

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p><b>1.UVOD</b></p> <p>Promet je preduvjet mobilnosti ljudi i razmjene dobara, te mora zadovoljavati potrebe stanovništva i gospodarstva. Rast prometnih sustava zasnovanih na korištenju neobnovljivih izvora (prostora i energije) doveo je do problema zagušenja i onečišćenja okoliša, te ovisnosti o korištenju nafte i naftnih derivata. Kako bi se s jedne strane omogućio daljnji razvoj prometa, a s druge strane smanjio negativni utjecaj prometa na okoliš i ovisnost o nafti, potrebno je razviti preduvjete za korištenje alternativnih energenata u prometu.</p> <p>U skladu sa za sada raspoloživom tehnologijom, uzimajući u obzir europsko okruženje i pravni okvir Europske unije (Direktiva 2014/94/EU), u Republici Hrvatskoj alternativni energenti za razvoj prometnog sustava obuhvaćaju: električnu energiju, vodik, biogoriva, prirodni plin i ukapljeni naftni plin (UNP). U svrhu stvaranja pravnog okvira za korištenje alternativne energije u prometu donosi se ovaj Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu NOP).</p> <p>Uzimajući u obzir prednosti i ograničenja svih navedenih oblika alternativnih goriva, kao i potrebe za daljnjim razvojem i usavršavanjem tehnologije vozila i infrastrukture za punjenje za neke od alternativnih pogonskih goriva, politika razvoja tržišta alternativnih goriva RH stavit će naglasak na istovremeni razvoj infrastrukture i tržišta za sva alternativna pogonska goriva u prometu. Premda NOP obuhvaća sve oblike</p>	<p><b>MINGO:</b></p> <p><b>izmjena teksta:</b> ...Kako bi se s jedne strane omogućio daljnji razvoj prometa, a s druge strane smanjio negativni utjecaj prometa na okoliš i <b>ovisnost o uvozu nafte</b>, potrebno je razviti preduvjete za korištenje alternativnih energenata u prometu.</p> <p><b>REGEA:</b></p> <p><b>komentar:</b> Uslijed ovakvog pristupa ovaj Nacionalni okvir politike ne predstavlja cjelovit dokument. Točno je da za korištenje UNP-a i biogoriva već postoji zakonski okvir, međutim u praksi su se rezultati posebice vezano uz korištenje biogoriva pokazali poraznim te je potrebno značajnije doraditi odgovarajući zakonski okvir, ukoliko se želi postići povećano korištenje biogoriva. U tom smislu prijedlog je uključenje obvezujućih ciljeva i mjera i za UNP i za biogoriva u okviru ovog NOP-a.</p>	<p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen:</b></p> <p>Direktiva želi umanjiti općenito korištenje nafte i naftnih derivata neovisno o tome radi li se o nafti iz uvoza ili iz vlastite proizvodnje, formulacija nadopunjena</p> <p><b>Komentar REGEA-e uzet u obzir:</b></p> <p>Biogoriva i UNP su obuhvaćeni glavnim ciljem NOP-a, gdje se ne navode pojedinačno već kao 'alternativna goriva' (a kao takva su definirana u uvodu NOP-a). Prijedlog je prihvaćen u dijelu koji se odnosi na mjere (fiskalne mjere poticanja korištenja biogoriva naprednih generacija i UNP-a, u onoj mjeri u kojoj doprinose razini smanjenja emisija).</p>	<p><b>1. UVOD</b></p> <p>Promet je preduvjet mobilnosti ljudi i razmjene dobara, pa mora zadovoljavati potrebe stanovništva i gospodarstva. Rast prometnih sustava zasnovanih na korištenju neobnovljivih izvora (prostora i energije) doveo je do problema zagušenja i onečišćenja okoliša, te ovisnosti o korištenju nafte i naftnih derivata. Kako bi se s jedne strane omogućio daljnji razvoj prometa, a s druge strane smanjio negativni utjecaj prometa na okoliš i ovisnost o uvozu nafte, potrebno je razviti preduvjete za korištenje alternativnih energenata u prometu.</p> <p>U skladu sa za sada raspoloživom tehnologijom, uzimajući u obzir europsko okruženje i pravni okvir Europske unije (Direktiva 2014/94/EU), u Republici Hrvatskoj alternativni energenti za razvoj prometnog sustava obuhvaćaju: električnu energiju, vodik, biogoriva, prirodni plin i ukapljeni naftni plin (UNP). U svrhu stvaranja pravnog okvira za korištenje alternativne energije u prometu donosi se ovaj Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu NOP).</p> <p>Uzimajući u obzir prednosti i ograničenja svih navedenih oblika alternativnih goriva, kao i potrebe za daljnjim razvojem i usavršavanjem tehnologije vozila i infrastrukture za punjenje za neke od alternativnih pogonskih goriva, politika razvoja tržišta alternativnih goriva RH stavit će naglasak na istovremeni razvoj infrastrukture i tržišta za sva alternativna pogonska goriva u prometu. Premda NOP obuhvaća sve oblike</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>alternativnih goriva iz Direktive 2014/94/EU, zbog već postojećeg zakonodavnog okvira i infrastrukture za korištenje UNP-a i biogoriva u prometu, pri određivanju obvezujućih ciljeva i mjera stavljen je naglasak na električnu energiju i prirodni plin, dok su za UNP i biogoriva dani neobvezujući prijedlozi u dijelu NOP-a s procjenom budućeg razvoja tržišta. Također, s obzirom na to da Direktiva 2014/94/EU ne propisuje obvezno uključivanje vodika u NPO, ali RH prepoznaje njegov potencijal kao goriva s malim ili nikakvim emisijama, vodik je također uključen u NOP na razini neobvezujućih prijedloga.</p> <p>U izradi NOP-a korišteni su Stručna podloga izrađena od Energetskog instituta Hrvoje Požar (Prilog 1.), i dokument „Modeliranje parametara infrastrukture za punjenje električnih vozila s pregledom mjera poticanja prihvatanja električnih vozila“ ustupljen na korištenje od strane tvrtke Savjetura d.o.o. (Prilog 2.), a u donošenje NOP uključeni su svi zainteresirani dionici koji predstavljaju korisnike i davatelje prometnih usluga, gospodarstveni subjekti povezani s prometnim sustavima, tijela državne, regionalne i lokalne uprave, kao i predstavnici zainteresirane javnosti (lista uključenih dana je u Prilogu 3.). Prvi nacrt teksta NOP izrađen je u svibnju 2015. godine, upućen svim dionicima te objavljen na internetskoj stranici e-Savjetovanja Vlade Republike Hrvatske 1. srpnja 2015. Primjedbe i očitovanja se zaprimaju do 15. kolovoza 2015. Analiza primjedbi obavljat će se do 1. listopada 2015., nacrt NOP će tijekom listopada biti upućen u proceduru očitovanja tijelima državne uprave, tijekom studenog predložen za usvajanje Vladi Republike Hrvatske, s</p>			<p>alternativnih goriva iz Direktive 2014/94/EU, zbog već postojećeg zakonodavnog okvira i infrastrukture za korištenje UNP-a i biogoriva u prometu, pri određivanju obvezujućih ciljeva i mjera stavljen je naglasak na električnu energiju i prirodni plin, dok su za UNP i biogoriva dani neobvezujući prijedlozi u dijelu NOP-a s procjenom budućeg razvoja tržišta, te u mjerama koje se odnose na poticanje korištenja vozila manje emisije, odnosno fiskalnim mjerama poticanja korištenja biogoriva naprednih generacija. Također, s obzirom na to da Direktiva 2014/94/EU ne propisuje obvezno uključivanje vodika u NPO, ali RH prepoznaje njegov potencijal kao goriva s malim ili nikakvim emisijama, vodik je također uključen u NOP na razini neobvezujućih prijedloga.</p> <p>U izradi NOP-a korišteni su Stručna podloga izrađena od Energetskog instituta Hrvoje Požar (Prilog 1.), i dokument „Modeliranje parametara infrastrukture za punjenje električnih vozila s pregledom mjera poticanja prihvatanja električnih vozila“ ustupljen na korištenje od strane tvrtke Savjetura d.o.o. (Prilog 2.), a u donošenje NOP uključeni su svi zainteresirani dionici koji predstavljaju korisnike i davatelje prometnih usluga, gospodarstveni subjekti povezani s prometnim sustavima, tijela državne, regionalne i lokalne uprave, kao i predstavnici zainteresirane javnosti (lista uključenih dana je u Prilogu 3.). Prvi nacrt teksta NOP izrađen je u svibnju 2015. godine, upućen svim dionicima i komentari dobiveni do 1. srpnja uključeni su u ovaj tekst (tablica komentara i usporedni tekstovi daju se u Prilogu 8.). Ovaj tekst objavljuje se na internetskoj stranici e-Savjetovanja Vlade Republike Hrvatske 15. srpnja 2015.</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>prijedlogom upućivanja Hrvatskom Saboru na usvajanje po redovnoj proceduri, pri čemu bi se njegovo donošenje trebalo završiti do kraja prvog tromjesečja 2016. godine. U drugom tromjesečju 2016. godine bit će izrađeni prijedlozi dodatnog pravnog okvira (u zavisnosti od konačnog teksta NOP ili zakona/izmjena i dopuna postojećih zakona) kako bi do kraja listopada 2016. bio u potpunosti usvojen pravni okvir za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva.</p>			<p>Primjedbe i očitovanja se zaprimaju do 15. kolovoza 2015. Analiza primjedbi obavljat će se do 1. listopada 2015., nacrt NOP će tijekom listopada biti upućen u proceduru očitovanja tijelima državne uprave, tijekom studenog predložen za usvajanje Vladi Republike Hrvatske, s prijedlogom upućivanja Hrvatskom Saboru na usvajanje po redovnoj proceduri, pri čemu bi se njegovo donošenje trebalo završiti do kraja prvog tromjesečja 2016. godine. U drugom tromjesečju 2016. godine bit će izrađeni prijedlozi dodatnog pravnog okvira (u zavisnosti od konačnog teksta NOP ili zakona/izmjena i dopuna postojećih zakona) kako bi do kraja listopada 2016. bio u potpunosti usvojen pravni okvir za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva.</p>
<p><b>2. VRSTE ALTERNATIVNIH GORIVA – PREDNOSTI I OGRANIČENJA</b></p> <p><b>2.1. Električna energija:</b> pogodnosti korištenja električne energije u prometu posebno dolaze do izražaja u gradskom prometu, jer kod korištenja e-vozila ne postoje emisije štetnih tvari u okoliš na lokalnoj razini ni zagađenje bukom. Prednost je također veća učinkovitost elektromotora u pretvorbi pohranjene energije u energiju potrebnu za vožnju te mogućnost vraćanja neiskorištene energije natrag u energetske sustav. Ograničavajući čimbenici su znatno veća cijena ovih vozila u usporedbi s konvencionalnim oblicima vozila i hibridima zbog cijene baterije, čiji se pad očekuje s masovnom proizvodnjom, duže vrijeme potrebno za punjenje, ograničeni doseg postojećih električnih automobila i nedostatak javne i</p>			<p><b>2. VRSTE ALTERNATIVNIH GORIVA – PREDNOSTI I OGRANIČENJA</b></p> <p><b>2.1. Električna energija:</b> pogodnosti korištenja električne energije u prometu posebno dolaze do izražaja u gradskom prometu, jer kod korištenja e-vozila ne postoje emisije štetnih tvari u okoliš na lokalnoj razini ni zagađenje bukom. Prednost je također veća učinkovitost elektromotora u pretvorbi pohranjene energije u energiju potrebnu za vožnju te mogućnost vraćanja neiskorištene energije natrag u energetske sustav. Ograničavajući čimbenici su znatno veća cijena ovih vozila u usporedbi s konvencionalnim oblicima vozila i hibridima zbog cijene baterije, čiji se pad očekuje s masovnom proizvodnjom, duže vrijeme potrebno za punjenje, ograničeni doseg postojećih električnih automobila i nedostatak javne i</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
privatne infrastrukture za punjenje			privatne infrastrukture za punjenje.
<p><b>2.2. Vodik:</b> predstavlja najbolje rješenje za zamjenu ugljikovodika u gorivima srednjih/većih automobila na većim udaljenostima zbog usporedivosti automobila na vodik s konvencionalnim automobilima s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem po svojim performansama (slično ubrzanje), autonomiji (oko 600 kilometara) te periodu punjenja spremnika (manje od 5 minuta). Međutim, infrastruktura za punjenje vodikom je u usporedbi s drugim alternativnim oblicima goriva najmanje razvijena, a preduvjet daljnjeg razvoja je usavršavanje i smanjenje troškova postupaka proizvodnje i skladištenja vodika namijenjenog za pogonsko gorivo.</p>			<p><b>2.2. Vodik:</b> predstavlja najbolje rješenje za zamjenu ugljikovodika u gorivima srednjih/većih automobila na većim udaljenostima zbog usporedivosti automobila na vodik s konvencionalnim automobilima s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem po svojim performansama (slično ubrzanje), autonomiji (oko 600 kilometara), te periodu punjenja spremnika (manje od 5 minuta). Međutim, infrastruktura za punjenje vodikom je u usporedbi s drugim alternativnim oblicima goriva najmanje razvijena, a preduvjet daljnjeg razvoja je usavršavanje i smanjenje troškova postupaka proizvodnje i skladištenja vodika namijenjenog za pogonsko gorivo.</p>
<p><b>2.3. Prirodni plin</b></p> <p><b>2.3.1. Ukapljeni prirodni plin</b> (u daljnjem tekstu UPP): je povoljnijom cijenom i značajno manjim emisijama od klasičnih naftnih goriva (HFO od <i>engl. heavy fuel oil</i>) alternativno gorivo najpovoljnije za korištenje u pomorskom prometu i prometu unutarnjim plovnim putovima, ali je i jedina alternativa dizelskom gorivu za uporabu u teškim teretnim vozilima zbog dometa koje nudi. Veliku prepreku predstavlja manjak dostupnosti infrastrukturne mreže za punjenje duž EU autocesta i u lukama, a ograničenje u pomorskom prometu je i visina investicije zbog koje vlasnici plovila nisu zainteresirani za preinaku plovila na UPP.</p>	<p><b>MINGO:</b></p> <p>izmjena teksta: ... Veliku prepreku predstavlja vrijeme potrošnje zbog ograničenosti UPP-a u kriogeničnom spremniku, manjak dostupnosti infrastrukturne mreže za punjenje duž EU autocesta i u lukama...</p>	<p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen:</b></p> <p>Valjan razlog koji se odnosi na ograničenja UPP-a.</p>	<p><b>2.3. Prirodni plin</b></p> <p><b>2.3.1. Ukapljeni prirodni plin</b> (u daljnjem tekstu UPP): je povoljnijom cijenom i značajno manjim emisijama od klasičnih naftnih goriva (HFO od <i>engl. heavy fuel oil</i>) alternativno gorivo najpovoljnije za korištenje u pomorskom prometu i prometu unutarnjim plovnim putovima, a k tome je i jedina alternativa dizelskom gorivu za uporabu u teškim teretnim vozilima zbog dometa koje nudi. Veliku prepreku predstavlja vrijeme potrošnje zbog ograničenosti UPP-a u kriogeničkom spremniku, manjak dostupnosti infrastrukturne mreže za punjenje duž EU autocesta i u lukama, a ograničenje u pomorskom prometu je i visina investicije zbog koje vlasnici plovila nisu</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
			zainteresirani za preinaku plovila na UPP.
