



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: 007-201/2018/1

Datum: 12. 06. 2018

AKCIJSKI PROGRAM ZA ALTERNATIVNA GORIVA V PROMETU

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	5
3.2. Potrebna struktura vozil za doseganje ciljev do leta 2020.....	5
3.1.1 Osebni avtomobili.....	6
3.1.2 Lahka tovorna vozila	6
3.1.3 Avtobusi za javni potniški promet	7
3.1.4 Težka tovorna vozila	7
3.1.5 Uporaba biogoriv.....	7
3.3. Cilji na področju polnilne infrastrukture	8
4. Ukrepi za uresničitev ciljev na področju uporabe alternativnih goriv v prometu	9
4.1. Ukrepi za spodbujanje elektro mobilnosti	9
4.1.1 Spodbujanje razvoja tehnologij in gospodarstva.....	9
4.1.2 Polnilna infrastruktura.....	9
4.1.3 Finančne spodbude za vozila	10
4.1.4 Sprememba zakonodaje in odpravljanje administrativnih ovir.....	11
4.1.5 Vozila na alternativna goriva za javni prevoz potnikov.....	11
4.1.6 Promocijske aktivnosti za spodbujanje elektro mobilnosti.....	11
4.1.7 Priporočila lokalnim skupnostim	11
4.2. Ukrepi za spodbujanje uporabe vodika in vozil na gorivne celice.....	12
4.2.1. Spodbujanje raziskovalnega dela in inovativnosti.....	12
4.2.2. Demonstracijski projekt	12
4.3. Ukrepi za spodbujanje uporabe utekočinjenega naftnega plina (UNP)	12
4.3.1. Promocijske aktivnosti za spodbujanje vozil na utekočinjeni naftni plin	13
4.3.2. Sofinanciranje vozil na UNP ali na dvogorivni sistem	13
4.3.3. Ureditev zavarovanja predelave tovornih vozil na dvogorivni sistem dizel/UNP	14
4.3.4. Homologacije	14
4.3.5. Trošarine za utekočinjeni naftni plin	14
4.4. Ukrepi za spodbujanje uporabe stisnjene zemeljskega plina (SZP).....	14
4.4.1. Polnilna infrastruktura za stisnjeni zemeljski plin	14
4.4.2. Promocijske aktivnosti za spodbujanje vozil na stisnjeni zemeljski plin.....	15
4.4.3. Homologacije	15
4.4.4. Trošarine za SZP	15
4.4.5. Subvencioniranje nakupa vozil	15
4.4.6. Javno naročanje – odprava izjeme po direktivi EU 2009/33.....	16
4.5. Ukrepi za spodbujanje uporabe utekočinjenega zemeljskega plina (UZP).....	16
4.5.1. Spodbujanje nakupa vozil na UZP.....	16
4.5.2. Trošarine in davčna politika za UZP	16
4.5.3. Spodbujanje UZP z ustrezno prometno politiko	17
4.6. Spodbujanje uporabe biogoriv.....	17
4.6.1. Biodizel – kot dodatek obstoječemu fosilnemu dizlu (Bx)	17

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 (v nadaljevanju: Direktiva). Za alternativna goriva se po tej Direktivi štejejo električna energija, zemeljski plin (SZP – stisnjen zemeljski plin in UZP – utekočinjen zemeljski plin), biometan, bio-goriva, sintetična in parafinska goriva ter vodik (H₂).

Direktiva v členu 3 nalaga državam članicam EU tudi, 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 prenaša 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 nadaljevanju Strategija).

Vlada Republike Slovenije je 29. julija 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v RS in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v RS (sklep št. 37000-3/2015/8) (v nadaljevanju SRP). Pri pripravi strategije so upoštevani ukrepi Ro.35, M.11 in A.11 iz Nacionalnega programa, ki zahtevajo spodbujanje rabe ekoloških vozil in izgradnjo omrežja za polnilne postaje ter izpolnitev zahtev iz Direktive . Vlada RS je 12. oktobra 2017 sprejela **Strategijo na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji** in odločila, da se na podlagi strategije pripravi Akcijski program. Akcijski program je zaradi izredno intenzivnih razvojnih sprememb na področju vozil na alternativna goriva in samih tehnologij pripravljen za tri leta in se bo dopolnjeval vsaki dve leti z veljavnostjo za naslednja tri leta.

Slovenija sicer že izpolnjuje vse zaveze iz Direktive 2014/94 na področju električne energije na vse evropskem TEN-T omrežju in se je odločila, da razvija tudi tehnologije na področju tehnologij gorivnih celic.

2. Vizija

V Strategiji za alternativna goriva je sprejeta vizija, da se Slovenija do leta 2030 uveljavi kot zelena država na področju razvoja raziskav, inovacij in industrije ter prometa.

Promet prispeva skoraj tretjino emisij toplogrednih plinov v Sloveniji in je pomemben vzrok za onesnaženost zraka v mestih. Edina trajna rešitev za ta izziva je prehod na trajnostno mobilnost z nizkimi emisijami ogljika in onesnaževal zraka, pri čemer je Evropska unija že v Beli knjigi prometne politike v letu 2011 zapisala cilj, da morajo biti emisije toplogrednih plinov v prometu do sredine stoletja najmanj 60 % nižje 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 emisij iz prometnega sektorja in sicer do leta 2050 najmanj za polovico.

