



**P.Z.E. br. 48**

**HRVATSKI SABOR**

KLASA: 022-03/16-01/118

URBROJ: 65-16-02

Zagreb, 1. prosinca 2016.

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA  
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA  
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva, s Konačnim prijedlogom zakona*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora dostavila Vlada Republike Hrvatske, aktom od 1. prosinca 2016. godine uz prijedlog da se sukladno članku 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora predloženi Zakon donese po hitnom postupku.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, mr. sc. Maju Markovčić Kostelac i Tomislava Mihotića, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te mr. sc. Juru Šarića, pomoćnika ministra mora, prometa i infrastrukture.

**PREDSJEDNIK**

*Božo Petrov*  
**Božo Petrov**



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

**Klasa: 022-03/16-01/96**  
**Urbroj: 50301-25/14-16-3**

**Zagreb, 1. prosinca 2016.**

**PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA**

**Predmet: Prijedlog zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva, s Konačnim prijedlogom zakona**

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članaka 172., 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, broj 81/13), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Olega Butkovića, ministra mora, prometa i infrastrukture, mr. sc. Maju Markovčić Kostelac i Tomislava Mihotića, državne tajnike u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, te mr. sc. Juru Šarića, pomoćnika ministra mora, prometa i infrastrukture.



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

---

**PRIJEDLOG ZAKONA O USPOSTAVI  
INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA,  
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

---

**Zagreb, prosinac 2016.**

# **PRIJEDLOG ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA**

## **I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA**

Ustavna osnova za donošenje Zakona o sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske).

## **II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI**

### **a) Ocjena stanja**

Rast prometnih sustava zasnovanih na korištenju neobnovljivih izvora (prostora i energije) doveo je do problema zagušenja i onečišćenja okoliša, te ovisnosti o korištenju nafte. Kako bi se s jedne strane omogućio daljnji razvoj prometa, a s druge strane smanjio negativni utjecaj prometa na okoliš i ovisnost o uvozu nafte, potrebno je razviti preduvjete za korištenje alternativnih energenata u prometu. To treba ostvariti pomoću niza političkih inicijativa, uključujući razvoj prometa uz korištenje alternativnih goriva, kao i razvojem pripadajuće infrastrukture.

U skladu sa za sada raspoloživom tehnologijom, uzimajući u obzir europsko okruženje i pravni okvir Europske unije tj. Direktivu 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. godine o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), u daljnjem tekstu: „Direktiva 2014/94/EU“, u Republici Hrvatskoj alternativni energenti za razvoj prometnog sustava obuhvaćaju: električnu energiju, vodik, biogoriva, prirodni plin i ukapljeni naftni plin (UNP). Osim UNP-a i korištenja biogoriva, u Republici Hrvatskoj za sada postoji izuzetno ograničeno korištenje ostalih alternativnih energenata u prometu, uz vrlo malo tržište za prijevozna sredstva koja ne koriste naftu.

U svrhu provođenja odredbi pravnog okvira za korištenje alternativne energije u prometu i razvoj infrastrukture za energente koji se još u nedovoljnoj mjeri koriste, donosi se ovaj Zakon. Provedba Zakona pratit će se na način koji odgovara smjernicama zadanima za transpoziciju Direktive 2014/94/EU (Nacionalnim okvirom politike i drugim obvezujućim dokumentima, tj. ocjenama stanja i izvješćima).

Ovim Prijedlogom zakona u pravni poredak Republike Hrvatske prenosi se Direktiva 2014/94/EU, čime se hrvatsko zakonodavstvo usklađuje s pravnom stečevinom Europske unije u području razvoja infrastrukture alternativnih goriva u prometu. Direktiva 2014/94/EU ima za cilj ujednačavanje uvjeta razvoja prometne mreže na području Europske unije.

Cilj je razviti infrastrukturu za alternativna goriva kao preduvjet za korištenje alternativnih energenata u prometu kako bi se postigao razvoj održivog prometnog sustava, uz minimalne negativne učinke po okoliš i društvo.

## **b) Osnovna pitanja koja se trebaju urediti Zakonom**

Zakonom se određuju mjere poticanja i razvoja infrastrukture za alternativna goriva, a subjekti njihovog izvršavanja su tijela državne uprave nadležna za prometnu infrastrukturu, energetiku, zaštitu okoliša, graditeljstvo, unutarnje poslove i financije, te tijela lokalne i područne (regionalne) samouprave.

Najvažnija pitanja, koja se uređuju ovim Prijedlogom zakona, a proizlaze iz prenošenja odredaba Direktive 2014/94/EU, odnose se na utvrđivanje minimalnih zahtjeva za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva, uključujući mjesta za punjenje električnih vozila i mjesta za opskrbu prirodnim plinom (ukapljeni prirodni plin - UPP i stlačeni prirodni plin - SPP) i vodikom, kao i za sada postojeće tehničke specifikacije za takva mjesta za punjenje i opskrbu, te zahtjeve za informiranje korisnika. Zakonom se utvrđuju i nositelji provedbe pojedinih mjera, kao i način izvršavanja obveze međunarodnog izvješćivanja o tim mjerama.

## **c) Posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći**

Prenošenjem odredaba Direktive 2014/94/EU u Prijedlog zakona o razvoju infrastrukture za alternativna goriva stvorit će se preduvjeti za razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu, a na taj način ostvarit će se i sljedeći posebni ciljevi:

- povećanje udjela prometa koji ne djeluje štetno na okoliš u ukupnom prometu;
- smanjenje štetnog utjecaja prometa na okoliš;
- ostvarivanje manje ovisnosti o korištenju nafte.

Na sva ostala pitanja uspostave infrastrukture za alternativna goriva koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se propisi kojima se uređuje područje prometne infrastrukture, područje prostornog uređenja, područje infrastrukture prostornih podataka, područje gradnje, područje energetike, područje energetske učinkovitosti, područje zaštite okoliša, te zakoni kojima su osnovani i koji određuju djelokrug Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, kao i Centra za praćenje poslovanja energetskog sektora i investicija i državne potpore.

## **III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA**

Za provedbu ovoga Zakona nije potrebno osigurati sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske, niti u proračunima jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave.

Cilj Zakona nije dodatno financijski opteretiti državni proračun ili regionalna i lokalna tijela vlasti, već će akt planiranja koji će biti donesen temeljem ovog zakona razraditi raspon regulatornih i neregulatornih poticaja i mjera, u bliskoj suradnji sa subjektima privatnog sektora koji bi trebali imati ključnu ulogu pri pružanju potpore razvoju infrastrukture za alternativna goriva.

Raspoloživi resursi za razvoj infrastrukture alternativnih goriva u prometu postoje u okviru instrumenata financiranja EU (prvenstveno Instrumenta za povezivanje Europe - CEF,

ali i sredstava iz europskih strukturnih i investicijskih fondova, a posebno Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda).

#### **IV. RAZLOZI ZBOG KOJIH SE PREDLAŽE DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU**

U skladu s člancima 204. i 206. stavkom 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, broj 81/13) predlaže se donošenje Zakona o po hitnom postupku, budući da se njime provodi usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije, i to konkretno s Direktivom 2014/94/EU.

Republika Hrvatska je pristupanjem Europskoj uniji preuzela obvezu kontinuiranog i pravodobnog usklađivanja svojeg pravnog okvira s pravnom stečevinom Europske unije.

Pravodobno propisivanje odredbi koje će omogućiti razvoj prometnog sustava Republike Hrvatske na održivi način i uzimajući u obzir mogući boljitak za hrvatsko gospodarstvo, spriječiti će poremećaj u opskrbi alternativnim gorivima u prometu kako za potrebe hrvatskog gospodarstva, tako i u interesu privlačenja ekološki prihvatljivog prometa u tranzitu i u turističkom prometu koji je od značaja za Republiku Hrvatsku.

Budući da za donošenje ovog Zakona postoji izravan interes hrvatskog gospodarstva, a i stoga što države članice Europske unije do 18. studenog 2016. godine imaju rok za donošenje i objavu zakona i drugih propisa potrebnih za usklađivanje s Direktivom 2014/94/EU, a nakon donošenja Zakona, potrebno je donijeti Nacionalni okvir politike kojim će se dati ocjena stanja, procjena razvoja tržišta, kao i konkretne mjere za provedbu Zakona, potrebno je Zakon donijeti po hitnom postupku.

# KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA

## I. OPĆE ODREDBE

### Predmet Zakona

#### Članak 1.

(1) Ovim Zakonom se utvrđuje zajednički okvir mjera za uspostavljanje infrastrukture za alternativna goriva, kako bi se na najmanju moguću mjeru smanjila ovisnost o nafti te ublažio negativni utjecaj prometa na okoliš.

(2) Zakonom se utvrđuju minimalni zahtjevi za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva, uključujući mjesta za punjenje, utvrđuju se zajedničke tehničke specifikacije za mjesta za punjenje i opskrbu, zahtjevi za informiranje korisnika, kao i način izvršavanja obveza izvješćivanja o provedbi mjera uspostavljanja infrastrukture za alternativna goriva.

(3) Na sva ostala pitanja uspostave infrastrukture za alternativna goriva koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se propisi kojima se uređuje područje prometne infrastrukture, područje prostornog uređenja, područje infrastrukture prostornih podataka, područje gradnje, područje energetike, područje energetske učinkovitosti, područje zaštite okoliša, te zakoni kojima su osnovani i koji određuju djelokrug Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, kao i Centra za praćenje poslovanja energetskog sektora i investicija i državne potpore.

### Usklađivanje s pravnim poretkom Europske unije

#### Članak 2.

Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose odredbe Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. godine o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.) u onom dijelu koji se odnosi na državu članicu.

### Značenje pojmova

#### Članak 3.

(1) U smislu ovoga Zakona pojedini pojmovi imaju sljedeće značenje:

1. *alternativna goriva*: goriva ili izvori energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti dekarbonizaciji prometnog sustava te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, koji između ostalog uključuju: električnu energiju, vodik, biogoriva (tekuća ili plinovita biogoriva namijenjena prometu proizvedena iz biomase), sintetička i parafinska goriva, prirodni plin, uključujući bioplin, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP) te ukapljeni naftni plin (UNP)

2. *električno vozilo*: motorno vozilo opremljeno sustavom za prijenos snage koje sadrži barem jedan neperiferni električni uređaj kao pretvornik energije s električnim sustavom za pohranu energije s mogućnošću ponovnog punjenja, koji je moguće puniti eksterno

3. *javno dostupno mjesto za punjenje ili opskrbu*: mjesto za punjenje ili opskrbu na kojem se pruža opskrba alternativnim gorivom i koje korisnicima omogućuje nediskriminirajući pristup. Nediskriminirajući pristup može uključivati različite mogućnosti autentifikacije, uporabe i plaćanja

4. *mjesto za opskrbu*: objekt za opskrbu bilo kojim gorivom, uz iznimku UPP-a, putem fiksne ili mobilne instalacije

5. *mjesto za opskrbu UPP-om*: objekt za opskrbu UPP-om koji se sastoji bilo od fiksnog ili mobilnog objekta, objekta na moru ili drugih sustava

6. *mjesto za punjenje*: sučelje putem kojeg je u danom trenutku moguće puniti jedno električno vozilo ili zamijeniti bateriju jednog električnog vozila

7. *mjesto za punjenje male snage*: mjesto za punjenje koja omogućuje transfer električne energije na električno vozilo snage jednake ili manje od 22 kW, osim uređaja snage manje ili jednake 3,7 kW koji su instalirani u privatnim kućanstvima ili čija primarna namjena nije punjenje električnih vozila te koji nisu dostupni javnosti

8. *mjesto za punjenje visoke snage*: mjesto za punjenje koje omogućuje transfer električne energije na električno vozilo snage veće od 22 kW

9. *opskrba električnom energijom s kopna*: opskrba električnom energijom s kopna, putem standardiziranog sučelja, morskog plovila ili plovila unutarnje plovidbe koje se nalazi na privezu

10. *osnovna mreža TEN-T*: transeuropska prometna mreža cesta, željeznica, morskih luka, zračnih luka i luka unutarnje plovidbe određena kao osnovna TEN-T mreža u skladu s Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže

11. *tijela javnog sektora*: tijela koja obuhvaćaju tijela državne uprave i druga državna tijela, tijela jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave te pravne osobe koje su osnovane za određene svrhe, radi zadovoljavanja potreba od općeg interesa, koje nemaju industrijski ili trgovački značaj i u cijelosti se ili većim dijelom financiraju iz državnog proračuna ili iz proračuna jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave, ili iz sredstava drugih takvih pravnih osoba, ili nadzor nad poslovanjem tih pravnih osoba obavljaju državna tijela, jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave ili druge takve pravne osobe, a više od polovice članova nadzornog odbora, uprave ili odgovarajućeg tijela upravljanja i vođenja poslova imenuju državna tijela, jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave ili druge takve pravne osobe.

(2) U smislu ovoga Zakona pojedini pojmovi, koji nisu utvrđeni ovim Zakonom, imaju značenje propisano posebnim zakonima kojima je uređeno područje prostornog uređenja, područje energetike, područje prometne infrastrukture, područje gradnje, područje zaštite okoliša, područje poreza, područje državnih potpora, te zakonima kojima su osnovani i koji



određuju djelokrug Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost i Centra za praćenje poslovanja energetskog sektora i investicija.

(3) Izrazi koji se koriste u ovom Zakonu, a imaju rodno značenje, odnose se jednako na muški i ženski rod.

## **II. ZAJEDNIČKI OKVIR MJERA ZA RAZVOJ TRŽIŠTA U POGLEDU ALTERNATIVNIH GORIVA U PROMETNOM SEKTORU I ZA POSTAVLJANJE ODGOVARAJUĆE INFRASTRUKTURE**

### **Nacionalni okvir politike**

#### **Članak 4.**

(1) Zajednički okvir mjera za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru i za postavljanje odgovarajuće infrastrukture određuje se Nacionalnim okvirom politike (u daljnjem tekstu: NOP), koji se donosi za razdoblje nakon 2016. godine do ispunjenja ciljeva za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru i za postavljanje odgovarajuće infrastrukture.

(2) NOP je akt planiranja koji se sastoji od:

1. procjene trenutačnog stanja i budućeg razvoja tržišta alternativnih goriva u prometnom sektoru, uključujući njihovu moguću istovremenu i kombiniranu uporabu te razvoj infrastrukture za alternativna goriva, uzimajući pritom u obzir, kada je to moguće, neprekinutu prekograničnu pokrivenost
2. nacionalnih pojedinačnih i skupnih ciljeva za postavljanje infrastrukture za alternativna goriva, koji se mogu revidirati na temelju procjene potražnje, pri čemu je potrebno osigurati usklađenost s minimalnim infrastrukturnim zahtjevima
3. mjera potrebnih za ostvarivanje nacionalnih pojedinačnih i skupnih ciljeva iz točke 2. ovog stavka, uključujući mjere za poticanje i olakšavanje postavljanja mjesta za punjenje koja nisu dostupna javnosti.
4. mjera kojima se može promicati postavljanje infrastrukture za alternativna goriva u sklopu usluga javnoga prijevoza
5. određivanja naselja, građevinskih područja naselja odnosno gradskih/prigradskih aglomeracija, drugih gusto naseljenih područja i mreža koje će, u skladu s potrebama tržišta, biti opremljene javno dostupnim mjestima za punjenje u skladu s člankom 6. stavkom 1. ovog Zakona
6. određivanja naselja, građevinskih područja naselja odnosno gradskih/prigradskih aglomeracija, drugih gusto naseljenih područja i mreža koje, u skladu s potrebama tržišta, trebaju biti opremljene mjestima za opskrbu SPP-om u skladu s člankom 8. stavkom 10. ovog Zakona

7. procjene potreba za instaliranjem mjesta za opskrbu UPP-om u lukama izvan osnovne mreže TEN-T
8. razmatranja potrebe za uvođenjem opskrbe električnom energijom u zračnim lukama za avione u mirovanju.

(3) NOP omogućuje zadovoljenje potreba različitih vrsta prometa koje postoje u Republici Hrvatskoj, uključujući one za koje postoji ograničena raspoloživost alternativa fosilnim gorivima.

(4) NOP se usklađuje s aktima planiranja u području prometa, energetike, prostornog uređenja i zaštite okoliša.

(5) NOP prema potrebi omogućuje zadovoljenje interesa tijela javnog sektora, kao i interesa zainteresiranih dionika.

(6) NOP omogućuje korištenje rezultata međunarodne suradnje i međunarodnu suradnju, putem savjetovanja ili zajedničkih okvira politika, kako bi se osigurala dosljednost i usklađenost mjera.

(7) NOP priprema ministarstvo nadležno za promet uz suradnju s drugim tijelima javnog sektora i nacionalnim koordinacijskim tijelom iz članka 10. stavka 2. ovoga Zakona.

(8) Odluku o donošenju NOP-a na prijedlog ministarstva nadležnog za promet donosi Vlada Republike Hrvatske.

(9) Ministarstvo nadležno za promet uz suradnju s drugim javnim tijelima, na prijedlog nacionalnog koordinacijskog tijela, dostavlja Vladi Republike Hrvatske i Europskoj komisiji izvješće o provedbi NOP-a do 18. studenoga 2019. godine i potom svake 3 godine.

(10) Izvješće o provedbi NOP-a sadrži opis mjera poduzetih kao potpora izgradnji infrastrukture za alternativna goriva u skladu s člankom 5. ovoga Zakona, a izrađuje ga nacionalno koordinacijsko tijelo u skladu s člankom 11. stavkom 2. ovoga Zakona.

### **III. IZVJEŠĆIVANJE**

#### **Članak 5.**

(1) Izvješće o provedbi NOP-a iz članka 4. stavka 9. ovoga Zakona sadrži opis mjera poduzetih kao potpora izgradnji infrastrukture za alternativna goriva.

(2) Izvješće uključuje informacije o pravnim mjerama, mjerama politike potpore provedbi NOP-a, mjerama potpore za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva u prometu i mjerama potpore proizvodnje tehnologija alternativnih goriva u prometu, mjerama poticanja istraživanja, tehnološkog razvoja i prikaznih aktivnosti u vezi s alternativnim gorivima, razvrstanim prema gorivu i vrsti prometa, ciljeve i informacije o razvoju infrastrukture za alternativna goriva.

(3) Informacije o pravnim mjerama se sastoje od informacija o zakonodavnim, regulatornim i administrativnim mjerama za potporu izgradnji infrastrukture za alternativna goriva.

