

Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova 2

1000 Ljubljana

Za Koalicijo za trajnostno prometno politiko:
CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
FOCUS, društvo za sonaravni razvoj

Trubarjeva 50

1000 Ljubljana

Zadeva: Odziv na Predlog Zakona o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu

Pozdravljeni,

pošiljamo vam odziv na Zakon o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu. V KTPP pozdravljamo pripravo zakona, ki je logičen korak Strategiji o alternativnih gorivih sprejeti leta 2017.

Strinjamo se s strateškim pristopom umeščanja in vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva z zagotavljanjem dostopnosti do infrastrukture na pravičen način do slehernega državljana. Posebno pozornost je zato potrebno nameniti zagotavljanju dobre uporabniške izkušnje, načinov plačevanja napajanja vozila. Prav tako je posebno pozornost potrebno nameniti tako umeščanju v prostor kot upravljanju polnilnih parkov ter sami zasnovi parkov - s ciljem čim manjših vplivom na okolje, zaradi delovanja in vzpostavljanje infrastrukture.

Poudarjamo, da je prehod na alternativne vire energije le delček celostne zgodbe zmanjšanja emisij v sektorju prometa - največji potenciali za zmanjšanje toplogrednih plinov v sektorju, ki prispeva kar 47 % vseh dimenzij TGP, je v ukrepih trajnostne mobilnosti in zmanjševanju poti z osebnim avtomobilom.

S spoštovanjem,
Špela Berlot Veselko,
CIPRA Slovenija in koordinatorka KTPP
Katjuša Šavc, FOCUS

<p>8. člen</p>	<p>Člen predvideva pripravo Državnih prostorskih načrtov s katerimi opredeli primerne lokacije polnilnih parkov in jih potrdi minister pristojen za energijo in prometno politiko.</p> <p>Predlog:</p> <p>8. člen naj predvidi tudi kriterije za pripravo državnega prostorskega načrta z eksplicitno prepovedjo umeščanja polnilnih parkov na sledeče namenske rabe: kmetijska in gozdna zemljišča, vodne površine ter zelene površine. Prednostno naj se polnilni parki vmešajo na obstoječo prometno infrastrukturo, izključijo naj se vse nepozidane rabe. Posebno pozornost je potrebno nameniti t.i. začasnim rabam prostora, kjer prihaja do podaljševanja zatečenega stanja v prostoru (začasna parkirišča), in sicer na način, da se ne podpira ali stimulira tovrstnih posegov v prostor. Prav tako naj kriteriji upoštevajo 26. člen Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave DPN-ja, glede ohranjanja kulturne dediščine, narave, okolja, upravljanja voda, zdravja ljudi, obrambe države ter varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.</p> <p>8. Člen naj se skladno s Pravilnikom o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta uskladi, saj državni prostorski načrt potrdi vlada in ne pristojna ministrstva.</p> <p>Zakon naj predvidi vzpostavitev pravilnik o opremljenosti oz. standardizaciji polnilnih parkov z vidika uporabnika (sedišča, opremljenost s koši za odpadke, opremljenost z osnovno komunalno infrastrukturo) ter tudi opredeli normativ sadnje dreves, tlakovanja, zasaditve ipd., previdi naj se krajinski načrt.</p>
<p>9. Člen</p>	<p>Predlog (3): Pri oceni potencialnih potreb po polnilni infrastrukturi naj se poleg navedenih kriterijev upošteva tudi varstvene režime (zavarovana območja) ter turistično obremenjena območja. Na ta območja je primarno potrebno vmeščati polnilno infrastrukturo za javni potniški promet.</p>
<p>14. Člen</p>	<p>Ureditveno območje polnilnega parka je območje, namenjeno polnjenju električnih vozil, ki obsega: zemljišča, namenjena postavitvi polnilnih postaj s pripadajočimi parkirnimi površinami; zemljišča, namenjena pozidavi z gradbeno inženirskimi objekti, ki so potrebni za obratovanje polnilnega parka.</p> <p>Predlog: Kot ureditveno območje polnilnega parka naj se opredeli tudi minimalni standardi storitev/standardov za uporabnika med časom polnjenja glede na velikost polnilnega parka (npr. do 5 PM, 5 - 15 PM, nad 15 PM), in sicer: zagotovitev sedišč, osenčenost, košov za smeti, osnovne komunalna infrastruktura - toaleta, pitna voda ipd.) in s tem skladno tudi opredeli ureditveno območje polnilnega parka. Izpostavljamo tudi, da je potrebno polnilne parke urejati na način, da prispevajo k prilagajanju in blaženju na podnebnih sprememb, zato naj se predvidi tudi krajinski načrt, ki zagotovi zasaditve in druge ukrepe s katerimi se zagotavlja tudi uporaba tovrstnih parkov v času poletnih vročinskih valov. V času poletnih vročinskih valov,</p>