Takšna zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal zraka je možno doseči zgolj preko preusmerjanja 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 ter dejavnik preoblikovanja prostora, bo takšna usmeritev pomembno prispevala k zmanjšanju tudi drugih okoljskih pritiskov, zdravstvenih tveganj ter prispevala k boljši kvaliteti življenja, zlasti v mestih.

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 v mestnih območjih in za povezave mest s kraji v zaledju uredilo več kot 1000 km kolesarskih površin ter ustreznih rešitev za pešce. Zaradi razpršene poseljenosti Slovenije bo javni prevoz v številnih predelih Slovenije le stežka nadomestil uporabo osebnih vozil.

Slovenija bo po letu 2025 omejila prvo registracijo osebnih vozil in lahkih tovornih vozil kategorij M1 in MG1 ter N1, ki imajo po deklaraciji proizvajalca višji delež CO₂ od 100 g/km in po letu 2030 to mejo znižala na od 50 g/km. Tako zastavljeni cilj postavlja že v letu 2025 v ospredje vozila na električni pogon in hibridna vozila ter omogoča uporabo vozil na fosilna goriva, ki dosegajo visoke standarde in imajo bistveno manjši negativni vpliv na okolje kot vozila, ki so trenutno v uporabi.

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

3.1. Izhodišča za določitev ciljev

Pri določanju ciljev na področju razvoja alternativnih 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, 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 je bil sprejet optimalni scenarij, ki omogoča doseganje indikativnih ciljev OPTGP in zmanjšanja emisij onesnaževal zraka, na osnovi dosedanjega razvoja na tem področju in možnosti uresničitve z upoštevanjem realnih zmožnosti gospodarskih subjektov na zadevnem področju ter pričakovanega razvoja trga. Optimalni scenarij predvideva uporabo vseh alternativnih goriv za zmanjšanje emisij skladno z indikativnimi cilji v OP-TGP.

Preglednica: Cilji OPTGP

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

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

3.2. Potrebna struktura vozil za doseganje ciljev do leta 2020

Za doseganje ciljev, povezanih s postopkom razogljičenja prometa v Sloveniji in z doseganjem indikativnih ciljev OPTGP ter udejanjanje zavez, sprejetih v Republiki Sloveniji in obvez Republike Slovenije na osnovi mednarodnih sporazumov in zakonodaje EU, bo treba do leta 2030 spremeniti strukturo vozil v Sloveniji. Tako pri osebnih kot pri gospodarskih vozilih ter avtobusih se bo moral odločno večati delež vozil na alternativna goriva. S tem se bo uresničevala vizija udejanjanja vse večjega dela potniških kilometrov in prometnega dela tovornih vozil z vozili na alternativna goriva. Ta bodo potrebovala, oziroma bodo v vse večji meri izkoriščala, polnilno infrastrukturo za alternativna goriva, ki jo bo morala Republika Slovenija vzpostaviti skladno z Direktivo. Zadostno število vozil na alternativna goriva bo omogočilo vzpostavitev vzdržnih poslovnih modelov upravljanja infrastrukture.

3.1.1 Osebni avtomobili

Optimalni scenarij predloga Strategije predvideva povečanje deleža osebnih avtomobilov na alternativna goriva oziroma na alternativni pogon v celotnem slovenskem voznem parku avtomobilov do leta 2030 na 20 %. To bo možno doseči le z intenzivnim izvajanjem predlaganih ukrepov. 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 % delež osebnih avtomobilov na alternativna goriva in brezogljanih avtomobilov 81% delež teh vozil ob prvi registraciji, pri čemer bi bilo 79 % električnih avtomobilov in 2 % avtomobilov na vodik. Zaradi dizelskih afer in omejevanja prometa za dizelska vozila z motorji do EURO 5 se je v letu 2018 bistveno spremenil delež dizelskih vozil v skupnem številu vozil zato so že nujni popravki ocen gibanja števila vozil po posameznih energentih. Ocena števila vozil upošteva napovedi da bodo do leta 2020 večina proizvajalcev osebnih vozil ponudila električna baterijska vozila in priključne hibride v vseh avtomobilskih razredih. Cenovne škarje med vozil, ki uporabljajo fosilna goriva in vozili na alternativna goriva se bodo začele usklajevati do leta 2025, zato se v letu 2020 še upoštevajo 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: Struktura osebnih avtomobilov za prvič registrirana vozila v Sloveniji za leto 2015 in za leti 2020 in 2030 (B – bencin, D – dizel, UNP – utekočinjen naftni plin, SZP – stisnjen zemeljski plin, Hi – hibrid, PHEV – priključni hibrid, BEV – baterijsko električno vozilo, H2 – vodik)

	Optimalni		
	2015	2020	2030
OA-B	34 %	43 %	18 %
OA-D	62 %	33 %	22 %
OA-UNP	1 %	10 %	1 %
OA-SZP	0 %	1 %	1 %
OA-Hi1	4 %	6 %	5 %
OA-PHEV	0 %	2 %	15 %
OA-BEV	0 %	4 %	35 %
OA-H2	0 %	0 %	2 %