(4) Informacije o mjerama politike potpore provedbi NOP-a uključuju sljedeće elemente:

1. izravne poticaje za kupnju prijevoznih sredstava na alternativna goriva ili za izgradnju infrastrukture
2. raspoloživost poreznih poticaja za promicanje prometnih sredstava na alternativna goriva i odgovarajuće infrastrukture
3. uporabu javne nabave u svrhu potpore alternativnim gorivima, uključujući zajedničku nabavu
4. nefinancijske poticaje na strani potražnje, primjerice povlašteni pristup područjima ograničenog pristupa, politika parkiranja i namjenske prometne trake
5. razmatranje potrebe za mjesta za punjenje avionskim gorivom iz obnovljivih izvora u zračnim lukama u okviru osnovne mreže TEN-T
6. tehničke i administrativne postupke i zakonodavstvo u vezi s odobrenjem opskrbe alternativnim gorivima kako bi se olakšao postupak odobravanja.

(5) Informacije o mjerama potpore proizvodnje tehnologija alternativnih goriva u prometu uključuju:

1. godišnja sredstva dodijeljena za postavljanje infrastrukture za alternativna goriva, razvrstana prema alternativnom gorivu i vrsti prometa (cestovni, željeznički, vodni i zračni)
2. godišnja sredstva dodijeljena za potporu proizvodnim pogonima za tehnologije alternativnih goriva, razvrstana prema alternativnom gorivu i vrsti prometa
3. razmatranje mogućih posebnih potreba u početnoj fazi postavljanja infrastruktura za alternativna goriva.

(6) Informacije o mjerama poticanja istraživanja, tehnološkog razvoja i prikaznih aktivnosti u vezi s alternativnim gorivima, razvrstanim prema gorivu i vrsti prometa uključuju informacije o godišnjim proračunskim sredstvima dodijeljenima za potporu istraživanju, tehnološkom razvoju i prikaznim aktivnostima u vezi s alternativnim gorivima, razvrstana prema gorivu i vrsti prometa.

(7) Informacije o ciljevima uključuju sljedeće elemente:

1. procjenu očekivanog broja vozila na alternativna goriva do 2020., 2025. i 2030. godine
2. razinu ostvarenosti skupnih ciljeva za uporabu alternativnih goriva u raznim vrstama prometa (cestovni, željeznički, vodni i zračni)
3. razinu ostvarenosti pojedinačnih ciljeva u svakoj godini za postavljanje infrastrukture za alternativna goriva za razne vrste prometa

4. informacije o metodologiji za razmatranje učinkovitosti punjenja mjesta za punjenje visoke snage.

(8) Informacije o razvoju infrastrukture za alternativna goriva uključuju slijedeće elemente:

1. promjene u ponudi (dodatni kapacitet infrastrukture) i potražnji (stvarno korišteni kapacitet) javno dostupnih mjesta za punjenje
2. promjene u ponudi (dodatni kapacitet infrastrukture) i potražnji (stvarno korišteni kapacitet) mjesta za opskrbu UPP-om u morskim lukama i lukama unutarnjih voda
3. promjene u ponudi (dodatni kapacitet infrastrukture) i potražnji (stvarno korišteni kapacitet) javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila UPP-om
4. promjene u ponudi (dodatni kapacitet infrastrukture) i potražnji (stvarno korišteni kapacitet) javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila SPP-om.

(9) Prema potrebi unose se i informacije o sljedećem:

1. javno dostupnim mjestima za opskrbu vodikom
2. infrastrukturi za opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama i lukama unutarnjih voda
3. infrastrukturi za opskrbu električnom energijom za avione u mirovanju.

#### **IV. OPSKRBA PROMETA ELEKTRIČNOM ENERGIJOM**

##### **Članak 6.**

(1) U skladu s procjenom tržišta određenom NOP-om, a u skladu s tehničkim specifikacijama, uspostaviti će se primjereni broj javno dostupnih mjesta za punjenje električnom energijom, kako bi se osiguralo da električna vozila mogu prometovati barem u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima te u okviru osnovne TEN-T mreže. Broj takvih mjesta za punjenje utvrđuje se uzimajući u obzir, između ostalog, procjenu broja do kraja 2020. registriranih električnih vozila, kako je naznačeno NOP-om te najboljom praksom i preporukama koje izdaje Europska komisija. U obzir se, prema potrebi, uzimaju posebne potrebe u vezi s instaliranjem javno dostupnih mjesta za punjenje na postajama javnog prijevoza.

(2) Mjesta za punjenje male snage za električna vozila, s iznimkom bežičnih ili indukcijskih jedinica, postavljena ili obnovljena od 18. studenog 2017. ispunjavaju barem slijedeće tehničke specifikacije: mjesta za punjenje motornih vozila izmjeničnom strujom (AC) male snage su zbog interoperabilnosti opremljene najmanje utičnicama ili priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi HRN EN 62196-2, a te utičnice moguće je opremiti dodatnim elementima kao što su mehanički zatvarači pri čemu se zadržava kompatibilnost s tipom 2., kao i posebne sigurnosne zahtjeve koji su na snazi u Republici Hrvatskoj.

(3) Mjesta za punjenje visoke snage za električna vozila, s iznimkom bežičnih ili indukcijskih jedinica, postavljena ili obnovljena od 18. studenog 2017. ispunjavaju barem slijedeće tehničke specifikacije:

1. mjesta za punjenje motornih vozila izmjeničnom strujom (AC) visoke snage su zbog interoperabilnosti opremljene barem utičnicama ili priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi HRN EN 62196-2

2. mjesta za punjenje motornih vozila istosmjernom strujom (DC) visoke snage su zbog interoperabilnosti opremljene najmanje priključcima kombiniranog sustava za punjenje sukladno normi HRN EN 62196-3.

(4) U skladu s procjenom NOP-a uspostavlja se potreban broj punionica za opskrbu električnom energijom s kopna za plovila unutarne plovidbe i morske brodove u morskim lukama, kao i lukama unutarnjih voda. Uspostava takve opskrbe električnom energijom s kopna u lukama osnovne mreže TEN-T i drugim lukama do 31. prosinca 2025. predstavlja prioritet, osim ako nema potražnje i ako su troškovi nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš.

(5) Instalacije za opskrbu električnom energijom s kopna za pomorski promet, postavljene ili obnovljene od 18. studenog 2017. ispunjavaju slijedeće tehničke specifikacije: opskrba električnom energijom s kopna za morske brodove, uključujući dizajn, instaliranje i testiranje sustava, mora biti u skladu s tehničkim specifikacijama norme IEC/ISO/IEEE 80005-1.

(6) Pri punjenju električnih vozila na javno dostupnim mjestima za punjenje koriste se, ako je to tehnički izvedivo i gospodarski opravdano, pametni sustavi mjerenja.

(7) Operatori javno dostupnih mjesta za punjenje, koji su krajnji kupci električne energije, slobodno odabiru svog opskrbljivača električne energije.

(8) Operatori iz stavka 7. ovoga članka mogu kupcima pružati usluge punjenja električnih vozila na ugovornoj osnovi, uključujući u ime i za račun drugih pružatelja usluga.

(9) Sva javno dostupna mjesta za punjenje korisnicima električnih vozila također pružaju mogućnost punjenja na ad hoc osnovi bez sklapanja ugovora s dotičnim opskrbljivačem električnom energijom ili operatorom.

(10) Cijene koje naplaćuju operatori iz stavka 7. ovoga članka moraju biti opravdane, lako i jasno usporedive, pregledne i nediskriminirajuće.

(11) Operatori distribucijskog sustava na nediskriminirajućoj osnovi moraju surađivati sa svakom osobom koja postavlja ili upravlja javno dostupnim mjestima za punjenje.

(12) Operator javno dostupnog mjesta za punjenje koji se priključuje na energetska infrastrukturu krajnjeg kupca električne energije, a osigurao je svoje obračunsko mjerno mjesto u skladu s općim uvjetima za korištenje mreže i opskrbu električnom energijom, slobodno odabire svog opskrbljivača električne energije.

(13) NOP također može predvidjeti mjere poticanja i olakšavanja postavljanja mjesta za punjenje koja nisu dostupna javnosti.

## V. OPSKRBA PROMETA VODIKOM

### Članak 7.

(1) U skladu s procjenom tržišta određenom NOP-om, uspostaviti će se primjereni broj javno dostupnih mjesta za punjenje vodikom.

(2) Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu motornih vozila vodikom su slijedeće:

1. Vanjska mjesta za opskrbu plinovitim vodikom koji se koristi kao gorivo za motorna vozila moraju biti u skladu s tehničkim specifikacijama ISO/TS 20100 za opskrbu plinovitim vodikom.

2. Čistoća vodika dostupnog na mjestima za opskrbu vodikom mora biti u skladu s tehničkim specifikacijama iz norme HRN EN ISO 14687-2.

3. Mjesta za opskrbu vodikom koriste algoritme i opremu za punjenje koji moraju biti u skladu sa specifikacijom ISO/TS 20100 za opskrbu plinovitim vodikom.

4. Priključci za opskrbu motornih vozila plinovitim vodikom moraju biti u skladu s normom HRN EN ISO 17268 za priključke za opskrbu motornih vozila plinovitim vodikom.

## VI. OPSKRBA PROMETA PRIRODNIM PLINOM

### Članak 8.

(1) U skladu s procjenom tržišta NOP-a, uspostaviti će se u morskim lukama i lukama unutarnjih voda, odgovarajući broj mjesta za opskrbu UPP-om kako bi se morskim brodovima i plovilima unutarnje plovidbe omogućilo prometovanje u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T.

(2) Prema potrebi, nadležna tijela za morske luke i nadležna tijela za unutarnje plovne putove surađuju sa susjednim državama kako bi se osigurala odgovarajuća pokrivenost osnovne mreže TEN-T.

(3) U skladu s procjenom tržišta, NOP određuje morske luke i luke unutarnjih voda koje trebaju osigurati pristup mjestima za opskrbu UPP-om iz stavka 1. ovoga članka pri čemu se također uzimaju u obzir stvarne potrebe tržišta.

(4) U skladu s procjenom tržišta NOP-a uspostaviti će se odgovarajući broj mjesta za opskrbu UPP-om dostupnih javnosti, barem uzduž postojeće osnovne mreže TEN-T, kako bi se osiguralo da teška motorna vozila na UPP mogu nesmetano prometovati ako postoji potražnja i osim ako troškovi nisu nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš.

(5) Na prometnoj mreži Republike Hrvatske biti će raspoloživ primjeren distribucijski sustav za UPP, uključujući objekte za pretovar tereta iz cisterni s UPP-om, kako bi se opskrbljivala mjesta za opskrbu iz stavaka 1., 3. i 4. ovoga članka.

(6) Iznimno od stavka 5. ovoga članka, moguće je udružiti kapacitete sa susjednim zemljama u svrhu ispunjavanja zahtjeva odgovarajuće pokrivenosti prometne mreže.

(7) Sporazumi o udruživanju kapaciteta podliježu obvezama izvješćivanja od strane ministarstva nadležnog za promet.

(8) U okviru mreža koje će biti određene NOP-om uspostaviti će se primjeren broj javno dostupnih mjesta za punjenje SPP-om kako bi se osiguralo da motorna vozila na SPP mogu prometovati barem u naseljima, građevinskim područjima, odnosno gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima.

(9) U okviru mreža koje će biti određene NOP-om uspostaviti će se primjeren broj javno dostupnih mjesta za opskrbu SPP-om, barem uzduž postojeće osnovne mreže TEN-T, kako bi se osiguralo da motorna vozila na SPP mogu nesmetano prometovati.

(10) Mjesta za opskrbu motornih vozila SPP-om, koja su postavljena ili obnovljena od 18. studenoga 2017., ispunjavaju tehničke specifikacije Pravilnika iz članka 6. stavka 1. ovoga Zakona.

(11) Priključci i posude za SPP moraju biti u skladu s UN ECE Uredbom br. 110 (u vezi s ISO 14469, dio I. i dio II.).

## VII. INFORMACIJE ZA KORISNIKE

### Članak 9.

(1) Korisnicima motornih vozila na alternativna goriva omogućuje se pristup odgovarajućim, dosljednim i jasnim informacijama o onim motornim vozilima koja je moguće redovito puniti individualnim vrstama goriva uvedenima na tržište ili ih napuniti na mjestima za punjenje.

(2) Informacije iz stavka 1. ovoga članka stavljaju se na raspolaganje u sklopu uputa za uporabu motornih vozila, na mjestima za punjenje i opskrbu, na motornim vozilima i u zastupstvima za motorna vozila na području Republike Hrvatske.

(3) Pružanje informacija iz stavka 1. ovoga članka temelji se na odredbama o označivanju usklađenosti goriva s usklađenim hrvatskim normama koje utvrđuju tehničke specifikacije za goriva.

(4) Kada se norme iz stavka 3. ovoga članka odnose na grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, grafički prikaz je jednostavan, lako razumljiv i postavljen na jasno vidljiv način:

1. na odgovarajućim crpkama i njihovim mlaznicama na svim mjestima za opskrbu, od datuma uvođenja goriva na tržište

2. na poklopcima spremnika za gorivo motornih vozila za koja je određeno gorivo preporučeno i prikladno ili u neposrednoj blizini poklopaca spremnika za goriva te u uputama za uporabu motornih vozila, kada se takva motorna vozila uvode na tržište nakon 18. studenog 2016.

(5) Pri iskazivanju cijena goriva na postaji za opskrbu gorivom, a posebno kada se radi o prirodnom plinu i vodiku, prema potrebi se u informativne svrhe iskazuje usporedba između

odgovarajućih jediničnih cijena, vodeći računa da takva informacija ne smije zavarati ili zbuniti korisnika.

(6) Ako su raspoloživi podaci u kojima je naznačena lokacija javno dostupnih mjesta za opskrbu i punjenje alternativnim gorivima obuhvaćenim odredbama ovoga Zakona, osigurava se svim korisnicima pristup tim podacima na otvorenoj i nediskriminirajućoj osnovi.

(7) Takvi podaci o mjestima za punjenje mogu, ako su raspoloživi, uključivati informacije o raspoloživosti u stvarnom vremenu, kao i informacije o prethodno obavljenim punjenjima, te informacije o punjenju u stvarnom vremenu.

## VIII. OVLAŠTENJA I NADLEŽNOSTI

### Članak 10.

(1) Ministarstvo nadležno za promet:

1. provodi politiku Vlade Republike Hrvatske u području uspostave infrastrukture za alternativna goriva
2. izvješćuje Vladu Republike Hrvatske i Europsku komisiju o provedbi mjera uspostave infrastrukture za alternativna goriva
3. ostvaruje međunarodnu suradnju Republike Hrvatske u području uspostave infrastrukture za alternativna goriva
4. sudjeluje u radu tijela Europske komisije u području uspostave infrastrukture za alternativna goriva

(2) Za nacionalno koordinacijsko tijelo određuje se Centar za praćenje poslovanja energetskeg sektora i investicija i:

1. pruža potporu provedbi politike alternativnih goriva utvrđenu odredbama ovoga Zakona
2. izrađuje i provodi sustav praćenja mjera za unaprjeđenje infrastrukture alternativnih goriva
3. za ministarstvo nadležno za promet priprema i prilagođava provedbu okvira mjera za razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu, u skladu s člankom 4. stavkom 1. ovog Zakona, te njihovu provedbu prati u sklopu Nacionalnog akcijskog plana za energetske učinkovitost, te osigurava sustavno planiranje za provedbu politike infrastrukture alternativnih goriva u Republici Hrvatskoj
4. priprema Izvješće o provedbi NOP-a koje sadrži opis mjera poduzetih kao potpora izgradnji infrastrukture za alternativna goriva u skladu s člankom 5. ovoga Zakona
5. na svojim mrežnim stranicama objavljuje i redovito ažurira informacije definirane člankom 5. i člankom 9. stavcima 6. i 7. ovoga Zakona.



**Članak 11.**

Ministarstvo nadležno za energetiku provodi upravni nadzor nad provedbom ovoga Zakona.

**IX. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

**Članak 12.**

(1) Odluku o donošenju NOP-a iz članka 4. stavka 1. ovoga Zakona Vlada Republike Hrvatske će donijeti u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Usklađivanje s odredbama ovoga Zakona mjesta za punjenje male snage za električna vozila koja su postavljena ili obnovljena prije 18. studenoga 2017. godine, odnosno instalacija za opskrbu električnom energijom s kopna za pomorski promet koje su postavljene ili obnovljene prije 18. studenoga 2017. godine, u skladu s člankom 6. stavcima 2. i 5., provest će se do 18. studenoga 2017. godine.

**Članak 13.**

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama.

## OBRAZLOŽENJE

### **Članak 1.**

Ovaj članak sadržava predmet Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva.

### **Članak 2.**

Ovim se člankom utvrđuje direktiva Europske unije koja se ovim Zakonom prenosi u pravni poredak Republike Hrvatske.

### **Članak 3.**

Ovim se člankom nabrajaju abecednim redom pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom Zakonu te se daje njihovo značenje.

### **Članak 4.**

Ovim se člankom određuje obveza donošenja Nacionalnog okvira politike kao zajedničkog okvira mjera za razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu, te njegovog sadržaja, nadležnih tijela i izvještavanja.

### **Članak 5.**

Ovim se člankom uređuje obveza izvješćivanja Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije, elementi izvješća, dinamika izvješćivanja i subjekti pripreme izvješća.

### **Članak 6.**

Ovim se člankom uređuje opskrba prometa električnom energijom.

### **Članak 7.**

Ovim se člankom uređuje opskrba prometa vodikom.

### **Članak 8.**

Ovim se člankom uređuje opskrba prometa prirodnim plinom.

### **Članak 9.**

Ovim se člankom određuje dostupnost i pristup informacijama za korisnike.

### **Članak 10.**

Ovim se člankom određuju tijela nadležna za provedbu Zakona, te njihova ovlaštenja.

### **Članak 11.**

Ovim se člankom određuje tijelo nadležno za upravni nadzor nad ovim Zakonom.

### **Članak 12.**

Ovim se člankom propisuju rokovi za donošenje preostalih akata potrebnih za provođenje ovog Zakona.

### **Članak 13.**

Ovim se člankom propisuje stupanje na snagu Zakona.

