spodbude ali v postopku spremljanja in nadzora dodeljenih spodbud brezplačno pridobiva in med seboj povezuje podatke različnih evidenc in podatkovnih baz. Glede na predmet in namene previdenih javnih razpisov (infrastruktura za alternativna goriva, vozila na alternativna goriva, promocijske aktivnosti ter druge podporne aktivnosti za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu), ki jih bo izvajal center je nujno, da ima dostop do podatkov, ki omogočajo preverbo navedb prijaviteljev na javne razpise/pozive in v kasnejši fazi tudi spremljanje izvajanja projektov. Center bo po shemah državnih pomoči in pomoči de minimis katerih priglasiatelj bo ministrstvo dajalec pomoči, kar skladno z zahtevami zakonodaje EU na tem področju pomeni striktno preverjanje prijaviteljev (da niso podjetja v težavah, da nimajo neporavnanih obveznosti do države, da so upoštewane določbe o povezanosti podjetij, da redno izplačujejo plače in socialne prispevke, da imajo veljavna dovoljenja oz. licence, itd.). Poleg navedenega je dostop do podatkovnih baz nujen za digitalizacijo postopkov in zmanjševanje administrativnih bremen ter bolj učinkovito izvajanje javnih razpisov/pozivov.

K 41. členu (digitalna platforma)

Ta člen določi način upravljanja z digitalno platformo, zavezanca za vnašanje podatkov ter vrsto podatkov, ki bodo na voljo uporabnikom. Digitalna platforma je potrebna, saj bo omogočala pregled že obstoječe polnilne infrastrukture, prostih lokacij za vzpostavitev polnilne infrastrukture ter podatke o stanju na teh lokacijah kot bodo izhajali iz načrtov operaterjev in lokalnih načrtov občin. Digitalizacija podatkov bo državnih organom omogočala analizo in strateško načrtovanje investicij v širitev mreže polnilne infrastrukture ter pripravo oziroma posodobitev nacionalnih strateških in izvedbenih dokumentov. Investitorjem pa bo omogočala pregled potencialnih lokacij kjer je na voljo ustrezna priključna moč in možnost parkirnih površin kar bo povečalo mobilizacijo privatnih sredstev v javno dostopno polnilno infrastrukturo.

K 42. členu (sofinanciranje ukrepov akcijskega načrta)

Ta člen določa vrste ukrepov in način sofinanciranja ukrepov državnega akcijskega načrta. Za pospešen prehod na alternativna goriva v prometu, ki bo znižal emisije v sektorju prometa ter povečal delež obnovljivih virov energije kot je za Slovenijo določila Evropska unija, bo potrebno vidno povečati nabor potrebnih ukrepov in višino sofinanciranja. Ministrstvo bo pripravilo prenovljen akcijski načrt, ki bo osredotočen na spremembo voznega parka in s tem povezano potrebno polnilno in oskrbovalno infrastrukturo tako zasebno kot javno dostopno, demonstracijske in pilotne projekte na področju vodika ter druge podporne aktivnosti. V letu 2023 se pričakuje, da bo v veljavo stopila nova Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva Evropskega Parlamenta in Sveta (AFIR), ki bo države članice zavezala k pripravi in izvajanju nacionalnih akcijskih načrtov skladno s konkretnimi cilji in zahtevami določenimi v AFIR.

Ta člen tudi daje pravno podlago za sprejem vladne uredbe s katero se podrobneje uredi način dodeljevanja spodbud, merila, pogoji, vrste upravičencev, višina sofinanciranja, pravila za dodeljevanje državnih pomoči in pomoči de minimis, itd.

K 43. členu (viri financiranja ukrepov)

Člen določi vire financiranja ukrepov akcijskega načrta. Za dolgoročno za zagotovitev systemskega vira za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu, tj. infrastruktura za alternativna goriva, vozila, demonstracijski projekti, delovanje Centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva ter gospodarske javne službe zagotavljanja in upravljanja podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti na polnilnih parkih visokih moči za hitro polnjene skupne izhodne moči vsaj 3 MW ter drugih podpornih ukrepov, se v okviru zakona zagotovi namenski vir iz letne dajatve za motorna vozila. Poleg letne dajatve bo pomemben vir sredstev tudi Sklad za podnebne spremembe, ki sicer že sedaj financira ukrepe s področja infrastrukture za alternativna goriva ter vozila v okviru Programa porabe sredstev SPS. Za izvajanje ukrepov iz akcijskega načrta se predvidevajo tudi manjša sredstva integralnega proračuna (študije, analize, itd.) ter sredstva evropskih strukturnih in investicijskih skladov, ki se načrtujejo na postavkah ministrstva (evropska kohezijska politika, Načrt za okrevanje in odpornost ter drugi viri investitorjev).

