



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Gregorčičeva 20–25, SI-1001 Ljubljana

T: +386 1 478 1000

F: +386 1 478 1607

E: gp.gs@gov.si

<http://www.vlada.si/>

Številka: 370-13/2019/31

Datum: 3. 12. 2020

AKCIJSKI PROGRAM ZA ALTERNATIVNA GORIVA V PROMETU ZA LETI 2020 IN 2021

Vsebina

1. Povzetek.....	3
2. Vizija	4
3. Cilji na področju razvoja alternativnih goriv v prometu v Republiki Sloveniji	5
3.1. Izhodišča za določitev ciljev strategije	6
3.2. Struktura vozil, potrebna za doseganje ciljev do leta 2020	7
3.2.1. Osebni avtomobili	7
3.2.2. Lahka tovorna vozila	8
3.2.3. Avtobusi za javni potniški promet.....	8
3.2.4. Težka tovorna vozila	8
3.2.5. Uporaba biogoriv in OVE v prometu.....	8
3.3. Cilji na področju polnilne infrastrukture	10
4. Ukrepi za uresničitev ciljev na področju uporabe alternativnih goriv v prometu	11
4.1. Ukrepi za spodbujanje elektromobilnosti.....	11
4.1.1. Spodbujanje razvoja tehnologij in gospodarstva	11
4.1.2. Ukrepi na področju vozil	11
4.1.3. Sprememba zakonodaje in odpravljanje administrativnih ovir	13
4.1.4. Vozila na alternativna goriva za javni prevoz potnikov	13
4.1.5. Polnilna infrastruktura	14
4.1.6. Promocijske aktivnosti za spodbujanje elektromobilnosti	15
4.1.7. Priporočila zaposlovalcem	15
4.1.8. Priporočila občinam.....	15
4.1.9. Spodbujanje integralnih ukrepov.....	16
4.2. Ukrepi za spodbujanje uporabe vodika in vozil na gorivne celice	16
4.2.1. Spodbujanje raziskovalnega dela in inovativnosti.....	16
4.2.2. Demonstracijski projekt	16
4.3. Ukrepi za spodbujanje uporabe utekočinjenega naftnega plina (UNP).....	17
4.3.1. Promocijske aktivnosti za spodbujanje uporabe vozil na UNP	17
4.3.2. Dajatve za UNP	17
4.4. Ukrepi za spodbujanje uporabe stisnjene zemeljskega plina (SZP)	17
4.4.1. Polnilna infrastruktura za SZP	18
4.4.2. Promocijske aktivnosti za spodbujanje uporabe vozil na SZP	18
4.4.3. Dajatve za SZP	18
4.4.4. Subvencioniranje nakupa vozil.....	18
4.4.5. Javno naročanje – odprava izjeme po Direktivi 2009/33/ES.....	19
4.5. Ukrepi za spodbujanje uporabe utekočinjenega zemeljskega plina (UZP).....	19
4.5.1. Spodbujanje nakupa vozil na UZP.....	20
4.5.2. Dajatve in davčna politika za UZP	20
4.5.3. Spodbujanje uporabe UZP z ustrežno prometno politiko	20
4.6. Spodbujanje uporabe biogoriv	20
4.6.1. Biodizel kot dodatek obstoječemu fosilnemu dizlu (Bx).....	20

1. Povzetek

V Uradnem listu EU je bila 22. oktobra 2014 objavljena Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Za alternativna goriva se po tej direktivi štejejo električna energija, zemeljski plin (utekočinjen naftni plin – UNP, stisnjen zemeljski plin – SZP in utekočinjen zemeljski plin – UZP), biometan, biogoriva, sintetična in parafinska goriva ter vodik (H₂).

Direktiva v 3. členu državam članicam EU nalaga, da morajo do 18. novembra 2016 sprejeti »nacionalni okvir politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture«. Ta del direktive se je prenesel v slovenski pravni red s Strategijo na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: strategija). Strategijo je Vlada Republike Slovenije sprejela 12. oktobra 2017 in hkrati sprejela sklep, da na njeni podlagi Ministrstvo za infrastrukturo pripravi Akcijski program za alternativna goriva v prometu.

Akcijski program poleg Strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji upošteva tudi ukrepe Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (v nadaljnjem besedilu: SRP), ki jo je Vlada Republike Slovenije sprejela 29. julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8), in Okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji. Pri pripravi akcijskega programa so bili upoštevani ukrepi Ro.35, M.11 in A.11 iz Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16), ki je bila sprejeta na podlagi SRP. Ukrepi zahtevajo spodbujanje rabe ekoloških vozil, zgraditev omrežja za polnilne postaje in izpolnitev zahtev iz Direktive 2014/94/EU.

Vlada Republike Slovenije je 27. februarja 2020 sprejela celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), ki je bil tudi predložen Evropski komisiji, skladno z Uredbo EU 2018/1999 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov. Akcijski program vključuje tudi ukrepe in cilje iz NEPN, vendar bo v letu 2021 potrebna podrobna revizija programa in usklajitev ciljev strategije z NEPN.

Akcijski program je zaradi izredno intenzivnih razvojnih sprememb na področju vozil na alternativna goriva in razvoja tehnologij pripravljen za dveletno obdobje, za izvajanje ukrepov akcijskega programa pa je predvideno, da se za vsako leto pripravita pregled izvedenih ukrepov in njihova posodobitev za naslednje dveletno obdobje, ki bo upoštevala spremembe na trgu in spremenjene pogoje.

Slovenija že izpolnjuje zaveze iz Direktive 2014/94/EU na področju kopenskega prometa na vseevropskem omrežju TEN-T. Zagotovljeno ima ustrezno polnilno infrastrukturo za električna vozila (glede na število registriranih vozil) in vozila na utekočinjen naftni plin. Z izvedbo ukrepov za spodbujanje postavitve polnilnic za stisnjen zemeljski plin v regionalnih središčih bo do leta 2020 postavljena celovita mreža polnilne infrastrukture za vsa že aktualna alternativna goriva. Sedanja polnilna infrastruktura sicer že omogoča hitro povečevanje števila vozil na alternativna goriva. Slovenija se je v Strategiji na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju odločila, da razvija tudi polnilno infrastrukturo za biometan, biogoriva, sintetična in parafinska goriva ter vodik.

2. Vizija

V Strategiji na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju je sprejeta vizija, da se Slovenija do leta 2030 uveljavi kot zelena država na področju razvoja, raziskav, inovacij in industrije tudi na področju prometa.

Promet prispeva skoraj tretjino izpustov toplogrednih plinov v Sloveniji, v netrgovalnem sektorju pa več kot polovico in je pomemben vzrok za onesnaženost zraka v mestih. Trajna rešitev za ta izziv je prehod na trajnostno mobilnost z nizkimi izpusti ogljika in onesnaževal zraka s poudarkom na aktivni mobilnosti. Evropska unija je v Beli knjigi prometne politike v letu 2011 zapisala cilj, da morajo biti izpusti toplogrednih plinov v prometu do sredine stoletja najmanj 60 odstotkov nižji kot v letu 1990 in se morajo jasno približevati vrednosti nič. Tudi slovenski Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 je konec leta 2014 določil dolgoročni cilj zmanjšanja izpustov iz prometnega sektorja, in sicer do leta 2050 najmanj za polovico.

Takšna zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal zraka je mogoče doseči le s preusmerjanjem v koncepte trajnostne mobilnosti. Trajnostna mobilnost zagotavlja zadovoljitev potrebe vsakogar po premikanju, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih. Ker je motorizirani promet pomemben vir hrupa in dejavnik preoblikovanja prostora, bo takšna usmeritev pomembno prispevala k zmanjšanju tudi drugih okoljskih pritiskov in zdravstvenih tveganj ter prispevala k boljši kakovosti življenja, zlasti v mestih.

K zmanjšanju okoljskega bremena prometa bodo sicer največ pripomogli ukrepi na področju kopenskega prometa, ki se promovirajo v sklopu spodbujanja trajnostne prometne politike. Ključnega pomena pri tem sta zlasti spodbujanje hoje in kolesarskega prometa v naseljih ter promocija in povečanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa. S sredstvi evropske kohezijske politike in sredstvi dogovora za razvoj regij se bo v naslednjih štirih letih na mestnih območjih in za povezave mest s kraji v zaledju uredilo več kot 1000 km kolesarskih površin ter ustreznih rešitev za pešce. Postavljen je cilj, da se v deležu potovanj zmanjša število potovanj z osebnim avtomobilom (trenutno je takih 80 odstotkov potovanj) in poveča število potovanj peš, s kolesom in javnim potniškim prometom. Zaradi razpršene poseljenosti Slovenije, obenem pa koncentracije gospodarskih in administrativnih aktivnosti v nekaj večjih urbanih središčih, bo v številnih predelih Slovenije uporaba osebnih vozil ostala pomemben način prevoza, vendar se mora spremeniti struktura voznega parka. Inovativne rešitve, ki bodo dopolnjevale javni prevoz, je mogoče iskati tudi v iskanju in razvoju novih poslovnih modelov, da bi isto vozilo uporabljalo več potnikov.

