

Preporuke za donošenje Zakona o elektromobilnosti i alternativnim gorivima te programiranje projekata elektromobilnosti u Višegodišnji financijski okvir Europske unije

Zagreb, siječanj 2021.



American Chamber of Commerce in Croatia *Američka gospodarska komora u Hrvatskoj*

Sadržaj

Uvod	3
Definiranje Zakona o elektromobilnosti i alternativnim gorivima	4
Načela razvoja i funkcioniranja infrastrukture	5
Obveze javnih subjekata u pogledu nabave vozila s pogonom na alternativna goriva	6
Obveze javnih subjekata u pogledu razvoja infrastrukture za alternativna goriva	6
Obveze informiranja o alternativnim gorivima	7
Uvjeti funkcioniranja zona čistog prijevoza	7
Nacionalni okvir politike razvoja infrastrukture za alternativna goriva i način njegove primjene	8
Način i uvjeti financiranja elektromobilnosti te ostalih alternativnih goriva	8
Odredbe za prilagodbu, prijelazne i završne odredbe	8
Zaključak	9
Popis projekata za programiranje Višegodišnjeg financijskog okvira EU	10
Projekt 1	10
Uspostava nacionalne mreže brzih i ultra brzih punionica za električna vozila unutar JLRS-ova, umrežene u paneuropsku mrežu te omogućavanje digitalnih usluga punjenja	10
Projekt 2	11
Opremanje obiteljskih kuća, kuća za odmor, apartmana, višestambenih te javnih zgrada punionicama za električna vozila	11
Projekt 3	12
Elektrifikacija javnog prijevoza putnika	12

Uvod

Američka gospodarska komora u Hrvatskoj (AmCham) prepoznala je sektor prometa kao sektor koji generira četvrtinu ukupnih emisija stakleničkih plinova na području Europske Unije te je tijekom 2019. godine pripremila stajalište **Preporuke za unaprjeđenje dodjele poticaja za čistiji promet**. Čišći promet i povećanje energetske učinkovitosti prometnih sustava svakako igraju važnu ulogu u postizanju ciljeva Europske unije definiranih Europskim zelenim planom „The European Green Deal“. Vozila koja koriste obnovljive izvore energije i imaju smanjene emisije CO₂, prvenstveno plug-in hibridna vozila i električna vozila, predstavljaju jedno od ključnih rješenja za postizanje ambicioznih ciljeva.

U Hrvatskoj je na kraju 2019. godine bilo registrirano svega 730 električnih vozila od ukupno 1.728.911 vozila, što čini 0,042%. Za usporedbu na razini EU udio novoregistriranih električnih vozila u trećem kvartalu 2020. godine iznosi 9,9%. Osim po broju električnih vozila, Hrvatska značajno zaostaje i u broju javne dostupne infrastrukture za punjenje. Međugradski promet unutar države, uključujući autoceste, znatno je otežan.

Integriranim nacionalnim energetske i klimatskim planom za Republiku Hrvatsku za razdoblje od 2021. do 2030. godine postavljen je ambiciozan cilj od 13,2% obnovljivih izvora energije u neposrednoj potrošnji energije u prometu, te se isti, sukladno mjerama spomenutog Plana planira ostvariti značajnim ulaganjem u elektromobilnost te alternativna goriva. Budući da dosadašnje provođenje mjera za razvoj elektromobilnosti i alternativnih goriva nije polučilo značajnije rezultate, AmCham predlaže usvajanje preporuka iznesenih ovim stajalištem, a koje se odnose na:

1. Donošenje Zakona o elektromobilnosti i alternativnim gorivima
2. Programiranje projekata elektromobilnosti te ostalih alternativnih goriva u Višegodišnji financijski okvir Europske unije

Provođenjem predloženih aktivnosti, Republika Hrvatska bi na adekvatan način iskoristila prilike koje nudi novo vodstvo EU i novi Višegodišnji financijski okvir te bi bila u mogućnosti u korak pratiti eksponencijalni rast elektrifikacije prometa prisutan u gotovo svim ostalim državama članicama EU.

