

Preporuke za unaprjeđenje dodjele poticaja za čistiji promet

Zagreb, listopad 2019.



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

Sadržaj

Uvod	3
Poticaaji za ekološki prihvatljiva vozila	4
Poticaaji za gradnju punionica vozila na električnu energiju	7
Preporuke za unaprjeđenje poticaja	9

Uvod

Promet predstavlja gotovo četvrtinu emisije europskih stakleničkih plinova. Od različitih oblika prometa, cestovni promet s udjelom od preko 70% uvjerljivo predvodi u emisiji stakleničkih plinova.

S globalnim prelaskom na kružno gospodarstvo s niskim udjelom ugljika, Europska komisija je u srpnju 2016. usvojila strategiju mobilnosti s niskim emisijama ugljika koja za cilj ima osigurati konkurentnost Europe ali i odgovoriti na izazove i potrebe ljudi za mobilnošću.

Čistiji promet i povećanje energetske učinkovitosti prometnih sustava svakako igraju važnu ulogu u postizanju ciljeva Europske unije. Vozila koja koriste obnovljive izvore energije i imaju smanjene emisije CO₂ prvenstveno plug-in hibridna vozila i električna vozila predstavljaju jedan od ključnih rješenja za postizanje ambicioznih europskih ciljeva.

Budući da su plug-in hibridna vozila i električna vozila trenutačno, zbog naprednih tehnologija koje koriste, skuplja od tradicionalnih vozila i njihova značajnija prisutnost na europskim prometnicama tek dolazi, poticaji za kupnju električnih vozila i izgradnju punionica za električna vozila koje provodi Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost svakako treba pozdraviti.

AmCham ovim stajalištem predlaže mjere za daljnje unaprjeđenje sustava poticaja za čistiji promet s ciljem većeg udjela e-vozila na hrvatskim prometnicama, ali i razgranatije mreže punionica na hrvatskom teritoriju.

Poticaji za ekološki prihvatljiva vozila

Tijekom 2018. godine Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost dodijelio je slijedeće iznose poticaja:

Za građane:

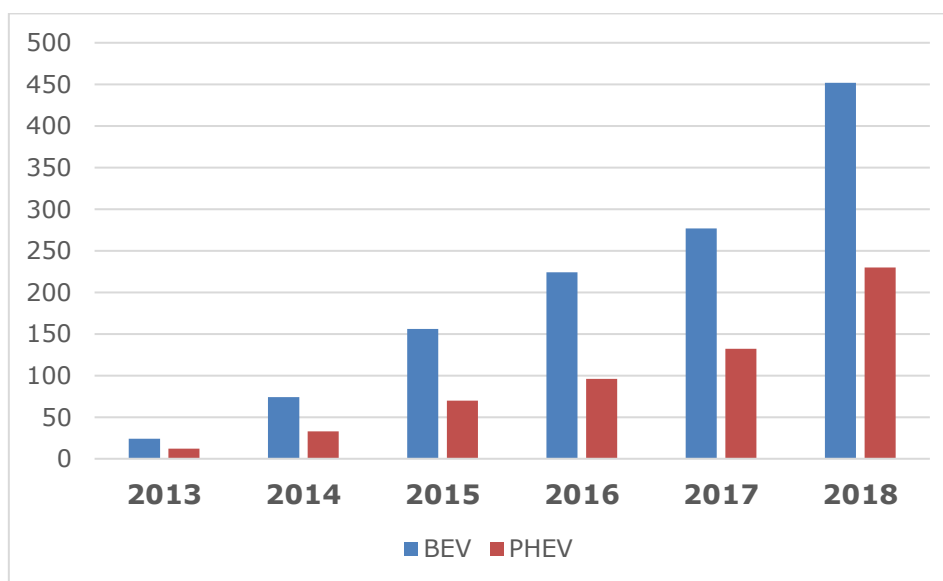
Vrsta vozila	Količina	Vrijednost
Električni bicikli	224	935.000
BEV	133	10.460.000
PHEV	1	40.000
Električni motocikli	56	520.000
Ukupno	414	11.955.000

Za tvrtke:

Vrsta vozila	Količina	Vrijednost
Električni bicikli	286	1.200.000
BEV	122	8.600.000
Laka komercijalna vozila s pogonom na prirodni plin	29	2.000.000
Mopedi, laki četverocikli i slično	69	1.000.000
Ukupno	506	12.800.000

Ukupan iznos dodijeljenih sredstava iznosio je oko 24.800.000 kn. BEV se odnosi na Baterijska električna vozila; PHEV se odnosi na plug-in hibridna električna vozila.