Preglednica: Skupno število električnih osebnih avtomobilov leta 2018, 2019 in 2020

Leto	Skupaj do	Nova vozila			Skupaj vseh vozil
	2017	2018	2019	2020	2020
OA-PHEV	279	250	1.100	2.100	3840
OA-BEV	789	754	1.507	3.050	6100
OA-H2	6		10	30	6

3.1.2 Lahka tovorna vozila

Izvajanje scenarija oziroma načrta doseganja ciljev OPTGP in ostalih strateških dokumentov z lahkimi tovornimi vozili je podobna kot pri osebnih avtomobilih. Do leta 2020 se predvideva vključevanje manjših dostavnih vozil kategorije N1 tipa Kangoo, ker na trgu še ni t.i. kombiniranih električnih dostavnih vozil. Predviden razvoj upošteva sedanje trende in upošteva, da bo do leta 2020 skupaj 500 registriranih lahkimi tovornimi vozili N1.

3.1.3 Avtobusi za javni potniški promet

Pri avtobusih je za uresničitev ciljev kot poglavitno alternativno gorivo opredeljen stisnjeni zemeljski plin. To je skladno z obveznostjo iz Direktive, 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 prava rešitev tudi za zmanjšanje obremenitve zraka z onesnaževali iz prometa. Tako se pri načrtu spremembe sestave avtobusov, se pravi vozil JPP, predvideva intenzivno uvajanje vozil, ki bodo ob doseganju ciljev OPTGP omogočala vzpostavitev vzdržnih poslovnih modelov upravljanja infrastrukture in prodaje SZP za uporabo v prometu za infrastrukturo, ki bo postavljena skladno z obvezami iz Direktive.

V Akcijskem programu sta predvidena tudi dva pilotna projekta za izvajanje javnega potniškega prometa z avtobusi na električni pogon in pilotni projekt z avtobusi na vodikove gorivne celice. Predvideno je, da se s sredstvi evropske kohezijske politike do leta 2023 zgradi ustrezna polnilna infrastruktura za vzpostavitev dveh pilotnih avtobusnih linij z avtobusi na električni pogon z upoštevanjem možnosti statičnega in dinamičnega indukcijskega polnjenja vozil v okviru projektov EDISON (Eco driving, innovative solutions and networking) in WINCI (Wireless induction charging infrastructure).

3.1.4 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 ponudba pri manjših tovornih vozilih, pri katerih so na voljo tudi izvedbe na električni pogon in druga alternativna goriva. Za mednarodno prevoznitvo je kot najbolj perspektivna rešitev prepoznano UZP, zato se predvideva, da se bo v prihodnje povečal delež težkih gospodarskih vozil na UZP. Potencial zmanjšanja izpusta TGP imajo tudi tako imenovane dvogorivne izvedbe, pri katerih motorji ob dizelskem gorivu sočasno uporabljajo tudi plin. Dvogorivne izvedbe omogočajo uporabo UNP, SZP in UZP. Pri tem se do 30 % dizelskega goriva nadomesti s plinom. Predvideno je sofinanciranje nakupa ali predelave vozil na dvogorivne sisteme z uporabo UZP.

3.1.5 Uporaba biogoriv

Pri načrtovanju optimalnega scenarija, oziroma pripravi načrta doseganja ciljev je bilo ugotovljeno, da bo te mogoče doseči le z uporabo, v dokaj pomembnih deležih, vseh alternativnih goriv, ki jih predvideva Direktiva. Uvajanje brezogljnih vozil na slovenski trg namreč iz različnih razlogov zaostaja za predvidevanji, zato bo ta zaostanek potrebno nadomestiti tudi z uporabo nizkoogljnih energetskih virov, kjer obstoječ vozni park to že omogoča. Med te se šteje tudi uporaba biogoriv v različnih oblikah rabe. Za doseganje predvidenih ciljev tako optimalni scenarij predvideva sedem odstotno namešavanje biodizla fosilnemu dizlu, od leta 2020 do 2030 pa tudi postopno naraščanje deleža težkih tovornih vozil, ki bodo uporabljala čisti biodizel (B 100) od 0 na 10 %. Za tako rabo morajo sicer vozila biti ustrezno prirejena. Vendar gre za že poznane in danes na trgu tudi že uporabljene rešitve, zato je pričakovati, da bo število takih vozil ustrezno naraščalo.

