

OBRAZLOŽITVE

K 1. členu (vsebina)

S tem zakonom se določa pravni okvir za vzpostavljanje, razvoj, širitev in varno uporabo interoperabilne in uporabnikom prijazne polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva v prometu za cestni, zračni in pomorski promet ter tri vrste energentov, tj. električna energija, vodik in zemeljski plin.

Z zakonom se med drugim uvajajo trije temeljni nivoji razvoja infrastrukture za alternativna goriva:

a) Strateško načrtovanje infrastrukture za alternativna goriva, kjer pa se, glede na trenutno stanje in zrelost tehnologij, da poudarek načrtovanju mreže električne polnilne infrastrukture za cestni promet. Koordiniran način načrtovanja upošteva dolgoročne vplive integracije prometa v elektroenergetski sistem za zaščito in stabilnost omrežja za kar se ustanovi gospodarska javna služba (GJS) za identifikacijo lokacij, vzpostavitev in upravljanje polnilnih parkov visokih moči 300 kW in več. Način načrtovanja lokacij na katerih se bo vzpostavljala električna polnilna infrastruktura temelji na učinkoviti izrabi že obstoječe podporne infrastrukture kot je prometna, energetska, komunikacijska ter druga dopolnjujoča infrastruktura. Ključni dejavnik takšnega načrtovanja je strokovno podprto večnivojsko načrtovalsko orodje izvajalca GJS, ki omogoča večsektorsko povezovanje in obdelavo podatkov pri iskanju optimalnih lokacij in potrebnih priključnih moči. Na ta način se postopno in čim boljše pripravimo na povečano elektrifikacijo prometa, ki bo sledila v prihodnjih letih in vplivala na celoten elektroenergetski sistem.

b) Zagotovitev dolgoročnega namenskega vira za sofinanciranje ukrepov prehoda na alternativna goriva, ki bodo prispevali k doseganju okoljskih in energetskih ciljev v sektorju prometa. Uvede se prispevek za spodbujanje prehoda na alternativna goriva za plačilo katerega so zavezani vsi na katere je registrirano cestno vozilo kategorij L, M in N.

c) Ustanovitev izvedbenega telesa za izvajanje javnih razpisov in pozivov za dodeljevanje namenskih sredstev za ukrepe, ki bodo pospešili prehod na alternativna goriva v prometu, tj tako infrastruktura kot vozila oziroma kombinacija obeh. Ustanovi se center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva.

Poleg navedenega zakon daje pravni okvir za sprejem tehničnih predpisov za nameščanje, delovanje in vzdrževanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter predpise s področja pametnega polnjenja. Zakon definira tudi deležnike na polnilni oz. oskrbovalni infrastrukturi, kar omogoči jasno opredelitev obvez upravljavcev in ponudnikov storitev polnjenja oziroma ponudnikov oskrbe z gorivom do države ter končnih uporabnikov. Za ustrezno načrtovanje in finančno podporo ukrepom, ki bodo ciljno usmerjeni na področja kjer obstajajo vrzeli v javno dostopni infrastrukturi za alternativna goriva, zakon uvaja obvezno registracijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter posredovanje podatkov o lokaciji, zmogljivosti, ceni, itd. na nacionalno točko dostopa. Podatki iz nacionalne točke dostopa se bodo prenašali tudi v digitalno platformo za spodbujanje investicij kjer se bodo združili s podatki o nezasedenih načrtovanih lokacijah (priključne moči, možnost parkirnih površin) iz načrtov elektrooperaterjev in lokalnih načrtov. Preglednost obstoječe polnilne infrastrukture bo koristila tako uporabnikom kot lastnikom in investitorjem, saj bo omogočila večjo izkoriščenost obstoječe infrastrukture, investitorje pa usmerjala na lokacije, ki še niso zasedene. Zakon ureja tudi transparentnost pogojev za investitorje v električno polnilno infrastrukturo, saj obvezuje elektrooperaterja, izvajalca gospodarske javne službe ustanovljene po tem zakonu in upravljavce javnih cest k skupni pripravi in razkritju lokacij na katerih so možne priključitve na omrežje, potrebna dovoljenja, pogoji ter razpoložljivost parkirnih površin oz. zemljišč. S tem se doseže

medsektorsko povezovanje prometa in energije, ki je nujno za razvoj področja infrastrukture za alternativna goriva v prometu.

S tem zakonom se v slovenski pravni red prenaša Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

K 2. členu (namen in cilj)

V tem členu so navedeni nameni zakona kot izhajajo oziroma bodo izhajali iz dolgoročnih strateških dokumentov (DCPS, NEPN) ter kratkoročni konkretni cilji kot bodo izhajali iz izvedbenih načrtov (akcijski načrt).

K 3. členu (pomen izrazov)

Člen opredeljuje pojme, ki se uporabljajo v celotnem besedilu zakona. V členu so pojasnjeni posamezni izrazi, ki deloma prenašajo tudi evropsko zakonodajo. V določenem delu se vsebina tega zakona dotika tudi področja energetike, zato se pojmi v tem zakonu, ki sodijo na področje energetike uporabljajo v pomenu kot ga določajo predpisi s področja energetike (tj. Zakon o oskrbi z električno energijo, Zakon o učinkoviti rabi energije, Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije).

K 4. členu (nacionalni okvir politike)

Ta člen določa način priprave nacionalnega okvirja politike za področje infrastrukture za alternativna goriva v prometu kot izhaja iz hierarhije nacionalnih strateških dokumentov. Poleg navedenega upošteva tudi zaveze za pripravo strateškega dokumenta kot izhaja iz Direktive 2014/94/EU.

K 5. členu (akcijski načrt)

V tem členu se določi način doseganja ciljev kot izhajajo iz strateških dokumentov nacionalnega okvirja politike ter Direktive 2014/94/EU.

K 6. členu (spremljanje in poročanje)

Ta člen določi roke za poročanje o izvajanju akcijskega načrta Vladi RS ter Evropski komisiji skladno s Prilogo I k Direktivi 2014/94/EU. Poleg tega določi pristojnosti za pripravo poročila o oceni potencialnega prispevka dvosmernega polnjenja k prodoru električne energije iz obnovljivih virov v elektroenergetski sistem.