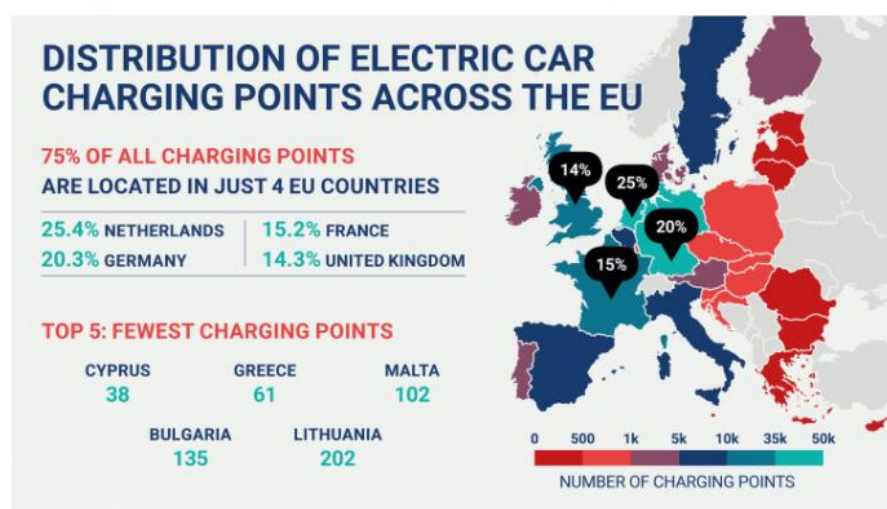
Definiranje Zakona o elektromobilnosti i alternativnim gorivima

Strateškim aktom Europske unije „Europski zeleni plan“ jasno je određen smjer održivog transporta koji se u osnovi oslanja na elektromobilnost kao polugu za smanjenje stakleničkih te štetnih ispušnih plinova sektora transporta. Kako bi se dostigli postavljeni ciljevi *Uredbom (EU2019/631) Europskog Parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila*, do 2030. godine može se očekivati kako će trećina voznog parka EU koristiti električnu energiju za pogon. Osim toga, da bi se navedeno omogućilo, Komisija je Europskim zelenim planom zadala ambiciozni cilj od 1 milijun punionica za električna vozila do 2025. godine, što predstavlja povećanje od 5 puta u odnosu na trenutačno stanje (200.000 punionica).

Hrvatska pripada skupini zemalja središnje i jugoistočne Europe koje zaostaju po raspoloživosti javno dostupne infrastrukture za punjenje (Hrvatska s približno 400 javno dostupnih punionica osigurava na 9.000 stanovnika jednu javno dostupnu punionicu, dok je prosjek EU jedna javno dostupna punionica na 2.000 stanovnika).

Slika 1.: Točke punjenja: Rast ne ide u korak s rastućom potražnjom za električnim vozilima

Charging points: Growth not keeping pace with rising demand for electric vehicles, new data show



28/10/2020

Twitter LinkedIn Facebook

Brussels, 28 October 2020 – A new report by the European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) shows that despite strong growth, the available charging infrastructure for electric vehicles in the EU still falls far below what is needed, and remains unevenly distributed across member states.

Izvor: <https://www.acea.be/press-releases/article/charging-points-growth-not-keeping-pace-with-rising-demand-for-electric-veh> (Pristupano 1.12.2020.)

Kako bi se omogućio razvoj infrastrukture za alternativna goriva, a sve u cilju zadovoljenja potreba trenutnih i budućih vozača, prvenstveno električnih vozila, mnoge države članice usvojile su planove i zakonodavni okvir postizanja europskih ciljeva po pitanju infrastrukture i povećavanja broja električnih vozila na cestama.