Slovenija bo po letu 2025 omejila prvo registracijo osebnih vozil in lahkih tovornih vozil kategorij M1 (osebna vozila do 8 potnikov poleg voznika) in MG1 (terenska vozila kategorije M1) ter N1 (lahka tovorna vozila do 3,5 tone skupne mase), ki imajo po deklaraciji proizvajalca izpust ekvivalenta CO₂ višji od 100 g/km. Po letu 2030 bo to mejo znižala na 50 g/km. Tako zastavljen cilj postavlja že v letu 2025 v ospredje vozila na električni pogon in hibridna vozila, a še vedno omogoča uporabo vozil na fosilna goriva, ki dosegajo zahteve glede izpustov ekvivalenta CO₂ in imajo bistveno manjši negativen vpliv na okolje kot vozila, ki so trenutno v uporabi.

3. Cilji na področju razvoja alternativnih goriv v prometu v Republiki Sloveniji

Vlada Republike Slovenije je 27. februarja 2020 sprejela celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN). Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt (NEPN) je akcijsko strateški dokument, ki za obdobje do leta 2030 (s pogledom do 2040) določa cilje, politike in ukrepe na petih razsežnostih energetske unije:

1. razogljičenje (izpusti TGP in OVE),
2. energetska učinkovitost,
3. energetska varnost,
4. notranji trg ter
5. raziskave, inovacije in konkurenčnost.

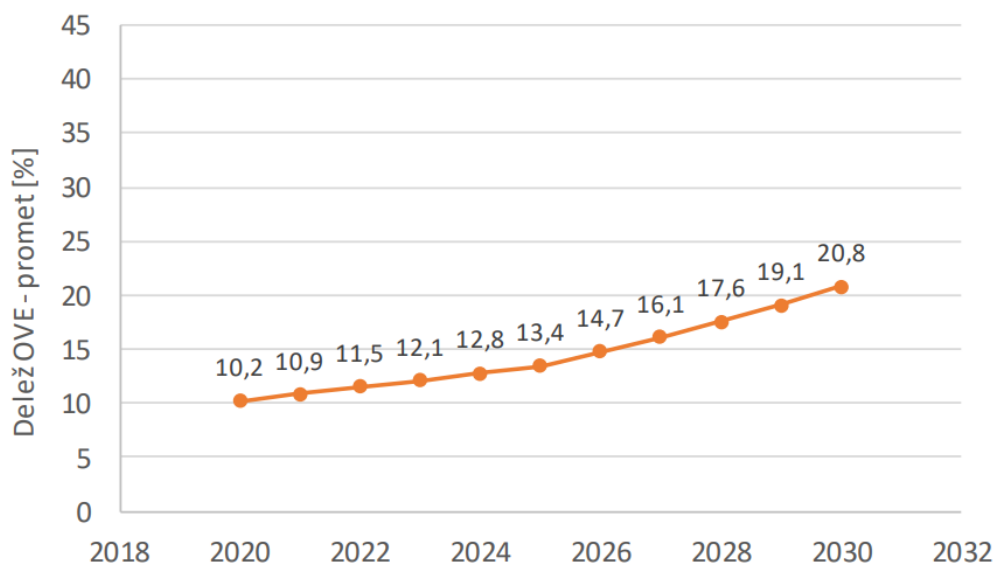
Ključni cilji in prispevki Slovenije do leta 2030, vezani na promet

- zmanjšati izpuste TGP v sektorjih, ki niso vključeni v shemo trgovanja z emisijskimi kuponi za vsaj 20 % glede na leto 2005 z doseganjem sektorskih ciljev: **promet: + 12 %**
- doseči vsaj 27-odstotni delež obnovljivih virov v končni rabi energije do leta 2030, tj. (indikativno): **21-odstotni delež v prometu (delež biogoriv je vsaj 11 % – delež biogoriv v porabi tekočih goriv brez UNP v cestnem in železniškem prometu)**

V prihodnje bo treba zagotoviti ustrezno podporno okolje za uvedbo alternativnih goriv, kot sta utekočinjen zemeljski plin (UZP) za tovorni promet in stisnjen zemeljski plin ter druga sintetična goriva in vodik (H₂) za cestni promet.

Slovenija mora v naslednjem desetletju obvladati hitro rast potniškega in tovornega prometa ter usmerjati prometne tokove na alternativna prevozna sredstva. Pri tem je ključnega pomena postopno zmanjševanje rabe energije s povečanjem energetske učinkovitosti in prehodom na nizkoemisijška vozila. K trajnostni mobilnosti svoj delež prispevata tudi pešačenje in kolesarjenje, zato bomo aktivno spodbujali gradnjo kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce. Tako bo Slovenija omogočila prebivalstvu enostaven, hiter, zelen in za okolje ter mestna središča neinvaziven promet v zadnjih kilometrih. Cilj je, da se v deležu potovanj zmanjša število potovanj z osebnim avtomobilom (zdaj je takšnih 67 % potovanj) in bistveno poveča število potovanj peš, s kolesom ali javnim potniškim prevozom.

Ocenjeni začrtani potek za sektorski delež energije iz obnovljivih virov v porabi končne energije od leta 2020 do leta 2030 v sektorju promet



Vir: NEPN

3.1. Izhodišča za določitev ciljev strategije

Pri določanju ciljev v okviru Strategije na področju razvoja alternativnih goriv v prometu v Sloveniji so bili upoštevani cilji, skladni z zavezami, sprejetimi v Republiki Sloveniji, in obvezami Republike Slovenije, izhajajočimi iz Direktive 2014/94/EU, Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (v nadaljnjem besedilu: OP TGP) za leti 2020 in 2030 ter cilji glede onesnaževal zraka. Ob tem sta se upoštevali še SRP in najnovejša Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami.

V Strategiji na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju je bil sprejet optimalen scenarij, ki omogoča doseganje indikativnih ciljev OP TGP in zmanjšanja izpustov onesnaževal zraka. Ta scenarij upošteva dosedanj in pričakovani razvoj trga na tem področju ter realne zmožnosti relevantnih gospodarskih subjektov za uresničitev ciljev. Optimalni scenarij predvideva uporabo vseh alternativnih goriv za zmanjšanje izpustov skladno z indikativnimi cilji v OP TGP in izboljšanje javnega prevoza ter uvajanje vseh oblik trajnostne mobilnosti.

Preglednica 1: Cilji OP TGP

	Indikativni cilji zmanjšanja TGP glede na leto 2005				
	Leta 2020	Leta 2030			
Promet	+ 27 %	+ 18 %			
	Obveznosti zmanjšanja onesnaževal glede na leto 2005				
	SO ₂	NO _x	NMVOC	NH ₃	PM _{2,5}
Za katero koli leto od 2020 do 2029	63 %	39 %	23 %	1 %	25 %
Za katero koli leto od leta 2030	92 %	65 %	53 %	15 %	60 %

V skladu s cilji NEPN bo v prihodnje dopolnjena Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji.

3.2. Struktura vozil, potrebna za doseganje ciljev do leta 2020

Za doseganje ciljev razogljičenja prometa v Sloveniji, z doseganjem indikativnih ciljev OP TGP ter udejanjanjem domačih zavez in obvez Republike Slovenije na podlagi mednarodnih sporazumov in zakonodaje EU, bo treba do leta 2030 spremeniti strukturo voznega parka v Sloveniji. Tako pri osebnih kot pri gospodarskih vozilih in avtobusih za javni linijski prevoz potnikov se bo moral precej večati delež vozil na alternativna goriva. Šele zadostno število vozil na alternativna goriva bo omogočilo izvajanje vzdržnih poslovnih modelov vzpostavljanja in upravljanja infrastrukture.

3.2.1 Osebni avtomobili

Optimalen scenarij predloga Strategije predvideva povečanje deleža osebnih avtomobilov na alternativna goriva v celotnem slovenskem voznem parku avtomobilov do leta 2030 na 20 odstotkov. Z dosegom zastavljenih ciljev v skladu z optimalnim scenarijem bo Slovenija izpolnila zaveze, ki jih ima na področju prometa. Če pa želimo doseči, da bi bila Slovenija med vodilnimi državami na področju zelene mobilnosti, bi morali slediti scenariju, ki predvideva, da bi imeli v voznem parku v letu 2030 že 37-odstotni delež osebnih avtomobilov na alternativna goriva. To pomeni, da bi bil v letu 2030 delež teh vozil ob prvi registraciji 81 odstotkov vseh na novo registriranih vozil, pri čemer bi bilo 79 odstotkov električnih avtomobilov in 2 odstotka avtomobilov na vodik.

Zaradi dizelskih afer in omejevanja prometa za dizelska vozila z motorji do EURO 5 se je v letu 2018 že bistveno spremenil delež dizelskih vozil v skupnem številu na novo registriranih vozil, zato bodo v naslednjih letih nujni popravki ocen gibanja števila vozil po posameznih energentih. Ocena števila vozil upošteva napovedi, da bo do leta 2020 večina proizvajalcev osebnih vozil ponudila električna baterijska vozila in priključne hibride v vseh avtomobilskih razredih. Cenovne škarje med vozili, ki uporabljajo fosilna goriva, in vozili na alternativna goriva se bodo začele usklajevati do leta 2025, zato se v letu 2020 še upošteva subvencije in ukrepi za spodbujanje uporabe vozil na alternativna goriva. Pri osebnih avtomobilih v obdobju do 2020 ni predvideno sofinanciranje vozil s pogonom na plin.