Tablica 1: Broj registriranih BEV i PHEV vozila u RH



Izvor: Centar za vozila Hrvatske, <https://www.cvh.hr/tehnicki-pregled/statistika/>

Broj registriranih BEV i PHEV vozila u RH						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
BEV	24	74	156	224	277	452
PHEV	12	33	70	96	132	230

Izvor: Centar za vozila Hrvatske, <https://www.cvh.hr/tehnicki-pregled/statistika/>

Poticaji su se odobravalj na principu „najbržeg prsta“ te su u roku od nekoliko minuta bili potpuno rezervirani.

Preporuke za unaprjeđenje programa dodjele poticaja:

1. Proračun javnog poziva

AmCham smatra da bi proračun Fonda za aktivnost nabave ekološki prihvatljivih vozila trebao biti uvećan. U 2017. godini Fond je ostvario prihode u iznosu od 1.241.007.743 kn. Sukladno izvršenju Financijskog plana, Fond je tijekom iste godine na aktivnosti K2022 Poticanje čistijeg transporta krajnjim korisnicima isplatio 5.617.149 kn, što čini 0,45% ukupnih prihoda Fonda navedene godine¹. Izvršenje financijskog plana Fonda za 2018. godinu se ne navodi, budući da u trenutku izrade stajališta isto nije javno dostupno.

Fond projekte na aktivnosti K2022 financira sredstvima stečenim od prodaje emisijskih jedinica putem dražbe na sustavu trgovanja emisijskim jedinicama EU-a temeljem Zakona o zaštiti zraka.

Potrebno je naglasiti da se Fond financira po načelu „onečišćivač plaća“ te sukladno tome iz sektora prometa putem Posebne naknade za okoliš na vozila na motorni pogon godišnje upriličiti oko 230 milijuna kuna kojima se prema članku 5. stavku 2. Pravilnika o uvjetima i načinu dodjeljivanja sredstava Fonda financiraju druge aktivnosti Fonda procijenjene prioriternima od strane Upravnog odbora Fonda.

AmCham smatra da bi se navedeni prihodi Fonda trebali koristiti u svrhu smanjenja emisija CO₂ i štetnih ispušnih plinova sektora prometa imajući u vidu nacionalne strategije i druge dokumente iz područja zaštite okoliša i energetske učinkovitosti u prometu.

2. Kontinuitet

Kod sufinanciranja nabave energetske učinkovitijih vozila za 2018. godinu moglo se je kandidirati u razdoblju kraćem od 2 sata bez točne najave kada će započeti prijave.

AmCham smatra kako bilo koja vrsta poticaja treba biti planirana i kontinuirana na dobrobit korisnika i dobavljača.

U slučaju osobnih vozila uvoznici trebaju planirati i naručiti vozila barem pet do šest mjeseci prije proizvodnje i dostave u prodajne salone u Hrvatskoj. Nesigurnost oko iznosa i vremena trajanja poticaja u 2018. godini, kao i

¹ <http://www.mfin.hr/hr/drzavni-proracun-2017-godina>, pristupano 14.7.2019.

neodređenost vrsti i karakteristika vozila koji će biti obuhvaćeni poticajima, rezultirala je nedostatkom vozila na hrvatskom tržištu čime su građani bili uglavnom primorani na individualni uvoz e-vozila s drugih EU tržišta. Na taj način se proračunska sredstva usmjeravaju na razvoj automobilske industrije, odnosno nabavu energetski učinkovitijih vozila, u drugim državama članicama EU, a ne u Hrvatskoj. Bilo bi bolje osigurati poticaje s nižim apsolutnim iznosima ali da su kontinuirani, nego imati poticaje po principu „najbržeg prsta“ s visokim iznosima ali bez kontinuiteta.

Na taj način osigurao bi se veći broj električnih vozila na cesti, a državni poticaji bi, osim ekologije, poticali i hrvatsko gospodarstvo.

Imajući u vidu dostupna sredstva navedena u prvoj točki ovog dokumenta, AmCham vjeruje da bi javni poziv za sufinanciranje energetski učinkovitih vozila trebao biti neprekidno otvoren što bi krajnjim korisnicima te uvoznicima značajno olakšalo planiranje i provedbe nabave vozila.