Kao primjer dobre prakse može se navesti Poljska koja je usvojila Zakon o elektromobilnosti i alternativnim gorivima koji definira nacionalnu regulativu po pitanju razvoja elektromobilnosti, ali i točne nadležnosti i obveze pojedinih dionika u sustavu kao i financiranje implementacije zakonom definiranih ciljeva. AmCham predlaže definiranje hrvatskog nacionalnog zakona o elektromobilnosti i alternativnim gorivima po uzoru na poljski zakon, prilagođeno nacionalnim specifičnostima.

Načela razvoja i funkcioniranja infrastrukture

Trenutačno u Hrvatskoj na tržištu postoje dva temeljna subjekta iz područja elektromobilnosti: operator mreže punionica te pružatelj usluge punjenja. Prava i obveze istih nisu regulirana te se predlaže njihova regulaciju sukladno preporukama u nastavku.

Prava i obveze Operatora mreže punionice

Zakon bi trebao definirati minimalno slijedeća prava i obveze Operatora mreže punionica sukladno kojima Operator:

- 1) omogućuje pružateljima usluge punjenja, po načelu jednakog tretmana, pristup javno dostupnim punionicama za punjenje električnih vozila,
- 2) omogućuje da javno dostupna punionica ispunjava minimum standardiziranih tehničkih zahtjeva,
- 3) osigurava sigurno korištenje punionice,
- 4) osigurava da je punionica opremljena adekvatnim programskim rješenjem,
- 5) prenosi operatoru sustava za distribuciju električne energije i pružatelju usluge punjenja minimalno podatke o količini potrošene električne energije i ostalim uvjetima eksploatacije punionice,
- 6) pruža informacije o pravilima korištenja punionice te izrađuje upute za njeno korištenje i
- 7) osigurava minimalnu kvalitetu usluge.

Prava i obveze Pružatelja javne usluge punjenja

Pružatelj usluge punjenja je dionik koji putem mobilne aplikacije ili RFID karticama (Radio Frequency Identification) omogućuje pristup i naplatu na javnim punionicama. Pružatelj usluge punjenja sklapa ugovorni odnos s Operatorom mreže punionica i krajnjim korisnicima te:

- 1) pruža uslugu punjenja na punionicama u operativnoj nadležnosti Operatora usluge punjenja te
- 2) na svojoj internetskoj stranici daje informacije o cijeni usluge punjenja i uvjetima pružanja navedene usluge.

Obveze javnih subjekata u pogledu nabave vozila s pogonom na alternativna goriva

Poljskim zakonom definiraju se kratkoročne obveze javnih subjekata u pogledu nabave vozila s pogonom na alternativna goriva (sve kategorije vozila, uključujući i autobuse za JGPP), s naglaskom na električna vozila, kako je navedeno u nastavku:

- 1) Vrhovno ili središnje tijelo državne uprave osigurava da udio električnih vozila u korištenom voznom parku tijela javne vlasti i poduzeća u većinski državnom vlasništvu iznosi 10% u prve dvije godine od stupanja Zakona na snagu, 20% u prvih 5 godina te u konačnici do minimalno 50% u sljedećih 10 godina.
- 2) Jedinica lokalne samouprave osigurava da udio električnih vozila u korištenom voznom parku iznosi 10% u prve dvije godine od stupanja Zakona na snagu.
- 3) Jedinica lokalne samouprave osigurava da udio autobusa nulte emisije u korištenom voznom parku iznosi 5% u prve tri godine, 10% u prvih 5 godina te 20% u roku od 7 godina od početka stupanja Zakona na snagu.