Preglednica 2: Struktura prvič registriranih osebnih avtomobilov v Sloveniji za leto 2015 in za leti 2020 ter 2030

	2015	Optimalno	
		2020	2030
OA – B	34 %	43 %	18 %
OA – D	62 %	33 %	22 %
OA – UNP	1 %	10 %	1 %
OA – SZP	0 %	1 %	1 %
OA – Hi	4 %	6 %	5 %
OA – PHEV	0 %	2 %	15 %
OA – BEV	0 %	4 %	35 %
OA – H ₂	0 %	0 %	2 %

Legenda: OA – osebni avtomobil, B – bencin, D – dizel, UNP – utekočinjen naftni plin, SZP – stisnjen zemeljski plin, Hi – hibrid, PHEV – priključni hibrid, BEV – baterijsko električno vozilo, H₂ – vodik

Preglednica 3: Skupno število električnih osebnih avtomobilov v letih 2018, 2019 in 2020

Leto	Skupaj do	Nova vozila			Skupaj vseh vozil
	2017	2018	2019	2020	2020
OA – PHEV	279	250	1100	2100	3840
OA – BEV	789	754	1507	3050	6100

	Skupaj do	Nova vozila			Skupaj vseh vozil
Leto	2017	2018	2019	2020	2020
OA – H ₂	6	0	10	30	6

Legenda: OA – osebni avtomobil, PHEV – priključni hibrid, BEV – baterijsko električno vozilo, H₂ – vodik

3.2.2. Lahka tovorna vozila

Izvajanje scenarija oziroma načrta doseganja ciljev OP TGP in preostalih strateških dokumentov z lahkimi tovornimi vozili je podobno kot pri osebnih avtomobilih. Do leta 2020 se predvideva vključevanje manjših dostavnih vozil kategorije N1.

3.2.3. Avtobusi za javni potniški promet

Pri avtobusih je za uresničitev ciljev kot poglavitno alternativno gorivo opredeljen stisnjen zemeljski plin. To je skladno z obveznostjo iz Direktive 2014/94/EU, po kateri mora Republika Slovenija vzpostaviti polnilno infrastrukturo za SZP v urbanih okoljih, in sicer do 31. decembra 2020. Strategija predvideva, da se polnilna infrastruktura vzpostavi v vseh mestnih občinah in v Zasavju, saj so avtobusi na SZP ustrezna rešitev tudi za zmanjšanje obremenitve zraka z onesnaževali iz prometa. Tako se pri načrtu spremembe sestave avtobusov za izvajanje javnega potniškega prometa predvideva uporaba vozil na SZP in uvajanje električnih avtobusov ter vozil s pogonom na vodikove gorivne celice. S tem se bo zagotavljalo doseganje ciljev OP TGP in bo omogočena vzpostavitev vzdržnih poslovnih modelov upravljanja infrastrukture in prodaje SZP.

3.2.4. Težka tovorna vozila

Težka tovorna vozila so glede uporabe alternativnih energentov trenutno najbolj problematična. Ponudba težkih tovornih vozil na alternativna goriva je zelo skromna. Nekoliko bolj raznolika je pri manjših tovornih vozilih, pri katerih so na voljo tudi izvedbe na električni pogon in druga alternativna goriva. Za mednarodno prevoznitvo je kot najbolj obetavna rešitev prepoznana UZP, zato se predvideva, da se bo v prihodnje povečal delež težkih gospodarskih vozil na UZP. Potencial zmanjšanja izpusta toplogrednih plinov imajo tudi tako imenovane dvogorivne izvedbe, pri katerih motorji ob dizelskem gorivu sočasno uporabljajo plin. Dvogorivne izvedbe omogočajo uporabo UNP, SZP in UZP. Pri tem se do 30 odstotkov dizelskega goriva nadomesti s plinom.

V Sloveniji sta bili postavljeni dve polnilni postaji za UZP v okviru projektov SiLNG in CHAMeleon ter tretja v letu 2018. V akcijskem programu sta predvidena sofinanciranje nakupa ali predelave vozil na dvogorivne sisteme z uporabo UZP in usklajevanje pogojev za dobavo UZP, primerljivih s pogoji v sosednjih državah.

3.2.5. Uporaba biogoriv in OVE v prometu

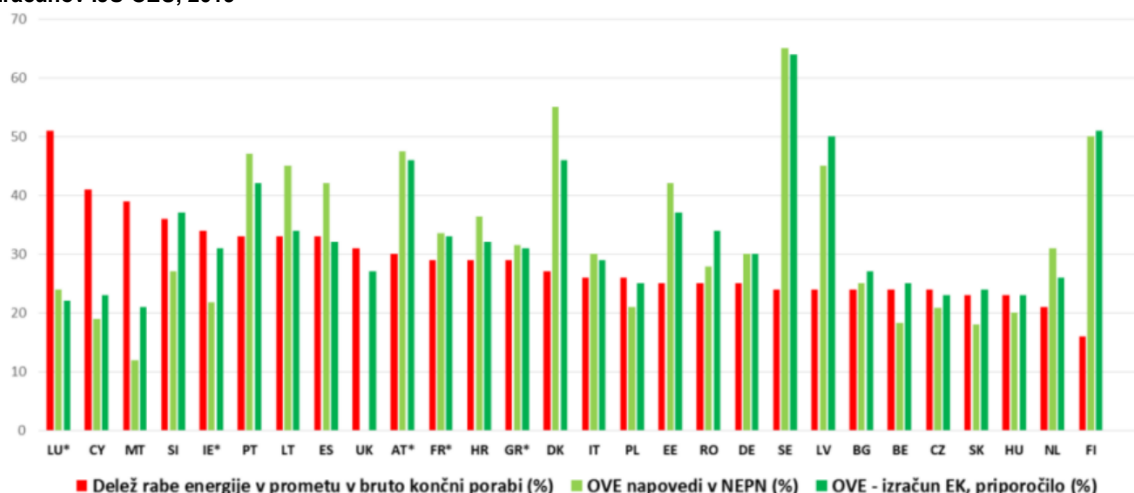
Pri načrtovanju optimalnega scenarija oziroma pripravi načrta doseganja ciljev za uporabo biogoriv je bilo v strategiji ugotovljeno, da bo te cilje mogoče doseči le z dodajanjem biogoriv fosilnim gorivom v zahtevanih deležih. Uvajanje brezogljivičnih vozil na slovenski trg namreč iz različnih razlogov zaostaja za predvidevanji, zato bo ta zaostanek treba nadomestiti tudi z uporabo nizkoogljivičnih energetskih virov, kjer obstoječi vozni park to že omogoča. Med te vire se šteje tudi uporaba biogoriv v različnih oblikah rabe. Za doseganje predvidenih ciljev se predvideva primešavanje biodizla fosilnemu dizlu in nato povečevanje do meje, ki jo dovoljuje tehnologija vozil. Od leta 2020 do 2030 pa je predvideno postopno večanje deleža težkih tovornih vozil, ki bodo uporabljala čisti biodizel (B 100), z 0 na 10 odstotkov. Za tako rabo morajo biti vozila sicer ustrezno prirejena.

Skladno z NEPN je v sektorju promet do leta 2030 treba doseči 21-odstotni delež OVE, od tega mora biti delež biogoriv vsaj 11 % (delež biogoriv v porabi tekočih goriv brez UNP v cestnem in železniškem prometu).

Slovenija je v skladu z direktivo o OVE sprejela ambiciozni cilj na področju rabe OVE, tj. 25-odstotni delež OVE do leta 2020. V letu 2017 je Slovenija dosegala 21,04-odstotni delež OVE in v letu 2018 21,14-odstotni delež OVE, s čimer je zaostajala za zastavljenim ciljem. Razen sektorja toplota in hlajenje je zaostajala pri doseganju indikativnih sektorskih ciljev v sektorjih promet in električna energija.

Države, ki imajo velik delež prometa v bruto končni rabi energije in velik izhodiščni delež OVE, veliko težje napredujejo kakor druge države, kljub morda večjim potencialom in razpoložljivim finančnim virom, saj majhen delež OVE v prometu zahteva veliko večje deleže (pogosto tudi nedosegljive) v sektorju toplota in električna energija (skupni potencial OVE je zato manjši). Slovenija je v EU na četrtem mestu glede deleža porabe energije v sektorju promet v končni rabi energije (slika 8), kjer je uvajanje OVE izjemno zahtevno, saj so OVE le biogoriva, katerih uporabo omejujejo različni standardi, hkrati pa je njihova proizvodnja velik trajnostni izziv (predvsem prva generacija).

Primerjava napovedanih nacionalnih deležev OVE, izračuna EK in deleža rabe energije v prometu, vir: MzI na podlagi izračunov IJS-CEU, 2019



Vir: NEPN

Napovedi prometnega sektorja kažejo na nadaljnje povečevanje obsega prometa v Sloveniji do leta 2030, tj. osebne in še zlasti tovornega, kar bo še povečevalo porabo energije v tem sektorju – napovedi po scenarijih kažejo povečanje porabe energije do leta 2030 v sektorju promet za od 6 % do 24 %. S tem bo uvajanje OVE v sektorju promet do leta 2030 izjemno zahtevno, oteženo in bo zelo omejevalo doseganje skupnega deleža OVE do leta 2030, saj bo morala Slovenija v drugih dveh sektorjih (električna energija; toplota) nadoknaditi manjši delež OVE v sektorju promet.