3.3. Cilji na področju polnilne infrastrukture

Skladno s predvidenim številom vozil na alternativna goriva v RS in glede na zahteve Direktive 94/2014, je potrebno zagotoviti tudi ustrezno polnilno infrastrukturo, in sicer:

Preglednica 26: Potrebno število javnih polnilnih postaj po vrstah alternativnih goriv leta 2015, 2020, 2025 in leta 2030

	Potrebna polnilna infrastruktura za optimalni scenarij	
	2017	2020
Polnilnice za BEV	227	1.200
Polnilnice za SZP	4	14
Polnilnice za UZP	1	3
Polnilnice za H2	1	2

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

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

4.1. Ukrepi za spodbujanje elektro mobilnosti

Ukrepi za izpolnitev zavez v skladu z optimalnim scenarijem, so razdeljeni na različna področja, ki lahko skupaj zagotovijo, da bodo cilji doseženi. Ukrepi so namreč soodvisni in le kot celota zagotavljajo, da bo Slovenija lahko izpolnila različne zaveze na področju prometa. Ti predstavljajo optimalne, vendar realne rešitve, ki jih lahko uresničimo z velikim angažiranjem in napor. Temeljijo predvsem na zagotavljanju ustrezne infrastrukture in na pozitivnih spodbudah.

V Sloveniji so že uveljavljeni ukrepi nizke davčne stopnje (0,5%) Davka na motorna vozila za vozila z izpusti do 110 g/km CO₂, kamor se uvrščajo vozila na električni pogon. Vozila na električni pogon so nadalje oproščena tudi plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. Sofinanciranje nakupa energetsko učinkovitih vozil se izvaja v okviru slovenskega okoljskega sklada, kjer so zagotovljene nepovratne finančne spodbude v višini 7500 evrov za vozila M1 na električni pogon in 4500 za vozila N1 ali L7e ter za priključne hibride M1 ali N1 z emisijami manjšimi od 50 g/km. Za vozila na električni pogon L6e je nepovratna finančna spodbuda 3000 evrov. EKO sklad zagotavlja kreditiranje okoljskih naložb med katere sodi tudi nakup osebnih avtomobilov, motornih koles in koles na električni ali hibridni pogon, pri katerih znaša emisija CO₂ največ 110 g/km. Višina kredita je omejena na 40.000 evrov.

4.1.1 Spodbujanje razvoja tehnologij in gospodarstva

Avtomobilska industrija je v zadnjem desetletju naredila izjemen napredek pri razvoju tehnologij, ki zagotavljajo izdelavo vozil na električni pogon, vendar se še vedno sooča 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 dosego 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, ki bi lahko bila močan temelj pomembnosti na zemljevidu avtomobilske industrije na sploh. K razvoju lahko veliko prispevajo tudi druga inovativna podjetja. Slovenska podjetja, ki so uveljavljena na globalnem trgu imajo pridobljene certifikate kakovosti in poslovne odličnosti, ki so nujni pogoj za doseganje zahtevane kakovosti izdelkov. Pomembna primerjalna prednost se izkazuje tudi v inovativnosti, saj v primerjavi z 10 odstotnim deležem v BDP Slovenije isti proizvajalci prispevajo kar 25 odstotni delež vseh nagrajenih inovacij letno. Še posebej pa se primerjalna prednost izkazuje v samih tehničnih in tehnoloških rešitvah.

Z ukrepi na področju inovativnosti, raziskovalne dejavnosti in spodbujanja gospodarstva, bo Slovenija spodbujala razvoj nišnih zmagovalcev na posameznih področjih. Akcijski program z ukrepi podpira izvedbo SRIP Mobilnost v okviru katerega sta nastala projekta EDISON in WINCI.

4.1.2 Polnilna infrastruktura

Slovenija ima zelo dobro razvito polnilno infrastrukturo s katero zagotavlja možnost polnjenja vozil na električni pogon na 31 hitrih polnilnicah na avtocestnem omrežju in na več kot 400 polnilnih mestih v naseljih. Nekatera območja so bila s posebnimi projekti (npr. 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 področjih TEN-T omrežja, kjer pokritost ni optimalna in v skladu s številom vozil na električni pogon. Spodbujala se bo postavitve javne polnilne infrastrukture v občinskih središčih in večjih krajih v Sloveniji in polnilne infrastrukture za večstanovanjske zgradbe in v zasebni uporabi.

Cilj, da se do leta 2020 v Sloveniji uvede vsaj 10.000 vozil na električni pogon zahteva zagotovitev ustrezne polnilne infrastrukture, ki bo temeljila na dveh premisah. Na zagotavljanje polnjenja BEV in PHEV vozil s počasnimi polnilnicami na lokacijah, kjer so vozila parkiranja dalj časa (bivanje, delo) in na zagotavljanju hitre ter ultra hitre polnilne infrastrukture na vsa potovanja na relacijah v Sloveniji in za tranzit. Hitre in ultra hitre polnilnice so bodo v obdobju do 2020 postavile predvsem s pomočjo projektov, ki jih sofinancira sklade IPE (Instrument za povezovanja Evrope) iz katerega sta odobrena projekta EURBAN – E in NEXT – E s katerimi se bo postavilo skupaj 77 hitrih polnilnic in 11 ultra hitrih polnilnic ter s sredstvi kohezijskega sklada s katerimi se bo sofinanciralo 50 hitrih polnilnic v območju večstanovanjskih zgradb. Akcijski program spodbuja postavitev počasnih polnilnic pri zaposlovalcih, da se bo omogočilo polnjenje električnih vozil za službene namene in za zaposlene za polnjenje med delovnim časom.