<p><b>2.3.2. Stlačeni prirodni plin</b> (u daljnjem tekstu SPP): je pogodan kao alternativa naftnim derivatima u cestovnom prometu na kratke i srednje relacije, gdje relativnom niskom cijenom preinake vozila na SPP, jeftinijom nabavnom cijenom vozila i kraćim vremenom potrebnim za punjenje konkurira električnoj energiji u ovom segmentu tržišta alternativnih goriva u prometu. Ograničenje predstavlja slaba izgrađenost infrastrukture, a kod osobnih vozila i smanjenje prostora prtljažnika kod velikog broja modela vozila.</p>			<p><b>2.3.2. Stlačeni prirodni plin</b> (u daljnjem tekstu SPP): je pogodan kao alternativa naftnim derivatima u cestovnom prometu na kratke i srednje relacije, gdje relativnom niskom cijenom preinake vozila na SPP, jeftinijom nabavnom cijenom vozila i kraćim vremenom potrebnim za punjenje, konkurira električnoj energiji u ovom segmentu tržišta alternativnih goriva u prometu. Ograničenje predstavlja slaba izgrađenost infrastrukture, a kod osobnih vozila i smanjenje prostora prtljažnika kod velikog broja modela vozila.</p>
<p><b>2.4. Naftni plin</b>, tzv. autoplina, ukapljeni naftni plin (u daljnjem tekstu UNP): dostupnost infrastrukture za punjenje, relativno nizak trošak početnog ulaganja u plinsku instalaciju značajna razlika u cijeni UNP-a i benzina te relativno kratko razdoblje povrata investicije već je rezultiralo dobrom pokrivenošću kopnenog dijela hrvatskog teritorija RH punionicama za UNP te prihvaćanjem ovog oblika goriva od strane korisnika. UNP je derivat nafte, pa tako ne pridonosi cilju smanjenja ovisnosti o nafti. Nepovoljne karakteristike korištenja UNP-a su činjenice da se pretežnim dijelom proizvodi iz nafte, a uz postojeću tehnologiju korištenja rezultira i značajnom emisijom štetnih tvari.</p>	<p><b>MINGO:</b></p> <p>izmjena teksta: <b>Ukapljeni naftni plin</b>, tzv. autoplina, (u daljnjem tekstu UNP): dostupnost infrastrukture za punjenje, relativno nizak trošak početnog ulaganja u plinsku instalaciju značajna razlika u cijeni UNP-a i benzina te relativno kratko razdoblje povrata investicije već je rezultiralo dobrom pokrivenošću kopnenog dijela hrvatskog teritorija RH punionicama za UNP te prihvaćanjem ovog oblika goriva od strane korisnika. <b>UNP je do prije dvije godine bio dominantan alternativni derivat nafte, no danas je u globalnoj ukupnosti većom proizvodnjom tj. iscrpkom prirodnog plina, nadmašen obujam rafinerijske prerade koja je u stalnom padu, čime je dobiveni UNP iz frakcione destilacije prirodnog plina preokrenuo trend o ovisnosti o nafti, a sastav UNP-a zbog tehnologije dobivanja ne sadrži u sastavu teške redove</b></p>	<p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen:</b></p> <p>Uklonjen dio teksta koji nije točno navodio sirovine za proizvodnju UNP.</p> <p><b>Prijedlog UNP Udruge prihvaćen</b> u dijelu koji se odnosi na mjere (fiskalne mjere poticanja korištenja biogoriva naprednih generacija i UNP-a, u onoj mjeri u kojoj doprinose razini smanjenja emisija.</p>	<p><b>2.4. Ukapljeni naftni plin</b> (u daljnjem tekstu UNP), tzv. autoplina: dostupnost infrastrukture za punjenje, relativno nizak trošak početnog ulaganja u plinsku instalaciju, značajna razlika u cijeni UNP-a i benzina te relativno kratko razdoblje povrata investicije već je rezultiralo dobrom pokrivenošću kopnenog dijela hrvatskog teritorija punionicama za UNP te prihvaćanjem ovog oblika goriva od strane korisnika. Ograničenje, međutim, predstavlja veća količina emisije od električne energije i prirodnog plina, koja u nekim tvarima (NH<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>O, CO, CO<sub>2</sub>) dostiže ili čak i premašuje emisije klasičnih benzinskih i dizelskih goriva.</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
	<p>ugljikovodika niti ostale štetne polutante, tako da isti znatno doprinosi smanjenju emisije štetnih tvari i stakleničkih plinova.</p> <p><b>UNP Udruga:</b></p> <p>Izmjena teksta: UKAPLJENI NAFTNI PLIN (u daljnjem tekstu: UNP) koji se dijelom koristi pod komercijalnim nazivom „autoplín“ (čiju kvalitetu definira Europska norma 589) za pogon motornih vozila: dobro razvijena infrastruktura za punjenje u stacionarnim i mobilnim punionicama, dobro razvijena mreža ovlaštenih servisa za ugradnju i održavanje autoplinskih sklopova, značajna razlika u cijeni UNP u odnosu na benzin te relativno kratko razdoblje povrata investicije rezultiralo je najmasovnijom primjenom tog alternativnog goriva u Hrvatskoj, a koje je na tragu brojnih najrazvijenijih zemalja EU. Stalni razvoj tehnologije i osuvremenjivanje postojećih autoplinskih sustava omogućava primjenu i u najnovijim motorima EURO 5 i EURO 6 generacije. Za razliku od prije deset godina kada se uglavnom dobivao kod prerade nafte, UNP danas se najvećim dijelom (čak 70%) dobiva iz nalazišta prirodnog plina te se iz godine u godinu taj postotak mijenja u korist dobivanja tog alternativnog goriva iz prirodnog plina. K tome, već se razvijaju i tehnologije dobivanja tzv. bio-propana koji UNP može svrstati u red ekološki vrlo prihvatljivih i obnovljivih goriva. Prvi je djelomični problem - nedostatak masovnije primjene u motornim vozilima u kombinaciji s dizelom gdje dolazi do velikog smanjenja emisija čađi, NOx-a i drugih po zdravlje štetnih polutanata. Drugi je problem nedostatak državnih subvencija na ugradnju autoplina u vozila starije generacije</p>		

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
	<p>budući da je prosječna starost vozila u RH veća od 12 godina, a poznato je da su automatski i veći zagađivači okoliša i energetske manje učinkovita vozila.</p>		
<p><b>2.5. Biogoriva:</b> zbog sirovina od kojih se proizvode pridonose cilju povećanja udjela obnovljive energije u energiji utrošenoj za promet. Međutim, prva generacija biogoriva proizvedena iz prehrambenih sirovina ne može se više ubrajati u prihvatljive alternativne oblike energije, u koje spadaju samo napredne generacije biogoriva (koje za sirovinu ne koriste prehrambene sirovine, već otpadne tvari), s obzirom na preusmjerenje politike poticanja na europskoj razini isključivo na takva biogoriva.</p>			<p><b>2.5. Biogoriva:</b> zbog sirovina od kojih se proizvode pridonose cilju povećanja udjela obnovljive energije u energiji utrošenoj za promet. Međutim, prva generacija biogoriva proizvedena iz prehrambenih sirovina ne može se više ubrajati u prihvatljive alternativne oblike energije, u koje spadaju samo napredne generacije biogoriva (koje za sirovinu ne koriste prehrambene sirovine, već otpadne tvari), s obzirom na preusmjerenje politike poticanja na europskoj razini isključivo na takva biogoriva.</p>
<p><b>3. PROCJENA TRENUTNOG STANJA PO VRSTAMA ALTERNATIVNIH GORIVA I GRANAMA PROMETA</b></p> <p>U svrhu određivanja postojećeg stanja provedena je analiza zakonodavstva, programa i strateških dokumenata, a sakupljeni su i podaci o postojećoj infrastrukturi, na razini RH, te po jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave, tj. u 20 županija i 29 gradova. Analizom su bili obuhvaćeni gradovi s preko 20 000 stanovnika u skladu s popisom Državnog zavoda za statistiku (<a href="http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01_06_01/H01_06_01.html">http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01_06_01/H01_06_01.html</a>) koji su dostavili svoje podatke (Prilog 4.)</p>			<p><b>3. PROCJENA TRENUTNOG STANJA PO VRSTAMA ALTERNATIVNIH GORIVA I GRANAMA PROMETA</b></p> <p>U svrhu određivanja postojećeg stanja provedena je analiza zakonodavstva, programa i strateških dokumenata, a sakupljeni su i podaci o postojećoj infrastrukturi, na razini RH, te po jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave, tj. u 20 županija i 29 gradova. Analizom su bili obuhvaćeni gradovi s preko 20 000 stanovnika u skladu s popisom Državnog zavoda za statistiku (<a href="#">stanovništvo u najvećim gradovima i općinama, popis 2011.</a>) koji su dostavili svoje podatke (Prilog 4.)</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p><b>3.1. Zakonski okvir</b> EU koji je do donošenja Direktive 2014/94 uređivao uspostavu infrastrukture za alternativna goriva i do sada je prenašan u hrvatsko zakonodavstvo (Prilog 5.). Uz to su donošeni i strateški dokumenti vezani na energetska učinkovitost, kao i dokumenti koji se ciljano odnose na specifična područja, na državnoj (Prilog 6.) ali i lokalnoj i područnoj samoupravi, gdje prednjače Akcijski planovi energetske održivog razvitka gradova – tzv. SEAP-ovi (Prilog 7).</p> <p>Uz spomenute strateške dokumente, u RH se provode i pojedinačne mjere poticanja energetske učinkovitosti od kojih su pojedine vezane na sufinanciranje nabave vozila na električni pogon, sufinanciranje postavljanja punionica za vozila na električnu energiju, sufinanciranje kupnje plovila na električni pogon s ugrađenim solarnim panelima i sufinanciranje pregradnje postojećih vozila svih kategorija na stlačeni prirodni plin (Prilog 7.).</p>	<p><b>MINGO:</b></p> <p><b>Izmjena teksta:</b> ... sufinanciranje kupnje plovila na električni pogon s ugrađenim solarnim panelima i sufinanciranje pregradnje postojećih vozila svih kategorija na stlačeni prirodni plin (Prilog 7.) i sufinanciranje pregradnje postojećih vozila kategorija težih vozila i vozila komunalnog i gradskog parka na ukapljeni naftni plin.</p>	<p><b>Prijedlog MINGO-a odbijen:</b></p> <p>Prema dostupnim podacima iz Fonda za zaštitu okoliša, dodana mjera više nije aktualna. U Prilogu 7. su svi podaci koje smo prikupili. Ako MINGO može dostaviti točan podatak, uvrstit ćemo ga u Prilog 7.</p>	<p><b>3.1. Zakonski okvir</b> EU koji je do donošenja Direktive 2014/94 uređivao uspostavu infrastrukture za alternativna goriva i do sada je prenašan u hrvatsko zakonodavstvo (Prilog 5.). Uz to su donošeni i strateški dokumenti vezani na energetska učinkovitost, kao i dokumenti koji se ciljano odnose na specifična područja, na državnoj (Prilog 6.) ali i lokalnoj i područnoj samoupravi, gdje prednjače Akcijski planovi energetske održivog razvitka gradova – tzv. SEAP-ovi (Prilog 7).</p> <p>Uz spomenute strateške dokumente, u RH se provode i pojedinačne mjere poticanja energetske učinkovitosti od kojih su pojedine vezane na sufinanciranje nabave vozila na električni pogon, sufinanciranje postavljanja punionica za vozila na električnu energiju, sufinanciranje kupnje plovila na električni pogon s ugrađenim solarnim panelima i sufinanciranje pregradnje postojećih vozila svih kategorija na stlačeni prirodni plin (Prilog 7.).</p>
<p><b>3.2. Procjena broja registriranih vozila</b> napravljena je na temelju podataka Ministarstva unutarnjih poslova, Centra za vozila Hrvatske (u daljnjem tekstu CVH-a) i jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, dok je procjena postojećeg broja punionica za alternativna goriva za cestovna vozila napravljena na temelju podataka jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i iz stručnih podloga izrađenih za potrebe NOP-a (prilozi 1., 2., i 4.). Procjena postojeće infrastrukture za alternativna goriva u morskim lukama i lukama na unutarnjim plovnim putovima izrađena je na temelju podataka dobivenih od lučkih uprava.</p>			<p><b>3.2. Procjena broja registriranih vozila</b> napravljena je na temelju podataka Ministarstva unutarnjih poslova, Centra za vozila Hrvatske (u daljnjem tekstu CVH-a) i jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, dok je procjena postojećeg broja punionica za alternativna goriva za cestovna vozila napravljena na temelju podataka jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i iz stručnih podloga izrađenih za potrebe NOP-a (prilozi 1., 2., i 4.). Procjena postojeće infrastrukture za alternativna goriva u morskim lukama i lukama na unutarnjim plovnim putovima izrađena je na temelju podataka dobivenih od lučkih uprava.</p>



Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p><b>3.2.1 Električna energija</b></p> <p>U prosincu 2014. godine je u Republici Hrvatskoj bilo registrirano 123 vozila koja koriste napajanje električnom energijom iz vanjskih izvora, te, u skladu s podacima Energetskog instituta Hrvoje Požar (EIHP) nešto više od 40 javno dostupnih punionica na 20 lokacija.</p> <p>Opskrba električnom energijom s kopna za plovila na unutarnjim vodnim putovima i morske brodove u mirovanju postoji u Rijeci, Splitu i Dubrovniku, te Vukovaru i Sisku. Postojeća opskrba u morskim lukama nije dovoljne snage za opskrbu brodova na kružnim putovanjima.</p> <p>Na svim hrvatskim međunarodnim zračnim lukama postoji opskrba električnom energijom zrakoplova u mirovanju.</p>	<p><b>MPPI, Sektor pomorske plovidbe:</b></p> <p><b>izmjena teksta:</b> ... Opskrba električnom energijom, odnosno visokonaponski kopneni priključci postoje na unutarnjim plovnim putovima u lukama Vukovar i Sisak te u morskim lukama u Rijeci, Splitu i Dubrovniku. Postojeća opskrba električnom energijom u morskim lukama nije dovoljne snage za opskrbu brodova na kružnim putovanjima.</p>	<p><b>Prijedlog MPPI-a prihvaćen</b></p>	<p><b>3.2.1 Električna energija:</b></p> <p>U prosincu 2014. godine je u Republici Hrvatskoj bilo registrirano 436 vozila koja koriste napajanje električnom energijom iz vanjskih izvora, te, u skladu s podacima Energetskog instituta Hrvoje Požar (EIHP) nešto više od 40 javno dostupnih punionica na 20 lokacija.</p> <p>Opskrba električnom energijom, odnosno visokonaponski kopneni priključci postoje na unutarnjim plovnim putovima u lukama Vukovar i Sisak te u morskim lukama u Rijeci, Splitu i Dubrovniku. Postojeća opskrba električnom energijom u morskim lukama nije dovoljne snage za opskrbu brodova na kružnim putovanjima.</p> <p>Na svim hrvatskim međunarodnim zračnim lukama postoji opskrba električnom energijom zrakoplova u mirovanju.</p>
<p><b>3.2.2. Vodik</b></p> <p>U RH ne postoji infrastruktura za vodik. Također ne postoji niti jedno registrirano vozilo na vodik.</p>	<p><b>MZOIP:</b></p> <p><b>komentar:</b> U točki 3.2.2. Vodik, stoji da u RH ne postoji registrirano vozilo na vodik, no u popratnom prilogu 4. (excel) je navedeno da u RH prema podacima MUP-a postoje 4 osobna vozila i 2 mopeda na vodik te molimo da se tvrdnja iz teksta NOP-a još jednom provjeri.</p>	<p><b>Prijedlog MZOIP-a prihvaćen:</b></p> <p>Brojčani podaci za sva poglavlja s procjenom postojećih vozila u glavnom dokumentu (iz prosinca 2014. godine) ažurirani su u skladu s novijim podacima iz priloga IV. (iz svibnja 2015. godine).</p>	<p><b>3.2.2. Vodik:</b></p> <p>U RH ne postoji infrastruktura za vodik, no registrirano je 6 vozila na vodik, od toga 4 osobna automobila (koja vodik koriste u alternativni s klasičnim gorivima) i 2 mopeda.</p>
<p><b>3.2.3. Prirodni plin</b></p> <p><b>3.2.3.1. Ukapljeni prirodni plin</b></p> <p>U Republici Hrvatskoj ne postoji infrastruktura za UPP. Također ne postoji niti jedno registrirano</p>			<p><b>3.2.3. Prirodni plin:</b></p> <p><b>3.2.3.1. Ukapljeni prirodni plin</b></p> <p>U Republici Hrvatskoj ne postoji infrastruktura za UPP. Također ne postoji niti jedno registrirano</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
vozilo ili plovilo koje koristi ovaj energent.			vozilo ili plovilo koje koristi ovaj energent.