Ocenjeni začrtani poteki po tehnologijah obnovljivih virov, ki jih Slovenija namerava uporabiti za uresničitev skupnih in sektorskih začrtanih potekov za energijo iz obnovljivih virov od leta 2020 do leta 2030 v sektorju promet

ktoe	2020	*2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bruto končna raba OVE v prometu	133	140	147	153	160	167	177	187	198	209	220
Biogoriva	126	131	137	142	148	154	159	165	171	177	182
od tega napredna biogoriva	63	67	72	76	80	85	86	87	88	89	89
Električna energija iz OVE	8	8	10	11	12	13	18	22	27	32	38

Vir: NEPN

Ministrstvo za infrastrukturo je za spodbuditev povečanja energijskega deleža obnovljivih virov energije v prometu v letu 2019 spremenilo kazenske določbe Energetskega zakona, in sicer povišalo kazen za kršitev določb o obveznem deležu obnovljivih virov energije (493.a člen). Poleg tega ukrepa, ki omogoča ostrejšo sankcioniranje distributerjev goriv, ministrstvo v okviru programa pomoči Evropske komisije za izvedbo strukturnih reform na podlagi prihodnje analize področja proizvodnje biogoriv predvideva izvedbo ukrepov, ki so predvideni v okviru Nacionalnega energetskega in podnebnega načrta.

3.3. Cilji na področju polnilne infrastrukture

Skladno s predvidenim številom vozil na alternativna goriva v Republiki Sloveniji in glede na zahteve Direktive 2014/94/EU je treba zagotoviti tudi ustrezno polnilno infrastrukturo.

Preglednica 4: Potrebno število polnilnih postaj v javni rabi po vrstah alternativnih goriv v letih 2018, 2020 in 2025

	Polnilna infrastruktura, potrebna za optimalen scenarij		
	2018	2020	2025
Polnilnice za BEV in PHEV	328	1200	7.000
Polnilnice za SZP	4	14	14
Polnilnice za UZP	2	3	3
Polnilnice za H ₂	1	2	7

Razvoj polnilne infrastrukture za vozila na električni pogon bo temeljil na počasnih polnilnicah z zunanjim krmiljenjem, ki bodo omogočile polnjenje vozil v času, ko so vozila daljši čas na parkirnih mestih (doma in na delovnem mestu). Sistem upravljanja polnilnic in polnjenja mora omogočiti polnjenje v času, ko je to najugodnejše za uporabnika in celotno omrežje. Hitre in ultra hitre polnilnice se bodo postavljale v skladu s poslovnimi modeli ponudnikov za potnike v tranzitu in na daljših poteh.

Kot določa Direktiva 2014/94/EU, bo polnilna infrastruktura za SZP najprej zagotovljena v urbanih naseljih s preseženimi drobnimi delci, in sicer najpozneje do leta 2020. Pri tem je treba poudariti, da dve največji mesti v Sloveniji (Ljubljana in Maribor) že imata ustrezno infrastrukturo za to vrsto alternativnega goriva. Predvideno je sofinanciranje postavitve polnilne infrastrukture, ki bo omogočila delovanje javnega prevoza potnikov z vozili na SZP.

V skladu s cilji NEPN bo v prihodnje dopolnjena Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji.

4. Ukrepi za uresničitev ciljev na področju uporabe alternativnih goriv v prometu

4.1. Ukrepi za spodbujanje elektromobilnosti

Ukrepi v optimalnem scenariju, s katerimi izpolnjujemo zaveze, so razdeljeni na različna področja in lahko zagotovijo doseg ciljev le v primeru, če bodo izvedeni v celoti. Ukrepi so soodvisni in le kot celota zagotavljajo, da bo Slovenija lahko izpolnila različne zaveze na področju prometa. Predstavljajo realne rešitve, ki jih lahko uresničimo le z veliko zavzemanja in naporu. V prvem obdobju uvajanja elektromobilnosti temeljijo na zagotavljanju ustrezne infrastrukture in na pozitivnih spodbudah.

V Sloveniji so že uveljavljeni ukrepi nizke davčne stopnje (0,5 odstotka) davka na motorna vozila za vozila z izpusti CO₂ do 110 g/km, med katera se uvrščajo vozila na električni pogon. Vozila na električni pogon so oproščena tudi plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu.

Sofinanciranje nakupa energetsko učinkovitih vozil se izvaja v okviru Eko sklada – slovenskega okoljskega javnega sklada, ki zagotavlja tudi ugodno kreditiranje okoljskih naložb, med katere spada tudi nakup osebnih avtomobilov, motornih koles in koles na električni ali hibridni pogon, pri katerih znaša izpust CO₂ največ 85 g/km.

Poleg tega ima davčni zavezanec pravico do odbitka davka na dodano vrednost (DDV) pri nabavi vozil, ki se uporabljajo za opravljanje dejavnosti prevoza potnikov in blaga, dajanje vozil v najem in zakup ter za nadaljnjo prodajo vozil, ki se uporabljajo v šolah vožnje za izvajanje programa usposabljanja za vožnjo v skladu z veljavnimi predpisi, kombiniranih vozil za opravljanje dejavnosti javnega linijskega in posebnega linijskega prevoza in osebnih specialnih vozil, prilagojenih izključno za prevoz potnikov. Za ta vozila ima davčni zavezanec tudi pravico do odbitka DDV od nabave goriv, nadomestnih delov in storitev v zvezi z vozilom.

Od 1. januarja 2020 je v uporabi spremenjen Zakon o dohodnini (ZDoh-2), ki v 43. členu (odstavek 2.a) določa, če delodajalec zagotovi delojemalcu osebno motorno vozilo na električni pogon za zasebne namene, se ne glede na dejansko uporabo vozila za zasebne namene in ne glede na način, kako je delodajalec pridobil vozilo, v davčno osnovo delojemalca všteva 0,3 % nabavne vrednosti vozila mesečno za vsak začetni koledarski mesec uporabe vozila, če vrednost ob pridobitvi vozila, vključno z davkom na dodano vrednost, ne presega 60.000 evrov, sicer se od presežnega dela nabavne vrednosti boniteta obračuna kot za ostala vozila, tj. 1,5 %.

4.1.1. Spodbujanje razvoja tehnologij in gospodarstva

Avtomobilska industrija je v zadnjem desetletju izjemno napredovala pri razvoju tehnologij, ki zagotavljajo izdelavo vozil na električni pogon, vendar se še vedno spopada z resnimi izzivi. Uskladitev ključnih lastnosti vozil na električni pogon z vozili na klasična pogonska sredstva (doseg, cena izdelka, uporaba baterij) se pričakuje do leta 2025, kar je za doseg ciljev, ki jih na področju alternativnih virov energije pričakujemo od vozil na električni pogon, zelo pozno.

Prednost slovenske avtomobilske industrije je poznavanje in obvladovanje proizvodnih tehnologij, kar bi lahko bilo temelj pomembnosti na zemljevidu avtomobilske industrije na splošno. K razvoju lahko veliko prispevajo tudi druga inovativna podjetja. Slovenska podjetja, ki so uveljavljena na svetovnem trgu, imajo pridobljene certifikate kakovosti in poslovne odličnosti, ki so nujen pogoj za doseganje zahtevane kakovosti izdelkov. Pomembna primerjalna prednost je tudi inovativnost, saj v primerjavi z 10-odstotnim deležem v BDP Slovenije ti proizvajalci prispevajo kar 25-odstotni delež vseh nagrajenih inovacij letno. Še posebej se primerjalna prednost kaže v tehničnih in tehnoloških rešitvah.

4.1.2. Ukrepi na področju vozil

Slovenija je že uveljavila finančne spodbude za nakup vozil na električni pogon, ki pokrivajo razlike v ceni vozila na električni pogon v primerjavi s ceno enakega oziroma primerljivega vozila z motorjem na bencinsko ali dizelsko gorivo. Subvencije izplačuje Eko sklad na podlagi javnih pozivov za sofinanciranje električnih vozil za pravne in fizične osebe. Subvencije za nakup vozil na električni

pogon se bodo ohranile do velikoserijske proizvodnje ter uskladitve cen in lastnosti glede dosega in uporabe z vozili na klasični pogon. V letu 2019 se je tudi uredilo subvencioniranje testnih vozil. Subvencije se bodo s padanjem cen vozil na električni pogon postopno zmanjševale. V letu 2020 se je tako subvencija za električno baterijsko vozilo kategorije M1 iz višine 7.500 EUR v letu 2019 znižala na 6.000 EUR. Za priključne hibride v letu 2020 ni več možno dobiti sofinanciranja.

Vozila na električni pogon so oproščena plačila letne dajatve za uporabo vozila v cestnem prometu (Zakon o dajatvah za motorna vozila – ZDajMV, Uradni list RS, št. 54/17). Oprostitev je predvidena v obdobju spodbujanja nakupa in uporabe vozil na električni pogon. Ko bo število registriranih vozil na električni pogon doseglo 10 odstotkov skupnega števila registriranih vozil po posameznih kategorijah, se bo letna dajatev uvedla in bo primerljiva z letno dajatvijo vozil z najnižjim deležem izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal. Letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu bo prilagojena okoljskim parametrom vozila in sorazmerna z izpusti toplogrednih plinov ter onesnaževal.

Eko sklad zagotavlja ugodno kreditiranje okoljskih naložb, med katere spada tudi nakup osebnih avtomobilov, motornih koles in koles na električni ali hibridni pogon, pri katerih izpust CO₂ znaša največ 85 g/km. Višina kredita ni več omejena na 40.000 evrov, s kreditom pa se lahko v celoti pokrije kupnina za avto. Ugodni krediti za kreditiranje okoljskih naložb so na voljo tudi za pravne osebe.