K 7. členu (cilji za električno polnilno infrastrukturo)

V tem členu se opredeli način postavljanja nacionalnih ciljev pri čemer se upoštevajo tudi zahteve Evropske komisije kot bodo izhajale iz predloga Uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (dne 2. 6. 2022 sprejet splošni pristop na Svetu EU), ki bo države članice zavezala za doseganje točno določenih ciljev v smislu razdalje in izhodne moči za električno polnilno infrastrukturo ob omrežju TEN-T in v urabih vozliščih. Cilji se bodo določili na osnovi metodologije, ki jo bo pripravilo ministrstvo. Le ta bo ob upoštevanju več kriterijev (poselitveni vzorec, prometni tokovi, dnevne migracije, način polnjenja, uporaba javne ali zasebne polnilne infrastrukture, predvidene projekcije električnih vozil v voznem parku, porabe električne energije na vozilo, itd.) omogočala skladen državni, regionalni in lokalni razvoj mreže električne polnilne infrastrukture.

K 8. členu (načrtovanje primernih lokacij polnilnih parkov visokih moči)

Za razvoj mreže električne polnilne infrastrukture je nujno lokacijsko načrtovanje na način, da se omogoči čim boljša izraba podporne infrastrukture, tj. energetske, prometne, komunikacijske in druge obstoječe infrastrukture ob upoštevanju potreb prometa. Za ta namen izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona razvije, nadgrajuje in uporablja več nivojsko analitično-simulacijsko orodje, ki omogoča povezovanje več sektorjev in obdelavo podatkov različnih sistemov kot so podatki o prometnih tokovih, demografski podatki, topografske značilnosti, število električnih vozil v voznem parku, značilnosti in potek cestnih, elektroenergetskih in komunikacijskih omrežij, obstoječo polnilno infrastrukturo ter druge za razvoj polnilne infrastrukture pomembne podatke. Načrtovalsko orodje bo omogočalo večkriterijsko iskanje optimalnih lokacij oziroma območij lokacij za vzpostavitev polnilnih parkov ter potrebno kapaciteto priključne moči na teh območjih.

Kot optimalna se šteje lokacija oziroma območje lokacije, ki v največji možni meri izrabi že obstoječo podporno infrastrukturo ter zniža stroške investicij v javno infrastrukturo ob hkratni izpolnitvi potreb prometnega sektorja.

Ta člen tudi zavezuje upravljavce javnih cest ter oba elektro operaterja (sistemski operater, distribucijski operater) k skupnemu načrtovanju in pripravi lokacijskih načrtov. Javna objava načrtov lokacij s podatki o priključni moči, parkirnih površinah, potrebnih dovoljenjih, stroških priklopa, itd. bo v pomoč investitorjem v polnilno infrastrukturo. Namen je, da se na tak način mobilizira čim več privatnih sredstev v javno dostopno polnilno infrastrukturo. Elektrooperaterjema pa identificirane lokacije povedo kje bo v prihodnje zaradi javno dostopne polnilne infrastrukture prihajalo do dodatnih obremenitev v omrežju.

V tem členu se določi tudi meja priključitve polnilnih parkov na distribucijsko ali prenosno omrežje. Določena je meja 300 kW in več za priključitve na prenosno omrežje ter pod 300 kW za priključitve na distribucijsko omrežje, vendar ta ni enoznačno določena in je odvisna od rezultata načrtovalskega orodja. Pomeni, da se lahko tudi polnilni parki skupne izhodne moči več od 300 kW priklopijo na distribucijsko omrežje in obratno v kolikor bi to bilo ekonomsko ugodneje (npr. že obstoječe parkirne površine v bližini, urejeni dostopi do javne ceste, hitrejša oz. pravočasna izpolnitev ciljev ob omrežju TEN-T, ki jih za Slovenijo določi Evropska unija, zadostna kapaciteta priključne moči, itd.) kar zniža celokupne stroške investicije.

K 9. členu (lokalni načrti za električno polnilno infrastrukturo)

Ta člen zaveže občine, da v sodelovanju z izvajalcem gospodarske javne službe, ki upravlja načrtovalsko orodje ter elektrooperaterjem na območju v pristojnosti občine pripravi lokalni načrt ustreznih lokacij za vzpostavitev električne polnilne infrastrukture na način in po metodologiji kot jo bo pripravilo ministrstvo. S tem se nadgradijo lokalni energetski koncepti za področje, ki se nanaša na rabo energije v prometu in elektrifikacijo prometa. Podatki iz lokalnih načrtov vnešeni v digitalno platformo za spodbujanje investicij bodo omogočili celovito preglednost potrebnih investicij v polnilno infrastrukturo na ozemlju Republike Slovenije. Preglednost lokacij s podatki o priključnih močeh in razpoložljivih parkirnih površinah bo povečala interes investitorjev in omogočila mobilizacijo privatnih sredstev v javno dostopno polnilno infrastrukturo.

K 10. členu (zagotavljanje zemljišč za javno dostopno polnilno infrastrukturo)

Ta člen omogoča zagotovitev nujno potrebnih zemljišč za vzpostavitev polnilnih parkov kot jih bo za Slovenijo določila Evropska unija, v kolikor to ne bo drugače mogoče in bo razlastitev oziroma obremenitev v določenem primeru edina rešitev. Dne 2. 6. 2022 je bil že sprejet splošni pristop na Svetu EU za predlog Uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu (AFIR). Predlog AFIR za Slovenijo predvideva vzpostavitev polnilnih parkov

ločeno za lahka in težka vozila na vsakih 60 km na obeh straneh ceste ob omrežju TEN-T (avtocestni križ), poleg tega je zahteva, da le ti ne smejo biti dlje od treh kilometrov od najbližjega izhoda iz ceste. Konkretno to za Slovenijo že do leta 2025 pomeni vzpostavitev 16-20 polnilnih parkov za lahka vozila z najmanj 300 kW izhodne moči ter 2-4 polnilna parka za težka vozila z izhodno močjo vsaj 1400 kW na jedrnem omrežju TEN-T. Do leta 2030 pa bodo vsi polnilni parki (16-20) za lahka vozila na jedrnem omrežju morali zagotavljati vsaj 600 kW izhodne moči. Na celovitem omrežju TEN-T pa bo potrebno vzpostaviti 1-3 polnilne parke izhodne moči vsaj 300 kW. Za težka vozila pa se pričakuje da bo do leta 2030 izhodna moč na polnilnih parkih na jedrnem omrežju vsaj 3500 kW na vsakem polnilnem parku na razdalji 60 km na obeh straneh ceste, kar pomeni od 16-20 takšnih polnilnih parkov na jedrnem omrežju TEN-T ter 1-3 polnilne parke z izhodno močjo vsaj 1400 kW na celovitem omrežju TEN-T.