<p><b>3.2.3.2. Stlačeni prirodni plin</b></p> <p>U Republici Hrvatskoj na kraju 2014. godine bilo je registrirano 146 osobnih vozila, 60 teretnih vozila, 16 mopeda i motocikala, 78 autobusa te 12 traktora s pogonom na SPP.</p> <p>U Republici Hrvatskoj trenutno postoje tri punionice stlačenog prirodnog plina, od kojih su dvije javno dostupne (Zagreb i Rijeka).</p>			<p><b>3.2.3.2. Stlačeni prirodni plin</b></p> <p>U Republici Hrvatskoj u svibnju 2015. godine bilo je registrirano 244 osobnih vozila, 120 teretnih automobila, 13 mopeda, 7 motocikala, 177 autobusa te 12 traktora s pogonom na SPP.</p> <p>U Republici Hrvatskoj trenutno postoje tri punionice stlačenog prirodnog plina, od kojih su dvije javno dostupne (Zagreb i Rijeka).</p>
<p><b>3.2.4. Ukapljeni naftni plin</b></p> <p>U Republici Hrvatskoj je u prosincu 2014. godine bilo registrirano ukupno 47.415 vozila koja koriste pogon na UNP, od čega je 46.647 osobnih vozila, 678 teretnih vozila, 12 mopeda i motocikla, 2 autobusa te 76 traktora i radnih strojeva.</p> <p>Ukupan broj registriranih radionica za ugradnju i servisiranje plinskih instalacija u vozila u Hrvatskoj 2014. godine bio je 153, a broj punionica UNP-a je 334.</p>	<p><b>MZOIP:</b></p> <p>izmjena teksta: potrebno je naziv „radni stroj“ zamijeniti sa nazivom „necestovni pokretni stroj“.</p>	<p><b>Prijedlog MZOIP-a prihvaćen</b></p>	<p><b>3.2.4. Ukapljeni naftni plin:</b></p> <p>U Republici Hrvatskoj u svibnju 2015. godine bilo je registrirano ukupno 63.151 vozila koja koriste pogon na UNP, od čega je 61.994 osobnih vozila, 1022 teretna automobila, 14 mopeda i motocikla, 4 autobusa te 110 traktora i ne-cestovnih pokretnih strojeva.</p> <p>Ukupan broj registriranih radionica za ugradnju i servisiranje plinskih instalacija u vozila u Hrvatskoj 2014. godine bio je 153, a broj punionica UNP-a je 334.</p>
<p><b>3.2.5. Biogoriva</b></p> <p>U RH postoje 3 pogona za proizvodnju biogoriva, od kojih 2 kao sirovinu koriste ulje uljarica a 1 otpadno jestivo ulje.</p> <p>Biogoriva se u Hrvatskoj u najvećoj mjeri koriste umiješana u motorni benzin ili dizelsko gorivo u</p>	<p><b>MZOIP:</b></p> <p>izmjena teksta: ...Biogoriva se u Republici Hrvatskoj u najvećoj mjeri koriste umiješana u motorni benzin ili dizelsko gorivo u udjelu do 5% odnosno 7% i takvo se gorivo ne mora posebno označivati na prodajnim mjestima (benzinskim postajama). Mješavine sa umješavanjem biogoriva od 5-10% u</p>	<p><b>Prijedlog MZOIP-a prihvaćen</b></p>	<p><b>3.2.5. Biogoriva:</b></p> <p>U RH postoje 3 pogona za proizvodnju biogoriva, od kojih 2 kao sirovinu koriste ulje uljarica a 1 otpadno jestivo ulje.</p> <p>Biogoriva se u Republici Hrvatskoj u najvećoj mjeri koriste umiješana u motorni benzin ili dizelsko</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>udjelu do 7%. Takve mješavine ne moraju se posebno označavati na benzinskim postajama, stoga podaci o broju javnih punica nije dostupan. Mješavine sa većim udjelom bio-komponente u fosilnom gorivu od 7% moraju se posebno označiti u prodaji, a u Hrvatskoj takve mješavine koriste uglavnom prijevoznike tvrtke bilo u putničkom ili teretnom prijevozu i to kroz ugovore sa proizvođačima/trgovcima biogoriva.</p>	<p><b>benzin odnosno iznad 7% u dizelsko gorivo moraju se posebno označiti na prodajnim mjestima, a u Republici</b> Hrvatskoj takve mješavine koriste uglavnom prijevoznike tvrtke bilo u putničkom ili teretnom prijevozu i to kroz ugovore sa proizvođačima/trgovcima biogoriva.</p>		<p>gorivo u udjelu do 5% odnosno 7% i takvo se gorivo ne mora posebno označivati na prodajnim mjestima (benzinskim postajama). Mješavine sa umješavanjem biogoriva od 5-10% u benzin odnosno iznad 7% u dizelsko gorivo moraju se posebno označiti na prodajnim mjestima, a u Republici Hrvatskoj takve mješavine koriste uglavnom prijevoznike tvrtke bilo u putničkom ili teretnom prijevozu i to kroz ugovore sa proizvođačima/trgovcima biogoriva.</p>
<p><b>4. PROCJENA BUDUĆEG RAZVOJA TRŽIŠTA</b></p> <p>Zbog prevelikog broja nepoznanica u određivanju budućeg razvoja tržišta (prvenstveno cijene vozila koja koriste alternativne oblike energije, administrativnih mjera poticanja korištenja alternativne energije u prometu, eventualnih ograničavanja prometovanja vozila na naftne derivate, ali i porezne politike koja će biti primjenjivana na tržištu vozila i energenata) scenariji procjena su prvenstveno zasnovani na ciljevima koji se žele postići i realnom okruženju. Čak i uz pretpostavku da budu ispunjene mjere predviđene NOP-om, u daljnjih 10 godina (do 2025.) nije predvidljivo povećavanje udjela vozila koja koriste alternativnu energiju na preko 10%.</p> <p>Tehničke specifikacije za mjesta za punjenje i opskrbu dane su u aneksu II NOP-a i istovjetne su uvjetima koje Direktiva 2014/94 propisuje u svom prilogu II.</p>			<p><b>4. PROCJENA BUDUĆEG RAZVOJA TRŽIŠTA</b></p> <p>Zbog prevelikog broja nepoznanica u određivanju budućeg razvoja tržišta (prvenstveno cijene vozila koja koriste alternativne oblike energije, administrativnih mjera poticanja korištenja alternativne energije u prometu, eventualnih ograničavanja prometovanja vozila na naftne derivate, ali i porezne politike koja će biti primjenjivana na tržištu vozila i energenata) scenariji procjena prvenstveno su zasnovani na ciljevima koji se žele postići i realnom okruženju. Čak i uz pretpostavku da budu ispunjene mjere predviđene NOP-om, u daljnjih 10 godina (do 2025.) nije predvidljivo povećavanje udjela vozila koja koriste alternativnu energiju na preko 10%.</p> <p>Tehničke specifikacije za mjesta za punjenje i opskrbu dane su u Dodatku 2 NOP-a i istovjetne su uvjetima koje Direktiva 2014/94 propisuje u svom Prilogu II.</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p><b>4.1. Električna energija</b></p> <p>2014. godine je u RH započet program poticanja kupnje električnih vozila (vozila koja koriste isključivo električnu energiju, vozila koja uz električnu energiju koriste i tradicionalna goriva, te vozila koja ne koriste vanjsko napajanje električnom energijom ali ju stvaraju pri korištenju tradicionalnih goriva) izravnim subvencijama (u ukupnom iznosu od 14,5 milijuna kuna). Navedeni program je do 2015. godine rezultirao određenim povećanjem broja novih električnih vozila, no nije povećao udjel električnih vozila u ukupnom broju vozila. Donošenjem Direktive 2014/94 o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (Službeni list Europske unije od 28. listopada 2014. godine) stvaraju se preduvjeti za donošenje nacionalnih mjera razvoja korištenja čiste energije u prometu u svim zemljama Europske unije, te je potrebno anticipirati potrebe za infrastrukturom alternativnih goriva kako za korisnike RH, tako i za korisnike koji će u RH koristiti električna vozila registrirana u inozemstvu.</p> <p>U cilju pokrivanja minimalnih potreba za funkcioniranje elektromobilnosti, prijedlog o broju punionica i utičnih mjesta zasnovan je na scenariju niskog udjela prijenosa energije na mreži javnih punionica (Scenarij L pojašnjen zajedno sa ostalim scenarijima i općenitih ulaznih parametara analize u Prilogu 2.). Adekvatno prateći rast tržišta EV-a, nužno je osigurati slijedeće uvjete:</p> <p>2020. godina – minimalno <b>296</b> utičnih mjesta (222 AC minimalne snage 22/(11)kW, 74 DC minimalne snage 50kW); na <b>164</b> punionice</p>			<p><b>4.1. Električna energija:</b></p> <p>2014. godine je u RH započet program poticanja kupnje električnih vozila (vozila koja koriste isključivo električnu energiju, vozila koja uz električnu energiju koriste i tradicionalna goriva, te vozila koja ne koriste vanjsko napajanje električnom energijom ali ju stvaraju pri korištenju tradicionalnih goriva) izravnim subvencijama (u ukupnom iznosu od 14,5 milijuna kuna). Navedeni program je do 2015. godine rezultirao određenim povećanjem broja novih električnih vozila, no nije povećao udjel električnih vozila u ukupnom broju vozila. Donošenjem Direktive 2014/94 o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (Službeni list Europske unije od 28. listopada 2014. godine) stvaraju se preduvjeti za donošenje nacionalnih mjera razvoja korištenja čiste energije u prometu u svim zemljama Europske unije, te je potrebno anticipirati potrebe za infrastrukturom alternativnih goriva kako za korisnike RH, tako i za korisnike koji će u RH koristiti električna vozila registrirana u inozemstvu.</p> <p>U cilju pokrivanja minimalnih potreba za funkcioniranje elektromobilnosti, prijedlog o broju punionica i utičnih mjesta zasnovan je na scenariju niskog udjela prijenosa energije na mreži javnih punionica (Scenarij L pojašnjen zajedno sa ostalim scenarijima i općenitih ulaznih parametara analize u Prilogu 2.). Adekvatno prateći rast tržišta EV-a, nužno je osigurati slijedeće uvjete:</p> <p>2020. godina – minimalno <b>296</b> utičnih mjesta (222 AC minimalne snage 22/(11)kW, 74 DC minimalne snage 50kW); na <b>164</b> punionice</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>2025. – minimalno <b>602</b> utična mjesta (434 AC minimalne snage 22/(11)kW, 168 DC minimalne snage 50kW); na <b>348</b> punionice</p> <p>2030. – minimalno <b>806</b> utičnih mjesta (554 AC minimalne snage 22/(11)kW, 252 DC minimalne snage 50kW); na <b>479</b> punionica</p> <p>Optimalan broj lokacija za punionice 2030. godine dostiže nešto manje od 300.</p> <p>Slika 4-1. Projekcija potrebnih utičnih mjesta i punionica u scenariju niskog udjela prijenosa energije na javnoj mreži (Scenarij L)</p> <p>Ovakav scenarij predstavlja polazište za planiranje uspostave minimalnog broja punionica (detalji analize modela i scenarija visokog udjela prijenosa energije na javnom sustavu punionica nalaze se u Prilogu 2.) Potrebno je predvidjeti reviziju potrebnih punionica u skladu s razvojem tržišta svake 2 godine (počevši od 2018. godine).</p>			<p>2025. – minimalno <b>602</b> utična mjesta (434 AC minimalne snage 22/(11)kW, 168 DC minimalne snage 50kW); na <b>348</b> punionice</p> <p>2030. – minimalno <b>806</b> utičnih mjesta (554 AC minimalne snage 22/(11)kW, 252 DC minimalne snage 50kW); na <b>479</b> punionica</p> <p>Optimalan broj lokacija za punionice 2030. godine dostiže nešto manje od 300.</p> <p>Slika 4-1. Projekcija potrebnih utičnih mjesta i punionica u scenariju niskog udjela prijenosa energije na javnoj mreži (Scenarij L)</p> <p>Ovakav scenarij predstavlja polazište za planiranje uspostave minimalnog broja punionica (detalji analize modela i scenarija visokog udjela prijenosa energije na javnom sustavu punionica nalaze se u Prilogu 2.) Potrebno je predvidjeti reviziju potrebnih punionica u skladu s razvojem tržišta svake 2 godine (počevši od 2018. godine).</p>
<p><b>4.2. Vodik</b></p> <p>Prema procjeni izrađenoj za potrebe izrade NOP-a, do 2030. godine neće biti potrebe za uspostavom infrastrukture za punjenje vozila na vodik (0% potrošnje vodika u ukupnoj potrošnji energenata u prometu do 2030. godine prema sva tri za sada raspoloživa scenarija).</p> <p>U, za sada nevjerovatnom, scenariju bržeg razvoja tržišta vozila koja koriste vodik, moguća je provedba projekta izgradnje pilot punionice (u Zagrebu i/ili Rijeci), čime bi se, s obzirom na domet</p>			<p><b>4.2. Vodik</b></p> <p>Prema procjeni izrađenoj za potrebe izrade NOP-a, do 2030. godine neće biti potrebe za uspostavom infrastrukture za punjenje vozila na vodik (0% potrošnje vodika u ukupnoj potrošnji energenata u prometu do 2030. godine prema sva tri za sada raspoloživa scenarija).</p> <p>U, za sada nevjerovatnom, scenariju bržeg razvoja tržišta vozila koja koriste vodik, moguća je provedba projekta izgradnje pilot punionice (u Zagrebu i/ili Rijeci), čime bi se, s obzirom na domet</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>motornih vozila na vodikov pogon, osigurala mogućnost njihova prometovanja uzduž dijela Mediteranskog koridora TEN-T mreže koji se nalazi na teritoriju Republike Hrvatske.</p>			<p>motornih vozila na vodikov pogon, osigurala mogućnost njihova prometovanja uzduž dijela Mediteranskog koridora TEN-T mreže koji se nalazi na teritoriju Republike Hrvatske.</p>