Zavezanci za davek od dohodkov pravnih oseb in fizične osebe, ki opravljajo dejavnost, lahko uveljavljajo znižanje davčne osnove v višini 40 odstotkov zneska, investiranega v osebne avtomobile na hibridni ali električni pogon ter avtobuse na hibridni ali električni pogon, vendar največ v višini davčne osnove **ob upoštevanju skupne omejitve v zvezi z znižanjem davčne osnove v višini 63 % davčne osnove.**

Sistem obdavčevanja dobav blaga in storitev z DDV v Republiki Sloveniji je urejen z Zakonom o davku na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 13/11 – UPB, 18/11, 78/11, 38/12, 83/12, 46/13 ZIPRS1314-A, 101/13-ZIPRS1415, 86/14, 90/15, 77/18, 59/19 in 72/19; v nadaljnjem besedilu: ZDDV-1), ki je usklajen z zakonodajo EU, in sicer predvsem z Direktivo Sveta 2006/112/ES o skupnem sistemu davka na dodano vrednost. Na podlagi točke c 66. člena ZDDV-1 ima davčni zavezanec pravico do odbitka DDV, ki ga mora plačati ali ga je plačal pri nabavi:

- vozil, ki se uporabljajo za opravljanje dejavnosti prevoza potnikov in blaga,
- vozil za dajanje v najem in zakup ter za nadaljnjo prodajo,
- vozil, ki se uporabljajo v avtošolah za izvajanje programa usposabljanja iz vožnje,
- kombiniranih vozil za opravljanje dejavnosti javnega linijskega in posebnega linijskega prevoza ter
- osebnih specialnih vozil, prilagojenih izključno za prevoz potnikov.

V skladu s četrtem odstavkom 106. člena Pravilnika o izvajanju Zakona o davku na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 141/06, 52/07, 120/07, 21/08, 122/08, 105/09, 27/10, 104/10, 110/10, 82/11, 106/11, 108/11, 102/12, 54/13, 85/14, 95/14, 39/16, 45/16, 86/16, 50/17, 84/18 in 77/19) ima davčni zavezanec, ki ima na podlagi točke c 66. člena ZDDV-1 pravico do odbitka DDV za nakup vozila, tudi pravico do odbitka DDV od nabave goriv in maziv ter nadomestnih delov in storitev, tesno povezanih s tem.

V javna naročila za nakup vozil v javnem sektorju se vključijo tudi vozila na alternativna goriva. Sofinanciranje se zagotovi tudi za vozila kategorij L1e in L3e, za električna kolesa ter za sisteme souporabe in izposoje koles.

Za spodbujanje prehoda na vozila z električnim pogonom so predvideni naslednji ukrepi (oznaka E1 je, na primer, številka ukrepa iz preglednice vseh predlaganih ukrepov):

- E1: sofinanciranje nakupa vozil na električni pogon. Ohrani se sedanji model sofinanciranja, ki ga izvaja Eko sklad v skladu z letnim finančno-poslovnim načrtom.
- E2: kreditiranje okoljskih naložb, ki omogoča tudi kreditiranje nakupa vozil na električni pogon. Ukrepi izvaja Eko sklad v skladu z letnim poslovno-finančnim načrtom.
- E8: vključitev vozil na električni pogon v skupna javna naročila.
- E14.2 prenos Direktive EU 2019/1161 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil v cestnem prevozu v slovenski pravni red do 2. avgusta 2021.

4.1.3. Sprememba zakonodaje in odpravljanje administrativnih ovir

S spremembo zakonodaje in odpravo administrativnih ovir se bo zagotovilo normativno okolje, ki bo spodbujalo uporabo vozil na električni pogon. Ukrepi so predvideni za:

- E9 in E16: sprememba Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah, da se dodajo oznake, ki bodo zagotovile, da so parkirna mesta rezervirana samo za vozila na električni pogon, ter predlog za novo dopolnilno tablo k prometnemu znaku, ki bo omogočila izjemo za vozila na električni pogon, kot je npr. parkiranje električnih vozil, vožnja v določene dele naselja, vstop dostavnim vozilom (zelena mestna logistika),
- E14.1: priprava predloga zakona o alternativnih gorivih v prometu, s katerim bodo urejena vsa specifična vprašanja infrastrukture za alternativna goriva in njena uporaba, ki ni urejena v sektorski zakonodaji, podlage za oblikovanje podporne sheme ipd., ter priprava zakonov o učinkoviti rabi energije, obnovljivih virih energije in elektroenergetskem omrežju, sprememba Uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu glede oskrbe prometa z zemeljskim plinom,
- E15: uvedba posebnih registrskih tablic za vozila na električni pogon,
- E17: sprememba pogojev za namestitve, da se zagotavlja tudi minimalna polnilna infrastruktura za goste,
- E19: vzpostavitev zbirke podatkov o polnilni infrastrukturi na podlagi zakona o alternativnih gorivih v prometu,
- E21: sprememba Zakona o voznikih, da se voznikom omogoči vožnja vozil na električni pogon kategorij M1 in N1 z enako kategorijo kot vozil z motorji na notranje zgorevanje tudi v primerih, če bi se masa teh vozil zaradi mase baterije povečala čez dovoljene parametre.

Skladnost ukrepov z NEPN

Ukrep E1 je skladen z ukrepom:

- postopno letno zniževati spodbude za vozila (2020–2025) in določiti zgornjo višino vrednosti vozila za upravičenost do spodbude, spodbude za hitrejši nakup in večji učinek instrumenta [v letu 2020]. (Preglednica 30: Pregled obstoječih instrumentov trajnostnega prometa – splošni ukrepi)

Ukrep je v izvajanju. V letu 2020 sta bila na spletni strani Eko sklada objavljena dva javna poziva za nakup električnih vozil za občane in pravne osebe. V pripravi je že razpis, ki bo znižal višino sofinanciranja na vozilo, da bo omogočeno sofinanciranje večjega števila vozil v prihodnje.

Ukrep E14.1 je skladen z ukrepoma:

- pripraviti [v letu 2021] in sprejeti predpis za umeščanje e-polnilnic v strnjene stanovanjske soseske ter večje stanovanjske bloke in stolpnice,
- poenotiti priključne standarde in razvoj naprednih storitev polnjenja [v letu 2022]. (Preglednica 32: Pregled obstoječih instrumentov spodbujanja trajnostnega železniškega in tovornega prometa)

Ukrep E19 je skladen z ukrepom:

- usmerjanje investitorjev v hitro polnilno infrastrukturo na lokacije, kjer večja vlaganja v omrežja niso potrebna (mapiranje možnih lokacij za hitre polnilnice) [v letu 2021]. (Preglednica 36: Predlog dodatnih instrumentov na področju energetske infrastrukture, infrastrukture za prenos energije, povezovanje trgov in energetske revščine)

Mapiranje polnilne infrastrukture poteka v okviru projekta IDACS.

4.1.4. Vozila na alternativna goriva za javni prevoz potnikov

Avtobusi na električni pogon in taksi vozila na električni pogon lahko pomembno prispevajo k zmanjšanju okoljskih obremenitev v mestnih središčih, naravnih in krajinskih parkih in na zaščiteneh območjih. Zagotavljale so bodo spodbude za zamenjavo vozil javnega prevoza z motorji na notranje

zgorevanje z vozili na alternativna goriva. Okoljski parametri vozil za izvajanje obvezne gospodarske službe javnega prevoza potnikov bodo del razpisnih pogojev za podelitev koncesij za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov. Do leta 2030 se bo po predlogu Evropske komisije za spremembo direktive o promociji čistih vozil postavila obveza za minimalen delež vozil za javni prevoz potnikov v avtobusnem linijskem prometu s pogonom na alternativna goriva. Predvideno je sofinanciranje dveh pilotnih projektov za električne avtobuse in pilotnega projekta za avtobuse na vodikove gorivne celice.

Za spodbujanje prehoda na vozila z električnim pogonom so na področju javnega prevoza potnikov predvideni naslednji ukrepi:

- E5: spodbujanje zamenjave avtobusov za izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov na dizelski pogon z vozili na alternativna goriva,
- E26: spodbujanje vzpostavitve linij javnega prevoza potnikov z avtobusi na električni pogon (postavitev polnilne infrastrukture in pilotni projekt indukcijskega polnjenja vozil).

Skladnost ukrepov z NEPN

Ukrep E5 je skladen z ukrepom:

- spodbude elektrifikaciji voznega parka v mestih (JPP – avtobusi, taksiji) [2020]. (Preglednica 30: Pregled obstoječih instrumentov trajnostnega prometa – splošni ukrepi)

Trenutno finančna sredstva za izvedbo javnega poziva za nakup mestnih avtobusov niso zagotovljena. Za spodbude za taksije je predhodno treba urediti sheme državnih pomoči. Te se urejajo v okviru ukrepa E14.1.

4.1.5. Polnilna infrastruktura

Slovenija ima relativno dobro razvito polnilno infrastrukturo, s katero zagotavlja možnost polnjenja vozil na električni pogon na 50 hitrih polnilnicah na avtocestnem omrežju in na 333 polnilnih mestih v naseljih (stanje leta 2019). Nekatera območja so bila s posebnimi projekti (na primer Zelena Keltika) opremljena tako, da lahko uporabnik vozila na električni pogon brez težav potuje na celotnem območju. Polnilna infrastruktura za polnilnice visoke moči se bo širila na tistih območjih omrežja TEN-T, na katerih pokritost ni optimalna, in v skladu s številom vozil na električni pogon. Spodbujala se bo postavitev polnilne infrastrukture v javni rabi na turističnih destinacijah, zavarovanih območjih, v občinskih središčih in večjih krajih v Sloveniji ter postavitev polnilne infrastrukture za večstanovanjske stavbe. Dolgoročno je postavljen cilj, da bi se večina polnjenj izvajala na počasnih polnilnicah, povezanih v pametna omrežja, s katerimi bi lahko lastnik vozila polnil v času, ko je električna energija najcenejša, in jo vračal v sistem, ko so potrebe omrežja velike in je cena visoka, s čimer bi si optimiziral ceno.