Poleg obvez do Evropske unije pa bo v Sloveniji potrebno zagotoviti tudi polnilna mesta izven omrežja TEN-T ob drugih cestah ter predvsem v mestih in strnjjenih soseskah kjer prebivalci večstanovanjskih stavb nimajo možnosti zasebnega polnjenja. Ta se bodo prav tako načrtovala v lokalnih načrtih občin ali državnem načrtu, ki ga bosta pripravila elektrooperaterja ob sodelovanju upravljavcev cest ter drugih državnih organov. Za zagotovitev zemljišč za javno dostopno polnilno infrastrukturo so občine ali država ter osebe javnega prava katerih ustanovitelj je država ali občina dolžne dati na voljo zemljišča, ki niso v uporabi. Določba služi namenu, da se prednostno izkoristijo proste javne površine, predvsem tam kjer so že na voljo parkirna mesta oziroma primerna javna zemljišča v bližini elektroomrežja, ki omogoča ustrezne priključne moči.

K 11. členu (nediskriminatorna obravnava investitorjev pri oddaji zemljišč v javni lasti)

Ta člen določa nediskriminatorna pravila za dodeljevanje zemljišč za tiste lokacije, ki jih ne bo upravljal izvajalec gospodarske službe iz 12. člena. Upravljavci stvarnega premoženja v javni lasti pri oddaji zemljišč investitorjem v polnilno infrastrukturo v okviru razpisa na območju v svoji pristojnosti upoštevajo tudi pokritost mreže z javno polnilno infrastrukturo kot izhaja iz nacionalnega okvirja politike in lokalnih načrtov. Cilj je, da se vsa razpoložljiva zemljišča v bližini elektro mrežja kjer je na voljo določena priključna moč kot izhaja iz načrtov elektrooperaterja, ki omogočajo vzpostavitev polnilnih parkov porazdelijo v pakete na način, da se združijo ekonomsko privlačne in manj privlačne lokacije (npr. lokacije kjer je večja koncentracija prebivalcev, več dnevni migracij, bližina cestnih vozlišč, bližina večjih generatorjev prometa, itd. se kombinira z lokacijami kjer je manj prebivalcev ali manjša prometna obremenitev npr. na bolj odmaknjenih območjih, vendar je tudi tukaj potrebno vzpostaviti javno dostopno polnilno infrastrukturo).

K 12. členu (gospodarska javna služba vzpostavitve in upravljanja polnilnih parkov skupne izhodne moči 300 kW in več)

Ta člen določa novo državno gospodarsko javno službo vzpostavitve in upravljanja polnilnih parkov skupne izhodne moči 300 kW in več ter v primeru, kot izhaja iz petega odstavka 9. člena tega zakona izjemoma tudi nižjih moči. Cilj nove gospodarske javne službe je na območju države zagotoviti celovito pokritost z javno dostopnimi in konkurenčnimi polnilnimi parki visokih moči, kar bo omogočilo obsežno uporabo lahkih in težkih električnih vozil.

V okviru gospodarske javne službe se kot javna storitev zagotavlja dostop upravljavcev polnilne infrastrukture do polnilnega parka in uporaba priključnih zmogljivosti polnilnega parka za namene polnjenja električnih vozil. Organiziranje javne službe je nujno potrebna za razvoj konkurenčnega trga na področju delovanja polnilnih mest za električna vozila, ki bo pod nediskriminatornimi pogoji odprt za vse stranke, zainteresirane za upravljanje polnilne infrastrukture.

Glede na omejene lokacije ob avtocestah in drugih glavnih cestah ter omejenih možnosti priključitve polnilnih parkov visokih moči na elektroenergetski sistem, izvajalec javne službe identificira primerne lokacije polnilnih parkov, jih vključi v načrt in po potrditvi vlade na teh lokacijah izvede prostorsko in infrastrukturno ureditev polnilnega parka (tretji odstavek).

V okviru upravljanja polnilnega parka (četrti odstavek) izvajalec izvede postopke, s katerimi na pregleden in nediskriminatoren način razdeli med zainteresirane ponudnike zmogljivost polnilnega parka za namestitve polnilnih mest. Na podlagi dodeljenih zmogljivosti ponudniki pridobijo pravico do namestitve in upravljanja polnilnih mest za časovno omejeno obdobje. Izvajalec poleg tega skrbi tudi za vzdrževanje podporne infrastrukture v polnilnem parku, za njegov razvoj in vodi usklajevanje izvajanja vseh dejavnosti, ki potekajo v polnilnem parku.

Ker bodo polnilni parki visokih moči praviloma priključeni neposredno na prenosni sistem električne energije, se izvajanje gospodarske javne službe podeljuje sistemskemu operaterju. Razmerje med izvajalcem in državo glede obsega in načina izvajanja gospodarske javne službe podrobneje uredi vlada s koncesijskim aktom in sklene z izvajalcem koncesijsko pogodbo.

V prihodnje je pričakovati, da se bodo potrebe po polnilni infrastrukturi ter skupnih izhodnih močeh polnilnih parkov iz leta v leto večale, kar bo posledica vedno večjega števila električnih vozil v nacionalnem voznem parku ter tranzitu. Evropska unija je že sedaj v predlogu AFIR podala zahteve za polnilne parke visokih moči 300 kW za lahka vozila ter vsaj 1400 kW za težka vozila na vsakih 60 km na jedrnem omrežju TEN-T do leta 2025. Navedene vrednosti pa ne odražajo dejanskih potreb, ki bodo še veliko večje upoštevaje spremembe voznega parka in tranzita. V prihodnje se pričakuje namreč tudi sprejem predloga Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o dopolnitvi Uredbe (EU) 2019/631 glede strožjih standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, ki bo določila, da morajo biti vsa nova lahka vozila (M1, N1) dana na trg po letu 2035 brez emisij CO₂ na izpustu. Pričakuje se povpraševanje po polnilni infrastrukturi, ki bo presegla priključne zmogljivosti distribucijskega omrežja. Gre predvsem za hitro polnjenje za potovanje na dolge razdalje (polnilna mesta izhodne moči 50 kW in več) ter polnjenje težkih tovornih vozil za katera je že v razvoju standard za polnjenje z močjo 1000 kW. Že sedaj priključne moči na počivališčih ob slovenskih avtocestah ne dosegajo niti 300 kW. Poleg priključnih moči pa so za vzpostavitev polnilnih parkov ključne parkirne površine oziroma primerna zemljišča za vzpostavitev polnilnih mest. Zmogljivost polnilnega parka je tako odvisna od zmogljivosti priključka na elektroomrežje ter števila razpoložljivih parkirnih mest.