K 44. členu (nadzor)

Ta člen določa pristojnost za inšpekcijski nadzor nad zakonom in jo razmejuje med inšpektoratom, pristojnim za promet, in inšpektoratom, pristojnim za energijo ter inšpektoratom pristojnim za nadzor trga. Pristojnost prvega je določena kot splošna pristojnost, ki zajema celotno zakonsko in podzakonsko ureditev tega področja, razen področja, ki se v skladu s 30. členom tega zakona nanaša na tehnične zahteve za polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za alternativna goriva. Za nadzor nad slednjim je pristojen inšpektorat, pristojen za energijo, v katerega delovno področje tudi sodi materija. Inšpektorat, pristojen za nadzor trga, izvaja nadzor nad izpolnjevanjem obveznosti glede storitev polnjenja in oskrbe cestnih vozil do končnih uporabnikov ter nad izvajanjem obveznosti glede zagotavljanja informacij uporabnikom.

Inšpektorji imajo pri nadzoru nad tem zakonom pravice in dolžnosti kot jih določa Zakon o inšpekcijskem nadzoru (Uradni list RS, št. 43/07 – uradno prečiščeno besedilo in 40/14), kolikor gre za nadzor nad izpolnjevanjem predpisov o tehničnih zahtevah, pa poleg teh tudi pravice in dolžnosti, kot jih določa Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (Uradni list RS, št. 17/11).

K 45. členu (ukrepi inšpektorjev)

S tem členom se dodatno urejajo specialni ukrepi, ki jih lahko uporabijo inšpektorji pri ugotovitvi kršitev, ki so vezane na neizpolnjevanje tehničnih zahtev ali kršitev obveznosti registracije polnilnih mest. Kot ukrep lahko inšpektor v teh primerih, potem ko zavezanec ne opravi nepravilnosti v odrejenem roku, zapečati polnilno infrastrukturo oziroma prepove dobavo električne energije za polnilna mesta, ki so obremenjena s kršitvijo.

K 46. členu (prekrški za upravljavce in ponudnike storitev polnjenja ter oskrbe za cestna vozila)

S tem členom se določajo prekrški za kršitve zakonskih določb, ki določajo obveznosti upravljavcev polnilnih in oskrbovalnih mest glede priložnostnega polnjenja oziroma oskrbe, glede načina objave cen storitev (22., 27. in 29. člen), ter glede registracije polnilnih mest iz 32. člena in izmenjave podatkov v zvezi s polnimi mesti iz 33. člena tega zakona.

K 47. členu (prekrški za upravljavce letališč)

S tem členom se določajo prekrški za kršitve zakonskih določb, ki upravljavcem letališč nalagajo obveznosti glede zagotavljanja oskrbe mirujočih letal z električno energijo (24. člen). Ob tem je treba upoštevati, da bodo te obveznosti za upravljavce letališč nastopile šele s potekom prehodnega obdobja, ki ga določa prehodna določba v 58. členu tega zakona.

K 48. člen (sprememba namenskosti sredstev)

S tem členom se dopolnjuje 3. člen ZDajMV tako, da se razširi namen zbiranja letne dajatve tudi za financiranje izvajanja nalog in ukrepov, kot jih določa zakon, ki ureja infrastrukturo za alternativna goriva.

K 49. členu (dopolnitev meril za določanje višine letne dajatve in določitev deležev)

S tem členom se dopolnjuje drugi odstavek 7. člena ZDajMV tako, da se določa merilo za določitev višine letne dajatve za vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor. To merilo je največja dovoljena masa vozila.

