



GLOBAL ENVIRONMENT FACILITY
INVESTING IN OUR PLANET



CRNA GORA
MINISTARSTVO ODRŽIVOG RAZVOJA
I TURIZMA



Empowered lives.
Resilient nations.



Prijedlog ekonomskih i finansijskih podsticaja za e-mobilnost u Crnoj Gori

Finalna verzija

Studiju pripremio: Energetski institut Hrvoje Požar | Zagreb | jun 2019.





GLOBAL ENVIRONMENT FACILITY
INVESTING IN OUR PLANET

GEF ujedinjuje 182 zemlje u partnerstvo s internacionalnim institucijama, nevladinim organizacijama (NVO) i privatnim sektorom da bi apostrofirao globalna ekološka pitanja podržavajući inicijative nacionalnog održivog razvoja. Danas je GEF najveći javni finansijer projekata za unapređenje globalne ekologije. Kao finansijski nezavisna organizacija, GEF obezbjeđuje subvencije za projekte vezane za biodiverzitet, klimatske promjene, internacionalne vode, degradaciju zemljišta, ozonski omotač i organske zagađivače. Od 1991. GEF je ostvario značajne rezultate u zemljama u razvoju i zemljama u ekonomskoj tranziciji, obezbijevivši 9,2 milijarde dolara subvencija i 40 milijardi dolara u kofinansiranju preko 2.700 projekata u preko 168 zemalja. www.thegef.org.



Empowered lives.
Resilient nations.

UNDP, u partnerstvu s ljudima na svim nivoima društva, podržava razvoj nacija koje su u stanju da podnesu krize, ali i da pokrenu i održe onu vrstu razvoja koja unapređuje kvalitet života svih. U 170 zemalja svijeta u kojima smo prisutni, nudimo globalnu i lokalnu perspektivu da bismo osnažili život pojedinca, ali i stvaranje izdržljivih nacija.

Studija je pripremljena za potrebe projekta „Razvoj niskokarbonskog turizma u Crnoj Gori“ koji realizuje UNDP u saradnji s Ministarstvom održivog razvoja i turizma, Ministarstvom ekonomije i Ministarstvom saobraćaja i pomorstva, a finansira se iz sredstava Globalnog fonda za životnu sredinu (GEF).

Ovo je nezavisna publikacija, rađena je pod okriljem UNDP. Mišljenja iznesena u ovoj publikaciji stavovi su njihovih autora i ne predstavljaju nužno stavove UNDP.

Kratki izvodi iz ove publikacije mogu se nepromijenjeni reprodukovati bez odobrenja autora, pod uslovom da se navede izvor.

Autorski tim Energetskog instituta Hrvoje Požar:

Jurica Brajković

Vesna Bukarica

Tomislav Čop

Bruno Židov

Saradnik: Radoje Vujadinović

UNDP tim:

Aleksandra Kiković

Ana Pajević-Tošić

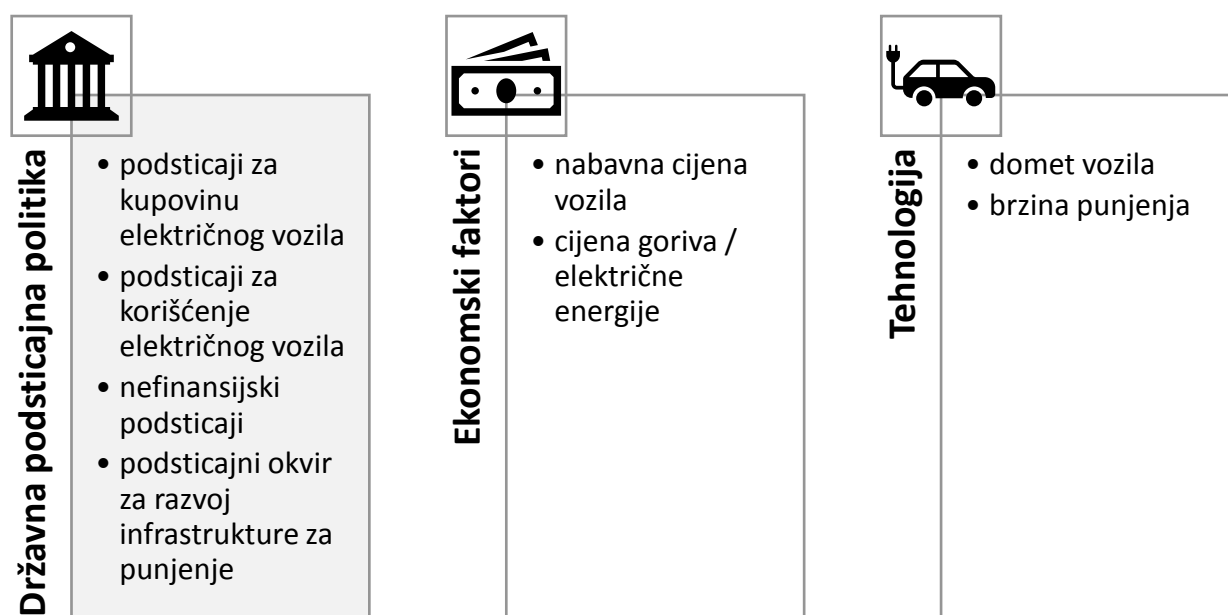
SADRŽAJ

1. UVOD	4
2. PREGLED MOGUĆIH PODSTICAJA ZA E-MOBILNOST U CRNOJ GORI	6
2.1. PODSTICAJI ZA ELEKTRIČNA VOZILA	6
2.1.1. Fiskalni podsticaji	6
2.1.2. Finansijski podsticaji	7
2.1.3. Nefinansijski podsticaji	8
2.2. PODSTICAJI ZA INFRASTRUKTURU ZA PUNJENJE EV	8
2.3. PROMOCIJA E-MOBILNOSTI	10
3. PRIJEDLOG AKTIVNOSTI EKO FONDA U PODSTICANJU E-MOBILNOSTI	12
3.1. MOGUĆI IZVORI FINANSIRANJA (PRIHODI EKO FONDA)	12
3.2. SHEMA PODSTICANJA ELEKTRIČNIH VOZILA	13
3.2.1. Predmet podsticanja	13
3.2.2. Korisnici podsticaja	13
1.1.1.1. Građani	13
1.1.1.2. Javni sektor	13
1.1.1.3. Privatni sektor (pravna lica)	14
3.2.3. Vrsta i iznos podsticaja	15
3.2.4. Mehanizmi dodjele podsticaja	15
3.2.5. Procjena potrebnih sredstava za podsticaje	17
3.2.6. Rizici i zaštitni mehanizmi	17
3.3. SHEMA PODSTICANJA INFRASTRUKTURE ZA PUNJENJE ELEKTRIČNIH VOZILA	17
4. ZAKLJUČAK	20
5. LISTA SLIKA I TABELA	21

1. UVOD

Svrha i cilj dokumenta

Razvoj tržišta e-mobilnosti bazira se na atraktivnosti električnih vozila za krajnjeg kupca odnosno korisnika tog vozila – kupcu/korisniku električno vozilo treba da bude atraktivnije od konvencionalnog vozila s finansijskog i nefinansijskog aspekta. Atraktivnost električnog vozila zavisi od brojnih faktora i to onih karakterističnih za pojedino tržište (zakonodavstvo, podsticaji, dostupnost infrastrukture) i opštih koji podjednako utiču na bilo koje tržište (kapacitet baterije odnosno domet vozila). Zato podsticanje e-mobilnosti obuhvata čitav niz aktivnosti od formulisanja državnih podsticaja, stvaranja uslova za razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila, oblikovanja legislativnog i regulatornog okvira kao temelja za razvoj tržišnih i poslovnih modela, do sprovođenja niza promotivnih i edukativnih mjera usmjerenih prema građanima, javnom sektoru i privatnim i pravnim osobama. Faktori koji utiču na razvoj tržišta e-mobilnosti prikazani su na Slici 1-1.



Slika 1-1: Faktori uticaja na tržište e-mobilnosti¹

Fokus ovog dokumenta upravo je na elementima državne podsticajne politike, koji mogu podstaknuti razvoj e-mobilnosti u Crnoj Gori. Preporuke se temelje na prethodno izrađenim studijama, u sklopu projekta UNDP „Studije izvodljivosti koncepta e-mobilnosti u Crnoj Gori“:

1. Situaciona analiza crnogorskog zakonodavnog, institucionalnog i finansijskog okvira za e-mobilnost
2. Analiza tržišta e-mobilnosti u Crnoj Gori
3. Analize troškova i koristi koncepta e-mobilnosti u Crnoj Gori – studije slučaja.