Cilj, da bo do konca leta 2020 v Sloveniji vsaj 6100 vozil na električni pogon, zahteva zagotovitev ustrezne polnilne infrastrukture, ki bo temeljila na dveh premisah: na zagotavljanju polnjenja vozil BEV in PHEV s počasnimi polnilnicami na lokacijah, na katerih so vozila parkirana dalj časa (bivanje, delo), in na zagotavljanju hitre ter ultra hitre polnilne infrastrukture za vsa potovanja na relacijah v Sloveniji in za tranzit. Hitre in ultra hitre polnilnice so bodo v obdobju do leta 2020 postavile predvsem s pomočjo projektov, ki jih sofinancira sklad IPE (Instrument za povezovanje Evrope). Akcijski program spodbuja postavitev počasnih polnilnic pri zaposlovalcih, da se bo omogočilo polnjenje električnih vozil za službene namene in vozil zaposlenih med delovnim časom. Javni razpisi za sofinanciranje ukrepov evropske kohezijske politike (na primer razpis P + R) bodo prav tako vključevali pogoje za spodbujanje postavitve ustrezne polnilne infrastrukture.

S postavitvijo systemskega centra za upravljanje pametnih omrežij in pametnih skupnosti se bo spodbujala uporaba polnilnih mest z inteligentnimi merilnimi sistemi ter nabava avtonomnih baterijskih sistemov. Slovenija bo zagotavljala, da bo število polnilnih mest ohranjalo optimalno razmerje med številom vozil na električni pogon in številom polnilnih mest, to je deset vozil na eno polnilno mesto v javni rabi. Zagotovljeno bo, da bo uvedeno poenostavljeno plačevanje polnjenja električnih vozil, in omogočeno bo tako imenovano ad hoc polnjenje za uporabnike, ki nimajo pogodb z dobavitelji, pod ugodnimi pogoji, ki bodo zagotavljali nediskriminatorno obravnavo.

Za spodbujanje prehoda na vozila z električnim pogonom so na področju zagotavljanja polnilne infrastrukture za vozila na električni pogon predvideni naslednji ukrepi:

- E11: sofinanciranje nakupa in postavitve polnilnih postaj v okviru ukrepov evropske kohezijske politike ter polnilnih postaj v javni rabi s sredstvi Sklada za podnebne spremembe,
- E12: sofinanciranje postavitve polnilnih postaj v podjetjih,
- E13: zagotavljanje parkirnih mest za električna vozila in omogočanje počasnega polnjenja na parkiriščih P + R v okviru sredstev za izvajanje evropske kohezijske politike.

Skladnost ukrepov z NEPN

Ukrep E11 je skladen z ukrepom:

- izvesti demonstracijski projekt oziroma več projektov za postavitve polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb [v letu 2020]. (Preglednica 30: Pregled obstoječih instrumentov trajnostnega prometa – splošni ukrepi)

Demonstracijski projekti v letu 2020 še niso pripravljene. V pripravi je javni razpis, za katerega so sredstva zagotovljena v letu 2021.

4.1.6. Promocijske aktivnosti za spodbujanje elektromobilnosti

Za prehod na nizkoogljiva vozila v cestnem prometu se bo vsako leto izvajala promocijska kampanja. Pripravljene bodo sodobne spletne informacije o polnilni infrastrukturi za alternativna goriva, njihovi uporabi in dostopnosti ter o vseh oblikah trajnostne mobilnosti. Promocijske aktivnosti in spodbujanje uporabe elektrovozil bodo potekali v sodelovanju z nevladnimi organizacijami. V skladu z Direktivo 2014/94/EU bodo zagotovljene informacije o cenah fosilnih goriv v primerjavi z alternativnimi gorivi, ki so na voljo v Sloveniji.

O prednostih in možnostih uporabe alternativnih goriv pri prevozu blaga bo pripravljen program za dopolnilno usposabljanje poklicnih voznikov (program za kodo 95). V sodelovanju z Obrtno-podjetniško zbornico in Gospodarsko zbornico Slovenije se bodo pripravile informacije o uporabi alternativnih goriv v povezavi s postavitvijo polnilne infrastrukture. Predstavljene bodo vse prednosti in slabosti uporabe alternativnih goriv v poslovanju podjetij.

Izvedba je bila predvidena z ukrepom E20, ki ni bila namenjena samo ukrepom elektromobilnosti. Kampanja se do nadaljnjega ne izvaja zaradi pomanjkanja sredstev.

4.1.7. Priporočila zaposlovalcem

Akcijski program določa cilje in poti za doseganje ciljev na državni ravni. Za preboj električne mobilnosti lahko veliko storijo zaposlovalci, ki bodo spodbujali prehod na trajnostno mobilnost zaposlenih in okolju prijaznejši način prevoza blaga. Akcijski program zaposlovalcem priporoča ukrepe, s katerimi lahko pospešijo razvoj električne mobilnosti in zmanjšajo obremenitev okolja iz prometa.

Izvedba je predvidena z naslednjimi ukrepi:

- E28: postavitve polnilne infrastrukture, ki bo na območju podjetij, zavodov in ustanov omogočala krmiljenje na daljavo,
- E29: postavitve polnilne infrastrukture na javnih in zasebnih parkirnih mestih za prebivalce, ki živijo v večstanovanjskih stavbah,
- E30: zamenjava voznega parka, ki ga za prevoz oseb in manjših tovorov uporablja zaposlovalec, z vozili na električni pogon.

4.1.8. Priporočila občinam

Akcijski program občinam predstavi ukrepe, ki bi jih bilo priporočljivo izvajati na lokalni ravni. S temi ukrepi bi pospešili razvoj električne mobilnosti, zmanjšali obremenitev okolja iz prometa in občanom zagotovili bolj zdravo bivalno okolje.

Izvedba je predvidena z naslednjimi ukrepi:

- E31: postavitve polnilne infrastrukture na javnih in zasebnih parkirnih mestih za prebivalce, ki živijo v večstanovanjskih stavbah,
- E30: zamenjava voznega parka, ki ga za prevoz oseb in manjših tovorov uporablja zaposlovalec, z vozili na električni pogon,
- E33: sprememba koncepta mestne logistike z uvajanjem tovornih koles in vozil na električni pogon za zadnji kilometer dostave ter zapiranjem mestnih območij za dostave z vozili z motorji na notranje zgorevanje.

4.1.9. Spodbujanje integralnih ukrepov

Za prehod na razogljičeno gospodarstvo in družbo ter dosego obstoječih in prihodnjih ciljev zmanjšanja izpustov TGP je nujno spodbujanje tehnoloških in socialnih inovacij, ki vključujejo medsektorsko povezovanje ukrepov za sistemske trajnostne prehode. Sinergijski učinki spodbujanja e-mobilnosti v povezavi z razpršeno proizvodnjo in skladiščenjem električne energije so na primer bistveno večji kot seštevek učinkov ločeno izvajanih ukrepov. Zato bo akcijski program podpiral celostne pilotne in demonstracijske projekte, ki spodbujanje prehoda na vozila z električnim pogonom povezujejo z drugimi ukrepi za zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov.

Izvedba je predvidena z ukrepom:

- E7: sofinanciranje medsektorskih inovacijskih projektov.

4.2. Ukrepi za spodbujanje uporabe vodika in vozil na gorivne celice

Vodik je kot alternativni vir energije mišljen v vlogi nosilca energije za proizvodnjo električne energije v gorivnih celicah za neposredno uporabo za pogon vozila. Trenutno so največje ovire širitev infrastrukture vodikovih polnilnic, skromna ponudba vozil na vodik na trgu in njihova visoka cena v primerjavi s preostalimi vozili.

V Sloveniji je bila septembra 2013 na Petrolovem bencinskem servisu Lesce postavljena prva javna polnilna postaja za vodik (300/350 bar), in sicer kot demonstracijski projekt, s katerim naj bi se tudi v Sloveniji pridobile izkušnje, potrebne za gradnjo tovrstnih objektov. Sočasno je bil namen tega projekta priprava ustrezne zakonodaje za umeščanje tovrstnih objektov v prostor.

Direktiva državam članicam omogoča samostojno odločitev o tem, ali bodo v svoje nacionalne politike vključile oskrbovalna mesta za vodik. Slovenija se je odločila za vodikove tehnologije in vodilni partnerji na tem področju v državi so ustanovili Razvojni center za vodikove tehnologije. Država mora do 31. decembra 2025 zagotoviti tudi ustrezno število javno dostopnih polnilnih mest, ki bodo omogočala tako lokalni promet kot tudi čezmejne povezave.

4.2.1. Spodbujanje raziskovalnega dela in inovativnosti

Vodikove tehnologije so še vedno velik izziv za avtomobilsko industrijo, zato sta nujna raziskovalno delo in iskanje inovacij, ki bi pocenile vozila in polnilno infrastrukturo ter zagotovile varno uporabo tehnologije na vseh ravneh. Slovenija bo spodbujala raziskovalno delo, povezano z industrijo, da ohrani mesto med proizvajalci in dobavitelji za avtomobilsko industrijo.