**PRILOG - Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću**

Naslov dokumenta	Nacrt prijedloga Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije prenošenjem Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.).
Datum dokumenta	23. svibnja 2016. godine
Verzija dokumenta	Prva
Vrsta dokumenta	Zakon
Naziv nacrtu zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrtu	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrtu?	Ministarstvo gospodarstva, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Ministarstvo financija, Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, Ministarstvo poljoprivrede, Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta i Ministarstvo unutarnjih poslova
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način?	Nacrt je objavljen na središnjem web portalu za savjetovanje sa zainteresiranom javnošću e-Savjetovanje u periodu od 4. svibnja do 19. svibnja 2016. godine s ukupnim trajanjem od 15 dana.
Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje?	
Ako nije, zašto?	
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Američka gospodarska komora u Hrvatskoj Grga Kostelac mag.ing.geod et geoinf. Hrvatske autoceste d.o.o. Igor Kolovrat Regionalna VPP udruga

<p>ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI</p> <p>Primjedbe koje su prihvaćene</p> <p>Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje</p>	<p>Objedinjene primjedbe/prijedlozi zainteresirane javnosti na Nacrt prijedloga Zakona te obrazloženje predlagatelja o (ne) prihvaćanju istih nalazi se u popratnoj tablici Analize dostavljenih primjedbi.</p> <p>Nakon isteka javnog savjetovanja, 20. svibnja 2016. u 00:02 zaprimili smo elektroničkom poštom iz Hrvatske UNP udruge primjedbu na Nacrt teksta Zakona kako slijedi: Izmjena teksta u članku 1. točka 1. prijedlog: "Ovim Zakonom se utvrđuje zajednički okvir mjera za uspostavljanje infrastrukture za alternativna goriva, kako bi se na najmanju moguću mjeru smanjila ovisnost o fosilnim gorivima, provela dekarbonizacija prometa i ublažio negativni utjecaj prometa na okoliš i zdravlje ljudi." Uz primjedbu je dodano popratno obrazloženje dostavljanja komentara elektroničkim putem: "Ovo dostavljamo ovako jer je javna rasprava na e-savjetovanju obustavljena prije isteka 19.svibnja 2016.godine što je nedopustivo."</p> <p>Primjedba je primljena na znanje/djelomično prihvaćena Predložena formulacija šira je od predložene formulacije te povećava obuhvat ovog Zakona na područja koja, u skladu sa stavkom 3. uređuju drugi zakoni. Međutim ističemo kako je u definiciji alternativnih goriva u članku 3., stavku 1., točki 1. naveden potencijal doprinosa dekarbonizaciji kojeg ta goriva imaju. Vezano za obrazloženje dostavljanja komentara elektroničkim putem nakon isteka javnog savjetovanja, razvidno je da je upravo veliki dio komentara na Nacrt prijedloga Zakona zaprimljen zadnjeg dana javnog savjetovanja, odnosno 19. svibnja 2016. godine. Jednako tako, kontaktiran je i Ured za udruge koji nije zabilježio nikakve tehničke poteškoće u funkcioniranju aplikacije e-Savjetovanja.</p>
<p>Troškovi provedenog savjetovanja</p>	<p>Nije bilo troškova.</p>

# Izvešće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva

Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
<p><b>Grga Kostelac mag. ing. geod et geoinf.</b>  <b>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI            INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA</b>            Ovaj zakon potrebno je uskladiti s Zakonom o nacionalnoj infrastrukturi prostornih podataka. Umjesto objašnjenja molim pogledajte linkove:  <a href="https://youtu.be/xew6ql-6wNk">https://youtu.be/xew6ql-6wNk</a>  <a href="https://youtu.be/dYqXeTqdF84">https://youtu.be/dYqXeTqdF84</a> <a href="http://www.nipp.hr/">http://www.nipp.hr/</a></p>	<p><b>Prihvaćen</b>            Zahvaljujemo na primjedbi, uz konzultacije s Ministarstvom graditeljstva i prostornog uređenja, te Državnom geodetskom upravom dopunili smo odgovarajuća mjesta u tekstu (prvenstveno čl. 1. st. 3.) , pa je sada za odnose koji nisu uređeni ovim Zakonom nabrojano i područje infrastrukture prostornih podataka.</p>
<p><b>Američka gospodarska komora u Hrvatskoj</b>  <b>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI            INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA</b>            Poštovani, Američka gospodarska komora u Hrvatskoj (AmCham) u svibnju 2016. god. objavila je Stajalište "Preporuke za razvoj e-mobilnosti u Hrvatskoj", koje između ostalog uključuje prijedloge za razvoj infrastrukture električnih punionica. Cjelokupni tekst Stajališta predstavljamo u sklopu Javnog savjetovanja o Nacrtu prijedloga Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva. Uvod Brza industrijalizacija i tehnološki razvoj u zadnjih 150 godina suočili su globalnu zajednicu s ozbiljnim izazovima vezanim za ograničene izvore fosilnih goriva i globalno zagrijavanje izazvano prekomjernim emisijama CO2. U drugoj polovici 20. stoljeća postaje jasno da ljudsko djelovanje značajno utječe na promjene u okolišu s potencijalno negativnim posljedicama na ekološki sustav, klimu, ali i zdravlje ljudi te kvalitetu života. Razvijene zemlje stoga sve više stavljaju naglasak na zeleno gospodarstvo, koje karakterizira održivo korištenje obnovljivih, kao i mudro korištenje neobnovljivih resursa. Kroz energetske i resursnu učinkovitost potiče se zamjena fosilnih goriva 'čistom' energijom s niskim emisijama stakleničkih plinova, čime se ublažavaju i usporavaju klimatske promjene, te potiče razvoj zelenih radnih mjesta i smanjuje energetska ovisnost o uvozu. Europska unija (EU) je posljednjih godina pokrenula veći broj projekata zelenog održivog gospodarstva, dok se u Hrvatskoj radi na strategiji razvoja niskougljičnog gospodarstva. Međutim, elementi zelenog gospodarstva u Hrvatskoj su tek donekle zastupljeni u energetici, dok se u industriji još uvijek dovoljno ne prepoznaju kao razvojna mogućnost za konkurentniju proizvodnju i veću zaposlenost. Promet kao ljudska aktivnost u Hrvatskoj i globalno ima udio u emisiji CO2 od oko 30%, te mjere za smanjenje emisije CO2 u tom segmentu itekako imaju smisla. Sve do nedavno nije bila dostupna tehnologija koja bi značajno pridonijela ispunjavanju ekoloških zahtjeva korištenjem nisko karbonskih goriva po prihvatljivoj cijeni. No znanstveni i tehnološki razvoj i pad cijene baterija omogućili su da prvi serijski električni automobil ugleda svjetlo dana 2009. godine. Time je omogućen veliki napredak u području smanjenja emisije CO2, posebice u urbanim sredinama, što je prepoznato od strane mnogih naprednih država u svijetu. Stoga se sve više javlja potreba za vozilima s pogonom neovisnim o fosilnim gorivima, niskom ili nultom emisijom CO2 te za pripadajućom infrastrukturom za punjenje istih, tj. e-</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>            Zahvaljujemo na dostavljenom Stajalištu i vašim Preporukama za razvoj e-mobilnosti u Hrvatskoj. Napominjemo da je Republika Hrvatska članica Europske unije (EU) i u tom svjetlu je za nju pravno obvezujuća primjena pravne stečevine EU. Ovaj zakonski prijedlog obuhvaća pravne odredbe u skladu sa zahtjevima koje pred zemlje članice EU stavlja Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Direktiva“) koja u svom obuhvatu, osim e- mobilnosti, uključuje razvoj infrastrukture za sve vidove prometa, te alternativna goriva koja obuhvaćaju goriva ili izvore energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti dekarbonizaciji prometnog sustava te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, koji između ostalog uključuju: električnu energiju, vodik, biogoriva (tekuća ili plinovita biogoriva namijenjena prometu proizvedena iz biomase), sintetička i parafinska goriva, prirodni plin, uključujući bioplin, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP) te ukapljeni naftni plin (UNP). Svakako se slažemo s vašom ocjenom kako je ključan preduvjet poticanja e-mobilnosti pronalaženje odgovarajućih mjera koje će s jedne strane postići cilj smanjenja negativnih utjecaja prometa na okoliš i zadovoljiti rastuće potrebe tržišta za prometnim uslugama, a s druge strane omogućiti optimalan razvoj prometne i energetske infrastrukture potrebne za ostvarenje tog cilja. Stoga se u daljnjem razvoju mjera poticanja kreće od procjene trenutnog stanja i budućeg razvoja tržišta, a i postupka kontinuirane revizije pojedinačnih mjera poticanja. Ovaj zakonski prijedlog predlaže, na tragu vaše preporuke, uspostavu daljnjih koraka za razvoj ciljeva i mjera kroz obavezu donošenja Nacionalnog okvira politike kojim će se konkretizirati daljnje aktivnosti, kao i nositelji tih aktivnosti. Uzimajući u obzir pravni sustav EU, kao i praksu zemalja članica, Republika Hrvatska je u okviru tzv. energetske paketa već donijela niz zakona vezanih za energetiku, te ovaj zakonski prijedlog predviđa korištenje već uspostavljenih tijela vezanih za provedbu regulatornog okvira energetske učinkovitosti i za podršku provedbi ovog Zakona. Uzimajući u obzir gore navedeno, za nadležno tijelo državne uprave koje je pripremalo ovaj zakonski prijedlog, u skladu s odgovarajućom odlukom Koordinacije Vlade Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza bilo je zaduženo za imenovanje Radne skupine koja se sastojala od predstavnika svih nadležnih tijela državne</p>

mobilnošću. AmCham smatra da je za razvoj e-mobilnosti u Hrvatskoj ključan dobar regulatorni okvir koji bi s jedne strane omogućio strateško planiranje razvoja potrebne infrastrukture, a s druge strane dodatno poticao građane i poslovne subjekte na korištenje električno pokretanih vozila. Međunarodna pravna postignuća Međunarodna klimatska politika utemeljena je 1997. godine Protokolom iz Kyota, donesenim na Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih naroda o promjeni klime. Ugovorne strane obvezale su se na smanjivanje emisija šest štetnih stakleničkih plinova: ugljičnog dioksida, metana, dušikovog oksida, hidrofluorugljika, perfluoriranih ugljikovodika i sumporovog heksafluorida (SF6). U Durbanu 2011., godine postignut je dogovor o produljenju Protokola iz Kyota sve do 2020. te se počelo raditi na novom međunarodnom sporazumu koji bi globalno zagrijavanje ograničio na 2°C iznad predindustrijskih prosječnih temperatura. U skladu s izmjenom Protokola iz Kyota u Dohi 2012. godine, EU se tijekom drugog obvezujućeg razdoblja Protokola iz Kyota obvezala smanjiti emisije stakleničkih plinova do 20% u usporedbi s razinama iz 1990. Isto je gotovo ispunjeno smanjenjem od 19% do kraja 2013. godine. „Pozivom iz Lime na poduzimanje klimatskih mjera“ iz 2014. godine traži se sklapanje međunarodnog pravno obvezujućeg sporazuma kojim bi se „na uravnotežen način započelo s rješavanjem pitanja kao što su ublažavanje klimatskih promjena, prilagodba, financiranje, razvoj i prijenos tehnologije, izgradnja kapaciteta te transparentno djelovanje i potpora.“ Time bi se prvi put obuhvatilo svih 195 zemalja članica Klimatske konvencije UN-a te izrazilo načelo „zajedničkih, ali različitih odgovornosti i odgovarajućih sposobnosti“ svake zemlje. Teme od velike važnosti za EU u okviru međunarodnih pregovora o klimatskim promjenama su: ambiciozni i pravno obvezujući ciljevi, snažni mehanizmi praćenja, multilateralizam te oslanjanje na znanstvene dokaze. E-mobilnost E-mobilnost predstavlja okruženje u kojem je dostupno i regulirano korištenje električne energije iz mreže za punjenje pogonskih baterija vozila, koja se potom koriste za individualne i poslovne potrebe u transportu. E-mobilnost se sastoji od „software-a“ i „hardware-a“. Software predstavlja čitav niz poticajnih mjera, aktivnosti ali i pravne regulative nužnih za razvoj kako samog tržišta električno pokretanih vozila (EPV), tako i infrastrukture za punjenje. Pod hardware-om podrazumijevamo mrežu raznolikih, javno dostupnih punionica za električna vozila. EPV su vozila koja za pokretanje koriste u potpunosti ili dijelom energiju iz pogonskih baterija koje imaju mogućnost punjenja iz električne mreže, a dijele se na: električna vozila (EV), „plug in“ hibridna električna vozila (PHEV) i „plug in“ hibridna vozila (PHV). Vozila koja nemaju mogućnost korištenja energije iz električne mreže za punjenje pogonskih baterija, npr. hibridna vozila (HV), ne spadaju u e-mobilnost. Za razliku od EV, koja koriste isključivo električnu energiju za pogon, PHEV i PHV koriste električnu energiju i fosilna goriva prema zahtjevu korisnika. PHEV i PHV su zapravo nastala kao odgovor industrije za prevladavanje najčešćih prigovora korisnika, a to su ograničenje dosega sa jednim punjenjem te relativno dugo vrijeme punjenja baterija. U trenutku kada se pogonske baterije iscrpe, automatski ili na zahtjev dolazi do aktivacije konvencionalnog motora koji tada osigurava potrebnu energiju za pokretanje vozila. U bliskoj budućnosti se očekuje sve veći udio EPV u prometu, posebice PHEV i PHV, radi mnogih prednosti koje donosi e-mobilnost: • Poboljšanje kvalitete života u gradovima smanjenjem zagađenja i buke; • Smanjenje

uprave, te tako i predstavnika Ministarstva gospodarstva. Također je, u želji da se u što većoj mjeri smanji osnivanje novih državnih agencija i tijela, ovim zakonskim prijedlogom predviđeno da postojeći Centar za praćenje poslovanja energetskog sektora i investicija obavlja funkciju Nacionalnog koordinacijskog tijela za razradu i praćenje pojedinačnih ciljeva i mjera koji se žele postići. Slažemo se s vašim napomenama kako će razvoj infrastrukture i tržišta alternativnih goriva predstavljati izazov u budućem periodu, te je stoga, u zavisnosti od procjene stvarnog stanja predviđena kontinuirana prilagodba (pravnim okvirom EU predviđena su izvješća svakih 3 godine) postavljenih ciljeva i mjera njihovog postignuća. Napominjemo kako smo u ovaj prijedlog Zakona, u okviru tehničkih specifikacija vezanih za električnu energiju, u potpunosti preuzeli specifikacije zadane Prilogom II. Direktive (koje možete pronaći u Službenom listu EU od 28.10.2014. godine, broj L 307 na 20. stranici), a za one koje još nisu zadane predvidjeli smo donošenje odgovarajućeg Pravilnika. Konkretno mjere poticanja ne propisuju se ovim Zakonom, već se propisuju način njihovog donošenja i razvijanja, a svakako se slažemo s vašim konstatacijama kako je njihova provedba, osim na razini RH, izuzetno značajna i na razini lokalne ili područne (regionalne) samouprave. U tom smislu, radi kumulativnog i sinergijskog učinka mjere razvoja infrastrukture alternativnih goriva koje će proizaći iz ovog Zakona i njime predviđenog Nacionalnog okvira politike pridružuju se, već postojećim mjerama koje se po Nacionalnoj strategiji energetske učinkovitosti i njoj pripadnim akcijskim planovima već provode u RH. Stoga je još i opravdanije naše nastojanje da Nacionalno koordinacijsko tijelo predviđeno ovim Zakonom bude jedinstveno već postojećem u okviru Centra za praćenje poslovanja energetskog sektora i investicija.

emisija stakleničkih plinova i njihovog utjecaja na okoliš; • Veća integracija obnovljivih izvora energije; • Smanjenje troškova i ovisnosti o fosilnim gorivima; • Povećanje energetske učinkovitosti; • Smanjenje ovisnosti o drugim energentima. Korištenje električnih automobila u prometu i razvijena mreža punionica otvaraju i perspektivu stvaranja sustava „pametnih energetskih mreža“, koje karakterizira inteligentna interakcija vozila i elektro-energetske mreže. Pošto suvremeni električni automobili posjeduju baterijske sustave relativno velikog kapaciteta, korisnik bi mogao dati na raspolaganje distributeru električne energije određeni udjel u kapacitetu baterije svog vozila, ovisno o njegovim dnevnim potrebama, a distributer bi povlačio energiju iz vozila za vrijeme „manjka“ električne energije i vraćao je za vrijeme „viška“.