Obveze javnih subjekata u pogledu razvoja infrastrukture za alternativna goriva

Poljski zakon definira obveze jedinica lokalne i regionalne samouprave u pogledu ostvarivanja ciljeva broja punionica za električna vozila (EVC). Zakonom se propisuje kako u razdoblju od 2,5 godine od stupanja Zakona na snagu treba osigurati sljedeće:

- 1) 1.000 punionica – u općinama s brojem stanovnika većim od 1.000.000, u kojima je registrirano najmanje 600.000 motornih vozila i na 1.000 stanovnika dolazi najmanje 700 motornih vozila,
- 2) 210 punionica – u općinama s brojem stanovnika većim od 300.000, u kojima je registrirano najmanje 200.000 motornih vozila i na 1.000 stanovnika dolazi najmanje 500 motornih vozila,
- 3) 100 punionica – u općinama s brojem stanovnika većim od 150.000, u kojima je registrirano najmanje 95.000 motornih vozila i na 1.000 stanovnika dolazi najmanje 400 motornih vozila,
- 4) 60 punionica – u općinama s brojem stanovnika većim od 100.000, u kojima je registrirano najmanje 60.000 motornih vozila i na 1.000 stanovnika dolazi najmanje 400 motornih vozila.

Po uzoru na poljski zakon uzevši u obzir broj stanovnika i stupanj motorizacije, AmCham predlaže primjenu prilagođenih vrijednosti i u hrvatskim JRLS-ovima, odnosno kako poljski zakon navodi općinama. Nacionalnim okvirom politike detaljno treba propisati broj i vrste punionica koje će biti izgrađene na određenom području.

Kako bi se približila EU ciljevima od minimalno milijun javno dostupnih punionica na području EU (trenutno 200.000 dostupno), Hrvatska će morati osigurati minimalno 5.000 javno dostupnih punionica (trenutno dostupnu tek nešto više od 400).

Obveze informiranja o alternativnim gorivima

AmCham predlaže uspostavu Registra infrastrukture za alternativna goriva. Nadležno ministarstvo treba imati pristup podacima prikupljenim u Registar kao i mogućnost raspolaganja realnim podacima za potrebe izvještavanja Europske komisije o dostignutim ciljevima o korištenju obnovljivih izvora energije u sektoru prometa te iz navedenih podataka izvoditi analize kojima bi bilo u mogućnosti dodatno unaprijediti proces elektrifikacije prometnog sustava Hrvatske.

Za potrebe navedenog, Operator mreže punionica je obvezan u Registar slati minimalno sljedeće dinamičke podatke o:

- 1) vrsti punionica kojima upravlja,
- 2) tipu namjene (privatna, javna, polu-javna),
- 3) koordinatama punionica,
- 4) dostupnosti punionica u stvarnom vremenu,
- 5) aktualnim cijenama usluga pristupa (u roku od sat vremena od promjene cijene),
- 6) preuzetim kilowatsatima od strane krajnjih korisnika,
- 7) minutama korištenja usluge punjenja te ukupnog vremena zadržavanja vozila na parkirnoj površini.

Uvjeti funkcioniranja zona čistog prijevoza

Kako bi se spriječili negativni učinci na zdravlje ljudi i okoliš povezani s emisijom zagađenja iz sektora prometa, na području velikog broja stambenih i javnih zgrada AmCham predlaže uspostavljanje zona čistog prometa u koje bi nesmetan ulaz imala samo vozila s pogonom na:

- 1) električnu energiju (plug-in električna vozila i baterijska električna vozila),
- 2) vodik,
- 3) prirodni plin.

Zakon treba regulirati pojam Zone čistog prometa te definirati nadležna tijela zadužena za uspostavu istog. Akt kojim će se regulirati Zone čistog prometa treba definirati minimalno slijedeće:

- 1) granice područja zone čistog prijevoza,
- 2) način organizacije ograničenja ulaska u zonu čistog prijevoza i
- 3) način organizacije prometovanja u zoni čistog prijevoza.