S postavitvijo systemskega centra za upravljanje s pametnimi omrežji in pametnimi skupnostmi se bo spodbujala uporaba polnilnih mest z inteligentnimi merilnimi sistemi in spodbujala 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 sedem vozil na eno javno polnilno mesto. Zagotovljeno bo, da bo uvedeno poenostavljeno plačevanje polnjenja električnih vozil in bo omogočeno t.i. »ad hoc« polnjenje za uporabnike, ki nimajo pogodb z dobavitelji, pod ugodnimi pogoji, ki bodo zagotavljali nediskriminatorno obravnavo.

4.1.3 Finančne spodbude za vozila

Slovenija je že uveljavila finančne spodbude za nakup vozil na električni pogon, ki pokrivajo 50 odstotkov razlike v ceni vozila na električni pogon 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. V letu 2018 je subvencija za nakup vozila na električni pogon 7500,00 evrov za priključne hibride pa 4.500,00 evrov. Subvencije za nakup vozil na električni pogon se bodo ohranile do velikoserijske proizvodnje in uskladitve cen vozil na električni pogon s primerljivimi lastnostmi glede dosega, uporabe in uskladitev cen za vozila na različne pogone. Predvideno je, da se poenostavijo postopki za dodelitev subvencij in se uredi subvencioniranje testnih vozil. Subvencije se bodo s padanjem cen vozil na električni pogon postopno zmanjševale. Vozila na električni pogon so oproščena plačila letne dajatve za uporabo vozila v cestnem prometu (Zakon o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 57/08). Oprostitev je predvidena v obdobju spodbujanja nakupa in uporabe vozil na električni pogon. Ko bo število registriranih vozil na električni pogon doseglo 10% skupnega števila registriranih vozil po posameznih kategorijah, se bo letna dajatev uvedla in bo primerljiva z letno dajatvijo vozil z najnižjim deležen izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal. Letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu bo prilagojena na okoljske parametre vozila in sorazmerna z izpusti toplogrednih plinov in onesnaževal.

Zavezanci za davek od dohodkov pravnih oseb in fizične osebe, ki opravljajo dejavnost, lahko uveljavljajo tudi znižanje davčne osnove v višini 40% investiranega zneska v osebne avtomobile na hibridni ali električni pogon ter avtobuse na hibridni ali električni pogon, vendar največ v višini davčne osnove.

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 pa za sisteme souporabe koles.

4.1.4 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:

- normativno ureditev na področju prometa, ki spodbuja pozitivno diskriminacijo za vozila na električni pogon pri parkiranju, uporabi določenih prometnih površin, posebnih oznak ali registrskih tablic
- vključevanje v sisteme naprednih omrežij in naprednih skupnosti
- spletne oziroma uporabnikom prijazne vloge za subvencioniranje nakupa vozil na električni pogon, kjer bodo prodajalci za upravičenca uredili vso dokumentacijo in dokazila
- omogočanje prodaje testnega vozila na električni pogon kot novega za katerega bi upravičenec lahko uveljavljal subvencijo
- spodbujanje dinamičnega tarifiranja
- ureditev parkiranja na mestih rezerviranih za vozila na električni pogon
- omogočanje postavitve polnilne infrastrukture za večstanovanjske objekte.

4.1.5 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, v naravnih in krajinskih parkih in na zaščiteneh območjih. Zagotavljale so bodo spodbude za zamenjavo vozil javnega prevoza EURO IV ali manj z vozili na alternativna goriva predvsem v krajih s slabšo kakovostjo zraka. Okoljski parametri vozil za izvajanje obvezne gospodarske službe javnega prevoza potnikov bodo del razpisnih pogojev za podelitev koncesij. Do leta 2030 morajo vozila za javni prevoz potnikov v avtobusnem linijskem prometu ustrezati tudi najsodobnejšim okoljskim zahtevam. Predvideno je sofinanciranje dveh pilotnih projektov za električne avtobuse in pilotnega projekta za avtobuse na vodikove gorivne celice.

4.1.6 Promocijske aktivnosti za spodbujanje elektro mobilnosti

Za prehod na nizkoogljčna 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 elektro vozil bodo potekale v sodelovanju z nevladnimi organizacijami. V skladu z Direktivo 2014/94 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 se bo pripravil program za dopolnilno usposabljanje poklicnih voznikov (program za kodo 95). V sodelovanju z Obrtno-podjetniško zbornico in Gospodarsko zbornico Slovenije se pripravijo informacije o uporabi alternativnih goriv, povezan s postavitvijo polnilne infrastrukture. Predstavijo se vse prednosti in slabosti uporabe alternativnih goriv v poslovanju podjetij.

4.1.7 Priporočila lokalnim skupnostim

Strategija določa cilje in poti za doseganje ciljev na državni ravni. Za preboj električne mobilnosti pa je potrebno marsikaj storiti tudi na lokalni ravni, na ravni občin. Zato predlog strategije občinam priporoča 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.

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 predstavlja največjo oviro hitrejša širitev polnilne infrastrukture vodikovih polnilnic, skromna ponudba vozil na vodik na trgu ter njihova visoka cena v primerjavi z ostalimi vozili.