Time bi se u velikoj mjeri učinkovito premostio temeljni nedostatak proizvodnje električne energije iz energije vjetra i sunca. Proizlazi dakle da korištenje električnih vozila nudi veliki potencijal za razvoj učinkovitog sustava za pohranu energije, što se postavlja i kao krajnji cilj e-mobilnosti. Preporuke za razvoj e-mobilnosti u Hrvatskoj • Osnivanje glavnog nadležnog tijela za razvoj e-mobilnosti

E-mobilnost trenutno spada u nadležnost tri ministarstva: Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Ministarstva gospodarstva i Ministarstva pomorstva, prometa i veza. Vrlo brzo će se ukazati i potreba za uključivanjem Ministarstva turizma, budući da EPV postaju sve popularniji u razvijenim članicama Europske unije (procjenjuje se tržišni udio EPV od 20% u prodaji novih vozila do 2020. god.) čiji državljani predstavljaju najpoželjnije goste a u Hrvatsku često putuju automobilom. Interesi sva četiri ministarstva bi stoga trebali biti zastupani u jednom nadležnom tijelu – primjerice Hrvatskoj energetske regulatornoj agenciji (HERA). To bi omogućilo ubrzanje razvoja e-mobilnosti, strateško sagledavanje šire slike na jednom mjestu, te učinkovitije rješavanje ključnih pitanja za snažniji rast e-mobilnosti (povlačenje sredstava iz EU fondova, optimizacija parafiskalnih nameta, rješavanje pitanja koncesija na autocestama itd.). Nadležno tijelo trebalo bi provesti sveobuhvatnu analizu postojećeg zakonodavnog sustava i njegove usklađenosti sa EU pravilima i smjernicama, identificirati glavne prepreke i omogućiti organizirano djelovanje svih dionika na njihovom rješavanju i daljnjem planiranju razvoja e-mobilnosti. Uz to, trebala bi pružati potporu svim dionicima u rješavanju regulatornih i praktičnih problema sustava e-mobilnosti. • Stvaranje infrastrukture e-mobilnosti u skladu s nacionalnim i EU prioritetima

Republika Hrvatska mora stvoriti pravni okvir za uporabu alternativnih energenata za razvoj prometnog sustava u skladu s Direktivom 2014/94/EU. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture stoga priprema Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva Republike Hrvatske (NOP). EU je ambiciozna po pitanju razvoja e-mobilnosti. Ciljevi su smanjiti uporabu konvencionalnih vozila u urbanom transportu za 50% i razviti „CO2-free“ gradsku logistiku u glavnim urbanim centrima do 2030., postupno „izbaciti“ motore s unutarnjim izgaranjem iz gradova do 2050., te dugoročno povezati „čista goriva“ i urbanu mobilnost. S druge strane, u Hrvatskoj postoje značajne zapreke za razvoj e-mobilnosti, uključujući nedefiniranu razliku između „privatnih“ i „javnih“ punionica, koje proizlaze iz nepostojanja nacionalne strategije koja bi optimizirala resurse i usmjerila napore prema postizanju navedenih ciljeva. Radi boljeg razumijevanja izazova optimizacije resursa, navodimo glavne karakteristike tri tipa punjača



za EPV: • Wall box – snaga 3,7 kW, cijena cca. 10.000 kn; vrijeme punjenja: 5h – 10h • AC – snaga 10 kW do 20 kW, cijena cca. 30.000 kn; vrijeme punjenja: 4h – 8h • DC (ChaDeMo & Combo) – snaga 22 kW do 50 kW, cijena cca. 200.000 kn; vrijeme punjenja (do 80%): 15min – 30 min Troškovima nabavke samog punjača potrebno je nadodati i trošak instalacije i ugradnje te instalirane snage (oko 1.800 kn/kW). Nepostojanje strategije vidljivo je na primjeru broja brzih DC punionica u Hrvatskoj. Iako je u travnju 2016. godine službeno otvorena stota punionica za električna vozila u Hrvatskoj, ukupno je instalirano (ili je u fazi instalacije) samo deset takvih punionica, i to sve u urbanim sredinama a niži na magistralnim pravcima. Tih deset punionica bi s druge strane u potpunosti riješilo potrebnu infrastrukturu na auto cesti Zagreb – Split u oba smjera, a s dodatnih dvadeset DC punionica bili bi riješeni svi magistralni pravci. S obzirom na navedeno, predlažemo slijedeće mjere: • Usklađivanje tehnologije (AC, DC ChaDeMo i Combo standardi) i prioriteta lokacija prema nacionalnim potrebama kroz Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva Republike Hrvatske (NOP) – npr. postavljanje DC punionica pretežito na magistralnim pravcima (autocestama) u razmaku od 50 – 100 km, vodeći računa o nacionalnim interesima i sa aspekta razvoja turizma. • Omogućavanje izgradnje EPV punionica na autocestama tržišnim akterima – primjerice kroz model davanja u koncesiju čestica za izgradnju punionica. • Omogućavanje naplaćivanja električne energije svim vlasnicima EPV punionica koji nisu tvrtke-distributeri električne energije. • Oslobođanje EPV punionica od naknade za instaliranu snagu. U sklopu izgradnje mreže punionica koja bi pridonosila e-mobilnosti također treba uzeti u obzir druge oblike ekološki prihvatljivih pogonskih goriva. Primjer je stlačeni prirodni plin (CNG), koji nudi niz prednosti pred konvencionalnim gorivima (benzin, dizel) uključujući nižu emisiju CO<sub>2</sub>, a potrebna mu je stabilna i adekvatna električna mreža za rad kompresora stanice za brzo punjenje. Trenutačno u Europi ima oko 1,2 miliona CNG vozila, a predviđa se rast do 10 miliona vozila u slijedećih 5-6 godina. • Optimizacija poticajnih mjera u korist električno pokretanih vozila Hrvatska od 2014. godine spada u red zemalja koje subvencijama potiču kupnju ekoloških vozila, u koja se službeno ubrajaju i HV. Ekološka vozila u prometu se pojavljuju od 2007. godine, da bi od uvođenja izdašnih poticaja 2014. i 2015. godine doživjela eksponencijalni rast. Slijedom toga, u 2015. godini je u Hrvatskoj registrirano 1.347 HV, 156 EV i 70 PHEV/PHV (podaci se odnose na osobna i laka gospodarska vozila). Premda su postojeći državni poticaji za kupnju EPV i hibridnih vozila hvalevrijedni te po iznosu spadaju među veće u EU, činjenica je da se do sada većina (oko 80%) raspoloživih sredstava utroši za poticanje kupnje HV niže klase. HV, kao što je rečeno, ne spadaju u EPV budući za pogon koriste isključivo fosilno gorivo, a ne energiju iz električne mreže. Mada su HV cjenovno bitno dostupnija široj populaciji nego EV, imaju lošija ekološka svojstva nego EPV i zagađuju okoliš bukom. Tablica koja prikazuje rast uporabe HV i EPV u RH u periodu od 2007. do 2015. godine nalazi se u originalnom Stajalištu na str. 8, i dostupna je na slijedećoj poveznici: <http://www.amcham.hr/files/224/Preporuke%20za%20razvoj%20e-mobilnosti%20u%20Hrvatskoj0.pdf>. Smatramo da je s aspekta e-mobilnosti potrebno razdvojiti direktne (financijske) poticaje za električno pokretana vozila od onih za hibridna vozila, na način da

se unutar predviđenog budžeta unaprijed definira omjer za poticanje kupnje u skladu sa nacionalnom strategijom, npr. 60% EPV vs. 40% HV ili slično. Uz to, predlažemo i slijedeće indirektno poticajne mjere: • Oslobođanje električno pokretanih vozila od naknada - prema Pravilniku o gospodarenju otpadnim vozilima - za baterije koje se uvoze kao rezervni dio - prilikom godišnje registracije, za EV u 100% iznosu a za PHEV/PHV prema čisto električnom doseg, • Oslobođanje od poreza na primitke u naravi u slučaju korištenja službenog EPV u privatne svrhe, • Rezervirana parkirna mjesta za EPV, • Korištenje rezerviranih voznih traka za javni prijevoz, • Povlaštene tarife na autocestama, • Besplatno punjenje na javnim punionicama, • Popust za parkirne karte u javnim garažama (na bazi satnog parkiranja). Edukacija o društvenim koristima e-mobilnosti E-mobilnost je relativno nepoznat pojam čak i u stručnim krugovima, te je stoga potrebno kontinuirano raditi na pojašnjavanju društvene koristi od e-mobilnosti, posebice u lokalnoj upravi. Kod prosječnih korisnika prisutan je i strah od primjene novih tehnologija te karakterističan „strah od ograničenog dosega“. Potrebno je stoga naglašavati da sva EPV imaju i više nego dostatan doseg sa jednim punjenjem obzirom na svoju namjenu, a ubrzo će se razvojem tehnologije njihov doseg značajno povećati.

**Igor Kolovrat**

#### **NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA**

Govorim s pozicije čelnog čovjeka male tvrtke koja je postavila ili inicirala postavljanje više od pola sveukupnih punionica u Hrvatskoj, te sa iskustva vožnje po Hrvatskoj gotovo svih vrsta električnih vozila u sklopu našeg projekta "Nikola Tesla Ev Rally Croatia". Prije svega upućujem na najveću prepreku postavljanju infrastrukture električnih vozila u Hrvatskoj, a to je HEP. Osim suludo visokih i demotivirajućih naknada u iznosima od 1450 kn po kwh, te drugih nikad sasvim jasnih troškova sa čekanjem od 500 i više dana na suglasnost, te suludo trošenje javnog novca na besmisleno postavljanje punionica bez smisla i reda: Koprivnica sa 5 fast chargera je tipičan primjer neznanja i još koječega, gdje se ustanovilo da se nitko ne puni na njima, jer su trebale biti postavljene deset puta jeftinije AC 2x44 kw punionice umjesto u ovom trenutku za Koprivnicu potpuno nepotrebnih DC ABB chargera. Opstrukcija djelovanja drugih da ih se onemogućući u ovom poslu je vidljiva i kroz odugovlačenje sa izdavanjem suglasnosti i druge aktivnosti, a o kojima neću na ovom mjestu. Upravo zbog opstrukcije u HEP-u i nemogućnosti komunikacije, proizveli smo vlastitu solarnu punionicu u suradnji sa partnerima i dali joj ime "Sunčica". Sunčica ima battery energy storage kapaciteta 50kwh do 200 kwh, free wi-fi i 3d infotainment uz laku prilagodnu na e-scooter ili e-bike sharing sustav. Osim proizvodnje električne energije u sklopu projekta "Sunčica", battery energy storage onemogućava i izbijanja na mreži u slučaju kada je spojena na tu istu mrežu. Sva ta rješenja, inicijative i zamolbe, nisu naiše ni na kakav odaziv u HEP-u, ali ni u drugim državnim institucijama, uključivo i ovdje nadležno ministarstvo. Sva rješenja i tehnologija, isključivo je rad hrvatskih tvrtki i stručnjaka. Na posljednjoj punionici koju smo prije desetak dana postavili u sklopu jednog hotela vodeće hrvatske turističke grupacije, u roku od 6 sata pojavile su se dvije Tesle iz inozemstva (Slovenija i Nizozemska), a isto je i na drugim lokacijama, za koje su stručnjaci poput Tine Jakaše iz HEP-a, ustanovili da su neperspektivne. napominjem kako se radi o punionicama na lokacijama MC Nikola Tesla u Smiljanu, ispred jednog

#### **Primljeno na znanje**

Zahvaljujemo na primjedbama, i napominjemo kako ovaj zakonski prijedlog ne ulazi u pitanja određena drugim zakonima, te stoga nismo u mogućnosti razmatrati primjedbe vezane na područja, koja u skladu s predloženim u čl. 1., st. 3., propisuju drugi zakoni. Slažemo se s Vašom ocjenom kako je ključan preduvjet poticanja e-mobilnosti pronalaženje odgovarajućih mjera koje će s jedne strane postići cilj smanjenja negativnih utjecaja prometa na okoliš i zadovoljiti rastuće potrebe tržišta za prometnim uslugama, a s druge strane omogućiti optimalan razvoj prometne i energetske infrastrukture potrebne za ostvarenje tog cilja. Stoga se u daljnjem razvoju mjera poticanja kreće od procjene trenutnog stanja i budućeg razvoja tržišta, a i postupka kontinuirane revizije pojedinačnih mjera poticanja. Napominjemo kako smo u ovaj prijedlog Zakona, u okviru tehničkih specifikacija vezanih za električnu energiju, u potpunosti preuzeli specifikacije zadane Prilogom II. Direktive (koje možete pronaći u Službenom listu EU od 28.10.2014. godine, broj L 307 na 20. stranici), a za one koje još nisu zadane predvidjeli smo donošenje odgovarajućeg Pravilnika.

hotela u Rovinju (proglašen najboljim hotelom na svijetu prije par godina), te u Paklenici, Poreču, Opatiji i slično. Sve punionice koje postavlja u ovom momentu HEP, postavljaju se potpuno krivo. Najnoviji Elen projekt ispred poglavarstva grada Zagreba na Trgu Stjepana radića, najsvježiji je primjer nebrige za javni ineters: oko milijun kuna skupa instalacia punit će vozila i putem 700 000 kuna vrijednog tzv. solarnog jedra, koje pak ima kapacitet tek nekoliko kwh i ne može puniti ni bicikl, a kamoli električno vozilo kapaciteta 85 ili više kw koliko imaju novi Tesla modeli.No to jedro vrlo efektno izgleda iako nikakve od njega koristi, no gospodu u HEP-u to ništa ne zabrinjava.Ponudili smo nekoliko puta inovativan projekt postavljanja punionica na turističkim lokacijama s obzirom na sve veći broj električnih vozila u našem neposrednom okruženju i prateći trendove na području e-mobilnosti, definitivno je u tijeku golemi rast potaknut ponajprije djeovanjem Tesla Motors, a s čijim vozilima nam i dolazi 80 posto tzv. "električnih" turista i gostiju.Prevelika reguliranost i davanje ovlasti HEP-u i stavljanje naglasaka na širenju e-mobilnosti i punionica na lokalne jedinice vlasti i državne institucije, neće pomoći u prikupljanju europskih sredstava raspoloživih za ovu namjenu, jer je u svim projektima naglasak na privatnom ili pak javno-privatnom partnerstvu. natječaji Fonda za zaštitu okoliša su nedorečeni i u nekim elementima ne pogoduju ni javnom ni gospodarskom interesu. Sredstva su limitirana na maksimalnih 40 posto ili 200 000 kn po projektu i uz obvezne suglasnosti HEP-a. Pobogu, što će nam suglasnt HEP-a ako smo off the grid i ako se radi o Solarnim punionicama.

**Hrvatske autoceste d.o.o.**  
**Predmet Zakona, Članak 1.**

Petar Čota, HAC, Članak 1. stavak (1), vjerojatna greška: "o nafti e ublažio"

**Prihvaćen**

Zahvaljujemo na primjedbi, u prijenosu teksta se iz veznika „te“ izgubilo slovo „t“, tekst treba glasiti: „... ovisnost o nafti te ublažio...“

**Hrvatske autoceste d.o.o.**  
**Predmet Zakona, Članak 1.**

Zoran Ferić, HAC u članku 1., stavku (3), definira se da se „Na odnose koji nisu uređeni ovim Zakonom primjenjuju se propisi ...“, međutim, postojeću regulativu treba uskladiti (izmijeniti i dopuniti), obzirom da postojeća regulativa na području energetike ne regulira ovo područje. U užem smislu, to su Zakon o regulaciji energetske djelatnosti, Zakon o tržištu električne energije, Zakon o biogorivima za prijevoz, Zakon o cestama, Zakon o gradnji, i njima propisani pravilnici i tehnički propisi. Primjer 1: Općim uvjetima za opskrbu električnom energijom nije regulirana usluga punjenja električnih vozila, zatim Metodologije određivanja zajamčenih cijena električne energije, Tarifni stavovi, itd. Primjer 2: Tehničkim propisima za niskonaponske električne instalacije ne obrađuje opremu i sustave električnih vozila, niti punionica električnih vozila Primjer 3: Pravilnik o korištenju cestovnog zemljišta i obavljanju pratećih djelatnosti nije određen u odnosu na korištenje cestovnog zemljišta za usluge punjenja električnih vozila Primjer 4: Pravilnik o jednostavnim građevinama i drugim građevinama i radovima bi trebalo dopuniti kako bi se omogućilo izgradnju varijanti punionica bez nadstrešnica s fotonaponskim panelima itd.

**Primljeno na znanje**

Zahvaljujemo na primjedbi, i u odnosu na obuhvat ovog Zakona, predviđeno je daljnje usklađivanje s pravnim okvirom koji regulira minimalne zahtjeve za izgradnju infrastrukture, kao i tehničke specifikacije mjesta za punjenje.

**Regionalna VPP udruga  
Predmet Zakona, Članak 1.**

Potrebno je nakon definicije što su to alternativna goriva definirati i pojam koji objašnjava što se podrazumijeva pod pojmom „infrastruktura“. Obrazloženje: Jedna od definicija tvrdi sljedeće. „Prometna infrastruktura predstavlja, uz opskrbu s energijom, jezgru privredne infrastrukture. Nju čine prometni putovi, objekti i uređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge te reguliranju i sigurnosti prometa. Infrastrukturu pomorskog prometa čine svi objekti i uređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge i održavanju plovnosti putova u obalnom moru i funkcioniranju signalnog sustava sigurnosti plovidbe, kao što su: - svjetionici, obalna i lučka svjetla, signalne i balisažne oznake, uređaji za maglu, radio-farovi, radio-reflektori i ostali predajnici. U infrastrukturu pomorskog prometa može se ubrojiti i radioslužba, zgrade ustanova koje su u funkciji unapređenja i održavanja infrastrukture, kao i zgrade pomorsko-inspekcijskih organa na moru. Pomorskoj infrastrukturi pripadaju i svi objekti lučke infrastrukture na lučkom teritoriju i akvatoriju: - prilazni kanali, operativne obale, zatvoreni dokovi, lukobrani, energetska, vodovodna i kanalizacijska mreža. Lučku infrastrukturu čini i dio infrastrukture cestovnog, željezničkog, cjevovodnog i poštansko telekomunikacijskog prometa koja je locirana na lučkom teritoriju. Također, u lučku infrastrukturu mogu se pribrojiti lučka skladišta, lučki terminali, carinske zone i dijelovi robnotransportnih centara, koji se nalaze na lučkom prostoru, mosne lučke dizalice, itd. Infrastrukturu cestovnog prometa čine sve vrste i kategorije cesta i putova uključivo i mostove, vijadukte, tunele, i sl., i uređaje stalno fiksirane za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge, te cjelokupna signalizacija i uređaji koji služe reguliranju i sigurnosti cestovnog prometa, uz kamionske i autobusne kolodvore. U infrastrukturu cestovnog prometa treba ubrojiti i zgrade s fiksiranim uređajima koji služe održavanju i servisiranju suprastrukture i infrastrukture u cestovnom prometu.“ Zakon nije cjelovit ako se ne definiraju pojam, klasifikacija, status i oblici infrastrukture za sva alternativna goriva. Ako ostane u predloženom obliku, Zakon će se moći tumačiti na različite načine.

**Odbijen**

Zahvaljujemo na primjedbi. U skladu s Jedinstvenim metodološko-nomotehničkim pravilima za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (Narodne novine 74/2015), čl. 1, st.1. objašnjenje (definiranje) pojmova potrebno je ako se oni koriste u užem ili širem smislu od uobičajenih. U smislu ovog Zakona pojam „infrastruktura“ se koristi u uobičajenom smislu, pa se ovim Zakonom ne definira.

**Regionalna VPP udruga  
I. OPĆE ODREDBE, Značenje pojmova**  
Objasniti pojam "infrastruktura"

**Odbijen**

U skladu s Jedinstvenim metodološko-nomotehničkim pravilima za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (Narodne novine 74/2015), čl. 1, st.1. objašnjenje (definiranje) pojmova potrebno je ako se oni koriste u užem ili širem smislu od uobičajenih. U smislu ovog Zakona pojam „infrastruktura“ se koristi u uobičajenom smislu, pa se ovim Zakonom ne definira.

**Regionalna VPP udruga  
I. OPĆE ODREDBE, Značenje pojmova**  
Definirati i pojam "infrastrukture" i za sva ostala alternativna goriva.