3. Transparentnost

U 2018. godini vrijedili su slijedeći kriteriji:

BEV – sufinanciranje do iznosa od 80.000 kn po vozilu, ali ne više od 40% cijene s PDV-om. Poticala su se isključivo vozila A, B i C segmenta. Kriterij pripadnosti spomenutim segmentima nije transparentan, jer ne postoji službena i egzaktna kategorizacija vozila u tom smislu. U pitanju je komercijalna i „kolokvijalna“ kategorizacija, pa je tako primjerice vozilo Hyundai Kona isključeno iz mogućnosti sudjelovanja u poticajima iako nudi jedan od najboljih omjera *uloženo – dobiveno* na tržištu BEV vozila.

PHEV – sufinanciranje do iznosa od 40.000 kn po vozilu, ali ne više od 40% cijene s PDV-om. Poticala su se isključivo vozila A, B i C segmenta. Kao i kod BEV vozila, ne postoji službena i egzaktna kategorizacija vozila u tom smislu, što kriteriji čini netransparentnim.

4. Odgovornost

Sve osobe koje su rezervirale sredstva od Fonda temeljem priložene ponude dobavljača mogli su odustati od nabavke vozila bez ikakvih posljedica. Odustajanje od nabavke vozila nakon odobrenog i rezerviranog poticaja nanosi štetu ostalim interesentima za poticaje te dobavljače vozila odbija od kreiranja lagera nužnog za normalne isporuke ekoloških vozila. Nažalost, ovakva praksa dovela je do situacije da upravo iz tog razloga, neki dobavljači preferiraju da njihova vozila ne budu obuhvaćena poticajima.

5. Pojednostavljenje tražene dokumentacije

Kod prijave za poticaje e-mobilnosti, u slučaju kupovine vozila trgovačkih društava ili obrtnika potrebno je prikupiti minimalno 12 različitih dokumenata (šest osnovnih te šest specifičnih trgovačkim društvima i obrtnicima). Također, Fond zadržava pravo traženja dostave dodatne dokumentacije po potrebi. Značajan dio potrebnih

dokumenata odnosi se na podatke poznate drugim javnim institucijama. AmCham smatra kako bi bilo nužno pojednostaviti administrativni proces prikupljanja dokumentacije te da sve one dokumente/podatke koje imaju druge institucije Fond treba moći izravno zatražiti od nadležnih tijela umjesto da to trgovačka društva/obrtnici moraju ishoditi samostalno.

Za usporedbu, javni poziv za e-vozila kod fizičkih osoba zahtijevao je pet dokumenata i vrijeme u kojem su raspoloživa sredstva rezervirana bio je iznimno kratak. Kod javnog poziva za trgovačka društva objavljenog 22. svibnja 2019. godine isti je bio otvoren i dva mjeseca nakon objave. Također, u 2015. godini javni poziv za pravne osobe zahtijevao je osam dokumenata te su predviđena sredstva rezervirana u roku od dva tjedna.

Poticaji za gradnju punionica vozila na električnu energiju

Preporuke za unaprjeđenje programa dodjele poticaja:

1. Proračun javnog poziva

AmCham smatra da bi proračun Fonda za aktivnost gradnje punionica vozila na električnu energiju trebao biti uvećan temeljem istog obrazloženja spomenutog u slučaju javnih poziva za nabavu vozila. Kao i u slučaju nabave vozila, javni poziv za sufinanciranje gradnje punionica vozila na električnu energiju trebao bi biti neprekidno otvoren što bi krajnjim korisnicima te dobavljačima opreme značajno olakšalo planiranje provedbe projekata.

2. Opravnani troškovi projekta izgradnje punionica za električna vozila

Fond u javnom pozivu za 2019. godinu, za razliku od poziva iz 2015. godine, troškove razvoda i instalacije elektroenergetskog kabla od postojećeg glavnog razvodnog ormara do uređaja punionice nije smatrao opravdanim. Dodatno, Fond troškove elektroenergetskog priključka nikada nije smatrao prihvatljivim, iako isti, zajedno sa spomenutim troškovima razvoda predstavljaju glavninu troškova pojedinog projekta.