Nacionalni okvir politike razvoja infrastrukture za alternativna goriva i način njegove primjene

Zakon o elektromobilnosti i alternativnim gorivima trebao bi propisati obvezu revizije Nacionalnog okvira politike kojim bi se definiralo minimalno slijedeće:

- 1) ocjena postojećeg stanja i budućeg razvoja tržišta alternativnih goriva u prometnom sektoru,
- 2) nacionalni cilj u pogledu broja javnih punionica na području JLRS-ova te omjer punionica normalne snage (<50kW) i onih visoke snage (>50kW),
- 3) nacionalni cilj opremanja turističkih smještajnih jedinica, obiteljskih kuća, višestambenih zgrada te javnih zgrada punionicama za električna vozila,
- 4) nacionalni cilj u pogledu punionica za punjenje stlačenim prirodnim plinom (CNG) i punionica za punjenje ukapljenim prirodnim plinom (LNG),
- 5) aktivnosti potrebne za ostvarivanje prethodno navedenih nacionalnih ciljeva,
- 6) aktivnosti za podršku razvoju infrastrukture za alternativna goriva u uslugama javnog prijevoza,
- 7) popis općina i prometnih mreža u koje, prema potrebama tržišta, trebaju biti smještene punionice za punjenje stlačenim prirodnim plinom (CNG),
- 8) ocjenu potrebe za instaliranjem punionica ukapljenog prirodnog plina (LNG) u morskim lukama izvan osnovne TEN-T mreže i
- 9) ocjenu potrebe za instaliranjem u morskim lukama punionica za punjenje plovnih jedinica električnom energijom s kopna.

Način i uvjeti financiranja elektromobilnosti te ostalih alternativnih goriva

Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost proteklih godina provodi natječaje koji za cilj imaju poticati izgradnju mreže punionica te kupnju eklektičnih vozila. Kako bi se realizirali planovi predloženi ovim Zakonom bit će potrebno osigurati dodatan izvor financiranja kao i bolju iskorištenost dostupnih sredstava iz Višegodišnjeg financijskog okvira Europske unije.

AmCham kao jedan od mogućih izvora financiranja predlaže preraspodjelu trošarina na gorivo na način da se za svaku prodanu litru goriva izdvoji određen iznos kojim će se izravno financirati ostvarivanje ciljeva zadanih Zakonom. U slučaju Poljske osnovan je Fond za sufinanciranje projekata čistog transporta za koji se izdvoji 2 euro centa od svake litre prodanog goriva.

Pored navedenog, a u svrhu što učinkovitijeg financiranja elektromobilnosti, dodatno se predlaže programiranje niže navedenih projekata elektromobilnosti iz Operativnog programa konkurentnosti i kohezija (OPKK) 2021.-2027.

Odredbe za prilagodbu, prijelazne i završne odredbe

Donošenjem ovog Zakona predlažu se i dopune postojećih zakona u svrhu reguliranja minimalno slijedećeg:

- prava i obveze investitora te stanara višestambenih objekata prilikom izgradnje elektroenergetskih priključaka te samih punionica za električna vozila,
- sankcioniranje vlasnika konvencionalnih vozila parkiranih na parkirna mjesta predviđena za punjenje električnih vozila,
- označavanje parkirnih mjesta javnih punionica za električna vozila,
- prometovanje električnih vozila po prometnim trakama namijenjenim prometovanju vozila za javni gradski prijevoz putnika,
- mogućnost balansiranja vršne snage punionica u realnom vremenu na zahtjev operatora distribucijskog sustava ili operatora prijenosnog sustava,
- oslobođenje od plaćanja Posebnog poreza na motorna vozila,
- uvođenje porezne olakšice kod privatnog korištenja službenih plug-in vozila (ukoliko tvrtka posjeduje plug-in vozila (BEV i PHEV) čiji radnici ista koriste i u privatne svrhe takva uporaba treba biti oslobođena plaćanja poreza na dohodak u naravi po uzoru na Ujedinjenu Kraljevinu i Nizozemsku),
- izgled naljepnice tehničkog pregleda na način da prometni redar može nedvosmisleno utvrditi vrstu energenta koju koristi nepropisno parkirano vozilo.

Zaključak

Budući da upotreba održivih alternativnih goriva u prometu predstavlja jednu od glavnih odrednica Europskog Zelenog plana, AmCham ovim stajalištem predlaže donošenje Zakona o elektromobilnosti i alternativnim gorivima te programiranje projekata elektromobilnosti i ostalih alternativnih goriva u Višegodišnji financijski okvir Europske unije, a sve u cilju zadovoljavanja minimuma potreba ove ekspanzivno rastuće gospodarske aktivnosti.