Cilj GJS je pripraviti omogočitevne pogoje (priključne moči, zagotovitev zemljišč za parkirna mesta, opremljenost polnilnega parka s komunalno in drugo podporno infrastrukturo) na identificiranih lokacijah in jih ponuditi investitorju na pregleden, nediskriminatoren in tržen način. GJS je zadolžena tudi za razvoj, nadgradnjo in vzdrževanje načrtovalskega orodja za identifikacijo ustreznih lokacij ter vzpostavitve in upravljanje digitalne platforme za spodbujanje investicij v polnilno infrastrukturo iz 46. člena tega zakona.

K 13. členu (potrditev načrta vzpostavitve polnilnih parkov izhodne moči 300 kW in več)

Ta člen izvajalcu gospodarske javne službe nalaga obveznost priprave načrta vzpostavitve polnilnih parkov izhodne moči 300 kW in več, s katerim izvajalec načrtuje omrežje polnilnih parkov v državi, ki se zagotavljajo v okviru gospodarske javne službe. Podlaga za načrt je državni načrt lokacij polnilnih parkov visokih moči, ki ga pripravi elektrooperater. Načrt mora na koncu potrditi tudi vlada in tako potrjen načrt je podlaga za izvedbo ureditvenega območja polnilnega parka.

K 14. členu (ureditveno območje polnilnega parka)

Člen določa ureditveno območje polnilnega parka. Območje obsega prostor, ki ga sestavljajo zemljišča, ki so namenjena namestitvi polnilnih postaj s pripadajočimi parkirnimi površinami in zemljišča, ki so namenjena pozidavi z gradbeno inženirskimi objekti (na primer prometne površine, komunalna infrastruktura). Meje ureditvenega območja polnilnega parka morajo biti natančno določene, tako da se lahko prikažejo v zemljiškem katastru.

K 15. členu (pridobivanje zemljišč na ureditvenem območju polnilnega parka)

Člen v prvem odstavku določa, da izvajalec od lastnikov pridobi zemljišča, ki sestavljajo ureditveno območje polnilnega parka. Te posle sklepa izvajalec v svojem imenu in za svoj račun.

V drugem odstavku je za zemljišča na ureditvenem območju polnilnega parka, ki so v javni lasti in niso v uporabi, določeno, da se prednostno ponudijo izvajalcu za namen vzpostavitve polnilnega parka, tako da z njim sklenejo neposredno pogodbo.

V tretjem odstavku je določen razvezni pogoj, pod katerim je izvajalec dolžan ponuditi lastniku vrnitev zemljišča pod enakimi pogoji, če na njem v treh letih od pridobitve ne prične obratovati polnilni park.

K 16. členu (dodeljevanje priključnih zmogljivosti za polnilne parke)

Člen ureja obveznosti izvajalca v zvezi z dodeljevanjem dostopa do polnilnega parka. Dostop do polnilnega parka vključuje uporabo priključne zmogljivosti za polnilna mesta in pravico do uporabe pripadajočega prostora za namestitev polnilne postaje s parkiriščem.

Pravice dostopa do polnilnega parka se podeljujejo v postopkih, v katerih je zagotovljena transparentnost in nediskriminatorna obravnava ponudnikov. Praviloma se dostop podeljuje na način, da se priključna zmogljivost polnilnega parka razdeli med več različnih ponudnikov polnilnih mest, s čemer se spodbuja razvoj konkurenčnega trga delovanja polnilnih mest. Prav tako lahko izvajalec predmet dostopa oblikuje tako, da združi več lokacij v pakete, če je to potrebno, da se na ta način zapolni mreža polnilnih parkov tudi na ekonomsko manj privlačnih lokacijah. Izvajalec lahko poleg tega sprejme tudi ukrepe, ki omejijo ponudbe posameznih ponudnikov, če obstaja nevarnost, da bi se s kopičenjem priključnih zmogljivosti omejila učinkovita konkurenca med ponudniki polnilnih mest.

Prihodek od prodaje pravic dostopa do polnilnega parka je namenski prihodek za pokrivanje stroškov izvajanja gospodarske javne službe

Izvajalec sprejme splošne pogoje, s katerimi uredi medsebojna razmerja z uporabniki glede dostopa do polnilnega parka.

K 17. členu (namenskost priključnih zmogljivosti za polnilna mesta)

S tem členom se določa, da so zakupljene priključne zmogljivosti neprenosljive in zavezujejo imetnika, da jih aktivno izkorišča za dejavnost polnjenja e-vozil. S tem se zagotavlja namenskost priključnih kapacitet, ki so omejena dobrina, zato tudi posebna ureditev v tem členu, da se zagotovi čim bolj optimalna izraba priključne moči polnilnega parka, kar je nujno za doseganje ciljev v tem zakonu in konkurenčen razvoj trga polnilnih mest. Neuporaba ali

nezadostna uporaba dodeljenih zmogljivosti je razlog, da se jih imetniku odvzame in dodeli drugemu imetniku.

K 18. členu (zagotavljanje podatkov za načrtovalsko orodje)

Ta člen določa obveznost različnih subjektov s področja energetske in cestne infrastrukture, ki razpolagajo z relevantnimi podatki za načrtovanje javne mreže polnilnih parkov izhodne moči vsaj 300 kW, da te podatke posredujejo izvajalcu gospodarske javne službe. Te podatke izvajalec vključi in poveže v informacijskem načrtovalskem orodju, ki z obdelavo teh podatkov pomaga pri iskanju primernih lokacij za polnilne parke. Podatki se po tem členu zagotavljajo na način, da ne vključujejo osebnih podatkov (na primer v agregirani in anonimizirani obliki).