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

Direktiva državam članicam omogoča samostojno odločitev o tem, ali bodo v svoje nacionalne okvire politike vključili oskrbovalna mesta za vodik. Slovenija se odloča za vodikove tehnologije zato je dolžna do 31. 12. 2025 zagotoviti 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 je nujno raziskovalno delo in iskanje inovacij, ki bi pocenile vozila in polnilno infrastrukturo. Slovenija bo spodbujala raziskovalno delo povezano z industrijo, da ohrani mesto med proizvajalci in dobavitelji za avtomobilsko industrijo.

4.2.2. Demonstracijski projekt

Slovenija ima postavljeno polnilnico za vodik. V skladu z izbrano tehnologijo se predvideva postavitev štirih oziroma osmih polnilnic za vodik. Subvencionirane izgradnje polnilnic/infrastrukture so potrebne v celoti (predvsem nepovratna sredstva iz EU – po dosedanjih izkušnjah so tovrstna sredstva pridobili le močni konzorciji EU velemest in največji proizvajalci avtobusov). Do leta 2020 je predvidena priprava in izvedba pilotnega projekta, ki bo celovito rešil celotne postopke od zagotavljanja vodika, ustrezne polnilne infrastrukture do uporabnikov (javni prevoz, javne službe), da se preveri celotni poslovni model uporabe tehnologije gorivnih celic. V okviru demonstracijskega projekta se predvidevajo ukrepi za spodbujanje nakupa vozil, odpravo administrativnih ovir, pripravo izobraževalnih programov in promocijske kampanje.

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 % 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. Torej je učinek zmanjšanja izpustov TGP v prometu v Sloveniji zaradi sedmih avtomobilov na UNP 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 utekočinjenega naftnega plina niso predvidene subvencije za polnilno infrastrukturo, ki je zagotovljena v ustreznem številu in za vozila, saj se prihranki

zagotovijo najkasneje v treh letih uporabe vozila na UNP. Za utekočinjeni naftni plin se predlaga ohranitev višine trošarine in okoljskih dajatev v višini, ki zagotavlja nižjo obdavčitev v primerjavi z ostalimi gorivi fosilnega izvora. V primerjavi z ostalimi energenti fosilnega izvora za pogon je utekočinjeni naftni plin že sedaj sorazmerno nižje obdavčen. Z ohranitvijo veljavne višine trošarine v obdobju, v katerem se bi spodbujal nakup in raba vozil na UNP, se omogoča, da so cene energenta za potrošnika primerljivo nižje od ostalih goriv za pogon, tj. bencina in dizla.

Spodbujanje trajnostne mobilnosti je najboljši odgovor za izzive, ki jih ima zagotavljanje mobilnosti prebivalstva zaradi podnebnih sprememb in velikih obremenitev okolja.

Za prehod na nizkoogljčna vozila v cestnem prometu bo pripravljena komunikacijska strategija z informacijami o vplivu prometa na podnebne spremembe in okolje, lastnosti vozil na alternativna goriva in njihovih lastnostih, možnostih uporabe. Pripravljene bodo sodobne spletne informacije o polnilni infrastrukturi za utekočinjeni naftni plin, njihove uporabe in dostopnosti ter o vseh oblikah trajnostne mobilnosti.

O prednostih in možnostih uporabe alternativnih goriv pri prevozu blaga se pripravi program za zbornice in obvezni program za kodo 95. V sodelovanju z Obrtno-podjetniško zbornico in Gospodarsko zbornico Slovenije se pripravijo informacije o uporabi alternativnih goriv, povezan s postavitvijo polnilne infrastrukture. Predstavi se vse prednosti in slabosti uporabe alternativnih goriv pri poslovanju podjetij.

Javnost je treba seznaniti, da je v Sloveniji v zadostnem obsegu postavljena infrastruktura za alternativno gorivo, ki omogoča najširšemu krogu prebivalstva, da zmanjša ogljični odtis v prometu. Odgovornejši odnos do okolja (in s tem skrb za dekarbonizacijo prometa) je z vožnjo na UNP dosegljiv za najširši krog potrošnikov.

4.3.1. Promocijske aktivnosti za spodbujanje vozil na utekočinjeni naftni plin

Spodbujanje trajnostne mobilnosti je najboljši odgovor za izzive, ki jih ima zagotavljanje mobilnosti prebivalstva zaradi podnebnih sprememb in velikih obremenitev okolja.

Za prehod na nizkoogljčna vozila v cestnem prometu bo pripravljena komunikacijska strategija z informacijami o vplivu prometa na podnebne spremembe in okolje, lastnosti vozil na alternativna goriva in njihovih lastnostih, možnostih uporabe. Pripravljene bodo sodobne spletne informacije o polnilni infrastrukturi za utekočinjeni naftni plin, njihove uporabe in dostopnosti ter o vseh oblikah trajnostne mobilnosti.

O prednostih in možnostih uporabe alternativnih goriv pri prevozu blaga se pripravi program za zbornice in obvezni program za kodo 95. V sodelovanju z Obrtno-podjetniško zbornico in Gospodarsko zbornico Slovenije se pripravijo informacije o uporabi alternativnih goriv, povezan s postavitvijo polnilne infrastrukture. Predstavi se vse prednosti in slabosti uporabe alternativnih goriv pri poslovanju podjetij.