„Popis projekata za programiranje Višegodišnjeg financijskog okvira EU“ definira 3 projekta vrijednosti približno 190 milijuna EUR, a kojima bi se tijekom idućeg sedmogodišnjeg razdoblja:

- uspostavila nacionalna mreža brzih punionica na glavnim cestovnim pravcima te unutar gradova Republike Hrvatske,
- 20.000 obiteljskih kuća, apartmana, vila za odmor, višestambenih te javnih zgrada opremilo punionicama za električna vozila
- elektrificirao javni prijevoz putnika Republike Hrvatske.

Donošenje predmetnog Zakona te provedba spomenutih projekata bi osnažilo održivost energetskog, prometnog i okolišnog sustava Hrvatske te imalo pozitivne učinke na turizam, zapošljavanje, kao i domaće gospodarstvo općenito.

Popis projekata za programiranje Višegodišnjeg financijskog okvira EU

Projekt 1

Uspostava nacionalne mreže brzih i ultra brzih punionica za električna vozila unutar JLRS-ova, umrežene u paneuropsku mrežu te omogućavanje digitalnih usluga punjenja

Kako bi se Hrvatska približila EU ciljevima, potrebno će do 2025. godine osigurati minimalno 5.000 javno dostupnih punionica (trenutno dostupno blizu 400), od čega će potrebno biti osigurati minimalno 1.500 ravnomjerno raspoređenih brzih i ultra brzih punionica po svakoj jedinici lokalne samouprave. Obzirom na kapitalno intenzivne investicije u brze i ultra brze punionice (približno 50.000 eura po punionici što uključuje trošak priključka na distribucijsku mrežu, trošak pripreme lokacije, trošak samog uređaja) te na relativno nizak stupanj jediničnog korištenja infrastrukture, atraktivnost ulaganja privatnog kapitala u ovom trenutku okarakterizirana je kao rizična te se stoga ovim projektom predlaže sufinanciranje u najvišem mogućem postotku po uzoru na pozitivna i uspješna iskustva drugih EU država (npr. Češka, Poljska, Rumunjska ili Mađarska) u osmišljavanju i provođenju sličnih projekata tijekom OPKK 2014-2020. Punionice je potrebno postaviti u neposrednoj blizini autocesta i brzih cesta, dok je ostali broj punionica predviđen u gradovima, kao i na mjestima od posebnog interesa građana (supermarketi, prodajni centri ili sjedišta kompanija, ..., itd.).

Primjer dobre prakse takvog projekta sufinanciranog iz OPKK 2014-2021: Češka

Predloženi primjer koncepta projekta bio je odobren za sufinanciranje te je uspješno implementiran u Češkoj tijekom 2019. i 2020. godine (odobreno preko 40 milijuna EUR bespovratnih sredstava). Češka Vlada je ukupnu omotnicu sredstava podijelila u 4 odvojena postupka odabira dobavljača, čime je bilo omogućeno konkurentno nadmetanje tržišnih igrača, dok su tri glavna kriterija za dobivanje EU sufinanciranja bili: spremnost projekta u trenutku otvaranja natječaja (npr. ugovorene lokacije za prihvatanje brzih i ultra brzih punionica, izrađena projektna dokumentacija, ..., itd.), vrijednost za novac te dokazana operativna sposobnost u upravljanju mrežom javnih punionica na lokalnom tržištu.

Procjena ukupne vrijednosti investicije

Za 1.500 brzih i ultra brzih punionica, s rokom implementacije do kraja 2024. godine potrebno je iz OPKK osigurati minimalno 60.000.000 EUR bespovratne subvencije.