K 19. členu (financiranje gospodarske javne službe)

Ta člen ureja vire financiranja gospodarske javne službe. Predvidena je kombinacija več virov. Za dodeljene priključne zmogljivosti polnilnega parka bodo imetniki plačevali izvajalcu ceno zakupa, ki se določi na razpisu (na primer z uporabo avkcijskega mehanizma). S tem prihodkom razpolaga izvajalec kot lastnim prihodkom, ki je namenjen financiranju izvajanja gospodarske javne službe. V primeru, da prihodek iz prodaje priključnih zmogljivosti ne bo zadoščal za kritje stroškov gospodarske javne službe, se bo razlika financirala v breme proračunskih sredstev, ki bodo zbrana iz prispevka za spodbujanje prehodna na alternativna goriva v prometu. Poleg omenjenih dveh virov, lahko vlada s koncesijskim aktom fakultativno določi tudi še druge prihodke izvajalca, ki se namenijo financiranju javne službe.

K 20. členu (deležniki na polnilni infrastrukturi za električna vozila)

Javna polnilna infrastruktura ima pasivne deležnike (lastnik infrastrukture, lastnik/najemnik zemljišča oz. merilnega mesta, kjer je vzpostavljena infrastruktura) in aktivne deležnike (upravljalca polnilnega mesta, ponudnik storitve polnjenja). V tem členu sta opredeljena aktivna deležnika, ki morata biti vpisana v nacionalni register ID kod na področju polnilne/oskrbovalne infrastrukture za AG v prometu. Aktivna deležnika na polnilni infrastrukturi sta angažirana na podlagi poslovnega odnosa z lastnikom infrastrukture in s tem prevzmeta večino obveznosti in aktivnosti, tako do končnih uporabnikov kot tudi regulatorjev in izvršilne veje oblasti. Velikokrat se isti poslovni subjekt lahko pojavi v več vlogah hkrati, včasih pa je za vsako vlogo angažiran drug poslovni subjekt. Lastnik infrastrukture pa je tisti, ki mora v primeru sofinanciranja pri vzpostavitvi tako z nacionalnimi kot EU sredstvi, zagotoviti operativnost za daljše obdobje, najmanj 5 let.

K 21. členu (obveznosti upravljavca polnilnega mesta)

Upravljalca polnilnega mesta je osrednji deležnik polnilne infrastrukture, ki za lastnika tehnično in administrativno upravlja in vzdržuje polnilno mesto, skrbi za zagotavljanje varnostnih in tehničnih standardov ter ima v ta namen vzpostavljen zaledni računalniški sistem, ki preko različnih protokolov lahko komunicira z različnimi računalniškimi zalednimi sistemi: polnilnim mestom, ponudnikom storitve polnjenja, operaterjem energetskega sistema, platformami za gostovanje, agregatorjem. Upravljalca polnilnega mesta končnim uporabnikom omogoča storitev polnjenja tudi v imenu in za račun ponudnika storitev polnjenja, omogoča možnost priložnostnega polnjenja in plačevanja po cenah, ki so primerne, primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Upravljalca je zavezanec za registracijo ID kod polnilnih mest ter za posredovanje celovitih, zanesljivih in kvalitetnih statičnih in dinamičnih podatkov na portal nacionalna točka dostopa.

K 22. členu (obveznosti upravljavca pristanišča Koper)

Ta člen določi obveznost upravljavca pristanišča Koper kot izhaja iz Direktive 2014/94/EU.

K 23. členu (obveznosti za upravljavce letališč)

Ta člen določa, da so upravljavci letališč na omrežju TEN-T (celovitem in jedrnem), tj. letališča Brnik, Maribor in Portorož do leta 2025 dolžni poskrbeti, da je na vseh terminalih možna oskrba mirujočih letal z električno energijo ter do leta 2030 tudi na ploščadi. Do leta 2030 mora biti vsa električna energija uporabljena za mirujoča letala iz omrežja ali proizvedena v generatorjih na letališču iz obnovljivih virov energije.

K 24. členu (cilji za oskrbovalno infrastrukturo za vozila na zemeljski plin)

V tem členu se določi način določanja ciljev za oskrbovalno infrastrukturo za zemeljski plin. V ta člen se prenesejo zahteve Direktive 2014/94/EU. Cilji, ki presegajo zaveze Slovenije do Evropske unije se v nacionalnem načrtu politike načrtujejo le v primeru, da omogočajo zamenjavo zemeljskega plina z obnovljivimi viri in prispevajo k doseganju deleža OVE v prometu kot izhaja iz Direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov.

K 25. členu (oskrba plovil z utekočinjenim zemeljskim plinom v pristanišču)

Ta člen določi obveznost upravljavca pristanišča Koper kot izhaja iz Direktive 2014/94/EU.

K 26. Členu (obveznosti upravljavca oskrbovalnega mesta za zemeljski plin)

Ta člen določi tehnične zahteve za oskrbovalna mesta z zemeljskim plinom kot izhajaja iz Priloge II Direktive 2014/94/EU, možnost priložnostnega polnjenja in prikaza cene ter obveznost registracije.

K 27. členu (cilji za oskrbovalno infrastrukturo za vodik)

Ta člen določi način določanja nacionalnih ciljev za vodik pri čemer se da prednost vodikom proizvedenemu iz obnovljivih virov.

K 28. členu (obveznosti upravljavca oskrbovalnega mesta za vodik)

Ta člen določi tehnične zahteve za oskrbovalna mesta z zemeljskim plinom kot izhajaja iz Priloge II Direktive 2014/94/EU, možnost priložnostnega polnjenja in prikaza cene ter obveznost registracije.

K 29. členu (tehnične zahteve)

Ta člen določi obvezne tehnične zahteve oziroma standarde kot izhajajo Priloge II Direktive 2014/94/EU ter delegiranih aktov Evropske komisije na podlagi direktive. Poleg obveznih tehničnih zahtev kot izhajajo iz direktive ta člen daje tudi pravni okvir za sprejem tehničnih predpisov za zagotovitev varnosti in zanesljivosti obratovanja polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter omogoča sprejem predpisa, ki bo določil funkcionalnosti in način pametnega polnjenja. Varnost pri nameščanju, delovanju in vzdrževanju predvsem električne polnilne infrastrukture niso zadostno določene s predpisi Unije ali nacionalnimi predpisi, vendar so zelo pomembne za varnost premoženja in ljudi. Prav tako niso predpisane funkcionalnosti pametnega polnjenja (sposobnost polnilnega mesta, da sprejme in obdeluje prejete informacije, da se odzove na prejete informacije, da lahko posreduje informacije, da lahko spremlja in beleži porabo energije, da izpolnjuje zahteve v zvezi z varnostjo, da deluje energetsko učinkovito in da je dostopno na daljavo). Dinamično prilagajanje odjema in možnost agregiranja bosta za pričakovan povečan odjem električne energije za vozila ter integracijo prekinljivih obnovljivih virov ob hkratnem ohranjanju stabilnosti omrežja izredno pomembna, prvi pogoj pa je, da bo nameščena polnilna infrastruktura izpolnjevala enotne in točno določene tehnične zahteve.