S tem členom se dopolni tudi četrti odstavek 7. člena ZDajMV na način, da Vlada določi delež letne dajatve za izvedbo investicij in vzdrževanje javne prometne infrastrukture ter za izvajanje predpisanih nalog in ukrepov spodbujanja prehoda na alternativna goriva v prometu skladno s predlogom tega zakona. Zakon zaradi načrtovanja proračuna predvideva, da vlada delež določi do 1. avgusta tekočega leta, če pa te odločitve ne sprejme, velja delež, kot ga določa zadnja sprejeta Uredba o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu.

Poleg tega se doda nov sedmi odstavek 7. člena ZDajMV, ki predpisuje, da letna dajatev za vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor, ne sme biti višja od letne dajatve kot je določena za vozila na fosilne pogonske vire iste ali primerljive največje dovoljene mase vozila ali moči motorja, lahko pa je nižja.

K 50. členu (ukinitvev izjeme za vozila na električni pogon)

S tem členom se za vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor, ukinja izjema iz 1. alineje prvega odstavka 8. člena ZDajMV, ki je določala, da se za ta vozila letna dajatev ne plača.

K 51. členu (sprememba višine dajatve za objavljeno vozilo pri vozilih na električni pogon)

S tem členom se spreminja 15. člen ZDajMV, tako da se črta drugi odstavek, ki je za vozila na električni pogon določal ugodnejšo ureditev dajatve za objavljeno vozilo.

K 52. členu (začetek uporabe spremenjenih določb Zakona o dajatvah za motorna vozila)

S tem členom se določa, da se spremenjene določbe Zakona o dajatvah za motorna vozila (Uradni list RS, št. 54/17 in 112/21 – ZIUPGT) začnejo uporabljati 1. junija 2024. Poleg tega se vladi nalaga, da v roku šestih mesecev od uveljavitve tega zakona uskladi Uredbo o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 23/18) s spremenjenimi določbami Zakona o dajatvah za motorna vozila in hkrati določi novo višino letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, ki upošteva spremenjeno namenskost letne dajatve iz 48. člena tega zakona.

K 53. členu (prehodna določba za sprejem nacionalnega okvira politike)

Ta člen določa, da se do sprejema prenovljenega NEPN, ki bo določil energetske in podnebne cilje za področje prometa ter državne celostne prometne strategije kot nacionalni okvir politike uporablja Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometu in na njeni podlagi sprejeti Akcijski program za alternativna goriva v prometu. Člen določa tudi rok za pripravo osnutka in končne verzije akcijskega načrta iz 5. člena tega zakona ter minimalno obdobje za katero je potrebno pripraviti ukrepe.

K 54. členu (prehodna določba za določitev ciljev za električno polnilno infrastrukturo)

Ta člen določa merila, ki se v okviru nacionalnega okvira politike upoštevajo pri določitvi ciljev za električno polnilno infrastrukturo dokler ne bodo sprejeti zavezujoči cilji na ravni EU. Merila so povzeta iz člena 4(1) Direktive 2014/94/EU.

K 55. členu (prehodna določba za določitev ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za UZP za vozila na zemeljski plin)

Ta člen določi prehodno obdobje za načrtovanje ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za UZP za vozila na zemeljski plin, tako da se zagotovi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP, ki omogočajo, da težka vozila lahko krožijo po Evropski uniji. Za izpolnitev zaveze se ocenjuje, da je dovolj ena oskrbovalna postaja na razdalji 400 km na omrežju TEN-T. S to določbo se v slovenski pravni red prenaša prvi odstavek šestega člena Direktive 2014/94/EU.

K 56. členu (prehodna določba za določitev ciljev za oskrbo plovil z UZP v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T)

Ta člen določi prehodno obdobje za načrtovanje ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za UZP v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T. S to določbo se v slovenski pravni red prenaša četrti odstavek šestega člena Direktive 2014/94/EU.

K 57. členu (prehodna določba za objavo načrta lokacij polnilne infrastrukture visokih moči)

Člen določa rok, do katerega morata distribucijski operater in izvajalec GJS iz 12. člena tega zakona objaviti državni načrt primernih lokacij polnilnih parkov iz 8. člena tega zakona.

K 58. členu (prehodna določba za sprejem lokalnega načrta električne polnilne infrastrukture)

Člen določa rok, do katerega morajo občine pripraviti lokalne načrt polnilne infrastrukture iz 9. člena tega zakona.