	je namreč potrebno zagotoviti varstvo zdravja uporabnikov polnilnih parkov, zaradi izjemnih temperatur. Posebno pozornost je potrebno nameniti tudi zagotavljanju dovoljšnega števila polnilnih mest za vozila za osebe z oviranostmi.
21. člen	21. člen upravljalcem polnilnih postaj ne nalaga nobenih obveznosti glede vzdrževanja polnilnih postaj. Upravljalec javno dostopnih polnilnih mest mora vzdrževati visok delež dobro delujočih postaj in v kratkem času odpraviti morebitne težave. Zakon naj opredeli pristojnosti polnilnih postaj in opredeli tudi kaznovanost za neizvajanje določil.
21. člen (3)	Med možnostmi plačilnih instrumentov s katerimi bo mogoče plačevati na plačljivih javno dostopnih polnilnih mestih se za polnilna mesta z izhodno močjo pod 50 kW naprave omenja tudi plačilno transakcijo prek odzivne kode. Menimo, da plačevanje prek odzivnih kod ni potrebno in da naj se tudi za polnilna mesta z manjšimi izhodnimi močmi omogoči plačevanje s čitalniki za plačilne kartice ter prek naprav z brezstično funkcijo, ki lahko preberejo plačilne kartice. Slednji sta namreč najbolj pogosti metodi plačevanje v EU, ki nudita večjo varnost potrošnikov.
21. člen (5)	Strinjamo se, da morajo biti cene, ki jih upravljavci javno dostopnih polnilnih mest zaračunavajo končnim uporabnikom in ponudnikom storitev polnjenja, primerne, lahko in jasno primerljive, pregledne in ne diskriminatorne. K odstavku bi dodali, da mora biti konča cena za uporabnika polnilne postaja oblikovana na podlagi tega, koliko je potrošnik napolnil svoje vozilo, torej v ceni na kWh. Tarife na podlagi seanse ali časa, ki ga potrošnik porabi za polnjenje, lahko dopolnijo ceno na kWh z namenom spodbujanja racionalne rabe polnilnega mesta, vendar potrošniki ne smejo biti diskriminirani na podlagi tega kako hitro se je njihovo vozilo zmožno napolniti.
24. člen	V 24. členu je zapisano, da se cilji na področju oskrbe prometa z SZP in UZP v nacionalnem okvirju politike določijo v skladu z zavezujočimi cilji, ki jih za države članice določi Evropska unija. Opozorili bi da nova Uredba o polnilni infrastrukturi alternativnih goriv (AFIR, katere zakonodajni proces na ravni EU še ni zaključen) v trenutni obliki v 8. členu navaja: <i>“Države članice do 1. januarja 2025 zagotovijo, da se vzpostavi ustrezno število javno dostopnih črpalnih mest za UZP, vsaj vzdolž osrednjega omrežja TEN-T, z namenom, da se težkim motornim vozilom na UZP omogoči kroženje po uniji, razen v primeru ko so stroški nesorazmerni koristim, vključno s koristmi za okolje.”</i> Trenutno besedilo uredbe v resnici ne postavlja nobenih zavez in tako države članice ne potrebujejo zgraditi dodatnih polnilnic za zemeljski plin, saj lahko to vedno upravičijo s tem, da so stroški nesorazmerni koristim. Zemeljski plin je fosilno gorivo, ki v cestnem prometu pri nobenem tipu vozil, vključno s težkimi tovornimi vozili, ne vodi do zadostnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. Pri večini proizvajalcev tovornih vozil je zaznan odmik od vozil na zemeljski

	<p>plin in obrat k baterijskim vozilom in vozilom na vodik. Vsakršna dodatna infrastruktura za zemeljski plin v prometu je nepotrebna odžira sredstva gorivom, ki dokazano zmanjšujejo emisije toplogrednih plinov.</p>
27. člen	<p>V 27. členu je zapisano, da se cilji na področju oskrbe prometa z vodikom v nacionalnem okvirju politike določijo v skladu z zavezujočimi cilji, ki jih za države članice določi Evropska unija.</p> <p>Opozorili bi tudi na nevarnost preambicioznih načrtov za rabo vodika v cestnem prometu. Zaradi velikih izgub električne energije, do katerih prihaja pri proizvodnji vodika, naj se pri uvajanju alternativnih goriv v promet na prvo mesto postavi neposredno elektrifikacija, kjer je to tehnično izvedljivo. Glede na vsestranskost uporabe vodika je primerneje, da se ga uporablja v sektorjih prometa, ki jih je težje razogljčiti, kot sta ladijski in letalski promet, ali v industriji.</p> <p>Tudi nova Uredba o alternativnih virih energije (AFIR), ki je tik pred pričetkom tristranskih pogajanj, v trenutni obliki države ne zavezuje k povečanju polnilne infrastrukture za vodik. V osnutku uredbe se predpostavlja le ena polnilnica na vsakih 200 km osrednjega omrežja. V Sloveniji bi to pomenilo skupno 2 vodikovi polnilnici, kar všteti polnilnico v Lescah, pomeni zgolj eno dodatno polnilnico.</p>