<p><b>4.3. Prirodni plin</b></p> <p><b>4.3.1. Ukapljeni prirodni plin (UPP)</b></p> <p><b>4.3.1.1. UPP u pomorskom prometu</b></p> <p>U ovom trenutku, nije moguće pouzdano predvidjeti broj plovila na UPP u pomorskom prometu u idućem desetljeću. Prema scenariju izrađenom za potrebe NOP-a, UPP brodovi angažirani u obalnom pomorskom prometu će u strukturi ukupne potrošnje energije na tržištu obalnog pomorskog prometa do 2040. godine zauzimati udio oko 50%, dok će UPP ribarski brodovi zauzimati zanemarivih 5%, isto kao i teretni brodovi. U tom scenariju očekivana godišnja potrošnja UPP brodova u obalnom pomorskom prometu iznositi će oko 13,1 milijuna m<sup>3</sup> plina u 2030. godini.</p> <p>Izrađena je preliminarna analiza mogućih ekonomsko isplativih lokacija za uspostavu UPP infrastrukture za prekrcaj, uzimajući u obzir linije obalnog prometa, opterećenost luka, plovna područja, mogućnost dobave UPP-a, te plovni park u Republici Hrvatskoj. Na temelju ove analize, te uzimajući u obzir nepouzdanost predviđanja o razvoju tržišta, naglasak je stavljen na predviđanje potrebne infrastrukture za osiguravanje plovidbe glavnim hrvatskim morskim plovnim putovima. U skladu s tim, predviđena je potreba izgradnje infrastrukture za prekrcaj i opskrbu UPP-a u Rijeci</p>	<p><b>MPPI, Sektor pomorske plovidbe:</b></p> <p><b>izmjena teksta i komentar:</b> ... U ovom trenutku, nije moguće pouzdano predvidjeti broj plovila na UPP u pomorskom prometu u idućem desetljeću. Prema realnom scenariju izrađenom za potrebe NOP-a (Prilog 1), UPP brodovi angažirani u obalnom <b>linijskom</b> pomorskom prometu će u strukturi ukupne potrošnje energije na tržištu obalnog <b>linijskog</b> pomorskog prometa do 2040. godine zauzimati udio oko 50%, dok će UPP ribarski brodovi zauzimati zanemarivih 5%, isto kao i teretni brodovi, <b>obzirom na specifičnost obavljanja usluge prijevoza koja se u većini slučajeva odvija na međunarodnim prometnim pravcima</b>. Prema istom scenariju, očekivana godišnja potrošnja UPP brodova u obalnom <b>linijskom</b> pomorskom prometu iznositi će oko 13,1 milijuna m<sup>3</sup> plina u 2030. godini.</p> <p>Izrađena je preliminarna analiza <b>(Ne znam na koju analizu se cilja. Da li je izrađena analiza od strane Hrvoja požara te su se na temelju iste dale sljedeće projekcije ili je Hrvoje požar uzeo naš nacrt akcijskog plana pa postavio zadane rokove)</b> mogućih ekonomsko isplativih lokacija za uspostavu UPP infrastrukture za prekrcaj, uzimajući u obzir <b>dosadašnju uslugu prijevoza koja se obavlja na unaprijed zadanim državnim linijama u obalnom linijskom pomorskom prometu</b>, opterećenost luka, plovna područja, mogućnost dobave UPP-a, te plovni park u Republici Hrvatskoj (Prilog 1). Na temelju ove analize, te uzimajući u</p>	<p><b>Komentar MPPI-a uzet u obzir:</b></p> <p>Vezano za komentar o razjašnjenju uporišta za određene rokove i predviđanju potrebe za infrastrukturom za osiguranje kontinuiranosti plovidbe, za rokove je uzimana u obzir Direktiva 2014/94 (ne samo u smislu obvezujućih rokova iz Direktive, kao u slučaju luka na osnovnoj TEN-T mreži, nego i neobvezujući, kao u slučaju luka izvan te mreže). Analiza mogućih ekonomski isplativih lokacija je napravljena od strane Instituta Hrvoje Požar za potrebe Stručnih podloga za izradu NOP-a u Prilogu 1.</p> <p>Napomene o linijskoj prirodi plovidbe i međunarodnom karakteru teretnog prijevoza su izmijenjene u tekstu.</p>	<p><b>4.3. Prirodni plin</b></p> <p><b>4.3.1. Ukapljeni prirodni plin (UPP)</b></p> <p><b>4.3.1.1. UPP u pomorskom prometu</b></p> <p>U ovom trenutku, nije moguće pouzdano predvidjeti broj plovila na UPP u pomorskom prometu u idućem desetljeću. Prema scenariju izrađenom za potrebe NOP-a, UPP brodovi angažirani u obalnom linijskom pomorskom prometu će u strukturi ukupne potrošnje energije na tržištu obalnog linijskog pomorskog prometa do 2040. godine zauzimati udio oko 50%, dok će UPP ribarski brodovi zauzimati zanemarivih 5%, isto kao i teretni brodovi, obzirom na specifičnost obavljanja usluge prijevoza koja se u većini slučajeva odvija na međunarodnim prometnim pravcima. Prema istom scenariju očekivana godišnja potrošnja UPP brodova u obalnom linijskom pomorskom prometu iznositi će oko 13,1 milijuna m<sup>3</sup> plina u 2030. godini.</p> <p>Izrađena je preliminarna analiza mogućih ekonomsko isplativih lokacija za uspostavu UPP infrastrukture za prekrcaj, uzimajući u obzir dosadašnju uslugu prijevoza koja se obavlja na unaprijed zadanim državnim linijama u obalnom linijskom pomorskom prometu, opterećenost luka, plovna područja, mogućnost dobave UPP-a, te plovni park u Republici Hrvatskoj. Na temelju ove analize, te uzimajući u obzir nepouzdanost</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>do 2025. godine te Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku do 2030. godine. Potrebno je revidirati procjenu potrebne infrastrukture u skladu s razvojem tržišta svakih 5 godina, počevši od 2020. godine.</p>	<p>obzir nepouzdanost predviđanja o razvoju tržišta, naglasak je stavljen na predviđanje potrebne infrastrukture za osiguravanje plovidbe glavnim hrvatskim morskim plovnicima. U skladu s tim, predviđena je potreba izgradnje infrastrukture za prekrcaj i opskrbu UPP-a u Rijeci do 2025. Godine <i>(Ovdje bi trebalo navesti izvor pretpostavljam da je to Direktiva o alternativnim gorivima)</i> te Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku <i>(Ovdje a i u glavnom dokumentu trebalo bi kroz jednu rečenicu reći kako se došlo od ovih gradova da li na temelju analize upotrebe goriva u obalnom linijskom ili nekom drugom pokazatelju)</i> do 2030. godine. Potrebno je revidirati procjenu potrebne infrastrukture u skladu s razvojem tržišta svakih 5 godina, počevši od 2020. godine.</p>		<p>predviđanja o razvoju tržišta, naglasak je stavljen na predviđanje potrebne infrastrukture za osiguravanje plovidbe glavnim hrvatskim morskim plovnicima. U skladu s tim, predviđena je potreba izgradnje infrastrukture za prekrcaj i opskrbu UPP-a u Rijeci do 2025. godine te Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku do 2030. godine. Potrebno je revidirati procjenu potrebne infrastrukture u skladu s razvojem tržišta svakih 5 godina, počevši od 2020. godine</p>
<p><b>4.3.1.2. UPP u unutarnjoj plovidbi</b></p> <p>Nije moguće pouzdano predvidjeti broj plovila na UPP u unutarnjoj plovidbi u idućem desetljeću. Prema scenariju izrađenom za potrebe NOP-a, u 2030. godini očekuje se potrošnja od oko 2,2 milijuna m<sup>3</sup> ukapljenog prirodnog plina u prometu unutarnjim vodnim putevima.</p> <p>Pri predviđanju potreba za izgradnjom infrastrukture za prekrcaj i opskrbu UPP-a stavljen je naglasak na omogućavanje plovidbe na osnovnoj TEN-T mreži, te se u skladu s tim predviđa se potreba izgradnje infrastrukture za prekrcaj i opskrbu UPP-a u Vukovaru i Slavonskom Brodu. Potrebno je revidirati procjenu potrebne infrastrukture u skladu s razvojem tržišta svakih 5 godina, počevši od 2020. godine. Ovisno o reviziji</p>			<p><b>4.3.1.2. UPP u unutarnjoj plovidbi</b></p> <p>Nije moguće pouzdano predvidjeti broj plovila na UPP u unutarnjoj plovidbi u idućem desetljeću. Prema scenariju izrađenom za potrebe NOP-a, u 2030. godini očekuje se potrošnja od oko 2,2 milijuna m<sup>3</sup> ukapljenog prirodnog plina u prometu unutarnjim vodnim putevima.</p> <p>Pri predviđanju potreba za izgradnjom infrastrukture za prekrcaj i opskrbu UPP-a stavljen je naglasak na omogućavanje plovidbe na osnovnoj TEN-T mreži, te se u skladu s tim predviđa potreba izgradnje infrastrukture za prekrcaj i opskrbu UPP-a u Vukovaru i Slavonskom Brodu. Potrebno je revidirati procjenu potrebne infrastrukture u skladu s razvojem tržišta svakih 5 godina, počevši od 2020. godine. Ovisno o reviziji procijenjenih</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>procijenjenih potreba iz 2020. i 2025. godine, moguće je izgradnju infrastrukture za prekrcaj i opskrbu predvidjeti i u ostali dvije značajnije hrvatske luke na unutarnjim plovnim putovima koje imaju potencijal za njihovu izgradnju: Sisak i Osijek.</p>			<p>potreba iz 2020. i 2025. godine, moguće je izgradnju infrastrukture za prekrcaj i opskrbu predvidjeti i u ostale dvije značajnije hrvatske luke na unutarnjim plovnim putovima koje imaju potencijal za njihovu izgradnju: Sisak i Osijek.</p>
<p><b>4.3.1.3. UPP u cestovnom prometu</b></p> <p>Pouzdana utvrđivanje broja teških teretnih vozila s pogonom na ukapljeni prirodni plin u ovom trenutku nije moguće. Sukladno scenariju izrađenom za potrebe NOP-a, u 2030. godini se očekuje prometovanje oko 990 teških teretnih vozila s pogonom na ukapljeni prirodni plin.</p> <p>Pri određivanju procjene potrebne infrastrukture za opskrbu cestovnih vozila na ovaj pogon, uzeta je u obzir potreba osiguravanja mogućnosti prometovanja teških motornih vozila na UPP glavnim prometnim pravcima RH, uz naglasak na njihove dijelove koji čine dio osnovne TEN-T mreže. Radi postizanja ovog cilja i imajući na umu okvirni radijus teretnih vozila na UPP, te postojeću infrastrukturu i prometnice RH, procjenjuje se potreba instalacije punionica na rubnim dijelovima gradova Zagreba i Rijeke do 2025. godine, te na rubnim dijelovima gradova Zadra, Splita, Ploča i Osijeka do 2030. godine. Potrebno je revidirati procjenu potrebne infrastrukture u skladu s razvojem tržišta svakih 5 godina, počevši od 2020. godine. Također, u slučaju dovoljne potražnje, uz punionice na rubnim dijelovima gradova blizu autocesta, moguće je predvidjeti i postavljanje mobilnih jedinica za opskrbu teretnih vozila UPP-om na odmorišnim mjestima autocesta.</p>			<p><b>4.3.1.3. UPP u cestovnom prometu</b></p> <p>Pouzdana utvrđivanje broja teških teretnih vozila s pogonom na ukapljeni prirodni plin u ovom trenutku nije moguće. Sukladno scenariju izrađenom za potrebe NOP-a, u 2030. godini se očekuje prometovanje oko 990 teških teretnih vozila s pogonom na ukapljeni prirodni plin.</p> <p>Pri određivanju procjene potrebne infrastrukture za opskrbu cestovnih vozila na ovaj pogon, uzeta je u obzir potreba osiguravanja mogućnosti prometovanja teških motornih vozila na UPP glavnim prometnim pravcima RH, uz naglasak na njihove dijelove koji čine dio osnovne TEN-T mreže. Radi postizanja ovog cilja i imajući na umu okvirni radijus teretnih vozila na UPP, te postojeću infrastrukturu i prometnice RH, procjenjuje se potreba instalacije punionica na rubnim dijelovima gradova Zagreba i Rijeke do 2025. godine, te na rubnim dijelovima gradova Zadra, Splita, Ploča i Osijeka do 2030. godine. Potrebno je revidirati procjenu potrebne infrastrukture u skladu s razvojem tržišta svakih 5 godina, počevši od 2020. godine. Također, u slučaju dovoljne potražnje, uz punionice na rubnim dijelovima gradova blizu autocesta, moguće je predvidjeti i postavljanje mobilnih jedinica za opskrbu teretnih vozila UPP-om na odmorišnim mjestima autocesta.</p>



Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p><b>4.3.2. Stlačeni prirodni plin</b></p> <p>U ovom trenutku još se ne može pouzdano procijeniti broj vozila na SPP u idućem desetljeću, niti procijeniti utjecaj nove mjere za poticanje pregradnje vozila na pogon SPP na povećanje broja vozila na ovaj pogon. 28. travnja 2015. Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost raspisao je natječaj za neposredno sufinanciranje mjera energetske učinkovitosti u prometu, među ostalim pregradnje postojećih vozila svih kategorija na pogon stlačenim prirodnim plinom. Pravo na prijavu imaju jedinice lokalne i područne samouprave te trgovačka društva i obrtnici, u iznosu od 40-80% opravdanih troškova ukupne vrijednosti ulaganja. Osim u gradskim i prigradskim aglomeracijama, gdje je, u skladu sa zahtjevima Direktive 2014/94 potrebno osigurati infrastrukturu za punjenje do 2020. godine, potrebno je osigurati i pokrivenost glavnih cestovnih pravaca do 2025. godine. Ekonomski najpovoljniji oblik uvođenja punionica SPP-a bi bila njihova dogradnja unutar postojećih benzinskih postaja.</p> <p>U području gradskih i prigradskih aglomeracija, korištenja prirodnog plina ima najveći realni potencijal u kategoriji autobusa u javnom gradskom prijevozu te u teretnom prometu komunalnih djelatnosti u županijskim središtima i većim naseljima u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Na temelju procjene ekonomski isplativih, predviđa se izgradnja punionica za vozila na SPP u Puli, Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Dubrovniku, Karlovcu, Sisku, Osijeku, Varaždinu, Čakovcu i</p>			<p><b>4.3.2. Stlačeni prirodni plin</b></p> <p>U ovom trenutku još se ne može pouzdano procijeniti broj vozila na SPP u idućem desetljeću, niti procijeniti utjecaj nove mjere za poticanje pregradnje vozila na pogon SPP na povećanje broja vozila na ovaj pogon. 28. travnja 2015. Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost raspisao je natječaj za neposredno sufinanciranje mjera energetske učinkovitosti u prometu, među ostalim pregradnje postojećih vozila svih kategorija na pogon stlačenim prirodnim plinom. Pravo na prijavu imaju jedinice lokalne i područne samouprave te trgovačka društva i obrtnici, u iznosu od 40-80% opravdanih troškova ukupne vrijednosti ulaganja. Osim u gradskim i prigradskim aglomeracijama, gdje je, u skladu sa zahtjevima Direktive 2014/94 potrebno osigurati infrastrukturu za punjenje do 2020. godine, potrebno je osigurati i pokrivenost glavnih cestovnih pravaca do 2025. godine. Ekonomski najpovoljniji oblik uvođenja punionica SPP-a bi bila njihova dogradnja unutar postojećih benzinskih postaja.</p> <p>U području gradskih i prigradskih aglomeracija, korištenja prirodnog plina ima najveći realni potencijal u kategoriji autobusa u javnom gradskom prijevozu te u teretnom prometu komunalnih djelatnosti u županijskim središtima i većim naseljima u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Na temelju procjene ekonomski isplativih, predviđa se izgradnja punionica za vozila na SPP u Puli, Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Dubrovniku, Karlovcu, Sisku, Osijeku, Varaždinu, Čakovcu i</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>Zagrebu. U ovim gradovima, predviđa se izgradnja 13 kompresorskih sustava sa mogućnošću istovremenog punjenja osobnih vozila, teretnih vozila i autobusa.</p> <p>Također se predviđa i uspostava mreže punionica do 2025. godine uzduž cjelokupne mreže prometnica. Predviđene lokacije su odabrane na temelju analize napravljene za potrebe NOP-a, koja je kao temeljne kriterije imala odabir najprofitabilnijih postojećih benzinskih postaja, odabir visoko profitnih benzinskih postaja na spojnim prometnim pravcima, preferenciju lokacija koje se nalaze u neposrednoj blizini plinovoda te ujednačeno širenje mreža punionica duž mreže prometnica na području RH, pri čemu se poštovala preporuka o najvećoj udaljenost između postaje od 150 km. Na temelju ove analize, predviđa se izgradnja 19 postaja na 11 lokacija, od kojih se 8 lokacija nalazi uz autoceste, a 3 na glavnim cestama.</p>			<p>Zagrebu. U ovim gradovima, predviđa se izgradnja 13 kompresorskih sustava sa mogućnošću istovremenog punjenja osobnih vozila, teretnih vozila i autobusa.</p> <p>Također se predviđa i uspostava mreže punionica do 2025. godine uzduž cjelokupne mreže prometnica. Predviđene lokacije su odabrane na temelju analize napravljene za potrebe NOP-a, koja je kao temeljne kriterije imala odabir najprofitabilnijih postojećih benzinskih postaja, odabir visoko profitnih benzinskih postaja na spojnim prometnim pravcima, preferenciju lokacija koje se nalaze u neposrednoj blizini plinovoda te ujednačeno širenje mreža punionica duž mreže prometnica na području RH, pri čemu se poštovala preporuka o najvećoj udaljenost između postaje od 150 km. Na temelju ove analize, predviđa se izgradnja 19 postaja na 11 lokacija, od kojih se 8 lokacija nalazi uz autoceste, a 3 na glavnim cestama.</p>