K 30. členu (registracija in javne evidence)

Ministrstvo za infrastrukturo je sodelovalo v PSA (Programme Support Action) – podpornem projektu evropskega programa Instrument za povezovanje Evrope, kjer je skupaj z ostalimi 15 članicami konzorcija definiralo vrste in formate ID kod na področju polnilne infrastrukture za električna vozila ter zavezance za izvedbo registracije. Podporni projekt IDACS je bil hkrati tudi pilotni projekt EK pri prenovi EU predpisov na področju polnilne in oskrbovalne infrastrukture za AG v prometu, saj bo dosežene rešitve EK vključila v prenovno EU predpisov, prav tako bodo države članice konzorcije dosežene rešitve vključile v nacionalne zakonodaje. Vlogo registracijske pisarne za ID kode na področju polnilne in oskrbovalne infrastrukture bo prevzelo Ministrstvo za infrastrukturo.

K 31. členu (obveznost registracije)

Zavezanci za izvedo registracije ID kod na področju polnilne in oskrbovalne infrastrukture so tako upravljavci - za registracijo CPO ID kode in EVSE ID kode, ter ponudniki storitev polnjenja - za registracijo EMA ID kode. Ministrstvo bo s podzakonskimi akti natančneje opredelilo vrsto ID kod, zavezance, vlogo za registracijo, izdajanje in čas veljavnosti ID kod ter upravljanje in vzdrževanje nacionalnega registra ID kod. Računalniška aplikacija za spletno izvedbo registracije ID kod je bila v RS preko projekta IDACS že vzpostavljena.

K 32. členu (obveznost posredovanja podatkov)

Države članice EU so v skladu z:

- Direktivo 2010/40 /EU (ITS – Intelligent Transport Systems - ITS) Direktiva z dne 7. 7. 2010,
- Direktivo 2014/94/EU (AFID – Alternative Fuels Infrastructure Directive) z dne 22. 10. 2014,
- Delegirano uredbo št. 2015/962 (RTTI – Real Time Transport Information DU) z dne 18. 12. 2015 ter
- Delegirano uredbo št. 2017/1926 (zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU) z dne 31. 5. 2017

preko portala nacionalna točka dolžne zagotoviti statične in dinamične prometne in potovalne podatke za uporabo in ponovno uporabo. Med kategorijami podatkov so določeni tudi podatki o polnilni infrastrukturi za električna vozila. V okviru projekta IDACS je bil tako definiran minimalni nabor statičnih in dinamičnih podatkov o polnilnih mestih, ki jih morajo upravljavci posedovati na nacionalno točko dostopa, ki ga bo pri prenovi EU predpisov vključila tudi EK. Računalniški sistem za prenos statičnih in dinamičnih podatkov je na nacionalni točki dostopa RS, ki jo upravlja nacionalni center za upravljanje prometa, že vzpostavljen in pripravljen na izvedbo.

K 33. členu (identifikacija združljivosti vozil in infrastrukture ter vozil in alternativnih goriv)

Ta člen zavezuje prodajalce vozil ter upravljavce oskrbovalnih in polnilnih mest, da dajo uporabnikom vozil na voljo natančne informacije o združljivosti vozil z gorivi za motorna vozila z notranjim izgorevanjem ter informacije o združljivost električnih vozil s polnilnimi mesti. Kompatibilne oznake morajo biti podane na ročkah na oskrbovalnih mestih ter v neposredni bližini pokrova za gorivo na motornih vozilih. Vse oznake za združljivosti vozil in infrastrukture (električna vozila) ter vozil in alternativnih goriv morajo biti skladne s standardi evropskih organizacij za standardizacijo, ki določajo tehnične specifikacije za goriva.

K 34. Členu (informacije o stroških osebnih avtomobilov na 100 km glede na vrsto goriv)

Ta člen določa način izvajanja Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/732 o skupni metodologiji za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv, ki države članice zavezuje, da pripravijo metodologijo za izbor referenčnih modelov osebnih vozil in izračun primerjave stroškov med klasičnimi fosilnimi gorivi in alternativnimi gorivi na 100 km. Informacije o stroških goriva osebnih vozil na 100 km so voznikom dolžni zagotavljati trgovci z gorivom na bencinskih servisih na način kot ga določi ministrstvo s pravilnikom.

K 35. členu (informacije o polnilni in oskrbovalni infrastrukturi)

Ta člen zaveže ministrvo k zagotavljanju celovite zbirke podatkov o lokacijah polnilnih in oskrbovalnih mest preko nacionalne točke dostopa, ki je dostopna vsem pod enakimi pogoji. Podatki o lokaciji pa bodo razvidni tudi iz digitalne platforme za spodbujanje investicij na interaktivnem zemljevidu.

K 36. člen (zavezanci za plačilo prispevkov in način plačila)

V tem členu se obveže osebe na katero je registrirano motorno vozilo k plačilu letnega prispevka za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu.

V letu 2021 je bilo v slovenskem voznem parku skupno registriranih 1.415.918 vozil za prevoz ljudi in tovora (kategorije M in N) od tega kar 1.273.995 osebnih avtomobilov (M1). Trenutni delež vozil na alternativna goriva (elektrika, vodik, stisnjen in utekočinjen zemeljski plin, utekočinjen naftni plin) je v celotnem voznem parku registriranih vozil še vedno zelo majhen. V letu 2021 je ta znašal 1,3 % od tega je delež električnih vozil le 0,53 %, kar kaže, da bo za znižanje emisij in prestrukturiranje voznega parka v prihodnje potreben velik napor. Sektor promet predstavlja daleč največji vir emisij toplogrednih plinov, v letu 2020 je ta znašal kar 47 % med sektorji, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami (ETS). Delež prometa je bil še leta 2005 samo 38-odstoten. Večina emisij je iz cestnega prometa. Promet je, poleg kmetijstva, še edini sektor, v katerem so se emisije v obdobju 2005–2020 povečale, in sicer za 175 kt CO₂ ekv oz. za 4 %. Cestni promet predstavlja močno prevladujoč del emisij v prometu in sicer 99,5 %.