**Odbijen**

U skladu s Jedinstvenim metodološko-nomotehničkim pravilima za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (Narodne novine 74/2015), čl. 1, st.1. objašnjenje (definiranje) pojmova potrebno je ako se oni koriste u užem ili širem smislu od uobičajenih. U smislu ovog Zakona pojam „infrastruktura“ se koristi u uobičajenom smislu, pa se ovim Zakonom ne definira.

<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>I. OPĆE ODREDBE, Značenje pojmova</b>  Molimo definirati pojam "Infrastruktura"</p>	<p><b>Odbijen</b>  Zahvaljujemo na primjedbi. U skladu s Jedinostvenim metodološko-nomotehničkim pravilima za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (Narodne novine 74/2015), čl. 1, st.1. objašnjenje (definiranje) pojmova potrebno je ako se oni koriste u užem ili širem smislu od uobičajenih. U smislu ovog Zakona pojam „infrastruktura“ se koristi u uobičajenom smislu, pa se ovim Zakonom ne definira.</p>
<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>Značenje pojmova, Članak 3.</b>  U točki 6. izbaciti riječ "jedno" i koristiti samo riječi "električno vozilo"</p>	<p><b>Odbijen</b>  Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ova definicija koja je u Direktivi zadana člankom 2., st.3. na strani 10., SL L 307.</p>
<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>Značenje pojmova, Članak 3.</b>  U točki 9. Istog članka – umjesto „opskrba električnom energijom s kopna“ – trebalo bi stajati- opskrba električnom energijom na privezu.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ova definicija koja je u Direktivi zadana člankom 2., st.6. na strani 10., SL L 307.</p>
<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>Značenje pojmova, Članak 3.</b>  U predloženom Zakonu k tome ne primjenjuju se dijelovi Direktive 94/14 koja ističe da se niti jedno gorivo ne smije favorizirati na štetu drugog, što u slučaju izbacivanja UNP-a iz Zakona to može biti slučaj. To znači da bi Hrvatska mogla imati diskriminirajući odnos prema UNP-u iz vlastitih, domaćih izvora, a u koristi uvoznih energenata i goriva!?!</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.). Odredbe ovog Zakona ne prenose u hrvatski pravni sustav odredbe Direktive 94/14/EC.</p>
<p><b>Hrvatske autoceste d.o.o.</b>  <b>Nacionalni okvir politike, Članak 4.</b>  Petar Čota, HAC članak 4., stavak (2), točke 5. i 6.  Nedovoljno je naglašena potreba javno dostupnih mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu na turističkim prometnim pravcima, zbog turističke orijentacije s jedne strane, a zbog relativno malog broja registriranih električnih vozila (ivozila na SPP) s druge strane. Time je situacija u Republici Hrvatskoj specifična, obzirom na odredbe Direktive 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva. Mjesta za punjenje električnih vozila i mjesta za opskrbu SPP-om potrebija su na turističkim prometnim pravcima nego u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima. stavak (7), greška: "ijelima" bi trebalo biti "tijelima"</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Zahvaljujemo na primjedbi, i u odnosu na procjene stanja i budućeg razvoja tržišta kojeg će kontinuirano obuhvaćati Nacionalni okvir politike svakako će biti uzeti u obzir potrebe tranzitnog i turističkog prometa u Republici Hrvatskoj. U prijenosu teksta se iz riječi „tijelima“ izgubilo slovo „t“, tekst treba glasiti: „...drugim tijelima javnog..“</p>

**Regionalna VPP udruga****Nacionalni okvir politike, Članak 4.**

U točki 8. alineja 5. tvrdi se da NOP uzima u obzir (prema potrebi) interese tijela javnog sektora, kao i interese zainteresiranih dionika. Odgovorno tvrdimo da u predloženom NOP-u to nije istina jer ne uzima u obzir navode u svezi UNP infrastrukture u RH koja je "relativno" razvijena, a na većem dijelu RH slabo i/ili djelomično razvijana, te konačno - na otocima potpuno nerazvijena i nepoticana, štoviše raznim parafiskalnim davanjima i propisima teško opterećena, čak destimulirajuća o čemu najbolji svjedoči i skoro povlačenje članice SHV grupacije iz poslovanja sa i na otocima hrvatskog Jadrana! Umjesto poticaja imamo devastiranje razvoja tog alternativnog goriva za potrebe otočnog gospodarstva i turizma. Ističemo: UNP-a za potrebe prometa i pomorstva u RH imamo dvostruko iz vlastitih, domaćih proizvodnih kapaciteta. Tu smatramo da se ne poštuje i preporuka EU u svezi maksimalne energetske neovisnosti jer umjesto poticaja i razvoja infrastrukture za domaći energent želimo poticati uvozna goriva. I za kraj, isti taj NOP nije usklađen s najnovijim strategijama u području energetike i zaštite okoliša jer isti još nisu niti doneseni.

**Primljeno na znanje**

Zahvaljujemo na primjedbi. U skladu s čl. 4 st.8. ovog Prijedloga Zakona, donošenje Nacionalnog okvira politike uslijedit će nakon donošenja ovog Zakona.

### Regionalna VPP udruga

#### III. IZVJEŠĆIVANJE, Članak 5.

Smatramo da se citiranim Zakonom trebaju navoditi i definirati jednako sva alternativna goriva i težiti njihovom ravnomjernom teritorijalnom i populacijskom rasporedu. Broj punionica UNP-a nije jedini niti najkvalitetniji pokazatelj „ravnomjerne rasprostranjenosti“ niti je posljedica „povlaštenog položaja“ UNP-a kako neki navode. Zbog toga ni ne može biti izgovor da se UNP izbaciti iz Zakona u dijelu koji pojašnjava i definira infrastrukturu. Tražimo da se uvažavaju činjenice, argumenti kao i okolnost da Hrvatska ukapljenog naftnog plina ima za vlastite potrebe sada i u budućnosti iz vlastitih izvora dvostruko više od trenutne potrošnje (!) u odnosu na druga alternativna goriva koja djelomično ili u cijelosti ovise o uvozu. UNP je bio i sada je prethodnica svih alternativnih goriva i diskriminirajućim odnosom dovodi se u opasnost cjelokupni razvoj infrastrukture u ruralnim krajevima, primorsko-goranskim područjima, na jadranskim otocima, Dalmatinskoj Zagori, brdsko-planinskim područjima kao i u urbanim sredinama koje zbog niza razloga još uvijek nemaju punionice u samim gradovima već isključivo na rubnim područjima, što najjeftinije govori o neravnomjernoj infrastrukturi UNP-a u RH, pa je zbog toga još treba razvijati. U Studiji EI „Hrvoje Požar“ (za potrebe izrade podloge za NOP) piše da je ... "ključan faktor pri donošenju odluke o prelasku na UNP dostupnost odgovarajuće infrastrukture za punjenje" te da je kao što je prikazano u poglavlju 4.4., iste te Studije – „infrastruktura za punjenje vozila UNP-om na području Republike Hrvatske relativno dobro razvijena“. Ističemo riječ „relativno“! Ne piše niti vrlo dobro, niti odlično... To bi se trebalo uzeti u obzir kod pisanja Zakona o infrastrukturi za alternativna goriva. Nadalje, prema brojnim inozemnim studijama vrhunskih sveučilišta i istraživačkih skupina, u sektoru pomorstva i riječnog transporta postoji ZNATNA potreba razvoja UNP infrastrukture, posebice za potrebe tzv. kratkih i/ili brzih plovidbenih trajektnih linija te za potrebe razvoja turističkih plovila na rijekama, moru i jezerima. UNP je tu vrlo podoban i zahvalan jer ga je moguće lako i brzo dobiti uz manje investicije u nepostojeću hrvatsku infrastrukturu u odnosu na druga skuplja alternativna goriva poput LNG-a ili vodika. Kada smo spomenuli da je UNP prethodnica za druga alternativna goriva, to smo izrekli na temelju ekonomskih i izvedbenih procjena koje tvrde da u razdoblju do 2020. godine bez UNP-a nije moguće na zadovoljavajući način i u cijelosti toliko razraditi i postaviti prometnu infrastrukturu za CNG, LNG i vodik, te shodno tome postići Direktivom 94/14 postići ciljeve: dekarbonizaciju prometnog sustava, smanjivanje ovisnosti o fosilnim gorivima, povećanje energetske i ekološke učinkovitost prometnog sektora.

### Hrvatske autoceste d.o.o.

#### III. IZVJEŠĆIVANJE, Članak 5.

Petar Cota, HAC članak 5. stavak (2) Da li je greška: "prikaznih aktivnosti"?

### Prihvaćen

Zahvaljujemo na primjedbi. Članak 5. obuhvaća izvješćivanje o stanju i svim poduzetim mjerama potpore izgradnji infrastrukture za sva alternativna goriva.

### Primljeno na znanje

Zahvaljujemo na primjedbi, i izvješćujemo kako se ne radi o pogrešci, već se radi o obvezi koju RH ima u izvještavanju o godišnjim proračunskim sredstvima koja su dodijeljena za potporu istraživanju, tehnološkom razvoju i aktivnostima koje služe za prikaz nekog tehnološkog rješenja. Službeni (u Službenom listu Europske unije od 28. listopada 2014. godine, na stranici L307/19 hrvatskog izdanja, u Prilogu 1. Direktive 2014/94, točka 4.) prijevod izraza „Research, technological development and demonstration“ je „Istraživanje, tehnološki razvoj i prikazne aktivnosti“, te ga stoga koristimo i u Zakonu.

<p>Hrvatske autoceste d.o.o.  <b>IV. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE, Članak 6.</b>  Komentar izbrisan</p>	<p><b>Ne postoji odgovor</b></p>
<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>IV. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE, Članak 6.</b>  U članku 6. riječi „Pravilnikom o tehničkim specifikacijama mjesta za punjenje električnom energijom motornih vozila, električnih autobusa, morskih brodova i plovila na unutarnjim vodnim putovima, te mjesta za opskrbu prirodnim plinom“ – trebalo bi zamijeniti sa riječima – „Pravilnikom o tehničkim specifikacijama mjesta za punjenje električnom energijom motornih vozila, morskih brodova i plovila na unutarnjim vodnim putovima te mjesta za opskrbu alternativnim gorivima“.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ove kategorije koje su u Direktivi zadane prilogom II, na strani 20., SL L 307.</p>
<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>IV. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE, Članak 6.</b>  Obrazloženje: riječi poput „električnih autobusa“ nije potrebno posebno naglašavati jer se oni svrstavaju u skupinu motornih vozila, a što se tiče riječi „za opskrbu prirodnim plinom“, predlažemo da se napravi izmjena sa riječima -alternativnim gorivima.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ovim zakonom su već propisane tehničke specifikacije za ona prijevozna sredstva za koje to već propisuje Direktiva u svom Prilogu II. Stoga će Pravilnik donijeti preostale tehničke specifikacije, nakon što odgovarajuća legislativa bude usuglašena i donesena na nivou EU.</p>
<p>Hrvatske autoceste d.o.o.  <b>V. OPSKRBA PROMETA ELEKTRIČNOM ENERGIJOM, Članak 7.</b>  Petar Čota, HAC članak 7. stavak (1) Potrebno je naglasiti turističke prometne pravce, jer nisu svi dio osnovne TEN-T mreže. Stavak (7) uvodi pojam "Operatora javno dostupnih mjesta za punjenje". Pojam "Operator" Zakon o tržištu električne energije, NN 22/13, koristi u druge svrhe, te bi ovakva upotreba tog pojma mogla dovesti do zbrke. Nadalje, Zakon o tržištu električne energije, NN 22/13, u članku 3. utvrđuje: "(2) U ovom se Zakonu koriste i izrazi koji u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje: 35. opskrba električnom energijom – kupnja električne energije i prodaja električne energije, uključujući preprodaju električne energije krajnjim kupcima," Nije li ova odredba Zakona o tržištu električne energije u sukobu s odredbama članka 7. stavaka (7), (8), (9), (10), (11) i (12) ovog Nacrta prijedloga Zakona? Zakon o tržištu električne energije u članku 4. utvrđuje: "(1) Energetske djelatnosti u smislu ovoga Zakona, su: 5. opskrba električnom energijom, (3) Pravne i fizičke osobe mogu obavljati elektroenergetske djelatnosti iz stavka 1. ovoga članka samo na temelju rješenja kojim se dozvoljava obavljanje te djelatnosti (u daljnjem tekstu: dozvola) sukladno zakonu kojim se uređuje energetske sektor, osim ako drugačije nije propisano ovim Zakonom." Nisu li i ove odredbe Zakona o tržištu električne energije u neskladu s odredbama članka 7. stavaka (7), (8), (9), (10), (11) i (12) ovog Nacrta prijedloga Zakona?</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Zahvaljujemo na primjedbi, i u odnosu na procjene stanja i budućeg razvoja tržišta kojeg će kontinuirano obuhvaćati Nacionalni okvir politike svakako će biti uzeti u obzir potrebe tranzitnog i turističkog prometa u Republici Hrvatskoj. Nadalje, u konzultacijama s nadležnim tijelima državne uprave za područja koja nisu regulirana ovim Zakonom izvješćujemo kako Zakon o tržištu električne energije, NN 22/13 navodi operatora mreže/sustava a ne operatora javno dostupnih mjesta za punjenje. U skladu s tim izraz operator javno dostupnih mjesta za punjenje je opis subjekta koji označava onoga tko je između ostalog i kupac električne energije.</p>
<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA, VII. OPSKRBA PROMETA PRIRODNIM PLINOM</b>  Prema preporukama EK treba navesti na svakih koliko kilometara udaljenosti treba biti postavljena minimalno jedna SPP odnosno LNG punionica /150-200 km/. Odgovarajući broj relativizira kvalitetu mreže punionica u RH i ne jamči stvarni razvoj infrastrukture.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ove kategorije koje su u Direktivi zadane čl. 6., na str. 11.-12.</p>



**Regionalna VPP udruga**

**NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA, VII. OPSKRBA PROMETA PRIRODNIM PLINOM**

U članku 9. treba posebno obratiti pozornost i definirati sve uz pojam "bioplin" koji nije posebno uvršten, a može i treba biti dio ovog zakona. Bioplin se sve više proizvodi, ali i ne koristi za pogon motornih vozila jer nije prepoznat u našem zakonodavstvu kao alternativno, ekološki prihvatljivo gorivo koje se dobiva s poljoprivrednih farmi, odlagališta otpada i sl. Isto tako treba definirati pojam transporta i mjesta za punjenje, odnosno način rada tzv. prenosivih spremnika za SPP putem "trailer" (kamiona sa spremnicima za SPP koji se pune na tzv. matičnim postajama), tehničke podatke o istima i sl. Isti su pogodni za mjesta gdje neće u skoroj budućnosti doprijeti distribucija prirodnog plina putem cjevovoda.

**Odbijen**

Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ove kategorije koje su u Direktivi zadane čl. 6., na str. 11.-12.

**Regionalna VPP udruga**

**VII. OPSKRBA PROMETA PRIRODNIM PLINOM, Članak 9.**

U ovom članku treba definirati i mogućnosti uporabe SPP-a za pogon plovila kako na morskim tako na unutarnjim vodnim površinama. Ovaj članak bi se mogao redefinirati i kao članak koji definira "plinska goriva" pa bi se trebao zvati "Opskrba plinskim gorivima" u koji svakako treba uključiti i bioplin, i SPP, i UPP, ali i UNP-om koji je također alternativno gorivo koje nema čak ni minimalnu infrastrukturu na otocima hrvatskog Jadrana, slabu ili djelomično razvijenu infrastrukturu u ruralnim krajevima, brdsko-planinskim područjima, dalmatinskoj Zagori, primorsko-goranskom kraju, Lici, središnjoj Slavoniji, na rijekama, priobalju za potrebe kratkih i/ili brzih trajektnih linija, na i uz područja zaštićenih vodenih područja, zatim Parkovima prirode itd. U sklopu NOP-a treba voditi računa i o ovim područjima te postaviti (kao što to piše u točki 9. ovog članka) primjeren broj punionica UNP-a.

**Odbijen**

Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ove kategorije koje su u Direktivi zadane čl. 6., st.7. na str. 14.

**Hrvatske autoceste d.o.o.**

**VIII. INFORMACIJE ZA KORISNIKE, Članak 10. članak 10. stavak (5) greška: "takve informacija"**

**Prihvaćen**

Zahvaljujemo na primjedbi, tekst treba glasiti: "..takva informacija.."

**Regionalna VPP udruga**

**IX. OVLASTI NADLEŽNIH TIJELA, Članak 11.**

Europska komisija je krajem listopada prošle godine predstavila Strategiju unutarnjeg tržišta koja predviđa dodatno otvaranje i produbljivanje europskog tržišta, uklanjanje preostalih regulatornih prepreka te slobodan pristup tržištu za nove poslovne modele kako u EU, tako i u Hrvatskoj. Stavom koji je iznesen u ovom Zakonu stječe se dojam da nadležno ministarstvo selektivno prihvaća rečenu strategiju, uvažavajući interese samo dijela gospodarstvenika, ne uzimajući pri tome u obzir socio-ekonomske, gospodarske, zemljopisne i populacijske specifičnosti Hrvatske kakvu preporučuje i Direktiva 94/14 i na koju svaka zemlja članica EU-a ima pravo. To se prije svega odnosi na UNP, SPP i bioplin, odnosno biogoriva kao takva.

**Primljeno na znanje**

Zahvaljujemo na primjedbi. Napominjemo da je Republika Hrvatska članica Europske unije (EU) i u tom svjetlu je za nju pravno obvezujuća primjena sve pravne stečevine EU. Ovaj zakonski prijedlog obuhvaća pravne odredbe u skladu sa zahtjevima koje pred zemlje članice EU stavlja Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Direktiva“) koja u svom obuhvatu uključuje razvoj infrastrukture za sve vidove prometa, te alternativna goriva koja obuhvaćaju goriva ili izvore energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti dekarbonizaciji prometnog sustava te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, koji između ostalog uključuju: električnu energiju, vodik, biogoriva (tekuća ili plinovita biogoriva namijenjena prometu proizvedena iz biomase), sintetička i parafinska goriva, prirodni plin, uključujući bioplin, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP) te ukapljeni naftni plin (UNP).

**Hrvatske autoceste d.o.o.**

**X. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 12. članak 12. stavak (2) vjerojatno: "nakon što će tehničke specifikacije"**

**Prihvaćen**

Zahvaljujemo na primjedbi, u prijenosu teksta se izgubio pomoćni glagol, tekst treba glasiti: „...što će tehničke ..."