Javnost je treba seznaniti, da je v Sloveniji v zadostnem obsegu postavljena infrastruktura za alternativno gorivo, ki omogoča najširšemu krogu prebivalstva, da zmanjša ogljični odtis v prometu. . Odgovornejši odnos do okolja (in s tem skrb za dekarbonizacijo prometa) je z vožnjo na UNP dosegljiv za najširši krog potrošnikov.

4.3.2. Sofinanciranje vozil na UNP ali na dvogorivni sistem

Prouči so možnost sofinanciranja nakupa vozil na UNP v primeru zamenjave vozil razredov EURO 0 EORO 1 in EURO2, da se spodbudi ponudba vozil na trgu in prehod na drug energent.

4.3.3. Ureditev zavarovanja predelave tovornih vozil na dvogorivni sistem dizel/UNP

Področje zavarovanja predelav vozil na dvogorivno delovanje je v Sloveniji še povsem neurejeno. Zavarovalnice ne ponujajo zavarovalnih produktov, ki bi izvajalcem predelav omogočili, da bi zavarovali morebitne škodne primere, ki bi na vozilu nastali v primeru neustreznega delovanja dvogorivnega sistema. Sprejeti je treba ukrepe na področju zavarovanj, ki bi zavarovalnice spodbudili, da ponudijo primerne zavarovalne produkte. Ta predlog se nanaša na dvogorivne sisteme, ki omogočajo sočasno uporabo dizelskega goriva in enega od plinskih goriv UNP, SZP ali UZP.

4.3.4. Homologacije

Predelava vozil s katero se zagotavljajo učinki zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov zahteva vzpostavitev ustrezne zakonodaje in dodatno izobraževanje organov, ki podeljujejo homologacije. Pri tem je treba odstraniti tudi morebitne birokratske ovire, ki strokovnim, kakovostnim izvajalcem vgradenj otežujejo homologacijske postopke. Za spodbujanje predelav in nakupa vozil na UNP so pomembni tudi ukrepi nadzora nad izvajanjem tehničnih pregledov z vidika meritev izpustov.

4.3.5. Trošarine za utekočinjeni naftni plin

Z ohranitvijo in morebitno dodatno prilagoditvijo višine trošarine in okoljskih dajatev za UNP v obdobju 2018 – 2020 v višini, ki zagotavlja nižjo obdavčitev v primerjavi z ostalimi gorivi fosilnega izvora, se še naprej zagotavlja spodbuda za uveljavitev UNP za pogon vozil kot pomembnega energenta za doseganje okoljskih ciljev.

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

Skladno z določili Direktive sta pomembna mejnika za uvajanje stisnjene zemeljskega plina v promet v Republiki Sloveniji:

- 31. december 2020: Država mora vzpostaviti ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP, da bi lahko v skladu s šesto alinejo člena 3(1) motorna vozila na SZP krožila v strnjenih mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih. S tem se zadosti tudi cilju vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva pri storitvah javnega potniškega prometa in za vozila komunalnih in drugih mestnih dejavnosti.
- 31. december 2025, ko mora biti vzpostavljeno omrežje javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP na jedrnem omrežju TEN-T, torej na avtocestnem križu na pan-evropskih koridorjih X in V. Tako bo treba v Sloveniji, ob sočasnem upoštevanju zagotavljanja nemotenega poteka prometa s sosednjimi državami, na avtocestnem križu do določenega datuma postaviti pet polnilnic za SZP.

4.4.1. Polnilna infrastruktura za stisnjeni zemeljski plin

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 degradiranemu območju z onesnažili 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 področjih. S postavitvijo oskrbnih mest na SZP se zadosti tudi cilju vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva pri storitvah javnega potniškega prometa in za vozila komunalnih in drugih mestnih dejavnosti. Ker je uporaba SZP v osebnih vozilih tudi

ekonomsko privlačna, obenem pa tudi vpliva na okolje, je vzpostavitev mreže polnilnic ključnega pomena za preboj uporabe SZP.

Do 31. decembra 2025 se v obstoječem, osrednjem omrežju TEN-T vzpostavi primerno omrežje javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP. Na sredozemskem koridorju to pomeni tri lokacije s polnilnicami, na baltsko- jadranskem koridorju pa dve lokaciji. Ob tem bo treba uskladiti lokacije s sosednjimi državami z namenom, da se zagotovi nemoteno kroženje vozil na SZP po vseevropskem omrežju TEN-T.

4.4.2. Promocijske aktivnosti za spodbujanje vozil na stisnjeni zemeljski plin

Javnost je treba seznaniti, da je v Sloveniji v zadostnem obsegu postavljena infrastruktura za SZP, ki omogoča najširšemu krogu prebivalstva, da zmanjša ogljični odtis v prometu. Odgovornejši odnos do okolja je z vožnjo vozil na SZP dober primer ukrepov.