<p><b>4.4. Ukapljeni naftni plin</b></p> <p>Prema procjeni napravljenoj za potrebe NOP-a, u ukupnoj potrošnji energenata u prometu do 2030. godine UNP će biti zastupljen s 4,4% prema scenariju bez dodatnih poticajnih mjera..</p>	<p><b>MINGO:</b></p> <p>izmjena teksta: ...Prema procjeni napravljenoj za potrebe NOP-a, u ukupnoj potrošnji energenata u prometu do 2030. godine UNP će biti zastupljen s 4,4% prema scenariju bez dodatnih poticajnih mjera.</p> <p>S poticajnim mjerama Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, natječaja za neposredno sufinanciranje mjera energetske učinkovitosti u prometu, pregradnje postojećih vozila težih kategorija na pogon UNP-om, (koji se pokazao učinkovitim na već implementiranim projektima u</p>	<p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen</b></p>	<p><b>4.4. Ukapljeni naftni plin</b></p> <p>Prema procjeni napravljenoj za potrebe NOP-a, u ukupnoj potrošnji energenata u prometu do 2030. godine UNP će biti zastupljen s 4,4% prema scenariju bez dodatnih poticajnih mjera.</p> <p>U slučaju novih poticajnih mjera Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, natječaja za neposredno sufinanciranje mjera energetske učinkovitosti u prometu, pregradnje postojećih vozila težih kategorija na pogon UNP-om, uključujući komunalni i javni gradski prijevoz, UNP</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
	<p>RH), a napose komunalnog i javnog gradskog prijevoza, UNP bi bio zastupljen s 8% u prometu do 2030. godine, s naslova višedesetljetne tradicije, već dobro izgrađene te raspoređene infrastrukture i potpuno zaokruženog sustava kontrolinga prema EU standardima, kao i uvođenja sintetičkog UNP-a.</p>		<p>bi bio zastupljen s 8% u prometu do 2030. godine, uz već dobro izgrađenu te raspoređenu infrastrukturu i potpunu zaokruženost sustava kontrolinga prema EU standardima, kao i uvođenje sintetičkog UNP-a.</p>
<p><b>4.5. Biogoriva</b></p> <p>Prema procjeni napravljenoj za potrebe NOP-a, u ukupnoj potrošnji energenata u prometu do 2030. godine biogoriva će biti zastupljena s 12,5 - 15%. Analiza napravljena za potrebe NOP-a pokazuje kako će za ostvarenje godišnjih ciljeva iz Nacionalnog akcijskog planu za OIE do 2020. godine u narednom razdoblju biti potrebno izgraditi nove proizvodne kapacitete ili povećati uvoz biogoriva u Hrvatsku.</p>			<p><b>4.5. Biogoriva</b></p> <p>Prema procjeni napravljenoj za potrebe NOP-a, u ukupnoj potrošnji energenata u prometu do 2030. godine biogoriva će biti zastupljena s 12,5 - 15%. Analiza napravljena za potrebe NOP-a pokazuje kako će za ostvarenje godišnjih ciljeva iz Nacionalnog akcijskog planu za OIE do 2020. godine u narednom razdoblju biti potrebno izgraditi nove proizvodne kapacitete ili povećati uvoz biogoriva u Hrvatsku.</p>
<p><b>5. CILJEVI</b></p> <p>Glavni cilj uspostave infrastrukture za alternativna goriva je razvoj održivog prometnog sustava, uz minimalne negativne učinke po okoliš i društvo. Ostvarenje ovog cilja moguće je poticanjem razvoja tržišta alternativnim gorivima u prometu, te tržištem vozila i plovila na alternativna goriva. Time će se ujedno postići smanjenje ovisnosti o nafti i doprinos sigurnosti opskrbe, poboljšanje kvalitete zraka i smanjenje emisija stakleničkih plinova, smanjenje onečišćenja bukom iz prometa i gospodarski razvoj kroz povećanje ekonomskih aktivnosti.</p>	<p><b>REGEA:</b></p> <p><b>komentar:</b> Predlaže se dodavanje ciljeva za UNP i za biogoriva</p> <p><b>UNP Udruga:</b></p> <p><b>komentar:</b> Nema UNP-a, iako je to alternativno ekološki prihvatljivo gorivo upravo prepoznato i u direktivama EU. Nenavođenje UNP-a je u suprotnosti i s direktivama Europske komisije. Iz brojnih stručnih, znanstvenih i drugih analiza poznato je da UNP upravo „podstiče smanjenje ovisnosti o nafti i daje doprinos sigurnosti opskrbe, poboljšanje kvalitete zraka i smanjenju emisija stakleničkih plinova i drugih štetnih emisija, smanjenju onečišćenja bukom iz prometa /motori rade tiše/ i gospodarski razvoj kroz povećanje ekonomskih aktivnosti /snažan razvoj gospodarskih</p>	<p><b>Komentari REGEA-e i UNP Udruge su uzeti u obzir</b></p> <p>UNP je obuhvaćen glavnim ciljem NOP-a, gdje se ne navodi pojedinačno već je uključen u 'alternativna goriva' (a kao takvo je definirano u uvodu NOP-a).</p> <p>Također je uključen u dijelu koji se odnosi na mjere(fiskalne mjere poticanja korištenja UNP-a, u onoj mjeri u kojoj doprinose razini smanjenja emisija)</p> <p><b>Komentar MPPI-a uzet u obzir:</b></p>	<p><b>5. CILJEVI</b></p> <p>Glavni cilj uspostave infrastrukture za alternativna goriva je razvoj održivog prometnog sustava, uz minimalne negativne učinke po okoliš i društvo. Ostvarenje ovog cilja moguće je poticanjem razvoja tržišta alternativnim gorivima u prometu, te tržištem vozila i plovila na alternativna goriva. Time će se ujedno postići smanjenje ovisnosti o nafti i doprinos sigurnosti opskrbe, poboljšanje kvalitete zraka i smanjenje emisija stakleničkih plinova, smanjenje onečišćenja bukom iz prometa i gospodarski razvoj kroz povećanje ekonomskih aktivnosti.</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
	<p>aktivnosti, zapošljavanje itd./“.</p> <p><b>MPPI, Uprava za prometnu infrastrukturu:</b></p> <p><i>komentar:</i> Poglavlje 4. bazira se na pretpostavkama i procjenama budućeg razvoja prometnih sredstava i potrošnje alternativnih goriva, dok se u poglavlju 5. pogotovo u točki 5.2 za prirodni plin, opisuje obvezujuća infrastruktura. Mišljenja smo da se smisao opisa iz navedenih poglavlja trebaju uskladiti.</p>	<p>Poglavlje 4. temelji se na procjenama iz Priloga 1., dok se za razvoj infrastrukture prirodnog plina iz poglavlja 5. uzela u obzir buduća isplativost širenja infrastrukture. Dobrodošla je svaka preciznija formulacija temeljena na podacima.</p>	
<p><b>5.1. Električna energija</b></p> <p>Određivanje gradskih/prigradskih aglomeracija, drugih gusto naseljenih područja i mreža koje, u skladu s potrebama tržišta, trebaju biti opremljene javno dostupnim mjestima za punjenje električnih automobila do kraja 2020. godine: Osnovni cilj uspostave mreže punionica je stvaranje preduvjeta za poticanje razvoja prometa koji neće negativno utjecati na okoliš. Pri određivanju načina za ostvarenje tog cilja potrebno je realno sagledavanje budućih potreba. Nedostatak punionica bi predstavljao prepreku za razvoj tržišta električnih vozila, ali bi prevelik broj punionica značio uzaludno trošenje resursa. Utoliko je mrežu punionica potrebno razvijati postepeno, pri čemu se na samom početku definira jedinstveni pravni okvir koji će omogućiti tržištu nesmetano funkcioniranje.</p> <p>Javno dostupne punionice moraju biti dostupne u aglomeracijama i na prometnoj mreži u dovoljnom broju. Početno stanje od 20 lokacija i 100 vozila (1 lokacija na 5 vozila) uvelike premašuje potrebe</p>	<p><b>REGEA:</b></p> <p><i>komentar:</i> Predlaže se detaljnija razrada ciljeva u smislu da se za svaki cilj navede minimalno sljedeće:</p> <p>1) procjena učinka</p> <p>a) izražena u povećanju broja vozila na alternativna goriva</p> <p>b) izražena u energetske jedinice koje odgovaraju povećanju potrošnje alternativnih goriva</p> <p>c) izražena u smanjenju emisija stakleničkih plinova uslijed povećane potrošnje alternativnih goriva</p>	<p><b>Prijedlog REGEA-e prihvaćen</b></p>	<p><b>5.1. Električna energija</b></p> <p>Određivanje gradskih/prigradskih aglomeracija, drugih gusto naseljenih područja i mreža koje, u skladu s potrebama tržišta, trebaju biti opremljene javno dostupnim mjestima za punjenje električnih automobila do kraja 2020. godine: Osnovni cilj uspostave mreže punionica je stvaranje preduvjeta za poticanje razvoja prometa koji neće negativno utjecati na okoliš. Pri određivanju načina za ostvarenje tog cilja potrebno je realno sagledavanje budućih potreba. Nedostatak punionica bi predstavljao prepreku za razvoj tržišta električnih vozila, ali bi prevelik broj punionica značio uzaludno trošenje resursa. Utoliko je mrežu punionica potrebno razvijati postepeno, pri čemu se na samom početku definira jedinstveni pravni okvir koji će omogućiti tržištu nesmetano funkcioniranje.</p> <p>Javno dostupne punionice moraju biti dostupne u aglomeracijama i na prometnoj mreži u dovoljnom broju. Početno stanje od 20 lokacija i 100 vozila (1 lokacija na 5 vozila) uvelike premašuje potrebe</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>tržišta s jedne strane, a s druge strane ne omogućava korištenje električnih vozila na cijelom području RH.</p> <p>Određivanje primjerenog broj punionica koje je potrebno uspostaviti u urbanim područjima i drugim gusto naseljenim područjima do kraja 2020. (broj je potrebno odrediti na temelju procjene broja registriranih automobila u 2020. i najbolje prakse i preporuka EK, potrebno razmotriti potrebu u vezi s instaliranjem javno dostupnih mjesta za punjenje na postajama javnog prijevoza): do 2020. godine punionice moraju biti dostupne na svakih 50 km autocesta, u svim aglomeracijama s više od 20.000 stanovnika, u svim morskim, zračnim i lukama unutarnje plovidbe, kao i na željezničkim kolodvorima.</p> <p>Određivanje luka (morskih i riječnih) u kojima je potrebno uspostaviti opskrbu električnom energijom s kopna za plovila na unutarnjim vodnim putovima i morske brodove (u lukama osnovne mreže TEN-T i drugim lukama do 31. prosinca 2025. uspostava infrastrukture za tu vrstu opskrbe predstavlja prioritet, osim ako nema potražnje i ako su troškovi nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš): do 31. prosinca 2025. godine punionice moraju biti dostupne u luci Rijeka i luci Vukovar/Slavonski Brod, osim ako se do 2020. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za opskrbom električnom energijom za brodove odn. plovila na unutarnjim plovnim putovima.</p> <p>Određivanje zračnih luka na kojima je potrebno uvesti infrastrukturu za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju: do 31. prosinca</p>			<p>tržišta s jedne strane, a s druge strane ne omogućava korištenje električnih vozila na cijelom području RH.</p> <p>Određivanje primjerenog broj punionica koje je potrebno uspostaviti u urbanim područjima i drugim gusto naseljenim područjima do kraja 2020. (broj je potrebno odrediti na temelju procjene broja registriranih automobila u 2020. i najbolje prakse i preporuka EK, potrebno razmotriti potrebu u vezi s instaliranjem javno dostupnih mjesta za punjenje na postajama javnog prijevoza): do 2020. godine punionice moraju biti dostupne na svakih 50 km autocesta, u svim aglomeracijama s više od 20.000 stanovnika, u svim morskim, zračnim i lukama unutarnje plovidbe, kao i na željezničkim kolodvorima.</p> <p>Određivanje luka (morskih i riječnih) u kojima je potrebno uspostaviti opskrbu električnom energijom s kopna za plovila na unutarnjim vodnim putovima i morske brodove (u lukama osnovne mreže TEN-T i drugim lukama do 31. prosinca 2025. uspostava infrastrukture za tu vrstu opskrbe predstavlja prioritet, osim ako nema potražnje i ako su troškovi nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš): do 31. prosinca 2025. godine punionice moraju biti dostupne u luci Rijeka i luci Vukovar/Slavonski Brod, osim ako se do 2020. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za opskrbom električnom energijom za brodove odnosno plovila na unutarnjim plovnim putovima.</p> <p>Određivanje zračnih luka na kojima je potrebno uvesti infrastrukturu za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju: do 31. prosinca</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
2025. godine punionice moraju biti dostupne u svim međunarodnim zračnim lukama RH.			2025. godine punionice moraju biti dostupne u svim međunarodnim zračnim lukama RH.