<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>X. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 12.</b>          Prema već ranijem prijedlogu izbaciti naziv "električni autobusi" jer se i oni smatraju motornim vozilima pokretanim električnom energijom.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Ovim zakonom su već propisane tehničke specifikacije za ona prijevozna sredstva za koje to već propisuje Direktiva u svom Prilogu II. Stoga će Pravilnik donijeti preostale tehničke specifikacije, nakon što odgovarajuća legislativa bude usuglašena i donesena na nivou EU.</p>
<p><b>Regionalna VPP udruga</b>  <b>X. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 13.</b>          1) Predloženi Zakon nigdje ne sadrži kaznene ili prekršajne sankcije u slučaju njegova ne provođenja tako da bi u vezi toga trebalo izvršiti njegovu nadopunu.</p>	<p><b>Odbijen</b>          Zahvaljujemo na primjedbi. Prekršajne i kaznene sankcije nisu predviđene ovim prijedlogom Zakona .</p>

## Izvešće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva

Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
Grga Kostelac mag. ing. geod et geoinf.	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTUR E ZA ALTERNATIVNA GORIVA	Ovaj zakon potrebno je uskladiti s Zakonom o nacionalnoj infrastrukturi prostornih podataka. Umjesto objašnjenja molim pogledajte linkove: <a href="https://youtu.be/xew6ql-6wNk">https://youtu.be/xew6ql-6wNk</a> <a href="https://youtu.be/dYqXeTqdF84">https://youtu.be/dYqXeTqdF84</a> <a href="http://www.nipp.hr/">http://www.nipp.hr/</a>	Prihvaćen	Zahvaljujemo na primjedbi, uz konzultacije s Ministarstvom graditeljstva i prostornog uređenja, te Državnom geodetskom upravom dopunili smo odgovarajuća mjesta u tekstu (prvenstveno čl. 1. st. 3.), pa je sada za odnose koji nisu uređeni ovim Zakonom nabrojano i područje infrastrukture prostornih podataka.
Američka gospodarska komora u Hrvatskoj	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTUR E ZA ALTERNATIVNA GORIVA	Poštovani,  Američka gospodarska komora u Hrvatskoj (AmCham) u svibnju 2016. god. objavila je Stajalište "Preporuke za razvoj e-mobilnosti u Hrvatskoj", koje između ostalog uključuje prijedloge za razvoj infrastrukture električnih punionica. Cjelokupni tekst Stajališta predstavljamo u sklopu Javnog savjetovanja o Nacrtu prijedloga Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva.  Uvod  Brza industrijalizacija i tehnološki razvoj u zadnjih 150 godina suočili su globalnu zajednicu s ozbiljnim izazovima vezanim za ograničene izvore fosilnih goriva i globalno zagrijavanje izazvano prekomjernim	Primljeno na znanje	Zahvaljujemo na dostavljenom Stajalištu i vašim Preporukama za razvoj e-mobilnosti u Hrvatskoj. Napominjemo da je Republika Hrvatska članica Europske unije (EU) i u tom svjetlu je za nju pravno obvezujuća primjena pravne stečevine EU. Ovaj zakonski prijedlog obuhvaća pravne odredbe u skladu sa zahtjevima koje pred zemlje članice EU stavlja Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Direktiva“) koja u svom obuhvatu, osim e-mobilnosti, uključuje razvoj infrastrukture za sve vidove prometa, te alternativna goriva koja obuhvaćaju goriva ili izvore energije koji

emisijama CO<sub>2</sub>. U drugoj polovici 20. stoljeća postaje jasno da ljudsko djelovanje značajno utječe na promjene u okolišu s potencijalno negativnim posljedicama na ekološki sustav, klimu, ali i zdravlje ljudi te kvalitetu života.

Razvijene zemlje stoga sve više stavljaju naglasak na zeleno gospodarstvo, koje karakterizira održivo korištenje obnovljivih, kao i mudro korištenje neobnovljivih resursa. Kroz energetska i resursnu učinkovitost potiče se zamjena fosilnih goriva 'čistom' energijom s niskim emisijama stakleničkih plinova, čime se ublažavaju i usporavaju klimatske promjene, te potiče razvoj zelenih radnih mjesta i smanjuje energetska ovisnost o uvozu. Europska unija (EU) je posljednjih godina pokrenula veći broj projekata zelenog održivog gospodarstva, dok se u Hrvatskoj radi na strategiji razvoja niskougljičnog gospodarstva. Međutim, elementi zelenog gospodarstva u Hrvatskoj su tek donekle zastupljeni u energetici, dok se u industriji još uvijek dovoljno ne prepoznaju kao razvojna mogućnost za konkurentniju proizvodnju i veću zaposlenost.

Promet kao ljudska aktivnost u Hrvatskoj i globalno ima udio u emisiji CO<sub>2</sub> od oko 30%, te mjere za smanjenje emisije CO<sub>2</sub> u tom segmentu itekako imaju

služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti dekarbonizaciji prometnog sustava te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, koji između ostalog uključuju: električnu energiju, vodik, biogoriva (tekuća ili plinovita biogoriva namijenjena prometu proizvedena iz biomase), sintetička i parafinska goriva, prirodni plin, uključujući bioplina, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP) te ukapljeni naftni plin (UNP).

Svakako se slažemo s vašom ocjenom kako je ključan preduvjet poticanja e-mobilnosti pronalaženje odgovarajućih mjera koje će s jedne strane postići cilj smanjenja negativnih utjecaja prometa na okoliš i zadovoljiti rastuće potrebe tržišta za prometnim uslugama, a s druge strane omogućiti optimalan razvoj prometne i energetske infrastrukture potrebne za ostvarenje tog cilja. Stoga se u daljnjem razvoju mjera poticanja kreće od procjene trenutnog stanja i budućeg razvoja tržišta, a i postupka kontinuirane revizije pojedinačnih mjera poticanja.

Ovaj zakonski prijedlog

smisla. Sve do nedavno nije bila dostupna tehnologija koja bi značajno pridonijela ispunjavanju ekoloških zahtjeva korištenjem nisko karbonskih goriva po prihvatljivoj cijeni. No znanstveni i tehnološki razvoj i pad cijene baterija omogućili su da prvi serijski električni automobil ugleda svjetlo dana 2009. godine. Time je omogućen veliki napredak u području smanjenja emisije CO<sub>2</sub>, posebice u urbanim sredinama, što je prepoznato od strane mnogih naprednih država u svijetu. Stoga se sve više javlja potreba za vozilima s pogonom neovisnim o fosilnim gorivima, niskom ili nultom emisijom CO<sub>2</sub> te za pripadajućom infrastrukturom za punjenje istih, tj. e-mobilnošću.

AmCham smatra da je za razvoj e-mobilnosti u Hrvatskoj ključan dobar regulatorni okvir koji bi s jedne strane omogućio strateško planiranje razvoja potrebne infrastrukture, a s druge strane dodatno poticao građane i poslovne subjekte na korištenje električno pokretanih vozila.

Međunarodna pravna postignuća

Međunarodna klimatska politika utemeljena je 1997. godine Protokolom iz Kyota, donesenim na Okvirmoju konvenciji Ujedinjenih naroda o promjeni klime. Ugovorne strane obvezale su se na smanjivanje emisija šest

predlaže, na tragu vaše preporuke, uspostavu daljnjih koraka za razvoj ciljeva i mjera kroz obavezu donošenja Nacionalnog okvira politike kojim će se konkretizirati daljnje aktivnosti, kao i nositelji tih aktivnosti.

Uzimajući u obzir pravni sustav EU, kao i praksu zemalja članica, Republika Hrvatska je u okviru tzv. energetske paketa već donijela niz zakona vezanih za energetiku, te ovaj zakonski prijedlog predviđa korištenje već uspostavljenih tijela vezanih za provedbu regulatornog okvira energetske učinkovitosti i za podršku provedbi ovog Zakona.

Uzimajući u obzir gore navedeno, za nadležno tijelo državne uprave koje je pripremalo ovaj zakonski prijedlog, u skladu s odgovarajućom odlukom Koordinacije Vlade Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza bilo je zaduženo za imenovanje Radne skupine koja se sastojala od predstavnika svih nadležnih tijela državne uprave, te tako i predstavnika Ministarstva gospodarstva. Također je, u želji da se u što većoj mjeri smanji osnivanje novih državnih agencija i tijela, ovim zakonskim prijedlogom predviđeno da postojeći Centar za praćenje poslovanja energetske sektora i investicija obavlja

štetnih stakleničkih plinova ugljičnog dioksida, metana, dušikovog oksida, hidrofluorugljika, perfluoriranih ugljikovodika i sumporovog heksafluorida (SF6)

U Durbanu 2011, godine postignut je dogovor o produljenju Protokola iz Kyota sve do 2020. te se počelo raditi na novom međunarodnom sporazumu koji bi globalno zagrijavanje ograničio na 2°C iznad predindustrijskih prosječnih temperatura. U skladu s izmjenom Protokola iz Kyota u Dohi 2012. godine, EU se tijekom drugog obvezujućeg razdoblja Protokola iz Kyota obvezala smanjiti emisije stakleničkih plinova do 20% u usporedbi s razinama iz 1990. Isto je gotovo ispunjeno smanjenjem od 19% do kraja 2013. godine.

„Pozivom iz Lime na poduzimanje klimatskih mjera” iz 2014. godine traži se sklapanje međunarodnog pravno obvezujućeg sporazuma kojim bi se, na uravnotežen način, započelo s rješavanjem pitanja kao što su ublažavanje klimatskih promjena, prilagodba, financiranje, razvoj i prijenos tehnologije, izgradnja kapaciteta te transparentno djelovanje i potpora. Time bi se prvi put obuhvatilo svih 195 zemalja članica Klimatske konvencije UN-a te izrazilo načelo, zajedničkih, ali različitih odgovornosti i

funkciju Nacionalnog koordinacijskog tijela za razradu i procjene pojedinačnih ciljeva i mjera koji se žele postići. Slažemo se s vašim napomenama kako će razvoj infrastrukture i tržišta alternativnih goriva predstavljati izazov u budućem periodu, te je stoga, u zavisnosti od procjene stvarnog stanja predviđena kontinuirana prilagodba (pravnim okvirom EU predviđena su izvješća svakih 3 godine) postavljenih ciljeva i mjera njihovog postignuća.

Napominjemo kako smo u ovaj prijedlog Zakona, u okviru tehničkih specifikacija vezanih za električnu energiju, u potpunosti preuzeli specifikacije zadane Prilogom II Direktive (koje možete pronaći u Službenom listu EU od 28. 10. 2014. godine, broj L 307 na 20. stranici), a za one koje još nisu zadane predvidjeli smo donošenje odgovarajućeg Pravilnika.

Konkretno, mjere poticanja ne propisuju se ovim Zakonom, već se propisuje način njihovog donošenja i razvijanja, a svakako se slažemo s vašim konstatacijama kako je njihova provedba, osim na razini RH, izuzetno značajna i na razini lokalne ili područne (regionalne) samouprave. U tom smislu, radi kumulativnog i sinergijskog učinka

odgovarajućih sposobnosti" svake zemlje.

Teme od velike važnosti za EU u okviru međunarodnih pregovora o klimatskim promjenama su: ambiciozni i pravno obvezujući ciljevi, snažni mehanizmi praćenja, multilateralizam te oslanjanje na znanstvene dokaze.

#### E-mobilnost

E-mobilnost predstavlja okruženje u kojem je dostupno i regulirano korištenje električne energije iz mreže za punjenje pogonskih baterija vozila, koja se potom koriste za individualne i poslovne potrebe u transportu. E-mobilnost se sastoji od „software-a“ i „hardware-a“. Software predstavlja čitav niz poticajnih mjera, aktivnosti ali i pravne regulative nužnih za razvoj kako samog tržišta električno pokretanih vozila (EPV), tako i infrastrukture za punjenje. Pod hardware-om podrazumijevamo mrežu raznolikih, javno dostupnih punionica za električna vozila.

EPV su vozila koja za pokretanje koriste u potpunosti ili dijelom energiju iz pogonskih baterija koje imaju mogućnost punjenja iz električne mreže, a dijele se na: električna vozila (EV), „plug in“ hibridna električna vozila (PHEV) i „plug in“ hibridna vozila (PHV). Vozila koja nemaju mogućnost korištenja energije iz električne mreže za

mjere razvoja infrastrukture alternativnih goriva koje će proizaći iz ovog Zakona i njime predviđenog Nacionalnog okvira politike pridružuju se, već postojećim mjerama koje se po Nacionalnoj strategiji energetske učinkovitosti i njoj pripadnim akcijskim planovima već provode u RH. Stoga je još i opravdanije naše nastojanje da Nacionalno koordinacijsko tijelo predviđeno ovim Zakonom bude jedinstveno već postojećem u okviru Centra za praćenje poslovanja energetskog sektora i investicija.

punjenje pogonskih baterija, npr. hibridna vozila (HV), ne spadaju u e-mobilnost. Za razliku od EV, koja koriste isključivo električnu energiju za pogon, PHEV i PHV koriste električnu energiju i fosilna goriva prema zahtjevu korisnika. PHEV i PHV su zapravo nastala kao odgovor industrije za prevladavanje najčešćih prigovora korisnika, a to su ograničenje dosega sa jednim punjenjem te relativno dugo vrijeme punjenja baterija. U trenutku kada se pogonske baterije iscrpe, automatski ili na zahtjev dolazi do aktivacije konvencionalnog motora koji tada osigurava potrebnu energiju za pokretanje vozila.

U bliskoj budućnosti se očekuje sve veći udio EPV u prometu, posebice PHEV i PHV, radi mnogih prednosti koje donosi e-mobilnost:

- Pобољшanje kvalitete života u gradovima smanjenjem zagađenja i buke;
- Smanjenje emisija stakleničkih plinova i njihovog utjecaja na okoliš;
- Veća integracija obnovljivih izvora energije;
- Smanjenje troškova i ovisnosti o fosilnim gorivima;
- Povećanje energetske učinkovitosti;
- Smanjenje ovisnosti o drugim energentima.

Korištenje električnih automobila u prometu i razvijena mreža punionica otvaraju i perspektivu stvaranja sustava „pametnih energetskih



mreža", koje karakterizira inteligentna interakcija vozila i elektro-energetske mreže. Pošto suvremeni električni automobili posjeduju baterijske sustave relativno velikog kapaciteta, korisnik bi mogao dati na raspolaganje distributeru električne energije određeni udjel u kapacitetu baterije svog vozila, ovisno o njegovim dnevnim potrebama, a distributer bi povlačio energiju iz vozila za vrijeme „manjka“ električne energije i vraćao je za vrijeme „viška“.

Time bi se u velikoj mjeri učinkovito premostio temeljni nedostatak proizvodnje električne energije iz energije vjetera i sunca. Proizlazi dakle da korištenje električnih vozila nudi veliki potencijal za razvoj učinkovitog sustava za pohranu energije, što se postavlja i kao krajnji cilj e-mobilnosti.

Preporuke za razvoj e-mobilnosti u Hrvatskoj

- Osnivanje glavnog nadležnog tijela za razvoj e-mobilnosti

E-mobilnost trenutno spada u nadležnost tri ministarstva: Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Ministarstva gospodarstva i Ministarstva pomorstva, prometa i veza. Vrlo brzo će se ukazati i potreba za uključivanjem Ministarstva turizma, budući da EPV postaju sve popularniji u razvijenim članicama Europske unije (procjenjuje se tržišni udio

EPV od 20% u prodaji novih vozila do 2020. god.) čiji državljani predstavljaju najpoželjnije goste a u Hrvatsku često putuju automobilom.

Interesi sva četiri ministarstva bi stoga trebali biti zastupani u jednom nadležnom tijelu – primjerice Hrvatskoj energetske regulatornoj agenciji (HERA). To bi omogućilo ubrzavanje razvoja e-mobilnosti, strateško sagledavanje šire slike na jednom mjestu, te učinkovitije rješavanje ključnih pitanja za snažniji rast e-mobilnosti (povlačenje sredstava iz EU fondova, optimizacija parafiskalnih nameta, rješavanje pitanja koncesija na autocestama itd.).

Nadležno tijelo trebalo bi provesti sveobuhvatnu analizu postojećeg zakonodavnog sustava i njegove usklađenosti sa EU pravilima i smjernicama, identificirati glavne prepreke i omogućiti organizirano djelovanje svih dionika na njihovom rješavanju i daljnjem planiranju razvoja e-mobilnosti. Uz to, trebala bi pružati potporu svim dionicima u rješavanju regulatornih i praktičnih problema sustava e-mobilnosti.

- Stvaranje infrastrukture e-mobilnosti u skladu s nacionalnim i EU prioritetima

Republika Hrvatska mora stvoriti pravni okvir za uporabu alternativnih energenata za razvoj prometnog sustava u skladu s Direktivom

2014/94/EU. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture stoga priprema Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva Republike Hrvatske (NOP).

EU je ambiciozna po pitanju razvoja e-mobilnosti. Ciljevi su smanjiti uporabu konvencionalnih vozila u urbanom transportu za 50% i razviti "CO2-free" gradsku logistiku u glavnim urbanim centrima do 2030., postupno "izbaciti" motore s unutarnjim izgaranjem iz gradova do 2050., te dugoročno povezati "čista goriva" i urbanu mobilnost.

S druge strane, u Hrvatskoj postoje značajne zapreke za razvoj e-mobilnosti, uključujući nedefiniranu razliku između „privatnih“ i „javnih“ punionica, koje proizlaze iz nepostojanja nacionalne strategije koja bi optimizirala resurse i usmjerila napore prema postizanju navedenih ciljeva.

Radi boljeg razumijevanja izazova optimizacije resursa, navodimo glavne karakteristike tri tipa punjača za EPV:

- Wall box – snaga 3,7 kW, cijena cca. 10.000 kn; vrijeme punjenja: 5h – 10h
- AC – snaga 10 kW do 20 kW, cijena cca. 30.000 kn; vrijeme punjenja: 4h – 8h
- DC (ChaDeMo & Combo) – snaga 22 kW do 50 kW, cijena cca. 200.000 kn; vrijeme

punjenja (do 80%): 15min  
– 30 min

Troškovima nabavke samog punjača potrebno je nadodati i trošak instalacije i ugradnje te instalirane snage (oko 1.800 kn/kW).