K 37. členu (vozila za katera se letni prispevek ne plača)

Ta člen določi za katera vozila ni potrebno plačati prispevka za spodbujanje prehoda na alternativna goriva. Izvzeta so vozila, za katera že sedaj ne velja plačilo dajatev po zakonu, ki ureja dajatve za motorna vozila.

K 38. členu (smiselna in subsidiarna uporaba zakona)

Ta člen v zvezi z določbami za zbiranje prispevka za spodbujanje prehoda na alternativna goriva dopušča smiselno in subsidiarno uporabo zakona o motornih dajatvah, zakona o splošnem upravnem postopku ter zakona, ki ureja davčni postopek.

K 39. členu (namenskost prispevkov in nadzor nad pobiranjem prispevkov)

S tem členom se določi namenskost zbranih prispevkov za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu in nadzor nad zbiranjem prispevkov. Sredstva se bodo uporabljala izključno za namene določene s tem zakonom in vračala v vzpostavitev zadostne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, vozila na alternativne pogone, demonstracijske projekte, promocijske in ozaveščevalne aktivnosti ter druge ukrepe, ki bodo spodbujali prehod na alternativna goriva vključno z delovanje gospodarske javne službe in Centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu.

K 40. členu (način obračuna prispevka)

S tem členom se določi način obračuna prispevka, ki je praviloma enkrat letno pri registraciji vozila oziroma izdaji prometnega dovoljenja, v primeru, da je to krajše od enega leta se plača sorazmeren del. Če je prometno dovoljenje izdano za daljše obdobje od enega leta, se lahko na željo stranke prispevek plača vnaprej za celoten čas trajanja prometnega dovoljenja.

K 41. členu (višina letnega prispevka)

Ta člen določi način obračuna prispevkov glede na kategorije vozil pri čemer se smiselno in sorazmerno upoštevajo določila Zakona o dajatvah za motorna vozila. Vlada z uredbo podrobneje določi višine prispevkov glede na: delovno prostornino motorja za vozila kategorije L, izpuste CO₂ v gramih na prevoženi kilometer za vozila kategorije M in N1 ter največjo dovoljeno maso za tovorna vozila kategorij N2 in N3.

K 42. členu (vračilo letnega prispevka ob odjavi vozila)

Člen določi obvezo vrnitve sorazmernega prispevka osebi, ki pred iztekom obdobja za katerega je plačala prispevek vozilo odjavi.

K 43. členu (Center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu)

S tem členom se imenuje Center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu njegove naloge in pristojnosti. Ustanovitev centra je nujna za izvajanje operativnih nalog kot so javni razpisi in pozivi iz prispevkov zbranih za spodbujanje prehoda na alternativna goriva po tem zakonu, saj ministrstvo nima zadostnih kadrovske kapacitete. Center bo poleg javnih razpisov in pozivov izvajal tudi promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu. Vlogo centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva prevzame center za podpore, ki ima izkušnje s področja dodeljevanja državnih pomoči.

K 44. členu (odločanje centra o dodelitvi sredstev upravičencem)

V tem členu se določi način odločanja Centra o dodelitvi sredstev vlagateljem na javni razpis/poziv, pravica vlagateljev do dopolnitve vloge ter pravilo vrstnega reda glede na predložene popolne vloge.

K 45. členu (odvzem pravice do pridobljenih sredstev)

Ta člen določi pogoje pod katerimi se vlagatelju sredstva lahko odvzamejo.

K 46. členu (digitalna platforma)

Ta člen določi način upravljanja z digitalno platformo, zavezance za vnašanje podatkov ter vrsto podatkov, ki bodo na voljo uporabnikom. Digitalna platforma je potrebna, saj bo omogočala pregled že obstoječe polnilne infrastrukture, prostih lokacij za vzpostavitev polnilne infrastrukture ter podatke o stanju na teh lokacijah kot bodo izhajali iz načrtov operaterjev in lokalnih načrtov občin. Digitalizacija podatkov bo državnih organom omogočala analizo in strateško načrtovanje investicij v širitev mreže polnilne infrastrukture ter pripravo oziroma posodobitev nacionalnih strateških in izvedbenih dokumentov. Investitorjem pa bo omogočala pregled potencialnih lokacij kjer je na voljo ustrezna priključna moč in možnost parkirnih površin kar bo povečalo mobilizacijo privatnih sredstev v javno dostopno polnilno infrastrukturo.

K 47. členu (sofinanciranje ukrepov akcijskega načrta)

Ta člen določa vrste ukrepov in način sofinanciranja ukrepov državnega akcijskega načrta. Za pospešen prehod na alternativna goriva v prometu, ki bo znižal emisije v sektorju prometa ter povečal delež obnovljivih virov energije kot je za Slovenijo določila Evropska unija, bo potrebno vidno povečati nabor potrebnih ukrepov in višino sofinanciranja. Ministrstvo bo pripravilo prenovljen akcijski načrt, ki bo osredotočen na spremembo voznega parka in s tem povezano potrebno polnilno in oskrbovalno infrastrukturo tako zasebno kot javno dostopno, demonstracijske in pilotne projekte na področju vodika ter druge podporne aktivnosti. V letu 2023 se pričakuje, da bo v veljavo stopila nova Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva Evropskega Parlamenta in Sveta (AFIR), ki bo države članice zavezala k pripravi in izvajanju nacionalnih akcijskih načrtov skladno s konkretnimi cilji in zahtevami določenimi v AFIR.

Ta člen tudi daje pravno podlago za sprejem vladne uredbe s katero se podrobneje uredi način dodeljevanja spodbud, merila, pogoji, vrste ukrepov in upravičencev, višina sofinanciranja, pravila za dodeljevanje državnih pomoči in pomoči de minimis, itd.

K 48. členu (viri financiranja ukrepov)

Člen določi vire financiranja ukrepov akcijskega načrta. Za dolgoročno za zagotovitev systemskega vira za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu, tj. infrastruktura za alternativna goriva, vozila, demonstracijski projekti, delovanje Centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva ter gospodarske javne službe vzpostavitve in upravljanja polnilnih parkov 300 kW in več ter drugih podpornih ukrepov, se v okviru zakona zagotovi namenski vir iz prispevkov za spodbujanje prehoda na alternativna goriva. Poleg prispevkov po tem zakonu bo pomemben vir sredstev tudi Sklad za podnebne spremembe, ki sicer že sedaj financira ukrepe s področja infrastrukture za alternativna goriva ter vozila v okviru Programa porabe sredstev SPS. Za izvajanje ukrepov iz akcijskega načrta se predvidevajo tudi manjša sredstva integralnega proračuna (študije, analize, itd.) ter sredstva evropskih strukturnih in investicijskih skladov, ki se načrtujejo na postavkah ministrstva (evropska kohezijska politika, Načrt za okrevanje in odpornost).