Na konkretnom primjeru, Fond je za projekt izgradnje punionice za električna vozila u vrijednosti od približno 100.000 kn prihvatio sufinancirati nešto više od 10.000, odnosno u postotnom iznosu 10,51% ukupne vrijednosti, budući da gotovo sve troškove izuzev troškova same punionice smatra neopravdanim. Nizak udio sufinanciranja projekata za izgradnju punionica za e-vozila može demotivirati potencijalne investitore. Budući da mreža punionica e-vozila u Hrvatskoj još nije na zadovoljavajućoj razini pokrivenosti, AmCham smatra da bi se snažnijim poticanjem takva situacija mogla promijeniti. Također, troškovi priključne snage te troškovi razvoda i instalacije elektroenergetskog kabla od postojećeg glavnog razvodnog ormara do uređaja punionice trebali bi biti sufinancirani od strane Fonda.

3. Ne postoji mehanizam praćenja potrošnje energije na sufinanciranim punionicama

Na javni poziv Fonda trenutno je moguće prijaviti izgradnju punionica koje nisu „pametne“, točnije ne podržavaju mogućnost naplate, izvještavanja i analitike. Na priključnim mjestima na kojima su spojene takve punionice nije moguće utvrditi koliko je energije utrošeno za potrebe punionica, a koliko za ostala trošila. AmCham je mišljenja da bi na razini Hrvatske trebalo uspostaviti „centralni registar potrošnje energije na punionicama“ koji bi komunikacijskim protokolom bio spojen sa svim postavljenim punionicama u Hrvatskoj te bi se na taj način razmjenjivali podaci o potrošnji energije u realnom vremenu. Osnivanjem takvog mehanizma Fond bi imao realan uvid u potrošnju energije na punionicama te ne bi ovisio o manualnim izvještajima korisnika koji često ne prikazuju realno stanje. Osim toga, Ministarstvo zaštite okoliša i energetike bilo bi u mogućnosti raspolagati realnim podacima za potrebe izvještavanja Europske komisije o dostignutim ciljevima o korištenju OIE u sektoru prometa te iz navedenih podataka izvoditi analize kojima bi bilo u mogućnosti dodatno unaprijediti proces elektrifikacije prometnog sustava Hrvatske.

4. Pojednostavljenje tražene dokumentacije

Kod prijave za poticaje e-mobilnosti, u slučaju gradnje punionica za električna vozila trgovačkih društava ili obrtnika potrebno je prikupiti minimalno 19 različitih dokumenata (11 osnovnih te osam specifičnih trgovačkim društvima i obrtnicima). Također, Fond zadržava pravo traženja dostave dodatne dokumentacije po potrebi. Značajan dio potrebnih dokumenata odnosi se na podatke poznate drugim javnim institucijama. AmCham smatra kako bi bilo nužno pojednostaviti administrativni proces prikupljanja dokumentacije te da sve one dokumente/podatke koje imaju druge institucije Fond treba moći izravno zatražiti od nadležnih tijela umjesto da to trgovačka društva/ obrtnici moraju ishoditi samostalno.

Za usporedbu, javni poziv za izgradnju punionica od strane jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave potrebno je prikupiti 11 osnovnih te samo jedan dodatni dokument.

Preporuke za unaprjeđenje poticaja

AmCham smatra kako bi poticaji za sufinanciranje nabave čistijeg prometa bili unaprijeđeni provedbom slijedećih aktivnosti:

1. Povećanje proračuna te postizanje kontinuiteta potpora za izgradnju punionica kao i nabavu BEV i PHEV vozila ukoliko je potrebno i smanjivanjem apsolutnih iznosa poticaja.
2. Pojednostavljenje tražene dokumentacije javnog poziva za nabavu vozila, kao i za izgradnju punionica.
3. Prihvaćanje troškova elektro energetskeg priključka te svih troškova instalacije i razvoda elektroenergetskog kabla od postojećeg glavnog razvodnog ormara do uređaja punionice opravdanim.
4. 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 AmCham smatra da takva uporaba treba biti oslobođena plaćanja poreza na dohotka u naravi po uzoru na Ujedinjenu Kraljevinu i Nizozemsku.
5. Odobravanje poticaja isključivo za vozilo po ponudi priloženoj uz zahtjev temeljem kojeg je poticaj odobren.
6. Ukidanje „kolokvijalnog“ kriterija kao što je pripadnost A, B ili C segmentu.
7. Penaliziranje neodgovornog ponašanja za naknadno odustajanje od odobrenog poticaja.
8. Uspostava digitaliziranog sustava praćenja potrošnje energije na punionicama.

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