Projekt 2

Opremanje obiteljskih kuća, kuća za odmor, apartmana, višestambenih te javnih zgrada punionicama za električna vozila

Predlaže se provedba kontinuiranog (višegodišnjeg) programa poticanja izgradnje kućnih punionica za električna vozila kojim bi se fizičkim osobama, obrtima te pravnim osobama omogućio adekvatan poticaj za instalaciju kućne punionice za punjenje električnih vozila. Izuzetno je važno da se ova mjera ne sufinancira nacionalnim sredstvima FZOEU-a (40% opravdanih troškova ulaganja), već EU sredstvima (70-85% opravdanih troškova ulaganja), budući da zakup snage, kao najveći trošak investicije, Fondu ne predstavlja opravdan trošak ulaganja. Stoga se predlaže da se sa što većim udjelom sufinanciraju troškovi punionice te pripadajućih građevinskih i elektromontažnih radova.

AmCham predlaže da mjera bude provedena na način da se na javni poziv mogu javiti vlasnici privatnih apartmana i kuća za odmor, te da sama procedura prijave bude što je moguće jednostavnija, imajući u vidu niske vrijednosti investicije provedbe ovog tipa projekta.

Dodatno, predlaže se da izgradnja punionica za električna vozila bude sastavni dio javnih poziva kojima se kontinuirano sufinanciraju projekti energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije višestambenih i javnih zgrada.

Procjena ukupne vrijednosti investicije

Uzevši u obzir sve navedeno, za provedbu ove mjere, a kojom bi se najmanje 20.000 smještajnih jedinica opremilo kućnom punionicom za električna vozila, potrebno je osigurati 71.000.000 EUR bespovratne subvencije.

Projekt 3

Elektrifikacija javnog prijevoza putnika

Tržište autobusa na električni pogon na području EU raste stopama od preko 100% godišnje te je trenutno u fazi donošenja regulativa kojom Europska komisija predlaže obvezu da do 2030. godine 75% autobusa za javni gradski prijevoz putnika bude na električni pogon. Električni autobusi trenutno u RH nisu u operativnoj upotrebi. Stoga se predlaže značajno sufinanciranje istih te pripadajuće infrastrukture za punjenje. AmCham predlaže da sve punionice koje će biti instalirane za potrebe javnog gradskog prijevoza putnika obavezno budu opremljene adekvatnim programskim rješenjem koje će, između ostalog:

- Omogućiti operatoru JGPP-a uvid u atribute sesija punjenja svakog pojedinog vozača. Između ostalog, uporabom programskog rješenja moguće je pratiti količinu preuzete energije u jedinici vremena što će nadležnim osobama koristiti prilikom planiranja i organizacije prijevoza.
- Omogućiti Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture raspolaganje realnim podacima za potrebe izvještavanja Europske komisije o dostignutim ciljevima o korištenju OIE u sektoru prometa te će isto iz navedenih podataka moći izvoditi analize kojima će biti u mogućnosti dodatno unaprijediti proces elektrifikacije prometnog sustava Hrvatske.
- Omogućiti naplatu usluge punjenja tijekom sati u danu u kojima su vozila JGPP-a u operativnoj uporabi. Navedena funkcionalnost programskog rješenja omogućuje operateru ostvarenja dodatnih prihoda te smanjenja ovisnosti o subvencijama, budući da će vozila JGPP-a punionice u pravilu koristiti tijekom noćnih sati dok će ostali dnevni vremenski raspon sati biti na raspolaganju za komercijalizaciju usluge punjenja.

Procjena ukupne vrijednosti investicije

Uzevši u obzir sve navedeno, za provedbu ove mjere, a kojom bi javni gradski prijevoznici putnika tijekom sedmogodišnjeg razdoblja nabavili prvih 100 električnih autobusa uz pripadajuću infrastrukturu za punjenje, potrebno je osigurati 60.000.000 EUR bespovratne subvencije.

Za dodatne informacije molimo kontaktirajte:
Američka gospodarska komora u Hrvatskoj
Andrea Doko Jelušić,
Izvršna direktorica T: 01 4836 777
E: andrea.doko@amcham.hr