K 59. členu (podelitev koncesije iz 12. člena tega zakona)

Člen določa rok za sklenitev koncesijske pogodbe od uveljavitve koncesijskega akta iz osmega odstavka 12. člena tega zakona.

K 60. členu (prehodno obdobje za uskladitev obveznosti upravljavcev polnilnih mest v zvezi z zahtevami za priložnostno polnjenje)

S tem členom se določa prehodno obdobje (1. januarja 2027), do katerega morajo upravljavci polnilnih postaj zagotoviti, da vsa javno dostopna polnilna mesta visokih moči 43 kW in več izpolnjujejo zahteve iz drugega odstavka 22. člena tega zakona.

K 61. členu (prehodno obdobje za izpolnitev obveznosti upravljavcev letališč iz 24. člena tega zakona)

Ta člen določa prehodno obdobje za implementacijo obveznosti, ki jih upravljavcem letališč nalaga 24. člen tega zakona.

K 62. členu (vpis v register ID kod za obstoječo infrastrukturo)

S tem členom se določa prehodno obdobje treh mesecev, v katerem morajo upravljavci polnilnih mest registrirati polnilna mesta in se skupaj s ponudniki storitev polnjenja vpisati v register ID kod. Rok začne teči od uveljavitve predpisa iz 32. člena tega zakona, na podlagi katerega se bodo lahko začele izvajati določbe o registraciji polnilnih mest (upravljavec in ponudnikov storitev polnjenja).

K 63. členu (prehodno obdobje za posredovanje podatkov na nacionalno točko dostopa)

Ta člen določa prehodno obdobje treh mesecev v katerem morajo upravljavci polnilnih in oskrbovalnih mest poskrbeti, da se polnilna mesta, ki ne omogočajo izmenjave podatkov z nacionalno točko dostopa kot to zahteva 33. člen tega zakona, tehnično opremijo na način, da bo izmenjava podatkov možna. Rok začne teči od uveljavitve predpisa iz 33. člena tega zakona, na podlagi katerega se bodo lahko začele izvajati določbe o posredovanju podatkov na nacionalno točko dostopa.

K 64. členu (vzpostavitev centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu)

Ta člen določa, da mora center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu začeti z izvajanjem nalog po tem zakonu najkasneje s 1. 1. 2025.

K 65. členu (vzpostavitev digitalne platforme)

S tem členom se določa rok, v katerem mora izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona vzpostaviti digitalno platformo iz 45. člena tega zakona in objaviti tehnična navodila za uporabo storitev digitalne platforme.

K 66. členu (izvršilni predpisi)

Ta člen vsebuje izvršilno klavzulo, s katero se vladi, ministru in centru za podpore nalaga časovni rok, v katerem morajo sprejeti zahtevane izvršilne predpise.

K 67. členu (prenehanje veljavnosti podzakonskega akta)

Ta člen razveljavlja dosedanjo Uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu, s katero se je v slovenski pravni red preneslo Direktivo 2014/947EU.

K 68. členu (začetek veljavnosti)

Ta člen določa splošen vakacijski rok, torej da začne zakon veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

10. PREDLOG ZAKONA SPREMINJA DOLOČBE VELJAVNIH ZAKONOV

Predlog zakona razveljavi določbe Zakona o dajatvah za motorna vozila (Uradni list RS, št. 54/17 in 112/21 – ZIUPTG) in sicer v 3,7,8 in 15. členu.

Besedila veljavnih členov Zakona o dajatvah za motorna vozila

- **3. člen:**

3. člen

(proračunska pripadnost prihodkov)

Prihodki od letne dajatve in dajatve za odjavljeno vozilo so prihodek proračuna Republike Slovenije, kot namenska sredstva za izvedbo investicij in vzdrževanje javne prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.

- **7. člen:**

7. člen (višina letne dajatve)

(1) Višina letne dajatve se določi za posamezne kategorije oziroma podkategorije vozil glede na podatke iz evidence registriranih vozil.

(2) Pri določanju višine letne dajatve se upoštevajo naslednja merila:

- za motorna kolesa in osebna vozila delovna prostornina motorja vozila;
- za avtobuse število sedežev;
- za tovorna vozila največja dovoljena masa;
- za vlečna vozila nazivna moč motorja vlečnega vozila, največja dovoljena masa ali največja dovoljena masa skupine vozil;
- za priklopna vozila največja dovoljena masa.