Nepostojanje strategije vidljivo je na primjeru broja brzih DC punionica u Hrvatskoj. Iako je u travnju 2016. godine službeno otvorena stota punionica za električna vozila u Hrvatskoj, ukupno je instalirano (ili je u fazi instalacije) samo deset takvih punionica, i to sve u urbanim sredinama a niti jedna na magistralnim pravcima.

Tih deset punionica bi s druge strane u potpunosti riješilo potrebnu infrastrukturu na auto cesti Zagreb – Split u oba smjera, a s dodatnih dvadeset DC punionica bili bi riješeni svi magistralni pravci.

S obzirom na navedeno, predlažemo slijedeće mjere:

- Usklađivanje tehnologije (AC, DC ChaDeMo i Combo standardi) i prioriternih lokacija prema nacionalnim potrebama kroz Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva Republike Hrvatske (NOP) – npr. postavljanje DC punionica pretežito na magistralnim pravcima (autocestama) u razmaku od 50 – 100 km, vodeći računa o nacionalnim interesima i sa aspekta razvoja turizma.
- Omogućavanje izgradnje EPV punionica

na autocestama tržišnim akterima – primjerice kroz model davanja u koncesiju čestica za izgradnju punionica.

- Omogućavanje naplaćivanja električne energije svim vlasnicima EPV punionica koji nisu tvrtke-distributeri električne energije.
- Oslobađanje EPV punionica od naknade za instaliranu snagu.

U sklopu izgradnje mreže punionica koja bi pridonosila e-mobilnosti također treba uzeti u obzir druge oblike ekološki prihvatljivih pogonskih goriva. Primjer je stlačeni prirodni plin (CNG), koji nudi niz prednosti pred konvencionalnim gorivima (benzin, dizel) uključujući nižu emisiju CO<sub>2</sub>, a potrebna mu je stabilna i adekvatna električna mreža za rad kompresora stanice za brzo punjenje. Trenutačno u Europi ima oko 1,2 miliona CNG vozila, a predviđa se rast do 10 miliona vozila u slijedećih 5-6 godina.

- Optimizacija poticajnih mjera u korist električno pokretanih vozila

Hrvatska od 2014. godine spada u red zemalja koje subvencijama potiču kupnju ekoloških vozila, u koja se službeno ubrajaju i HV. Ekološka vozila u prometu se pojavljuju od 2007. godine, da bi od uvođenja izdašnih poticaja 2014. i 2015. godine doživjela eksponencijalni rast. Slijedom toga, u 2015. godini je u Hrvatskoj registrirano 1.347 HV, 156 EV i 70 PHEV/PHV (podaci se odnose na

osobna i laka  
gospodarska vozila).

Premda su postojeći državni poticaji za kupnju EPV i hibridnih vozila hvalevrijedni te po iznosu spadaju među veće u EU, činjenica je da se do sada većina (oko 80%) raspoloživih sredstava utroši za poticanje kupnje HV niže klase. HV, kao što je rečeno, ne spadaju u EPV budući za pogon koriste isključivo fosilno gorivo, a ne energiju iz električne mreže. Mada su HV cjenovno bitno dostupnija široj populaciji nego EV, imaju lošija ekološka svojstva nego EPV i zagađuju okoliš bukom.

Tablica koja prikazuje rast uporabe HV i EPV u RH u periodu od 2007. do 2015. godine nalazi se u originalnom Stajalištu na str. 8, i dostupna je na slijedećoj poveznici:  
<http://www.amcham.hr/files/224/Preporuke%20za%20razvoj%20e-mobilnosti%20u%20Hrvatskoj0.pdf>.

Smatramo da je s aspekta e-mobilnosti potrebno razdvojiti direktne (financijske) poticaje za električno pokretana vozila od onih za hibridna vozila, na način da se unutar predviđenog budžeta unaprijed definira omjer za poticanje kupnje u skladu sa nacionalnom strategijom, npr. 60% EPV vs. 40% HV ili slično.

Uz to, predlažemo i slijedeće indirektne poticajne mjere:

- Oslobođanje električno

pokretanih vozila od naknada

- prema Pravilniku o gospodarenju otpadnim vozilima

- za baterije koje se uvoze kao rezervni dio

- prilikom godišnje registracije, za EV u 100% iznosu a za PHEV/PHV prema čisto električnom dosegu,  
• Oslobađanje od poreza na primitke u naravi u slučaju korištenja službenog EPV u privatne svrhe,  
• Rezervirana parkirna mjesta za EPV,  
• Korištenje rezerviranih voznih traka za javni prijevoz,  
• Povlaštene tarife na autocestama,  
• Besplatno punjenje na javnim punionicama,  
• Popust za parkirne karte u javnim garažama (na bazi satnog parkiranja).

Edukacija o društvenim koristima e-mobilnosti

E-mobilnost je relativno nepoznat pojam čak i u stručnim krugovima, te je stoga potrebno kontinuirano raditi na pojašnjavanju društvene koristi od e-mobilnosti, posebice u lokalnoj upravi.

Kod prosječnih korisnika prisutan je i strah od primjene novih tehnologija te karakterističan „strah od ograničenog dosega“. Potrebno je stoga naglašavati da sva EPV imaju i više nego dostatan doseg sa jednim punjenjem obzirom na svoju namjenu, a ubrzo će se razvojem tehnologije njihov doseg značajno povećati.

Igor Kolovrat	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTUR E ZA ALTERNATIVNA GORIVA</p>	<p>Govorim s pozicije čelnog čovjeka male tvrtke koja je postavila ili inicirala postavljanje više od pola sveukupnih punionica u Hrvatskoj, te sa iskustva vožnje po Hrvatskoj gotovo svih vrsta električnih vozila u sklopu našeg projekta "Nikola Tesla Ev Rally Croatia". Prije svega upućujem na najveću prepreku postavljanju infrastrukture električnih vozila u Hrvatskoj, a to je HEP . Osim suludo visokih i demotivirajućih naknada u iznosima od 1450 kn po kwh, te drugih nikad sasvim jasnih troškova sa čekanjem od 500 i više dana na suglasnost, te suludo trošenje javnog novca na besmisleno postavljanje punionica bez smisla i reda: Koprivnica sa 5 fast chargera je tipičan primjer neznanja i još koječega, gdje se ustanovilo da se nitko ne puni na njima , jer su trebale biti postavljene deset puta jeftinije AC 2x44 kw punionice umjesto u ovom trenutku za Koprivnicu potpuno nepotrebnih DC ABB chargera. Opstrukcija djelovanja drugih da ih se onemogući u ovom poslu je vidljiva i kroz odugovlačenje sa izdavanjem suglasnosti i druge aktivnosti, a o kojima neću na ovom mjestu. Upravo zbog opstrukcije u HEP-u i nemogućnosti komunikacije , proizveli smo vlastitu solarnu punionicu u suradnji sa partnerima i dali joj ime "Sunčica". Sunčica ima battery energy storage kapaciteta 50kwh do 200</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>Zahvaljujemo na primjedbama, i napominjemo kako ovaj zakonski prijedlog ne ulazi u pitanja određena drugim zakonima, te stoga nismo u mogućnosti razmatrati primjedbe vezane na područja, koja u skladu s predloženim u čl. 1., st. 3., propisuju drugi zakoni.</p> <p>Slažemo se s Vašom ocjenom kako je ključan preduvjet poticanja e-mobilnosti pronalaženje odgovarajućih mjera koje će s jedne strane postići cilj smanjenja negativnih utjecaja prometa na okoliš i zadovoljiti rastuće potrebe tržišta za prometnim uslugama, a s druge strane omogućiti optimalan razvoj prometne i energetske infrastrukture potrebne za ostvarenje tog cilja. Stoga se u daljnjem razvoju mjera poticanja kreće od procjene trenutnog stanja i budućeg razvoja tržišta, a i postupka kontinuirane revizije pojedinačnih mjera poticanja.</p> <p>Napominjemo kako smo u ovaj prijedlog Zakona, u okviru tehničkih specifikacija vezanih za električnu energiju, u potpunosti preuzeli specifikacije zadane Prilogom II. Direktive (koje možete pronaći u Službenom listu EU od 28.10.2014. godine, broj L 307 na 20. stranici), a za one koje još nisu zadane predvidjeli smo</p>
---------------	---	--	----------------------------	---



kwh, free wi-fi i 3d infotainment uz laku prilagodnu na e-scooter ili e-bike sharing sustav. Osim proizvodnje električne energije u sklopu projekta "Sunčica" , battery energy storage onemogućava i izbijanja na mreži u slučaju kada je spojena na tu istu mrežu. Sva ta rješenja , inicijative i zamolbe, nisu naiše ni na kakav odaziv u HEP-u, ali ni u drugim državnim institucijama, uključivo i ovdje nadležno ministarstvo. Sva rješenja i tehnologija, isključivo je rad hrvatskih tvrtki i stručnjaka. Na posljednjoj punionici koju smo prije desetak dana postavili u sklopu jednog hotela vodeće hrvatske turističke grupacije, u roku od 6 sata pojavile su se dvije Tesle iz inozemstva (Slovenija i Nizozemska), a isto je i na drugim lokacijama , za koje su stručnjaci poput Tine Jakaše iz HEP-a, ustanovili da su neperspektivne. napominjem kako se radi o punionicama na lokacijama MC Nikola Tesla u Smiljanu, ispred jednog hotela u Rovinju (proglašen najboljim hotelom na svijetu prije par godina), te u Paklenici, Poreču, Opatiji i slično. Sve punionice koje postavlja u ovom momentu HEP, postavljaju se potpuno krivo . najnoviji Elen projekt ispred poglavarstva grada Zagreba na Trgu Stjepana radića, najsvježiji je primjer nebrige za javni ineters: oko milijun kuna skupa instalacia punit će vozila i putem 700 000 kuna

donošenje odgovarajućeg Pravilnika.

vrijednog tzv. solarnog jedra, koje pak ima kapacitet tek nekoliko kwh i ne može puniti ni bicikl, a kamoli električno vozilo kapaciteta 85 ili više kw koliko imaju novi Tesla modeli. No to jedro vrlo efektno izgleda iako nikakve od njega koristi, no gospodu u HEP-u to ništa ne zabrinjava. Ponudili smo nekoliko puta inovativan projekt postavljanja punionica na turističkim lokacijama s obzirom na sve veći broj električnih vozila u našem neposrednom okruženju i prateći trendove na području e-mobilnosti, definitivno je u tijeku golemi rast potaknut ponajprije djelovanjem Tesla Motors, a s čijim vozilima nam i dolazi 80 posto tzv. "električnih" turista i gostiju. Prevelika reguliranost i davanje ovlasti HEP-u i stavljanje naglaska na širenje e-mobilnosti i punionica na lokalne jedinice vlasti i državne institucije, neće pomoći u prikupljanju europskih sredstava raspoloživih za ovu namjenu, jer je u svim projektima naglasak na privatnom ili pak javno-privatnom partnerstvu. Natječaji Fonda za zaštitu okoliša su nedorečeni i u nekim elementima ne pogoduju ni javnom ni gospodarskom interesu. Sredstva su limitirana na maksimalnih 40 posto ili 200 000 kn po projektu i uz obvezne suglasnosti HEP-a. Pobogu, što će nam suglasnost HEP-a ako smo off the grid i ako se radi o Solarnim punionicama.

Hrvatske autoceste d.o.o.	Predmet Zakona, Članak 1.	Petar Cota, HAC, Članak 1. stavak (1), vjerojatna greška: "o nafti e ublažio"	Prihvaćen	Zahvaljujemo na primjedbi, u prijenosu teksta se iz veznika „te“ izgubilo slovo „t“, tekst treba glasiti: „... ovisnost o nafti te ublažio...“
---------------------------------	------------------------------	--	-----------	--

<p>Hrvatske autoceste d.o.o.</p>	<p>Predmet Zakona, Članak 1.</p>	<p>Zoran Ferić, HAC u članku 1., stavku (3), definira se da se „Na odnose koji nisu uređeni ovim Zakonom primjenjuju se propisi ...“, međutim, postojeću regulativu treba uskladiti (izmijeniti i dopuniti), obzirom da postojeća regulativa na području energetike ne regulira ovo područje. U užem smislu, to su Zakon o regulaciji energetske djelatnosti, Zakon o tržištu električne energije, Zakon o biogorivima za prijevoz, Zakon o cestama, Zakon o gradnji, i njima propisani pravilnici i tehnički propisi.          Primjer 1: Općim uvjetima za opskrbu električnom energijom nije regulirana usluga punjenja električnih vozila, zatim Metodologije određivanja zajamčenih cijena električne energije, Tarifni stavovi, itd.          Primjer 2: Tehničkim propisima za niskonaponske električne instalacije ne obrađuje opremu i sustave električnih vozila, niti punionica električnih vozila          Primjer 3: Pravilnik o korištenju cestovnog zemljišta i obavljanju pratećih djelatnosti nije određen u odnosu na korištenje cestovnog zemljišta za usluge punjenja električnih vozila          Primjer 4: Pravilnik o jednostavnim građevinama i drugim građevinama i radovima bi trebalo dopuniti kako bi se omogućilo izgradnju varijanti punionica bez nadstrešnica s fotonaponskim panelima itd.</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>Zahvaljujemo na primjedbi, i u odnosu na obuhvat ovog Zakona, predviđeno je daljnje usklađivanje s pravnim okvirom koji regulira minimalne zahtjeve za izgradnju infrastrukture, kao i tehničke specifikacije mjesta za punjenje.</p>
----------------------------------	----------------------------------	---	----------------------------	--

Regionalna VPP udruga	Predmet Zakona, Članak 1.	<p>Potrebno je nakon definicije što su to alternativna goriva definirati i pojam koji objašnjava što se podrazumijeva pod pojmom „infrastruktura“.</p> <p>Obrazloženje: Jedna od definicija tvrdi sljedeće. „Prometna infrastruktura predstavlja, uz opskrbu s energijom, jezgru privredne infrastrukture. Nju čine prometni putovi, objekti i uređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge te reguliranju i sigurnosti prometa. Infrastrukturu pomorskog prometa čine svi objekti i uređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge i održavanju plovnosti putova u obalnom moru i funkcioniranju signalnog sustava sigurnosti plovidbe, kao što su: - svjetionici, obalna i lučka svjetla, signalne i balisažne oznake, uređaji za maglu, radio-farovi, radio-reflektori i ostali predajnici. U infrastrukturu pomorskog prometa može se ubrojiti i radioslužba, zgrade ustanova koje su u funkciji unapređenja i održavanja infrastrukture, kao i zgrade pomorsko-inspekcijskih organa na moru. Pomorskoj infrastrukturi pripadaju i svi objekti lučke infrastrukture na lučkom teritoriju i akvatoriju: - prilazni kanali, operativne obale, zatvoreni dokovi, lukobrani, energetska, vodovodna i kanalizacijska mreža. Lučku infrastrukturu čini i dio infrastrukture</p>	Odbijen	<p>Zahvaljujemo na primjedbi. U skladu s Jedinstvenim metodološko-nomotehničkim pravilima za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (Narodne novine 74/2015), čl. 1, st.1. objašnjenje (definiranje) pojmova potrebno je ako se oni koriste u užem ili širem smislu od uobičajenih. U smislu ovog Zakona pojam „infrastruktura“ se koristi u uobičajenom smislu, pa se ovim Zakonom ne definira.</p>
-----------------------	---------------------------	---	---------	---

cestovnog, željezničkog, cjevovodnog i poštansko telekomunikacijskog prometa koja je locirana na lučkom teritoriju. Također, u lučku infrastrukturu mogu se pribrojiti lučka skladišta, lučki terminali, carinske zone i dijelovi robotransportnih centara, koji se nalaze na lučkom prostoru, mosne lučke dizalice, itd. Infrastrukturu cestovnog prometa čine sve vrste i kategorije cesta i putova uključivo i mostove, vijadukte, tunele, i sl., i uređaje stalno fiksirane za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge, te cjelokupna signalizacija i uređaji koji služe reguliranju i sigurnosti cestovnog prometa, uz kamionske i autobusne kolodvore. U infrastrukturu cestovnog prometa treba ubrojiti i zgrade s fiksiranim uređajima koji služe održavanju i servisiranju suprastrukture i infrastrukture u cestovnom prometu." Zakon nije cjelovit ako se ne definiraju pojam, klasifikacija, status i oblici infrastrukture za sva alternativna goriva. Ako ostane u predloženom obliku, Zakon će se moći tumačiti na različite načine.

Regionalna VPP udruga	I. OPĆE ODREDBE, Značenje pojmova	Objasniti pojam "infrastruktura"	Odbijen	U skladu s Jedinostvenim metodološko-nomotehničkim pravilima za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (Narodne novine 74/2015), čl. 1, st.1. objašnjenje (definiranje) pojmova potrebno je ako se oni koriste u užem ili širem smislu od uobičajenih. U smislu ovog Zakona pojam „infrastruktura“ se koristi u uobičajenom smislu, pa se ovim Zakonom ne definira.
Regionalna VPP udruga	I. OPĆE ODREDBE, Značenje pojmova	Definirati i pojam "infrastrukture" i za sva ostala alternativna goriva.	Odbijen	U skladu s Jedinostvenim metodološko-nomotehničkim pravilima za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (Narodne novine 74/2015), čl. 1, st.1. objašnjenje (definiranje) pojmova potrebno je ako se oni koriste u užem ili širem smislu od uobičajenih. U smislu ovog Zakona pojam „infrastruktura“ se koristi u uobičajenom smislu, pa se ovim Zakonom ne definira.
Regionalna VPP udruga	I. OPĆE ODREDBE, Značenje pojmova	Molimo definirati pojam "Infrastruktura"	Odbijen	Zahvaljujemo na primjedbi. U skladu s Jedinostvenim metodološko-nomotehničkim pravilima za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (Narodne novine 74/2015), čl. 1, st.1. objašnjenje (definiranje) pojmova potrebno je ako se oni koriste u užem ili širem smislu od uobičajenih. U smislu ovog Zakona pojam „infrastruktura“ se koristi u uobičajenom smislu, pa se ovim Zakonom ne definira.