4.2.2. Demonstracijski projekt

V skladu z izbrano tehnologijo se v prihodnosti predvideva postavitve dveh oziroma v obdobju do leta 2025 sedmih polnilnic za vodik skladno s cilji strategije. Gradnja polnilnic/infrastrukture bo morala biti v celoti subvencionirana (predvsem z nepovratnimi sredstvi iz EU – po dosedanjih izkušnjah so tovrstna sredstva pridobili le močni konzorciji velemest EU in največji proizvajalci avtobusov).

V letu 2020 in 2021 nista predvideni priprava in izvedba pilotnega projekta, ki bi postopke celovito uredil, od zagotavljanja vodika in ustrezne polnilne infrastrukture do področja uporabnikov (javni prevoz, javne službe), da se preveri celoten poslovni model uporabe tehnologije gorivnih celic. V okviru demonstracijskega projekta na področju elektromobilnosti (ukrep E27) je v letu 2021 možna tudi kombinacija ukrepa z vozili na vodik, če bi izvajalec demonstracijskega projekta zagotovil polnilno infrastrukturo za vodik.

4.3. Ukrepi za spodbujanje uporabe utekočinjenega naftnega plina (UNP)

Utekočinjen naftni plin ima kot alternativno gorivo v Sloveniji poseben položaj in vlogo. Zanj je polnilna infrastruktura postavljena v zadovoljivem obsegu, uporabniki ga sprejemajo in mu zaupajo. V primerjavi z avtomobili na bencinski pogon zagotavlja zmanjšanje porabe energije in za približno 14 odstotkov manjše izpuste. Tako ob predelavi tisoč vozil z bencinskim motorjem za uporabo UNP dosežemo učinek, ki je enak 142 električnim avtomobilom, ob predpostavki, da prevozijo enako število kilometrov in imajo konstantno porabo. Učinek zmanjšanja izpustov TGP v prometu v Sloveniji je zaradi sedmih avtomobilov na UNP torej enak učinku enega električnega avtomobila.

Med prednosti UNP gre šteti tudi dejstvo, da je polnilna infrastruktura dobro vpeta v mednarodno okolje, saj sta Italija in Hrvaška vodilni državi po uporabi UNP v prometu. Za spodbujanje uporabe UNP niso predvidene subvencije za polnilno infrastrukturo, saj je zagotovljena v ustreznem številu, prav tako ne za vozila, saj se prihranki zagotovijo najpozneje v treh letih uporabe vozila na UNP. Za UNP se predlaga ohranitev višine trošarine in okoljskih dajatev v višini, ki zagotavlja nižjo obdavčitev v primerjavi s preostalimi gorivi fosilnega izvora. V primerjavi z drugimi energenti fosilnega izvora za pogon je UNP že zdaj sorazmerno nižje obdavčen. Z ohranitvijo veljavne višine trošarine v obdobju, v katerem bi se spodbujala nakup in raba vozil na UNP, se omogoča, da so cene energenta za potrošnika primerljivo nižje od preostalih goriv za pogon, tj. bencina in dizla.

4.3.1. Promocijske aktivnosti za spodbujanje uporabe vozil na UNP

Spodbujanje trajnostne mobilnosti je najboljši odgovor na izzive pri zagotavljanju mobilnosti prebivalstva ob hkratnem upoštevanju podnebnih sprememb in zmanjševanju velikih obremenitev okolja. Za prehod na nizkoogljična vozila v cestnem prometu bo pripravljena komunikacijska strategija z informacijami o vplivu prometa na podnebne spremembe, okolje in zdravje prebivalcev, lastnostih vozil na alternativna goriva in možnostih njihove uporabe. Glede na dodano vrednost uporabe vozil na UNP bodo objektivno ovrednotene tudi prednosti in slabosti UNP v primerjavi s preostalimi alternativnimi gorivi. Pripravljene bodo sodobne spletne informacije o polnilni infrastrukturi za UNP, njeni uporabi in dostopnosti ter vseh oblikah trajnostne mobilnosti (ukrep UNP7).

Javnost je treba seznaniti s tem, da je v Sloveniji v zadostnem obsegu postavljena infrastruktura za alternativna goriva, ki najširšemu krogu prebivalstva omogoča, da zmanjša ogljični odtis v prometu. Odgovornejši odnos do okolja (in s tem skrb za razogljičenje prometa) je z vožnjo na UNP za zdaj že cilj, dosegljiv najširšemu krogu potrošnikov.

4.3.2. Dajatve za UNP

Višina trošarine in okoljskih dajatev za UNP se ohranja na ravni, ki zagotavlja nižjo obdavčitev v primerjavi s preostalimi gorivi fosilnega izvora.

Izvedba je predvidena z naslednjimi ukrepi:

- UNP3 in UNP4: usklajevanje trošarinske politike za UNP in usklajevanje okoljske dajatve za onesnaževanje zraka z izpustom CO₂,
- UNP4: sprememba letne dajatve na podlagi ZDajMV.

4.4. Ukrepi za spodbujanje uporabe stisnjene zemeljskega plina (SZP)

Za uvajanje stisnjene zemeljskega plina v promet v Republiki Sloveniji skladno z določili direktive sta pomembna naslednja mejnika:

- Do 31. decembra 2020 mora država vzpostaviti ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP, da bi lahko v skladu s šesto alinejo prvega odstavka 3. člena motorna vozila na SZP krožila v strnjениh mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih območjih. S tem se zadosti tudi cilju vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva pri storitvah javnega potniškega prometa in za vozila komunalnih ter drugih mestnih dejavnosti.

- Do 31. decembra 2025 mora biti vzpostavljeno omrežje javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP na enem omrežju TEN-T, torej na avtocestnem križu na sredozemskem in baltsko-jadranskem jedrnem koridorju. Tako bo treba v Sloveniji, ob sočasnem upoštevanju zagotavljanja nemotenega poteka prometa s sosednjimi državami, na avtocestnem križu do tega datuma postaviti pet polnilnic za SZP.

4.4.1. Polnilna infrastruktura za SZP

Do 31. decembra 2020 se vzpostavijo javno dostopna oskrbovalna mesta za SZP v naslednjih mestnih občinah v Sloveniji: Ljubljana, Maribor, Ptuj, Celje, Kranj, Novo mesto, Nova Gorica, Koper, Murska Sobota, Slovenj Gradec in Velenje ter v Zasavju kot območju, degradiranem z onesnaževali zraka. Število oskrbnih mest za SZP se lahko poveča v skladu z interesi lokalnih skupnosti, da se zagotovi polnilna infrastruktura za SZP tudi na drugih območjih v Republiki Sloveniji.

Predvideno je subvencioniranje postavitve oskrbovalnih mest za SZP. S tem se vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP, ki je skladno z določilom direktive, po katerem morajo motorna vozila na SZP od navedenega datuma dalje neovirano krožiti v strnjenih mestnih in primestnih naseljih ter drugih gosto poseljenih območjih. S postavitvijo oskrbnih mest za SZP se zadosti tudi cilju vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva pri storitvah javnega potniškega prometa in za vozila komunalnih ter drugih mestnih dejavnosti. Ker je uporaba SZP v osebnih vozilih tudi ekonomsko privlačna, obenem pa pozitivno vpliva na okolje, je vzpostavitev mreže polnilnic ključnega pomena za preboj uporabe SZP.

Izvedba je predvidena z naslednjimi ukrepi:

- SZP9: sofinanciranje nakupa in postavitve polnilnic na SZP. Ukrepi se izvajajo v okviru projekta IPE MULTI-E. Predvidena je vzpostavitev 16 polnilnic, od tega je ena že bila vzpostavljena v Celju (investitor Mestna občina Celje) v letu 2019. 15 jih bo vzpostavil Petrol na svojih bencinskih črpalkah ob avtocestnem križu do februarja 2023. Sofinanciranje projekta s sredstvi državnega proračuna v letih 2020 in 2021 ni predvideno.

4.4.2. Promocijske aktivnosti za spodbujanje uporabe vozil na SZP

Javnost je treba seznaniti s tem, da je v Sloveniji v zadostnem obsegu postavljena infrastruktura za SZP, ki najširšemu krogu prebivalstva omogoča, da zmanjša ogljični odtis v prometu. Vožnja vozil na SZP za odgovornejši odnos do okolja je primer dobrih ukrepov.

O prednostih in možnostih uporabe SZP pri prevozu blaga se pripravita program za zbornice in obvezni program usposabljanja poklicnih voznikov za pridobitev kode 95. V sodelovanju z Obrtno-podjetniško zbornico in Gospodarsko zbornico Slovenije se pripravijo informacije o SZP, povezane s postavitvijo polnilne infrastrukture.

4.4.3. Dajatve za SZP

Višina trošarine in okoljskih dajatev za SZP se ohrani na ravni, ki zagotavlja dajatve, primerljive z dajatvami v sosednjih državah, in stimulatивно obdavčitev v primerjavi s preostalimi gorivi fosilnega izvora (SZP4, SZP5).

4.4.4. Subvencioniranje nakupa vozil

V letu 2018 je bila ponudba serijskih vozil na SZP v prodajni mreži pooblaščenih trgovcev v Sloveniji zelo skromna. Subvencije so predvidene za nakup avtobusov na SZP za obdobje dveh do petih let, prouči se možnost zagotavljanja subvencij za nakup osebnih avtomobilov, da se spodbudi ponudba vozil na SZP in da se med uporabniki oblikujejo pozitivne uporabniške izkušnje, ter vzpostavi ustrezna polnilna infrastruktura. Upošteva se, da štirje avtomobili ali lahka gospodarska vozila s pogonom na SZP zmanjšajo izpust CO₂ v prometu v enaki meri kot eno električno vozilo. Če je izpust CO₂ vozil na SZP in vozil na dizelsko gorivo primerljiv, pa so v večini primerov izpušni plini, še posebej pri osebnih vozilih in lahkih gospodarskih vozilih, čistejši.