<p><b>5.2. Prirodni plin</b></p> <p><b>5.2.1. Ukapljeni prirodni plin (UPP)</b></p> <p>Cilj određivanja minimalne infrastrukture za opskrbu plovila/vozila UPP-om na teritoriju RH je stvaranje održivijeg pomorskog prometa, unutarnje plovidbe i cestovnog teretnog prometa, te omogućavanje prometovanja plovilima i teškim teretnim vozilima na UPP po glavnim vodnim i cestovnim prometnim pravcima RH.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T te na glavnim plovnim putovima RH, do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-a u morskim lukama mora biti dostupna u Rijeci, osim ako se do 2020. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima na glavnim plovnim putovima, do 31. prosinca 2030. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-om mora biti dostupna u Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku, osim ako se a do 2025. ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja teških teretnih vozila po glavnim cestovnim prometnim</p>	<p><b>MPPI, Sektor pomorske plovidbe:</b></p> <p>izmjena teksta i komentar: Cilj određivanja minimalne infrastrukture za opskrbu plovila/vozila UPP-om na teritoriju RH je stvaranje održivijeg pomorskog prometa, plovidbe unutarnjim plovnim putovima i cestovnog teretnog prometa, te omogućavanje prometovanja plovilima i teškim teretnim vozilima na UPP po glavnim vodnim i cestovnim prometnim pravcima RH.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T te na glavnim plovnim putovima RH, do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-a u morskim lukama mora biti dostupna u Rijeci, osim ako se do 2020. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje (Ovo je Ok. Direktiva kaže Riejka a država članica može proširiti priču i na druge luke ukoliko postoji interes i volja gospodarskih subjekata) za ovim oblikom goriva.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima na glavnim plovnim putovima, do 31. prosinca 2030. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-om mora biti dostupna u Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku, (Na temelju čega je ovo zaključeno. Kojeg strateškog dokumenta? Da li se mislilo na direktivu ili naše strategije? Vidi prijašnji komentar) osim ako se a do 2025. ne pokaže potpuni nedostatak potražnje</p>	<p><b>Komentar MPPI-a uzet u obzir, prijedlog izmjene teksta prihvaćen</b></p> <p>Sektor pomorske plovidbe nije dostavio prijedlog promjene izričaja.</p> <p>Svih 7 međunarodnih morskih luka je predviđeno u odnosu na procjenu Instituta Hrvoje Požar za potrebe Stručnih podloga u Prilogu 2, prvenstveno na temelju podataka o volumenu prometa, uzimajući u obzir cilj pokrivenosti ne samo osnovne TEN-T mreže, veći i glavnih plovnih putova u RH izvan te mreže. NOP je sam zamišljen kao strateški dokument koji postavlja nacionalne ciljeve, a Direktiva 2014/94 (recital 42) ostavlja državi članici mogućnost uključivanja luka izvan osnovne TEN-T mreže. Recital 42 također navodi da je pri određivanju lokacija potrebno izraditi analizu troškova i koristi. S obzirom na kratki rok za donošenje NOP-a prema Direktivi (studenj 2016.), te dalek rok koji smo postavili za luke izvan osnovne TEN-T mreže (31. prosinca 2030. godine) i predviđenu reviziju potreba na temelju kojih je moguće revidirati predložene lokacije, radi pravovremenog donošenja NOP-a pri određivanju ovih luka uzeli smo u obzir samo procjenu iz Priloga 2, ostavljajući mogućnost promjene u okviru petogodišnjih revizija na temelju analiza troškova i koristi koje naknadno budu provedene ili izostavljanje lokacija u slučaju da analize ne budu provedene.</p> <p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen</b></p>	<p><b>5.2. Prirodni plin</b></p> <p><b>5.2.1. Ukapljeni prirodni plin (UPP)</b></p> <p>Cilj određivanja minimalne infrastrukture za opskrbu plovila/vozila UPP-om na teritoriju RH je stvaranje održivijeg pomorskog prometa, plovidbe unutarnjim plovnim putovima i cestovnog teretnog prometa, te omogućavanje prometovanja plovilima i teškim teretnim vozilima na UPP po glavnim vodnim i cestovnim prometnim pravcima RH.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T te na glavnim plovnim putovima RH, do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-a u morskim lukama mora biti dostupna u Rijeci, osim ako se do 2020. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima na glavnim plovnim putovima, do 31. prosinca 2030. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-om mora biti dostupna u Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku, osim ako se a do 2025. ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja teških</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>pravicima RH, do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za opskrbu teških teretnih vozila UPP-om mora biti dostupna na rubnim dijelovima gradova Zagreba i Rijeke, a do 31. prosinca 2030. godine na rubnim dijelovima gradova Zadra, Splita, Ploča i Osijeka, osim ako se do 2020. godine za Zagreb i Rijeku i do 2025. godine za ostale nabrojene gradove ne pokaže potpuni nedostatak potražnje. U slučaju dovoljne potražnje, moguće je uz punionice na rubnim dijelovima gradova blizu autocesta predvidjeti i postavljanje mobilnih jedinica za opskrbu teretnih vozila UPP-om na odmorišnim mjestima autocesta.</p> <p>S ciljem osiguranja primjerene distribucije za UPP na području RH, kako bi se opskrbljivala mjesta za opskrbu brodova u morskim i riječnim lukama i na osnovnoj TEN-T mreži za teška motorna vozila, distribucijski centar mora biti dostupan u Rijeci, a infrastruktura za pretovar u lukama Rijeka i Vukovar i Slavonski Brod,osim ako se ne pokaže potpuni nedostatak potražnje do 2020.</p>	<p>za ovim oblikom goriva.</p> <p>S ciljem osiguranja primjerene distribucije za UPP na području RH, kako bi se opskrbljivala mjesta za opskrbu brodova u morskim i riječnim lukama i na osnovnoj TEN-T mreži za teška motorna vozila, distribucijski centar mora biti dostupan u Rijeci, a infrastruktura za pretovar u lukama Rijeka i Vukovar i Slavonski Brod,osim ako se ne pokaže potpuni nedostatak potražnje do 2020. <b>(Ovo treba usuglasiti sa direktivnom o alternativnim gorivima koja definira koje core luke moraju imati infrastrukturu do koje godine. Direktiva u sebi kaže do koje godine trebaju biti punionice uspostavljene).</b></p> <p><b>MINGO:</b></p> <p><b>izmjena teksta:</b> ... mora biti dostupna na rubnim dijelovima gradova Zagreba i Rijeke, a do 31. prosinca 2030. godine na rubnim dijelovima gradova Zadra, Splita, Ploča, <b>Slavonskog Broda</b> i Osijeka, osim ako se do 2020. godine za Zagreb i Rijeku i do 2025. godine za ostale nabrojene gradove ne pokaže potpuni nedostatak potražnje.</p>	<p>Popisu gradova dodan Slavonski Brod, u skladu s ciljem uspostave infrastrukture za UPP u luci Slavonski Brod do iste godine.</p>	<p>teretnih vozila po glavnim cestovnim prometnim pravcima RH, do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za opskrbu teških teretnih vozila UPP-om mora biti dostupna na rubnim dijelovima gradova Zagreba i Rijeke, a do 31. prosinca 2030. godine na rubnim dijelovima gradova Zadra, Splita, Ploča, Slavanskog Broda i Osijeka, osim ako se do 2020. godine za Zagreb i Rijeku i do 2025. godine za ostale nabrojene gradove ne pokaže potpuni nedostatak potražnje. U slučaju dovoljne potražnje, moguće je uz punionice na rubnim dijelovima gradova blizu autocesta predvidjeti i postavljanje mobilnih jedinica za opskrbu teretnih vozila UPP-om na odmorišnim mjestima autocesta.</p> <p>S ciljem osiguranja primjerene distribucije za UPP na području RH, kako bi se opskrbljivala mjesta za opskrbu brodova u morskim i riječnim lukama i na osnovnoj TEN-T mreži za teška motorna vozila, distribucijski centar mora biti dostupan u Rijeci, a infrastruktura za pretovar u lukama Rijeka i Vukovar i Slavonski Brod,osim ako se ne pokaže potpuni nedostatak potražnje do 2020.</p>
<p><b>5.2.2. Stlačeni prirodni plin (SPP)</b></p> <p>Cilj određivanja minimalne infrastrukture za opskrbu vozila SPP-om na teritoriju RH je stvaranje održivijeg (osobito javnoga) gradskog i cestovnog prometa, te omogućavanje prometovanja vozilima na SPP u većim gradskim središtima i po glavnim prometnim pravcima RH.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja cestovnih</p>	<p><b>MINGO:</b></p> <p><b>izmjena teksta:</b> ... Cilj određivanja minimalne infrastrukture za opskrbu vozila SPP-om na teritoriju RH je stvaranje održivijeg (osobito javnoga) gradskog, <b>komunalnog</b> i cestovnog prometa, te omogućavanje prometovanja vozilima na SPP u većim gradskim središtima i po glavnim prometnim pravcima RH.</p>	<p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen</b></p>	<p><b>5.2.2. Stlačeni prirodni plin (SPP)</b></p> <p>Cilj određivanja minimalne infrastrukture za opskrbu vozila SPP-om na teritoriju RH je stvaranje održivijeg (osobito javnoga) gradskog, komunalnog i cestovnog prometa, te omogućavanje prometovanja vozilima na SPP u većim gradskim središtima i po glavnim prometnim pravcima RH.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja cestovnih</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>vozila na SPP po većim gradskim središtima RH, do 2020. godine punionice moraju biti dostupne u Puli, Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Dubrovniku, Karlovcu, Sisku, Osijeku, Varaždinu, Čakovcu i Zagrebu. Punionice moraju biti dostupne na minimalno 13 lokacija, u obliku kompresorskih sustava s mogućnošću istovremenog punjenja osobnih vozila, teretnih vozila i autobusa.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja cestovnih vozila na SPP po cjelokupnoj prometnoj mreži RH, do 2025. godine punionice moraju biti dostupne uz glavne hrvatske cestovne pravce, s najmanjom dopuštenom udaljenosti između punionica od 150 km. Do 31. prosinca 2025. godine bit će dostupno 19 postaja na 11 lokacija, od kojih će se 8 lokacija nalaziti uz autoceste, a 3 na glavnim cestama.</p>			<p>vozila na SPP po većim gradskim središtima RH, do 2020. godine punionice moraju biti dostupne u Puli, Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Dubrovniku, Karlovcu, Sisku, Osijeku, Varaždinu, Čakovcu i Zagrebu. Punionice moraju biti dostupne na minimalno 13 lokacija, u obliku kompresorskih sustava s mogućnošću istovremenog punjenja osobnih vozila, teretnih vozila i autobusa.</p> <p>S ciljem omogućavanja prometovanja cestovnih vozila na SPP po cjelokupnoj prometnoj mreži RH, do 2025. godine punionice moraju biti dostupne uz glavne hrvatske cestovne pravce, s najmanjom dopuštenom udaljenosti između punionica od 150 km. Do 31. prosinca 2025. godine bit će dostupno 19 postaja na 11 lokacija, od kojih će se 8 lokacija nalaziti uz autoceste, a 3 na glavnim cestama.</p>
<p><b>6. MJERE</b></p> <p><b>6.1. mjere potrebne za ostvarivanje nacionalnih ciljeva</b></p> <p><b>6.1.1. Zakonodavne</b></p> <p>Na nacionalnoj razini je potrebno donijeti zakonske i podzakonske akte kojima će se urediti određivanje uvjeta priključka na elektro-energetski sustav za punionice, jediničnu cijenu alternativnih energenata koji se koriste u prometu, određivanje uvjeta punionica za UPP i SPP. Ispunjenje ove obaveze preduvjet su daljnjeg razvoja infrastrukture alternativnih goriva (tijela državne uprave nositelji ispunjenja ove obaveze su uz Ministarstvo gospodarstva i poduzetništva i Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja,</p>	<p><b>REGEA:</b></p> <p>komentar: Predlaže se detaljnija razrada mjera te da se za svaku mjeru navedu minimalno sljedeći podaci:</p> <p>1) odgovorna institucija za provedbu</p> <p>2) procjena učinka</p> <p>a) izražena u povećanju broja vozila na alternativna goriva</p> <p>b) izražena u energetske jedinice koje odgovaraju povećanje potrošnje alternativnih goriva</p> <p>c) izražena u smanjenju emisija stakleničkih plinova uslijed povećane potrošnje alternativnih goriva</p>	<p><b>Prijedlog REGEA-e prihvaćen</b></p> <p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen</b></p> <p><b>Prijedlog UNP Udruge prihvaćen</b></p>	<p><b>6. MJERE</b></p> <p><b>6.1. Mjere potrebne za ostvarivanje nacionalnih ciljeva</b></p> <p>Tijelo zaduženo za provedbu NOP-a definirat će, koordinirati i pratiti provedbu nacionalnih mjera za provedbu politike uspostave infrastrukture za alternativna goriva. To tijelo formirat će dovoljne administrativne kapacitete Nacionalnog koordinacijskog tijela za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva koja će uz suradnju s drugim tijelima državne uprave ispunjavati obveze koje proizlaze iz NOPa. Nacionalno koordinacijsko tijelo bit će uspostavljeno unutar <b>Nacionalnog koordinacijskog tijela za energetske učinkovitost</b>. U skladu s razinom pojedine mjere (lokalna, područna, regionalne ili državne) odgovorne</p>



Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>Državni inspektorat i Hrvatska energetska regulatorna agencija – HERA)</p> <p>Nakon donošenja odgovarajućeg energetskeg okvira, potrebno je predvidjeti i donošenje Zakona o razvoju infrastrukture alternativnih goriva, te izmjene i dopune zakona koji reguliraju prometnu infrastrukturu na način da se propišu obaveze uspostave infrastrukture alternativnih goriva za subjekte koji upravljaju prometnom infrastrukturom, kao i dopune zakona koji reguliraju uvjete građenja parkirališnih prostora na način da se uvede obveza postojanja punionica alternativnim gorivima</p>	<p>3) procjena troškova provedbe</p> <p>4) mogući izvori financiranja troškova provedbe</p> <p>5) planirana dinamika provedbe</p> <p>6) kratki opis mjere</p> <p><b>MINGO:</b></p> <p><b>Izmjena teksta:</b> ... Na nacionalnoj razini je potrebno donijeti zakonske i podzakonske akte kojima će se urediti određivanje uvjeta priključka na elektro-energetski sustav za punionice, konkurentnu cijenu alternativnih energenata koji se koriste u prometu u odnosu na konvencionalna goriva, određivanje tehničko-tehnoloških uvjeta punionica za UPP i SPP. Ispunjenje ove obaveze preduvjet su daljnjeg razvoja infrastrukture alternativnih goriva</p> <p><b>UNP Udruga:</b></p> <p><b>komentar:</b> Predlagatelj je naveo tijela koja će biti nositelji ispunjenja ove obaveze koja ne postoje pod tim nazivima u sustavu državne uprave (Ministarstvo gospodarstva i poduzetništva transformirano je u dva ministarstva, a Državni inspektorat kao središnje tijelo državnog inspekcijskog nadzora je ukinuto, a te su promjene stare i svima dobro poznate od promjene naziva do ustroja pa se kao takve moraju promijeniti ili izbaciti u toj definiciji).</p>		<p>institucije za njihovu provedbu bit će obavezne izraditi procjenu učinka svake mjere, procjenu troškova provedbe, predvidjeti moguće izvore financiranja i predvidjeti planiranu dinamiku provedbe u okvirima zadanih NOPom.</p> <p><b>6.1.1. Zakonodavne</b></p> <p>Na nacionalnoj razini je potrebno donijeti zakonske i podzakonske akte kojima će se urediti određivanje uvjeta priključka na elektro-energetski sustav za punionice, jediničnu cijenu alternativnih energenata koji se koriste u prometu, određivanje uvjeta punionica za UPP i SPP. Ispunjenje ove obaveze preduvjet su daljnjeg razvoja infrastrukture alternativnih goriva (tijela državne uprave nositelji ispunjenja ove obaveze su uz Nacionalno koordinacijsko tijelo i druga tijela državne uprave: Ministarstvo financija, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstvo gospodarstva, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja i Hrvatska energetska regulatorna agencija – HERA).</p> <p>Nakon donošenja odgovarajućeg energetskeg okvira, potrebno je predvidjeti i donošenje Zakona o razvoju infrastrukture alternativnih goriva, te izmjene i dopune zakona koji reguliraju prometnu infrastrukturu na način da se propišu obaveze uspostave infrastrukture alternativnih goriva za subjekte koji upravljaju prometnom infrastrukturom, kao i dopune zakona koji reguliraju uvjete građenja parkirališnih prostora na način da se uvede obveza postojanja punionica alternativnim gorivima.</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p><b>6.1.2. Administrativne i fiskalne</b></p> <p>Na nacionalnoj razini je potrebno postići konsenzus o uvođenju administrativnih ograničenja i/ili dodatnih fiskalnih opterećenja za promet vozilima koja koriste klasične naftne derivate, a ujedno administrativnog i/ili fiskalnog poticanja korištenja alternativnih energenata u prometu.</p>	<p><b>UNP Udruga:</b></p> <p><b>komentar:</b> Zbog bolje definicije i pojašnjenja te sprečavanja eventualnih krivih tumačenja u budućnosti potrebno je navesti (shodno praksi EU) koji su to derivati.</p>	<p><b>Komentar UNP Udruge uzet u obzir</b></p> <p>Komentar ne sadrži prijedlog za izmjenu teksta pa se ne prihvaća te se UNP Udruga poziva na dostavu dodatnih prijedloga.</p>	<p><b>6.1.2. Administrativne i fiskalne</b></p> <p>Na nacionalnoj razini je potrebno postići konsenzus o uvođenju administrativnih ograničenja i/ili dodatnih fiskalnih opterećenja za promet vozilima koja koriste visoko onečišćujuća goriva, a ujedno administrativnog i/ili fiskalnog poticanja korištenja alternativnih energenata u prometu, razmjerno njihovom utjecaju na okoliš.</p> <p>Tijelo zaduženo za provedbu NOP-a, u suradnji s drugim tijelima državne uprave (Ministarstvom zaštite okoliša i prirode, Ministarstvom gospodarstva, Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstvom financija, Fondom za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost) izradi će prijedlog modela za oporezivanje vozila i energenata koji bi bio proporcionalan njihovom utjecaju na okoliš, koji bi u slučaju poreza na energent uzimao u obzir i emisije iz samog vozila, ali i emisije nastale u procesu proizvodnje energenta.</p>
<p><b>6.1.3. Poticajne</b></p> <p>Poticajne mjere obuhvaćat će sufinanciranje nabave prometnih sredstava na alternativna goriva prvenstveno namijenjenih javnom prijevozu u čijem financiranju sudjeluju državni izvori financiranja, izvori financiranja regionalne i lokalne uprave, sufinanciranje izgradnje infrastrukture alternativnih goriva subjektima koji upravljaju prometnom infrastrukturom, te jedinicama lokalne i regionalne samouprave iz sredstava koja će se formirati u Fondu za zaštitu okoliša. U svrhu prikupljanja tih sredstava će se dodatno opteretiti trošarina konvencionalnih goriva u postotnom</p>	<p><b>UNP Udruga:</b></p> <p><b>komentar:</b> Molimo kao i u prethodnoj točki definirati koja su to „konvencionalna goriva“ na koja će se primijeniti nove trošarine.</p> <p><b>MINGO:</b></p> <p><b>izmjena teksta:</b> ... Poticajne mjere obuhvaćat će sufinanciranje nabave prometnih sredstava na alternativna goriva prvenstveno namijenjenih</p>	<p><b>Komentar UNP Udruge uzet u obzir</b></p> <p>Komentar ne sadrži prijedlog za izmjenu teksta pa se ne prihvaća te se UNP Udruga poziva na dostavu dodatnih prijedloga.</p> <p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen</b></p>	<p><b>6.1.3. Poticajne</b></p> <p>Poticajne mjere obuhvaćat će sufinanciranje nabave prometnih sredstava na alternativna goriva prvenstveno namijenjenih javnom i komunalnom prijevozu u čijem financiranju sudjeluju državni izvori financiranja, izvori financiranja regionalne i lokalne uprave, sufinanciranje izgradnje infrastrukture alternativnih goriva subjektima koji upravljaju prometnom infrastrukturom, te jedinicama lokalne i regionalne samouprave iz sredstava koja će se formirati u Fondu za zaštitu okoliša. U svrhu prikupljanja tih sredstava će se dodatno opteretiti trošarina visoko zagađujućih</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>iznosu od osnovne cijene (0,1 %), pri čemu će prijedloge postotka određivati Vlada Republike Hrvatske na prijedlog tijela državne uprave zaduženog za provedbu NOP (u ovom trenutku Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, uz suradnju s drugim tijelima državne uprave, kao što su, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Ministarstvo graditeljstva i prostornog planiranja, Ministarstvo financija, Ministarstvo unutarnjih poslova i Fond za zaštitu okoliša).</p> <p>U okviru poticajnih mjera predviđena je izrada pilot projekata i ispitivanja učinaka uspostave pojedinih dijelova infrastrukture za alternativna goriva na lokalnom i/ili državnom nivou.</p>	<p>javnom i komunalnom prijevozu u čijem financiranju sudjeluju državni izvori financiranja, izvori financiranja regionalne i lokalne uprave...</p>		<p>goriva u postotnom iznosu od osnovne cijene, pri čemu će prijedloge postotka određivati Vlada Republike Hrvatske na prijedlog tijela zaduženog za provedbu NOP u suradnji s drugim tijelima državne uprave (Ministarstvom zaštite okoliša i prirode, Ministarstvom gospodarstva, Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstvom financija, Ministarstvom graditeljstva i prostornog planiranja, Ministarstvom unutarnjih poslova i Fondom za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost).</p> <p>Poticajne mjere sufinanciranja nabave vozila i sufinanciranja infrastrukture bit će prvenstveno orijentirane na alternativna goriva za koje je procjena postojećeg stanja pokazala nedovoljnu razvijenost infrastrukture i neznatnu zastupljenost vozila u ukupnom broju vozila, te će biti vremenski ograničene do trenutka kad praćenje stanja pokaže dovoljnu pokrivenost infrastrukturom i zastupljenost vozila. Nakon dovoljne pokrivenosti infrastrukturom i razvoja tržišta, promet na alternativna goriva bit će poticani ostalim vrstama mjera (fiskalne, mjere povlaštenog pristupa)U svrhu prikupljanja tih sredstava će se dodatno opteretiti trošarina visoko onečišćujućih goriva u postotnom iznosu od osnovne cijene, pri čemu će prijedloge postotka određivati Vlada Republike Hrvatske na prijedlog tijela zaduženog za provedbu NOP (uz suradnju s drugim tijelima državne uprave).</p> <p>U okviru poticajnih mjera predviđena je izrada pilot projekata i ispitivanja učinaka uspostave pojedinih dijelova infrastrukture za alternativna goriva na lokalnom i/ili državnom nivou i financijska potpora</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
			projektima koji pomažu u razvoju tehnologija čistijeg prometa.
<p><b>6.1.4. Informiranje javnosti, obaveze izvješćivanja EK</b></p> <p>Tijelo državne uprave zaduženo za provedbu NOP (u ovom trenutku Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture) formirat će dovoljne administrativne kapacitete (organizacijsku jedinicu) koja će uz suradnju s drugim tijelima državne uprave (Ministarstvom zaštite okoliša i prirode, Ministarstvom gospodarstva i poduzetništva, ministarstvom unutarnjih poslova, agencijama i Fondom za zaštitu okoliša provoditi kontinuirano informiranje javnosti, te ispunjavati obveze izvješćivanja Europske komisije (EK). Informacije koje se obavezno moraju dostavljati EK dane su u aneksu I. NOP-a i istovjetne su uvjetima koje Direktiva 2014/94 propisuje u Prilogu I.</p> <p>Uz to se može predvidjeti ustanovljavanje javne ovlasti za praćenje stanja, izvješćivanje o stanju i pružanje informacija o infrastrukturi alternativnih goriva, pri čemu bi ta javna ovlast bila regulirana Zakonom o razvoju infrastrukture alternativnih goriva.</p> <p>Informacije o infrastrukturi alternativnih goriva moraju biti dostupne kontinuirano, uz korištenje odgovarajućih informacijskih sustava.</p> <p>U okviru mjera informiranja javnosti predviđena je edukacija i promidžba na nacionalnom i lokalnim nivoima.</p>	<p><b>UNP Udruga:</b></p> <p><b>komentar:</b> Naš stav je da nije potrebno uspostavljati novu organizacijsku jedinicu u trenutno nadležnom ili budućem nadležnom tijelu državne uprave jer se poslovi kontinuiranog izvješćivanja javnosti i ispunjavanja obveza prema EK i tijelima EU mogu obavljati (pre)raspodjelom poslova u postojećim organizacijskim jedinicama (koje se bave poslovima odnosa s javnošću, projektima EU, odnosima s EK i sl. a koje su već ustrojene u svim tijelima javne vlasti). Ustrojstvo nove organizacijske jedinice značilo bi najvjerojatnije novo zapošljavanje u državnoj upravi i dodatno fiskalno opterećenje gospodarstva, a što je u suprotnosti s deklariranom politikom aktualne Vlade RH.</p> <p>Isto tako sugeriramo MPPI da organizira centralizirano prikupljanje i obradu podataka o upotrebi alternativnih goriva u prometu kako bi se u budućnosti olakšalo izvješćivanje EK o provedbi obveza iz Direktive 2014/94 EU i drugih europskih i nacionalnih zakonskih i podzakonskih propisa.</p> <p><b>MINGO:</b></p> <p><b>izmjena teksta:</b> ... koja će uz suradnju s drugim tijelima državne uprave (Ministarstvom zaštite okoliša i prirode, Ministarstvom gospodarstva i poduzetništva, ministarstvom unutarnjih poslova, agencijama i Fondom za zaštitu okoliša provoditi</p>	<p><b>Prijedlog UNP Udruge i CEI-a prihvaćen</b></p> <p>NOP-om se definira uspostava Nacionalnog koordinacijskog tijela za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva (a to tijelo preuzima sve daljnje zadatke nakon donošenja NOP-a)</p> <p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen</b></p>	<p><b>6.1.4. Informiranje javnosti, obaveze izvješćivanja EK</b></p> <p>Tijelo zaduženo za provedbu NOP formirat će dovoljne administrativne kapacitete, koje će uz suradnju s drugim tijelima državne uprave (Ministarstvom zaštite okoliša i prirode, Ministarstvom gospodarstva i poduzetništva, Ministarstvom unutarnjih poslova, agencijama i Fondom za zaštitu okoliša) provoditi kontinuiranu obradu i kvantifikaciju podataka te informiranje javnosti, te ispunjavati obveze izvješćivanja Europske komisije (EK). Informacije koje se obavezno moraju dostavljati EK dane su u Dodatku 1 NOP-a i istovjetne su uvjetima koje Direktiva 2014/94 propisuje u Prilogu I.</p> <p>Uz to se može predvidjeti ustanovljavanje javne ovlasti za praćenje stanja, izvješćivanje o stanju i pružanje informacija o infrastrukturi alternativnih goriva, pri čemu bi ta javna ovlast bila regulirana Zakonom o razvoju infrastrukture alternativnih goriva.</p> <p>Informacije o infrastrukturi alternativnih goriva moraju biti dostupne kontinuirano, uz korištenje odgovarajućih informacijskih sustava.</p> <p>U okviru mjera informiranja javnosti predviđena je edukacija i promidžba na nacionalnom i lokalnim nivoima.</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
	<p>kontinuirano <b>obradu i kvantifikaciju podataka</b> te informiranje javnosti, te ispunjavati obveze izvješćivanja Europske komisije (EK). Informacije koje se obavezno moraju dostavljati EK...</p> <p><b>CEI:</b></p> <p><b>komentar:</b> mi kao Nacionalno koordinacijsko tijelo za energetske učinkovitost trenutno pripremamo izradu <b>Nacionalnog web portala energetske učinkovitosti</b> te predlažemo da se putem navedenog web portala ispuni dio obaveza RH navedenih u poglavlju 6.1.4 - Informiranje javnosti (praćenje i izvještavanje o stanju, pružanje informacija o infrastrukturi alternativnih goriva). Mislimo da bi ovo trebalo dodati u predmetni nacrt.</p>		