(3) Pri določanju višine letne dajatve za posamezne kategorije oziroma podkategorije vozil se kot merilo upoštevajo tudi emisije onesnaževal zraka in način vzmetenja vozil.

(4) Podrobnejši način določanja letne dajatve ter višino letne dajatve za posamezne kategorije oziroma podkategorije vozil določi vlada ob upoštevanju, da višina letne dajatve za posamezno kategorijo oziroma podkategorijo vozil ni nižja od najnižje, določene v prilogi, ki je sestavni del tega zakona.

(5) Pri določanju višine letne dajatve za vlečna vozila lahko vlada v predpisu iz prejšnjega odstavka za vsa vlečna vozila upošteva zgolj eno od meril iz četrte alineje drugega odstavka tega člena. Pri izbiri merila upošteva tehnične možnosti za izvedljivost obračuna letne dajatve ob uporabi podatkov iz prvega odstavka tega člena.

(6) Za vozila, ki samo občasno vozijo po javnih cestah v Republiki Sloveniji, uporabljajo pa jih fizične ali pravne osebe, katerih glavna dejavnost ni prevoz blaga, vlada lahko določi nižjo letno dajatev, kot jo določa ta zakon, ali oprostitev plačila letne dajatve, če prevozi s temi vozili ne izkrivljajo konkurence in če Evropska Komisija s tem soglaša.

- **8. člen:**

8. člen (vozila, za katera se letna dajatev ne plačuje ali se plačuje nižja letna dajatev)

(1) Letna dajatev se ne plačuje za:

- motorna vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor;
- traktorje in traktorske priklopnike;

- kolesa z motorjem oziroma lahka dvokolesna vozila na motorni pogon, trikolesa s prostornino motorja do vključno 50 ccm oziroma trikolesne mopede in lahka štirikolesa oziroma lahke štirikolesnike;
- lahke priklopnike, katerih največja dovoljena masa ne presega 750 kg;
- vozila, ki se uporabljajo za obrambo, Slovensko vojsko, Civilno zaščito ter intervencijska vozila gorske reševalne službe, jamarske reševalne službe, podvodne reševalne službe, službe za zaščito in reševanje ob ekoloških in drugih nesrečah na morju in ekološkega laboratorija z mobilno enoto;
- policijska vozila;
- gasilska vozila;
- vozila nujne medicinske pomoči;
- starodobna vozila, ki so nacionalno bogastvo;
- vozila diplomatskih predstavništev in konzulatov, razen konzulatov, ki jih vodijo častni konzularni funkcionarji, ter članov njihovega osebja, ki niso državljani ali osebe s stalnim prebivališčem v Republiki Sloveniji;
- vozila misij tujih držav, mednarodnih organizacij in predstavništev mednarodnih organizacij s sedežem v Republiki Sloveniji ter oseb, zaposlenih v njih, ki niso državljani ali osebe s stalnim prebivališčem v Republiki Sloveniji.

(2) Nižja letna dajatev v višini 20 % letne dajatve za posamezne kategorije oziroma podkategorije vozil iz 7. člena tega zakona se plačuje za vozila s statusom starodobnega vozila.

(3) Nižja letna dajatev v višini 50 % letne dajatve za osebna vozila iz 7. člena tega zakona se plačuje za največ eno vozilo v lasti ali uporabi enega izmed članov družine, ki ima na dan vložitve vloge za znižanje letne dajatve na istem naslovu stalnega prebivališča prijavljene štiri ali več otrok, starih do 18 let. Znižanje se uveljavlja na podlagi dokazila o skupnem stalnem prebivališču vsaj enega od staršev in otrok.

(4) Prejšnji odstavek se smiselno uporablja tudi za rejniške družine.

- **15. člen:**

15. člen
(višina dajatve za odjavljeno vozilo)

(1) Višina dajatve za odjavljeno vozilo se določi v višini 25 % letne dajatve, ki je za tako vozilo določena v skladu s 7. členom tega zakona, brez upoštevanja oprostitev ali znižanj plačila letne dajatve, vendar ni manjša kot 25 eurov.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek se za vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor, plača naslednja dajatev za odjavljeno vozilo po kategorijah:

- M1 in N1: 25 eurov;
- L2e: 20 eurov.