O prednostih in možnostih uporabe SZP pri prevozu blaga se pripravi program za zbornice in obvezni program za kodo 95. V sodelovanju z Obrtno-podjetniško zbornico in Gospodarsko zbornico Slovenije se pripravijo informacije o SZP, povezan s postavitvijo polnilne infrastrukture.

4.4.3. Homologacije

Predelava vozil s katero se zagotavljajo učinki zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov zahteva vzpostavitev ustrezne zakonodaje in dodatno izobraževanje organov, ki podeljujejo homologacije. Pri tem je treba odstraniti tudi morebitne birokratske ovire, ki strokovnim, kakovostnim izvajalcem vgradenj otežujejo homologacijske postopke. Za spodbujanje predelav in nakupa vozil na SZP so pomembni tudi ukrepi nadzora nad izvajanjem tehničnih pregledov z vidika meritev izpustov.

4.4.4. Trošarine za SZP

Z ohranitvijo in morebitno dodatno prilagoditvijo višine trošarine in okoljskih dajatev za SZP v obdobju 2018 – 2020 v višini, ki zagotavlja nižjo obdavčitev v primerjavi z ostalimi gorivi fosilnega izvora, se še naprej zagotavlja spodbuda za uveljavitev SZP za pogon vozil kot pomembnega energenta za doseganje okoljskih ciljev.

4.4.5. Subvencioniranje nakupa vozil

V letu 2017 je 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 se med uporabniki oblikujejo pozitivne uporabniške izkušnje ter vzpostavi ustrezna polnilna infrastruktura. Upošteva se, da štirje avtomobili ali lahka gospodarska vozila 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.

Novi avtobusi in težka gospodarska vozila na SZP so za približno 15 % 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 %. Glede na veliko število kilometrov, ki jih letno prevozijo težka tovorna vozila (predpostavljeno 120.000 km/leto), in

posledično veliko količino porabljenega goriva (36.000 litrov dizelskega goriva/leto pri predpostavljeni porabi 30 litrov/100 km), bi s souporabo zemeljskega plina znižali izpuste CO₂ enega težkega tovornega vozila za približno 11,5 tone na leto.

4.4.6. Javno naročanje – odprava izjeme po direktivi EU 2009/33

Z vzpostavitvijo ustrezne polnilne infrastrukture se odpravi izjema pri uporabi Direktive EU 2009/33, s čimer bi zagotovili, da lahko Republika Slovenija prilagaja javno naročanje vozil skladno s cilji OP TPG in z 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 EU 2014/94, tako kot ostale 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 bo v skladu z zahtevami direktive v Sloveniji v cestnem prometu vzpostavljena najkasneje do 2019. Evropska projekta SiLNGT (2015-EU-TM-0104-S Mediterranean Corridor) in cHAMEleon, v katerih sodelujeta podjetji Butanplin in ENOS, bosta Sloveniji omogočila, da bo vzpostavila infrastrukturno omrežje za UZP občutno pred rokom, ki ga določa direktiva. V okviru obeh projektov bodo najkasneje v drugi polovici leta 2019 v Sloveniji delovale tri polnilnice za UZP, kar zadostuje merilu iz Direktive 2009/94 EU, ki pravi, da mora biti polnilnica za UZP na vsakih 400 kilometrov jedrnega omrežja TRN-T.

4.5.1. Spodbujanje nakupa vozil na UZP

Vozila na UZP imajo za 10 do 20 odstotkov nižji delež CO₂ kot vozila z dizelskim pogonom in bistveno manjši izpust prašnih delcev in 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 20.000,00 oziroma 18.000,00 evrov na vozilo spodbudili menjavo vozil zlasti na območjih, kjer so zagotovili ustrezna oskrbna mesta za UZP. V letu 2019 se zagotovijo finančne spodbude za 100 vozil na UZP. Ukrep se glede na odzive upravičencev izvede tudi v letu 2020.

4.5.2. Trošarine in davčna politika za UZP

Z ohranitvijo in morebitno dodatno prilagoditvijo višine trošarine in okoljskih dajatev za UZP v obdobju 2018 – 2020 v višini, ki zagotavlja nižjo obdavčitev, primerljivo z obdavčitvijo UZP v sosednjih državah, se zagotavlja spodbuda za uveljavitev UZP za pogon vozil kot pomembnega energenta za doseganje okoljskih ciljev.

4.5.3. Spodbujanje UZP z ustrezno prometno politiko

Prouči se možnost oprostitve znižanja dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in uvedba posebnih cestninskih razredov za UZP v obdobju 2018 – 2020 kot spodbuda za uveljavitev UZP.

4.6. Spodbujanje uporabe biogoriv

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

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

Biodizel se konvencionalnemu fosilnemu dizlu lahko dodaja v različnih deležih. Če je vsebnost biodizla do 7 vol. %, 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 % (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 k konvencionalnemu dizlu v razmerju do 7%.

Za druge vrste bio goriv (npr. bio etanol, bio plini) in njihove uporabe v prometu se vključijo v akcijski program glede na pripravljenost projektov in možnost njihove izvedbe.

Podrobneje so posamezni ukrepi, ki se bodo izvajali do leta 2020, čas njihove izvedbe in finančne posledice ukrepov prikazani v priloženih preglednicah.