K 49. členu (inšpekcijski nadzor)

Ta člen določa pristojnost za inšpekcijski nadzor nad zakonom in jo razmejuje med inšpektoratom, pristojnim za promet, in inšpektoratom, pristojnim za energijo. Pristojnost prvega je določena kot splošna pristojnost, ki zajema celotno zakonsko in podzakonsko ureditev tega področja, razen področja, ki se v skladu z 29. členom tega zakona nanaša na tehnične zahteve za polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za alternativna goriva. Za nadzor nad slednjim je pristojen inšpektorat, pristojen za energijo, v katerega delovno področje tudi sodi materija.

Inšpektorji imajo pri nadzoru nad tem zakonom pravice in dolžnosti kot jih določa Zakon o inšpekcijskem nadzoru (Uradni list RS, št. 43/07 – uradno prečiščeno besedilo in 40/14), kolikor gre za nadzor nad izpolnjevanjem predpisov o tehničnih zahtevah, pa poleg teh tudi pravice in dolžnosti, kot jih določa Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (Uradni list RS, št. 17/11).

S tem členom se v četrtem in petem odstavku dodatno urejajo specialni ukrepi, ki jih lahko uporabijo inšpektorji pri ugotovitvi kršitev, ki so vezane na neizpolnjevanje tehničnih zahtev ali kršitev obveznosti registracije polnilnih mest. Kot ukrep lahko inšpektor v teh primerih, potem ko zavezanec ne opravi nepravilnosti v odrejenem roku, zapečati polnilno infrastrukturo oziroma prepove dobavo električne energije za polnilna mesta, ki so obremenjena s kršitvijo.

K 50. členu (prekrški)

S tem členom se določajo prekrški za kršitve zakonskih določb o obveznosti registracije polnilnih mest iz 31. člena in izmenjave podatkov v zvezi s polnimi mesti iz 32. člena tega zakona.

K 51. členu (prehodna določba za sprejem nacionalnega okvira politike)

Ta člen določa, da se do sprejema prenovljenega NEPN, ki bo določil energetske in podnebne cilje za področje prometa ter državne celostne prometne strategije kot nacionalni okvir politike uporablja Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometu in na njeni podlagi sprejeti Akcijski program za alternativna goriva v prometu. Člen določa tudi rok za pripravo osnutka akcijskega načrta iz 5. člena tega zakona.

K 52. členu (prehodna določba za določitev ciljev za električno polnilno infrastrukturo)

Ta člen določa merila, ki se v okviru nacionalnega okvira politike upoštevajo pri določitvi ciljev za električno polnilno infrastrukturo dokler ne bodo sprejeti zavezujoči cilji na ravni EU. Merila so povzeta iz člena 4(1) Direktive 2014/94/EU.

K 53. členu (prehodna določba za objavo načrta lokacij polnilne infrastrukture visokih moči)

Člen določa rok, do katerega mora elektrooperater objaviti državni načrt primernih lokacij polnilnih parkov iz 8. člena tega zakona.

K 54. členu (prehodna določba za sprejem lokalnega načrta električne polnilne infrastrukture)

Člen določa rok, do katerega morajo občine pripraviti lokalne načrt polnilne infrastrukture iz 9. člena tega zakona.

K 55. členu (prehodno obdobje za uskladitev obveznosti upravljavcev polnilnih mest v zvezi z zahtevami za priložnostno polnjenje)

S tem členom se za upravljavce polnilnih postaj določa prehodno obdobje, v katerem morajo poskrbeti, da bodo javno dostopna polnilna mesta z izhodno močjo najmanj 50 kW izpolnjevala zakonske zahteve iz 21. člena tega zakona, ki se nanašajo na priložnostno polnjenje.

K 56. členu (vpis v register ID kod za obstoječo infrastrukturo)

S tem členom se določa prehodno obdobje treh mesecev, v katerem morajo upravljavci polnilnih mest registrirati polnilna mesta in se skupaj s ponudniki storitev polnjenja vpisati v register ID kod. Rok začne teči od uveljavitve predpisa iz 31. člena tega zakona, na podlagi katerega se bodo lahko začele izvajati določbe o registraciji polnilnih mest, upravljavec in ponudnikov storitev polnjenja.

K 57. členu (prehodno obdobje za posredovanje podatkov na nacionalno točko dostopa)

Ta člen določa prehodno obdobje, ki se izteče 1. 7. 2023, v katerem morajo upravljavci polnilnih in oskrbovalnih mest poskrbeti, da se polnilna mesta, ki ne omogočajo izmenjave podatkov z nacionalno točko dostopa kot to zahteva 32. člen tega zakona, tehnično opremijo na način, da bo izmenjava podatkov možna.

K 58. členu (vzpostavitev Centra za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu)

Ta člen določa, da mora Center za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu začeti z izvajanjem nalog po tem zakonu najkasneje 1. 6. 2024.

K 59. členu (začetek uporabe določb o letnem prispevku)

Ta člen določa, da se začnejo določila tega zakona o obveznosti plačila prispevka za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu, ki se plačuje ob registraciji vozil, uporabljati od 1. 1. 2024 dalje.

K 60. členu (vzpostavitev digitalno platformo)

S tem členom se določa rok, v katerem mora izvajalec gospodarske javne službe iz 12. člena tega zakona vzpostaviti digitalno platformo iz 46. člena tega zakona in objaviti tehnična navodila za uporabo storitev digitalne platforme.

K 61. členu (izvršilni predpisi)

Ta člen vsebuje izvršilno klavzulo, s katero se vladi, ministru in centru za podpore nalaga časovni rok, v katerem morajo sprejeti zahtevane izvršilne predpise.

K 62. členu (prenehanje veljavnosti podzakonskih aktov)

Ta člen razveljavlja dosedanjo Uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu, s katero se je v slovenski pravni red preneslo Direktivo 2014/947EU.

K 63. členu (začetek veljavnosti)

Ta člen določa splošen vakacijski rok, torej da začne zakon veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.