Vozila (avtobusi in težka gospodarska vozila) na SZP so za približno 15 odstotkov dražja od vozil na dizelsko gorivo. Enaka razlika v ceni velja tudi za vozila na dvogorivni sistem dizel-SZP. Za nova vozila na dvogorivni sistem oziroma na SZP pa velja, da se bodo po vzpostavitvi množičnejšega trga zanje cene hitro približale dizelskim izvedbam. Pri dvogorivnem sistemu dizel-SZP se pri težkih tovornih vozilih in avtobusih izpusti CO₂ zmanjšajo v primerjavi z vozili, gnanimi izključno na dizelsko

gorivo, in sicer za 10–13 odstotkov. Glede na veliko število kilometrov, ki jih letno prevozijo težka tovorna vozila (predvidoma 120.000 km/leto), in posledično veliko količino porabljenega goriva (36.000 litrov dizelskega goriva na leto pri predvideni porabi 30 litrov/100 km) bi s souporabo zemeljskega plina znižali izpuste CO₂ enega težkega tovornega vozila za približno 11,5 tone na leto.

Predviden so naslednji ukrepi:

- SZP2: sofinanciranje razlike v stroškovni ceni za izvajanje javnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov z vozili na SZP v primerjavi s stroškovno ceno vozil na dizelski pogon,
- SZP2.1: kreditiranje okoljskih naložb, ki predvidevajo tudi kreditiranje nakupa vozil na UZP,
- SZP6: sprememba plačila letne dajatve na podlagi ZDajMV in sprememba Zakona o davku na motorna vozila (stopnje obdavčitve glede na izpuste CO₂),
- SZP7: uvedba posebne cestninskega razreda za vozila na SZP.

Skladnost ukrepov z NEPN

Ukrep SZP6 je skladen z ukrepom:

- spremeniti in dopolniti Zakon o davku na motorna vozila, potrebni sta njegova posodobitev za bolj progresivno lestvico za stopnje obdavčitve glede na izpuste CO₂ in uvedba progresivnosti tudi pri letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu [v letu 2020]. (Preglednica 32: Pregled obstoječih instrumentov spodbujanja trajnostnega železniškega in tovornega prometa)

4.4.5. Javno naročanje – odprava izjeme po Direktivi 2009/33/ES

Z vzpostavitvijo ustrezne polnilne infrastrukture se odpravi izjema pri uporabi Direktive 2009/33/ES, s čimer bi zagotovili, da lahko Republika Slovenija prilagaja javno naročanje vozil skladno s cilji OP TPG in okoljskimi cilji. Tako se vzpostavi vozni park vozil na SZP, s katerim se omogoči ekonomsko vzdržno poslovanje polnilnic, ki jih je treba postaviti skladno z obvezo po Direktivi 2014/94/EU.

4.5. Ukrepi za spodbujanje uporabe utekočinjenega zemeljskega plina (UZP)

Republika Slovenija mora v skladu z Direktivo 2014/94/EU, tako kot preostale države članice EU, vzpostaviti omrežje javno dostopnih oskrbovalnih mest z UZP za težka motorna vozila vsaj na obstoječem jedrnem omrežju TEN-T. Pri tem je treba upoštevati najmanjši doseg težkih motornih vozil na UZP, kar pomeni, da mora biti povprečna razdalja med oskrbovalnimi mesti približno 400 km. Do 31. decembra 2025 je treba vsaj na obstoječem jedrnem omrežju TEN-T vzpostaviti ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP, pozneje pa še na drugih delih omrežja TEN-T, ki so dostopni vozilom.

Polnilna infrastruktura za UZP bi morala biti v skladu z zahtevami direktive v cestnem prometu v Sloveniji vzpostavljena najpozneje do leta 2020. Evropska projekta SiLNGT in cHAMEleon sta bila predvidena, da bosta Sloveniji omogočila vzpostavitev omrežja polnilne infrastrukture za UZP, ki ga določa direktiva. V okviru obeh projektov je bilo pričakovano, da bi najpozneje v drugi polovici leta 2020 v Sloveniji delovale tri polnilnice za UZP, kar bi zadostovalo merilu iz Direktive 2009/94/EU, ki pravi, da mora biti polnilnica za UZP na vsakih 400 kilometrov jedrnega omrežja TRN-T.

V okviru projekta SiNLG (UZP3) je bila v letu 2018 v Sežani vzpostavljena ena polnilnica za osebna in tovorna vozila ter avtobuse. Druga je predvidena v Ljubljani v BTC, kjer je prišlo do zamude zaradi pridobitve gradbenega dovoljenja. Predvidena je vzpostavitev do konca leta 2020 ali v prvi polovici leta 2021.

Projekt CHAMEleon (UZP4) se je zaključil v letu 2019. V projekt je bil vključen slovenski partner ENOS. V okviru projekta je bila v Ljubljani vzpostavljena pilotna premična polnilnica, ki je delovala eno leto od konca leta 2017 do konca 2018. Polnilnico so po koncu pilotnega obdobja vrnili v Španijo.

4.5.1. Spodbujanje nakupa vozil na UZP

Vozila na UZP imajo za 10–20 odstotkov nižji delež CO₂ kot vozila z dizelskim pogonom in bistveno manjši izpust prašnih delcev ter lahko glede na veliko število prevoženih kilometrov letno (120.000 km) pomembno vplivajo na ogljični odtis. V Italiji in Nemčiji so s spodbudami za nakup vozil v višini 20.000 oziroma 18.000 evrov na vozilo spodbudili menjavo vozil zlasti na območjih, na katerih so zagotovili ustrezna oskrbna mesta za UZP.

Izvedba je predvidena z naslednjimi ukrepi:

- UZP1 in UZP2: sofinanciranje nakupa novih vozil z dvogorivnimi sistemi na UZP in predelave težjih tovornih vozil, pri katerih se s predelavo zagotovi višji okoljski standard,
- UZP1.1: kreditiranje okoljskih naložb, ki predvidevajo tudi kreditiranje nakupa vozil na UZP.

4.5.2. Dajatve in davčna politika za UZP

Z ukrepoma (UZP6, UZP7) se določi višina trošarine in okoljskih dajatev za UZP na ravni, ki zagotavlja obdavčitev in obremenitve, primerljive z drugimi dajatvami, in glede na dajatve v sosednjih državah, da se zagotavlja spodbuda za uveljavitev UZP za pogon vozil kot pomembnega energenta za doseganje okoljskih ciljev.

4.5.3. Spodbujanje uporabe UZP z ustrezno prometno politiko

Prouči se možnost oprostitve ali znižanja dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu ter uvedbe posebnih cestninskih razredov za UZP v obdobju 2020–2021 kot spodbuda za uveljavitev UZP (UZP8 in UZP9).

Skladnost ukrepov z NEPN

Ukrep UZP8 je skladen z ukrepom:

- spremeniti in dopolniti Zakon o davku na motorna vozila, potrebni sta njegova posodobitev za bolj progresivno lestvico za stopnje obdavčitve glede na izpuste CO₂ in uvedba progresivnosti tudi pri letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu [v letu 2020]. (Preglednica 32: Pregled obstoječih instrumentov spodbujanja trajnostnega železniškega in tovornega prometa)

4.6. Spodbujanje uporabe biogoriv

Biogoriva se kot alternativno pogonsko gorivo uporabljajo v več oblikah. Najpogostejše in danes najbolj razširjene oblike rabe so opisane v nadaljevanju.

4.6.1. Biodizel kot dodatek k obstoječemu fosilnemu dizlu (Bx)

Biodizel se konvencionalnemu fosilnemu dizlu lahko dodaja v različnih deležih. Če vsebnost biodizla dosega delež do 7 odstotkov, se taka mešanica lahko uporablja pod pogoji, ki so povsem enaki tistim, ki veljajo za čisti fosilni dizel (tako vsebnost biogoriva dovoljuje standard za dizel (EN590)). Če je vsebnost višja od 7 odstotkov (B10, B20, B30 ipd.), se lahko taka mešanica uporablja le v vozilih, ki so posebej prirejena za uporabo biodizla, in pod enakimi pogoji, ki sicer veljajo za čisti biodizel (B100).

Do leta 2020 se predvideva dodaja biodizla h konvencionalnemu dizlu v skladu z operativnim programom za obnovljive vire.

Druge vrste biogoriv (na primer bioetanol, bioplina) in njihova uporaba v prometu se vključijo v akcijski program glede na pripravljenost projektov in možnost njihove izvedbe.

Ukrepi na področju biogoriv skladno z NEPN

- odprava vseh tehničnih in drugih ovir [v letu 2022],
- trajnostna usmeritev v napredna biogoriva in H₂ (tudi na železnici), vključno s spremembo modela regulacije cen tekočih goriv,

- trajnostna usmeritev v uvajanje plinov iz OVE v polnilnicah CNG in LNG.

Podrobneje so posamezni ukrepi, ki se bodo izvajali do leta 2021, čas njihove izvedbe in finančne posledice ukrepov prikazani v priloženih preglednicah.