<p><b>6.1.5. Mjere na lokalnoj i područnoj razini (parkirna mjesta, turistički objekti, zone čistog prometa)</b></p> <p>U svrhu promicanja razvoja infrastrukture alternativnih goriva sve jedinice državne, lokalne i područne uprave propisat će obvezu uspostave punionica alternativnih goriva za subjekte koji upravljaju prostorima predviđenima za promet u mirovanju (parkirališta, garaže, marine, luke, pristaništa, kolodvore, zračne luke i sl.). Obaveza uspostave punionica alternativnih goriva propisivat će se uz to i za trgovačke, ugostiteljske i smještajne objekte.</p> <p>K tome je, na lokalnoj razini, potrebno uvođenje</p>			<p><b>6.1.5. Mjere na lokalnoj i područnoj razini (parkirna mjesta, turistički objekti, zone čistog prometa)</b></p> <p>U svrhu promicanja razvoja infrastrukture alternativnih goriva sve jedinice državne, lokalne i područne uprave propisat će obvezu uspostave punionica alternativnih goriva za subjekte koji upravljaju prostorima predviđenima za promet u mirovanju (parkirališta, garaže, marine, luke, pristaništa, kolodvore, zračne luke i sl.). Obaveza uspostave punionica alternativnih goriva propisivat će se uz to i za trgovačke, ugostiteljske i smještajne objekte.</p> <p>K tome je, na lokalnoj razini, potrebno uvođenje</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>administrativnih ograničenja i/ili dodatnih fiskalnih opterećenja za promet vozilima koja koriste klasične naftne derivate, a ujedno administrativnog i/ili fiskalnog poticanja korištenja alternativnih energenata u prometu.</p>			<p>administrativnih ograničenja i/ili dodatnih fiskalnih opterećenja za promet vozilima koja koriste klasične naftne derivate, a ujedno administrativnog i/ili fiskalnog poticanja korištenja alternativnih energenata u prometu.</p> <p>Mjere poticanja na lokalnoj razini obuhvaćaju i mogućnost povlaštenog parkiranja vozila s nultim emisijama, poticanje veće upotrebe vozila na alternativni pogon među taksistima, rent-a-car tvrtkama, u klubovima korisnika zajedničkih vozila, u turizmu i u promoviranju novih prilika za razvoj gospodarstva.</p>
<p><b>6.1.6. Mjere kojima se može promicati postavljanje infrastrukture za alternativna goriva u sklopu usluga javnoga prijevoza</b></p> <p>Subjektima koji obavljaju javni prijevoz u čijem financiranju sudjeluju državni izvori financiranja, izvori financiranja regionalne i lokalne uprave propisuje se zakonska obveza uspostave odgovarajuće infrastrukture punionica, te korištenje vozila na alternativnu energiju (tijekom 2017. godine bi trebali biti izrađeni prijedlozi zakona za ostale vrste prijevoza i dopunu Zakona o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu NN 127/2013).</p>			<p><b>6.1.6. Mjere kojima se može promicati postavljanje infrastrukture za alternativna goriva u sklopu usluga javnoga prijevoza</b></p> <p>Subjektima koji obavljaju javni prijevoz u čijem financiranju sudjeluju državni izvori financiranja, izvori financiranja regionalne i lokalne uprave propisuje se zakonska obveza uspostave odgovarajuće infrastrukture punionica, te korištenje vozila na alternativnu energiju (tijekom 2017. godine bi trebali biti izrađeni prijedlozi zakona za ostale vrste prijevoza i dopunu Zakona o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu NN 127/2013).</p>
<p><b>6.2. Posebne mjere poticanja prihvatanja električnih vozila</b></p> <p>Iako na tržištu cestovnih vozila prevladavaju vozila na klasična goriva koja razvojem tehnologije imaju značajno smanjeni utjecaj na okoliš, iako se na tržištu pojavljuju značajne inovacije za dekarbonizaciju ispušnih čestica i iako se sama</p>			<p><b>6.2. Posebne mjere poticanja prihvatanja električnih vozila</b></p> <p>Iako na tržištu cestovnih vozila prevladavaju vozila na klasična goriva koja razvojem tehnologije imaju značajno smanjeni utjecaj na okoliš, iako se na tržištu pojavljuju značajne inovacije za dekarbonizaciju ispušnih čestica i iako se sama</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>električna energija ne proizvodi isključivo iz obnovljivih izvora energije (u njenoj proizvodnji sudjeluju klasična goriva, pa je udjel iz tzv. čistih izvora zapravo onaj dio električne energije koji sasvim doprinosi smanjenju korištenja klasičnih goriva u prometu), daleko najveći interes postoji za uvođenje električne energije u pogon cestovnih vozila. Stoga je moguć niz mjera za prihvatanje i poticanje upotrebe električnih vozila. Detaljna obrazloženja navedena su u Prilogu 2., a u nastavku su pobrojane one koje se (u zavisnosti od ishoda javnog savjetovanja o NOP-u, te posljedičnim zakonskim mjerama) razmatraju za primjenu u RH.</p>			<p>električna energija ne proizvodi isključivo iz obnovljivih izvora energije (u njenoj proizvodnji sudjeluju klasična goriva, pa je udjel iz tzv. čistih izvora zapravo onaj dio električne energije koji sasvim doprinosi smanjenju korištenja klasičnih goriva u prometu), daleko najveći interes postoji za uvođenje električne energije u pogon cestovnih vozila. Stoga je moguć niz mjera za prihvatanje i poticanje upotrebe električnih vozila. Detaljna obrazloženja navedena su u Prilogu 2., a u nastavku su pobrojane one koje se (u zavisnosti od ishoda javnog savjetovanja o NOP-u, te posljedičnim zakonskim mjerama) razmatraju za primjenu u RH.</p>
<p><b>6.2.1. Subvencije za kupnju vozila</b></p> <p>Državne subvencije daju se za smanjenje početne nabavne cijene novog električnog vozila.</p>	<p><b>FER:</b></p> <p><b>komentar:</b> Što se tiče mjera 6.2.1. Subvencije za kupnju vozila, smatram da bi trebalo dodati dio „...ovisno o kategoriji vozila“. Naime, iz Priloga 2 moguće je uočiti kako su poticajne mjere u zemljama EU dane s naglaskom na ekonomičnija, jeftinija vozila. Mišljenja sam da bi trebalo davati poticaje upravo na taj kategorizirani način tj. da se kupci usmjere na manja i energetska efikasnija vozila čime bi se dodatno potaknula ekonomičnost i smanjila zagušenost prometa te izbjeglo davanje subvencija za skupa „statusna“ ili sportska EV. S druge strane, povlašteno parkiranje, povlašteni pristupi i ograničene prometne trake izvrstan su i daleko bolji način da se privuku korisnici električnih vozila više klase.</p>	<p><b>Prijedlog FER-a prihvaćen</b></p>	<p><b>6.2.1. Subvencije za kupnju vozila</b></p> <p>Državne subvencije daju se za smanjenje početne nabavne cijene novog električnog vozila ovisno o kategoriji vozila, kako bi se kupce usmjerilo na manja i energetska efikasnija vozila čime bi se dodatno potaknula ekonomičnost i smanjila zagušenost prometa.</p>

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p><b>6.2.2. Porezne olakšice</b></p> <p>Omogućava se smanjenje poreza fizičkim i pravnim osobama koji su vlasnici električnih vozila.</p>			<p><b>6.2.2. Porezne olakšice</b></p> <p>Omogućava se razmjerno smanjenje oporezivanja fizičkim i pravnim osobama koji su vlasnici vozila nultih odn. smanjenih emisija.</p>
<p><b>6.2.3. Porez na potrošnju goriva</b></p> <p>Oporezivanje potrošnje goriva vršit će se proporcionalno utjecaju vozila na okoliš (emisija CO<sub>2</sub>/km).</p>			<p><b>6.2.3. Porez na potrošnju goriva</b></p> <p>Oporezivanje potrošnje goriva vršit će se proporcionalno utjecaju vozila na okoliš (emisija CO<sub>2</sub> g/km, odnosno ostalih štetnih spojeva jedinica mase/jedinica duljine).</p>
<p><b>6.2.4. Financiranje inovacija</b></p> <p>Omogućavanje financijske potpore za projekte koji pomažu u razvoju tehnologija električnih vozila.</p>			<p><b>6.2.4. Financiranje inovacija</b></p> <p>Omogućavanje financijske potpore za projekte koji pomažu u razvoju tehnologija električnih vozila.</p>
<p><b>6.2.5. Podrška za infrastrukturu za punjenje električnih vozila</b></p> <p>Dodjela subvencija za ugradnju infrastrukture a punjenje električnih vozila.</p> <p>Uz mjere na nacionalnom nivou, preporučen je i niz mjera na lokalnim nivoima, pa tako postoji niz poticajnih mjera koje provode jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.</p>			<p><b>6.2.5. Podrška za infrastrukturu za punjenje električnih vozila</b></p> <p>Dodjela subvencija za ugradnju infrastrukture i punjenje električnih vozila.</p> <p>Uz mjere na nacionalnoj razini, preporučen je i niz mjera na lokalnoj razini nivoima, pa tako postoji niz poticajnih mjera koje provode jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.</p>
<p><b>6.2.6. Parkiranje</b></p> <p>Mogućnost povlaštenog parkiranja za električna vozila ili ograničavanje pristupa parkirnom mjestu vozilima s motorima na unutarnje izgaranje.</p>			<p><b>6.2.6. Parkiranje</b></p> <p>Mogućnost povlaštenog parkiranja za električna vozila ili ograničavanje pristupa parkirnom mjestu vozilima s motorima na unutarnje izgaranje.</p>



Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
<p>6.2.7. Planiranje i osiguranje infrastrukture, pristup infrastrukturi za punjenje vozila</p> <p>Mjere vezane uz upotrebu politike planiranja ili zakonodavstva o izgradnji novih objekata, zakupa postojećih objekata i proširivanje mreže za punjenje vozila ugradnjom punionica na javnim mjestima, uz omogućavanje povlaštenog pristupa električnim vozilima tim lokacijama.</p>			<p>6.2.7. Planiranje i osiguranje infrastrukture, pristup infrastrukturi za punjenje vozila</p> <p>Mjere vezane uz upotrebu politike planiranja ili zakonodavstva o izgradnji novih objekata, zakupa postojećih objekata i proširivanje mreže za punjenje vozila ugradnjom punionica na javnim mjestima, uz omogućavanje povlaštenog pristupa električnim vozilima tim lokacijama.</p>
<p>6.2.8. Taksi i unajmljena vozila</p> <p>Poticanje veće upotrebe električnih vozila među taksistima i rent-a-car tvrtkama.</p>			<p>6.2.8. Taksi i unajmljena vozila</p> <p>Poticanje veće upotrebe električnih vozila među taksistima i rent-a-car tvrtkama.</p>
<p>6.2.9. Klubovi korisnika zajedničkih vozila (car-sharing)</p> <p>Poticanje upotrebe električnih vozila u klubovima korisnika zajedničkih vozila.</p>			<p>6.2.9. Klubovi korisnika zajedničkih vozila (car-sharing)</p> <p>Poticanje upotrebe električnih vozila u klubovima korisnika zajedničkih vozila.</p>
<p>6.2.10. Gospodarski razvoj i turizam</p> <p>Mjere kojima se potiče upotreba električnih vozila u turizmu i/ili kao sredstvo promidžbe prilika za gospodarski razvoj.</p>			<p>6.2.10. Gospodarski razvoj i turizam</p> <p>Mjere kojima se potiče upotreba električnih vozila u turizmu i/ili kao sredstvo promidžbe prilika za gospodarski razvoj.</p>
	<p><b>MINGO:</b></p> <p>izmjena teksta:</p> <p><b>6.3. Posebne mjere poticanja vozila na plin</b></p> <p><b>6.3.1. Porezne olakšice</b></p> <p><b>Omogućava se smanjenje poreza fizičkim i pravnim osobama koji su vlasnici vozila na plin.</b></p>	<p><b>Prijedlog MINGO-a prihvaćen</b></p> <p>Predložene mjere nisu dodane kao posebna cjelina jer bi u suprotnom bilo potrebno izraditi poseban popis mjera za svaki oblik alternativnih goriva, već su obuhvaćene odgovarajućim potpoglavljima poglavlja 6.1. Porezne olakšice za plin i vozila na plin uzete su u obzir u poglavlju 6.1.2.</p> <p>Financiranje inovacija i podrška za infrastrukturu za</p>	

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
	<p>6.3.2. Porez na potrošnju goriva Oporezivanje potrošnje goriva vršit će se proporcionalno utjecaju vozila na okoliš (emisija CO2/km).</p> <p>6.3.3. Financiranje inovacija Omogućavanje financijske potpore za projekte koji pomažu u razvoju tehnologija vozila na plin.</p> <p>6.3.4. Podrška za infrastrukturu za punjenje vozila na UPP i SPP. Dodjela subvencija za ugradnju infrastrukture a punjenje vozila na UPP i SPP.</p> <p>Uz mjere na nacionalnom nivou, preporučeni je i niz mjera na lokalnim nivoima, pa tako postoji niz poticajnih mjera koje provode jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.</p> <p>6.3.5. Parkiranje Mogućnost povlaštenog parkiranja za vozila na plin ili ograničavanje pristupa parkirnom mjestu vozilima s konvencionalnim gorivima (benzin, diesel) u urbanim sredinama.</p> <p>6.3.6. Planiranje i osiguranje infrastrukture, pristup infrastrukturi za punjenje vozila Mjere vezane uz upotrebu politike planiranja ili zakonodavstva o izgradnji novih objekata, zakupa postojećih objekata i proširivanje mreže za punjenje vozila ugradnjom punionica na javnim mjestima.</p> <p>6.3.7. Taksi i unajmljena vozila Poticanje veće upotrebe vozila na plin među taksistima i rent-a-car tvrtkama.</p>	<p>punjenje vozila na UPP i SPP uzeti su u obzir u poglavlju 6.1.3.</p> <p>Poticajne mjere za plin obuhvaćeni su poglavljem 6.1.5., uz napomenu da se kod mjera na gradskoj razini prednost daje vozilima s nultim emisijama CO2 i buke.</p>	

Prijedlog NOP-a (po točkama)	Komentar/prijedlog izmjene teksta	Prihvatanje/odbijanje komentara/prijedloga	NOP (s prihvaćenim izmjenama)
	<p>6.3.8. Klubovi korisnika zajedničkih vozila (car-sharing) Poticanje upotrebe vozila na plin u klubovima korisnika zajedničkih vozila.</p> <p>6.3.9. Gospodarski razvoj i turizam Mjere kojima se potiče upotreba vozila na plin u turizmu i/ili kao sredstvo promidžbe prilika za gospodarski razvoj.</p>		