Regionalna VPP udruga	Značenje pojmova, Članak 3.	U točki 6. izbaciti riječ "jedno" i koristiti samo riječi "električno vozilo"	Odbijen	Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ova definicija koja je u Direktivi zadana člankom 2., st.3. na strani 10., SL L 307.
Regionalna VPP udruga	Značenje pojmova, Članak 3.	U točki 9. Istog članka – umjesto „opskrba električnom energijom s kopna“ – trebalo bi stajati- opskrba električnom energijom na privezu.	Odbijen	Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ova definicija koja je u Direktivi zadana člankom 2., st.6. na strani 10., SL L 307.
Regionalna VPP udruga	Značenje pojmova, Članak 3.	U predloženom Zakonu k tome ne primjenjuju se dijelovi Direktive 94/14 koja ističe da se niti jedno gorivo ne smije favorizirati na štetu drugog, što u slučaju izbacivanja UNP-a iz Zakona to može biti slučaj. To znači da bi Hrvatska mogla imati diskriminirajući odnos prema UNP-u iz vlastitih, domaćih izvora, a u koristi uvoznih energenata i goriva!?!	Primljeno na znanje	Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.).  Odredbe ovog Zakona ne prenose u hrvatski pravni sustav odredbe Direktive 94/14/EC.



Hrvatske autoceste d.o.o.	Nacionalni okvir politike, Članak 4.	<p>Petar Cota, HAC članak 4., stavak (2), točke 5. i 6.</p> <p>Nedovoljno je naglašena potreba javno dostupnih mjesta za punjenje i mjesta za opskrbu na turističkim prometnim pravcima, zbog turističke orijentacije s jedne strane, a zbog relativno malog broja registriranih električnih vozila (ivozila na SPP) s druge strane. Time je situacija u Republici Hrvatskoj specifična, obzirom na odredbe Direktive 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva.</p> <p>Mjesta za punjenje električnih vozila i mjesta za opskrbu SPP-om potrebija su na turističkim prometnim pravcima nego u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima.</p> <p>stavak (7), greška: "ijelima" bi trebalo biti "tijelima"</p>	Primljeno na znanje	<p>Zahvaljujemo na primjedbi, i u odnosu na procjene stanja i budućeg razvoja tržišta kojeg će kontinuirano obuhvaćati Nacionalni okvir politike svakako će biti uzeti u obzir potrebe tranzitnog i turističkog prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>U prijenosu teksta se iz riječi „tijelima“ izgubilo slovo „t“, tekst treba glasniti: „...drugim tijelima javnog..“</p>
---------------------------	--------------------------------------	---	---------------------	--

Regionalna VPP udruga	Nacionalni okvir politike, Članak 4.	U točki 8. alineja 5. tvrdi se da NOP uzima u obzir (prema potrebi) interese tijela javnog sektora, kao i interese zainteresiranih dionika. Odgovorno tvrdimo da u predloženom NOP-u to nije istina jer ne uzima u obzir navode u svezi UNP infrastrukture u RH koja je "relativno" razvijena, a na većem dijelu RH slabo i/ili djelomično razvijana, te konačno - na otocima potpuno nerazvijena i nepoticana, štoviše raznim parafiskalnim davanjima i propisima teško opterećena, čak destimulirajuća o čemu najbolji svjedoči i skoro povlačenje članice SHV grupacije iz poslovanja sa i na otocima hrvatskog Jadrana! Umjesto poticaja imamo devastiranje razvoja tog alternativnog goriva za potrebe otočnog gospodarstva i turizma. Ističemo: UNP-a za potrebe prometa i pomorstva u RH imamo dvostruko iz vlastitih, domaćih proizvodnih kapaciteta. Tu smatramo da se ne poštuje i preporuka EU u svezi maksimalne energetske neovisnosti jer umjesto poticaja i razvoja infrastrukture za domaći energent želimo poticati uvozna goriva. I za kraj, isti taj NOP nije usklađen s najnovijim strategijama u području energetike i zaštite okoliša jer isti još nisu niti doneseni.	Primljeno na znanje	Zahvaljujemo na primjedbi. U skladu s čl. 4 st.8. ovog Prijedloga Zakona, donošenje Nacionalnog okvira politike uslijedit će nakon donošenja ovog Zakona.
Regionalna VPP udruga	III. IZVJEŠĆIVANJE, Članak 5.	Smatramo da se citiranim Zakonom trebaju navoditi i definirati jednako sva alternativna goriva i težiti njihovom ravnomjernom teritorijalnom i populacijskom rasporedu. Broj punionica UNP-a nije	Prihvaćen	Zahvaljujemo na primjedbi. Članak 5. obuhvaća izvješćivanje o stanju i svim poduzetim mjerama potpore izgradnji infrastrukture za sva alternativna

jedini niti najkvalitetniji pokazatelj „ravnomjerne rasprostranjenosti“ niti je posljedica „povlaštenog položaja“ UNP-a kako neki navode. Zbog toga ni ne može biti izgovor da se UNP izbací iz Zakona u dijelu koji pojašanjava i definira infrastrukturu. Tražimo da se uvažé činjenice, argumenti kao i okolnost da Hrvatska ukapljenog naftnog plina ima za vlastite potrebe sada i u budućnosti iz vlastitih izvora dvostruko više od trenutačne potrošnje (!) u odnosu na druga alternativna goriva koja djelomično ili u cijelosti ovise o uvozu. UNP je bio i sada je prethodnica svih alternativnih goriva i diskriminirajućim odnosom dovodi se u opasnost cjelokupni razvoj infrastrukture u ruralnim krajevima, primorsko-goranskim područjima, na jadranskim otocima, Dalmatinskoj Zagori, brdsko-planinskim područjima kao i u urbanim sredinama koje zbog niza razloga još uvijek nemaju punionice u samim gradovima već isključivo na rubnim područjima, što najrječitije govori i o neravnomjernoj infrastrukturi UNP-a u RH, pa je zbog toga još treba razvijati. U Studiji EI „Hrvoje Požar“ (za potrebe izrade podloge za NOP) piše da je ...”ključan faktor pri donošenju odluke o prelasku na UNP dostupnost odgovarajuće infrastrukture za punjenje“ te da je kao što je prikazano u poglavlju 4.4., iste te Studije – „infrastruktura za punjenje

goriva.

vozila UNP-om na području Republike Hrvatske relativno dobro razvijena". Ističemo riječ „relativno"! Ne piše niti vrlo dobro, niti odlično... To bi se trebalo uzeti u obzir kod pisanja Zakona o infrastrukturi za alternativna goriva. Nadalje, prema brojnim inozemnim studijama vrhunskih sveučilišta i istraživačkih skupina, u sektoru pomorstva i riječnog transporta postoji ZNATNA potreba razvoja UNP infrastrukture, posebice za potrebe tzv. kratkih i/li brzih plovidbenih trajektnih linija te za potrebe razvoja turističkih plovila na rijekama, moru i jezerima. UNP je tu vrlo podoban i zahvalan jer ga je moguće lako i brzo dobiti uz manje investicije u nepostojeću hrvatsku infrastrukturu u odnosu na druga skuplja alternativna goriva poput LNG-a ili vodika. Kada smo spomenuli da je UNP prethodnica za druga alternativna goriva, to smo izrekli na temelju ekonomskih i izvedbenih procjena koje tvrde da u razdoblju do 2020.godine bez UNP-a nije moguće na zadovoljavajući način i u cijelosti toliko razraditi i postaviti prometnu infrastrukturu za CNG, LNG i vodik, te shodno tome postići Direktivom 94/14 postići ciljeve: dekarbonizaciju prometnog sustava, smanjivanje ovisnosti o fosilnim gorivima, povećanje energetske i okolišne učinkovitost prometnog sektora.

Hrvatske autoceste d.o.o.	III. IZVJEŠĆIVANJE, Članak 5.	Petar Čota, HAC članak 5. stavak (2) Da li je greška: "prikaznih aktivnosti"?	Primljeno na znanje	Zahvaljujemo na primjedbi, i izvješćujemo kako se ne radi o pogrešci, već se radi o obvezi koju RH ima u izvještavanju o godišnjim proračunskim sredstvima koja su dodijeljena za potporu istraživanju, tehnološkom razvoju i aktivnostima koje služe za prikaz nekog tehnološkog rješenja. Službeni (u Službenom listu Europske unije od 28. listopada 2014. godine, na stranici L307/19 hrvatskog izdanja, u Prilogu 1. Direktive 2014/94, točka 4.) prijevod izraza „Research, technological development and demonstration“ je „Istraživanje, tehnološki razvoj i prikazne aktivnosti“, te ga stoga koristimo i u Zakonu.
Hrvatske autoceste d.o.o.	IV. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE, Članak 6.	Komentar izbrisan	Ne postoji odgovor	
Regionalna VPP udruga	IV. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE, Članak 6.	U članku 6. riječi „Pravilnikom o tehničkim specifikacijama mjesta za punjenje električnom energijom motornih vozila, električnih autobusa, morskih brodova i plovila na unutarnjim vodnim putovima, te mjesta za opskrbu prirodnim plinom“ – trebalo bi zamijeniti sa riječima – Pravilnikom o tehničkim specifikacijama mjesta za punjenje električnom energijom motornih vozila, morskih brodova i plovila na unutarnjim vodnim putovima te mjesta za opskrbu alternativnim gorivima“.	Odbijen	Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ove kategorije koje su u Direktivi zadane prilogom II, na strani 20., SL L 307.

Regionalna VPP udruga	IV. TEHNIČKE SPECIFIKACIJE, Članak 6.	<p>Objašnjenje: riječi poput „električnih autobusa“ nije potrebno posebno naglašavati jer se oni svrstavaju u skupinu motornih vozila, a što se tiče riječi „za opskrbu prirodnim plinom“, predlažemo da se napravi izmjena sa riječima -alternativnim gorivima.</p>	Djelomično prihvaćen	Ovim zakonom su već propisane tehničke specifikacije za ona prijevozna sredstva za koje to već propisuje Direktiva u svom Prilogu II. Stoga će Pravilnik donijeti preostale tehničke specifikacije, nakon što odgovarajuća legislativa bude usuglašena i donesena na nivou EU.
Hrvatske autoceste d.o.o.	V. OPSKRBA PROMETA ELEKTRIČNOM ENERGIJOM, Članak 7.	<p>Petar Čota, HAC članak 7. stavak (1) Potrebno je naglasiti turističke prometne pravce, jer nisu svi dio osnovne TEN-T mreže. Stavak (7) uvodi pojam "Operatora javno dostupnih mjesta za punjenje". Pojam "Operator" Zakon o tržištu električne energije, NN 22/13, koristi u druge svrhe, te bi ovakva upotreba tog pojma mogla dovesti do zbrke. Nadalje, Zakon o tržištu električne energije, NN 22/13, u članku 3. utvrđuje: "(2) U ovom se Zakonu koriste i izrazi koji u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje: 35. opskrba električnom energijom – kupnja električne energije i prodaja električne energije, uključujući preprodaju električne energije krajnjim kupcima," Nije li ova odredba Zakona o tržištu električne energije u sukobu s odredbama članka 7. stavaka (7), (8), (9), (10), (11) i (12) ovog Nacrta prijedloga Zakona? Zakon o tržištu električne energije u članku 4. utvrđuje: "(1) Energetske</p>	Primljeno na znanje	Zahvaljujemo na primjedbi, i u odnosu na procjene stanja i budućeg razvoja tržišta kojeg će kontinuirano obuhvaćati Nacionalni okvir politike svakako će biti uzeti u obzir potrebe tranzitnog i turističkog prometa u Republici Hrvatskoj. Nadalje, u konzultacijama s nadležnim tijelima državne uprave za područja koja nisu regulirana ovim Zakonom izveštujemo kako Zakon o tržištu električne energije, NN 22/13 navodi operatora mreže/sustava a ne operatora javno dostupnih mjesta za punjenje. U skladu s tim izraz operator javno dostupnih mjesta za punjenje je opis subjekta koji označava onoga tko je između ostalog i kupac električne energije.

		<p>djelatnosti u smislu ovoga Zakona, su:  5. opskrba električnom energijom,  (3) Pravne i fizičke osobe mogu obavljati elektroenergetske djelatnosti iz stavka 1. ovoga članka samo na temelju rješenja kojim se dozvoljava obavljanje te djelatnosti (u daljnjem tekstu: dozvola) sukladno zakonu kojim se uređuje energetska sektor, osim ako drugačije nije propisano ovim Zakonom."  Nisu li i ove odredbe Zakona o tržištu električne energije u neskladu s odredbama članka 7. stavaka (7), (8), (9), (10), (11) i (12) ovog Nacrta prijedloga Zakona?</p>		
Regionalna VPP udruga	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA, VII. OPSKRBA PROMETA PRIRODNIM PLINOM	Prema preporukama EK treba navesti na svakih koliko kilometara udaljenosti treba biti postavljena minimalno jedna SPP odnosno LNG punionica /150-200 km/. Odgovarajući broj relativizira kvalitetu mreže punionica u RH i ne jamči stvarni razvoj infrastrukture.	Odbijen	Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ove kategorije koje su u Direktivi zadane čl. 6., na str. 11.-12.

Regionalna VPP udruga	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O USPOSTAVI INFRASTRUKTURE ZA ALTERNATIVNA GORIVA, VII. OPSKRBA PROMETA PRIRODNIM PLINOM</p>	<p>U članku 9. treba posebno obratiti pozornost i definirati sve uz pojam "bioplin" koji nije posebno uvršten, a može i treba biti dio ovog zakona. Bioplin se sve više proizvodi, ali i ne koristi za pogon motornih vozila jer nije prepoznat u našem zakonodavstvu kao alternativno, ekološki prihvatljivo gorivo koje se dobiva s poljoprivrednih farmi, odlagališta otpada i sl.</p> <p>Isto tako treba definirati pojam transporta i mjesta za punjenje, odnosno način rada tzv. prenosivih spremnika za SPP putem "trailera" (kamiona sa spremnicima za SPP koji se pune na tzv. matičnim postajama), tehničke podatke o istima i sl. Isti su pogodni za mjesta gdje neće u skoroj budućnosti doprijeti distribucija prirodnog plina putem cjevovoda.</p>	Odbijen	<p>Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ove kategorije koje su u Direktivi zadane čl. 6., na str. 11.-12.</p>
-----------------------	---	--	---------	---



Regionalna VPP udruga	VII. OPSKRBA PROMETA PRIRODNIM PLINOM, Članak 9.	U ovom članku treba definirati i mogućnosti uporabe SPP-a za pogon plovila kako na morskim tako na unutarnjim vodnim površinama. Ovaj članak bi se mogao redefinirati i kao članak koji definira "plinska goriva" pa bi se trebao zvati "Opskrba plinskim gorivima" u koji svakako treba uključiti i bioplin, i SPP, i UPP, ali i UNP-om koji je također alternativno gorivo koje nema čak ni minimalnu infrastrukturu na otocima hrvatskog Jadrana, slabu ili djelomično razvijenu infrastrukturu u ruralnim krajevima, brdsko-planinskim područjima, dalmatinskoj Zagori, primorsko-goranskom kraju, Lici, središnjoj Slavoniji, na rijekama, priobalju za potrebe kratkih i/li brzih trajektnih linija, na i uz područja zaštićenih vodenih područja, zatim Parkovima prirode itd. U sklopu NOP-a treba voditi računa i o ovim područjima te postaviti (kao što to piše u točki 9. ovog članka) primjeren broj punionica UNP-a.	Odbijen	Zahvaljujemo na primjedbi. Tekst ovog prijedloga Zakona je u potpunosti usklađen s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014.), pa tako i ove kategorije koje su u Direktivi zadane čl. 6., st.7. na str. 14.
Hrvatske autoceste d.o.o.	VIII. INFORMACIJE ZA KORISNIKE, Članak 10.	članak 10. stavak (5) greška: "takve informacija"	Prihvaćen	Zahvaljujemo na primjedbi, tekst treba glasiti: "..takva informacija.."

Regionalna VPP udruga	IX. OVLASTI NADLEŽNIH TIJELA, Članak 11.	Europska komisija je krajem listopada prošle godine predstavila Strategiju unutarnjeg tržišta koja predviđa dodatno otvaranje i produblivanje europskog tržišta, uklanjanje preostalih regulatornih prepreka te slobodan pristup tržištu za nove poslovne modele kako u EU, tako i u Hrvatskoj. Stavom koji je iznesen u ovom Zakonu stječe se dojam da nadležno ministarstvo selektivno prihvaća rečenu strategiju, uvažavajući interese samo dijela gospodarstvenika, ne uzimajući pri tome u obzir socio-ekonomske, gospodarske, zemljopisne i populacijske specifičnosti Hrvatske kakvu preporučuje i Direktiva 94/14 i na koju svaka zemlja članica EU-a ima pravo. To se prije svega odnosi na UNP, SPP i bioplin, odnosno biogoriva kao takva.	Primljeno na znanje	Zahvaljujemo na primjedbi. Napominjemo da je Republika Hrvatska članica Europske unije (EU) i u tom svjetlu je za nju pravno obvezujuća primjena sve pravne stečevine EU. Ovaj zakonski prijedlog obuhvaća pravne odredbe u skladu sa zahtjevima koje pred zemlje članice EU stavlja Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Direktiva“) koja u svom obuhvatu uključuje razvoj infrastrukture za sve vidove prometa, te alternativna goriva koja obuhvaćaju goriva ili izvore energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti dekarbonizaciji prometnog sustava te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora, koji između ostalog uključuju: električnu energiju, vodik, biogoriva (tekuća ili plinovita biogoriva namijenjena prometu proizvedena iz biomase), sintetička i parafinska goriva, prirodni plin, uključujući bioplin, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP) te ukapljeni naftni plin (UNP).
-----------------------	--	---	---------------------	---

Hrvatske autoceste d.o.o.	X. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 12.	članak 12. stavak (2) vjerojatno: "nakon što će tehničke specifikacije"	Prihvaćen	Zahvaljujemo na primjedbi, u prijenosu teksta se izgubio pomoćni glagol, tekst treba glasiti: "... što će tehničke ..."
Regionalna VPP udruga	X. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 12.	Prema već ranijem prijedlogu izbaciti naziv "električni autobusi" jer se i oni smatraju motornim vozilima pokretanim električnom energijom.	Djelomično prihvaćen	Ovim zakonom su već propisane tehničke specifikacije za ona prijevozna sredstva za koje to već propisuje Direktiva u svom Prilogu II. Stoga će Pravilnik donijeti preostale tehničke specifikacije, nakon što odgovarajuća legislativa bude usuglašena i donesena na nivou EU.
Regionalna VPP udruga	X. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 13.	1) Predloženi Zakon nigdje ne sadrži kaznene ili prekršajne sankcije u slučaju njegova ne provođenja tako da bi u vezi toga trebalo izvršiti njegovu nadopunu.	Odbijen	Zahvaljujemo na primjedbi. Prekršajne i kaznene sankcije nisu predviđene ovim prijedlogom Zakona .