Razmatrali su se sljedeći podsticaji:

1. Fiskalni podsticaji – korišćenje poreznog sistema radi podsticanja nabavke i korišćenja električnih vozila
2. Finansijski podsticaji – instrumenti za smanjenje razlike u nabavnoj cijeni između klasičnog i električnog vozila, kao i instrumenti za podsticaje razvoja infrastrukture za punjenje električnih vozila
3. Nefinansijski podsticaji – mjere koje se mogu sprovesti s državnog ili lokalnog nivoa, a koje će dodatno učiniti nabavku i korišćenje električnih vozila atraktivnijim.

¹ Izvor: <https://www.accenture.com/acnmedia/PDF-37/accenture-electric-vehicle-market-attractiveness.pdf> (datum pristupa web strani: 27. 5. 2019)

Predloženi podsticaji u sve tri kategorije predstavljaju sveobuhvatan pristup podsticanju uvođenja e-mobilnosti u Crnoj Gori. Ipak, korišćenje svih tih podsticajnih mjera zavisi od mnogo faktora i angažmana različitih učesnika. Zato je naglasak stavljen na podsticaje koje može osigurati država, a to su svakako finansijski podsticaji iz Eko fonda.

Naime, osnivanjem Eko fonda, Crna Gora je dobila centralnu instituciju za prikupljanje novčanih sredstava i njihovu namjensku distribuciju u projekte i programe zaštite životne sredine, što izričito uključuje i podsticanje čistijeg saobraćaja i korišćenja alternativnih goriva u saobraćaju. Ovim se Crna Gora priključila i drugim zemljama u regionu, u kojima djeluju ovakvi fondovi i uspješno podstiču e-mobilnost (Hrvatska, Slovenija). Operativni početak rada Eko fonda očekuje se u drugoj polovini 2019. godine. S obzirom na to da se radi o potpuno novoj instituciji, čiji je osnovni zadatak promovisanje i podsticanje aktivnosti koje doprinose zaštiti životne sredine, izuzetno je bitno da Eko fond već na početku svog djelovanja postane prepoznatljiv i pozitivno prihvaćen od široke javnosti. Shema podsticanja e-mobilnosti svakako može doprinijeti i tom cilju i osigurati povoljne preduoslove za rad Eko fonda i u drugim područjima.

Pri tome, podsticajna shema koju će sprovoditi Eko fond mora biti jednostavna i privlačna za krajnje korisnike, administrativno nezahtjevna s obzirom na male kapacitete Eko fonda, barem u početku njegovog djelovanja, transparentna i praćena snažnim promotivno-edukativnim aktivnostima. Ovo su bili glavni postulati na kojima se temelji prijedlog predstavljen u ovom dokumentu.

Da bi Eko fond mogao sprovoditi podsticajnu shemu, izuzetno je bitno osigurati dovoljne prihode za tu svrhu. S obzirom na značaj saobraćaja u ostvarenju energetske-klimatskih ciljeva, očekuje se da će Crnoj Gori na raspolaganju biti međunarodna sredstva koja bi Eko fond mogao kanalisati u razvoj e-mobilnosti. Ipak, potrebno je osigurati i stabilne domaće izvore prihoda pa je i taj aspekt obrađen u ovom dokumentu.

Struktura dokumenta

U **poglavlju 2** dat je pregled mogućih podsticaja za e-mobilnost u Crnoj Gori u sve tri prethodno navedene kategorije.

U **poglavlju 3** dat je prijedlog aktivnosti Eko fonda na podsticanju e-mobilnosti u Crnoj Gori, što uključuje analizu mogućih prihoda te prijedlog funkcionisanja shema podsticanja za električna vozila i za infrastrukturu za punjenje električnih vozila.

Poglavlje 4 sadrži glavne zaključke sprovedenih analiza.

2. PREGLED MOGUĆIH PODSTICAJA ZA E-MOBILNOST U CRNOJ GORI

2.1. PODSTICAJI ZA ELEKTRIČNA VOZILA

S obzirom na određene tehnološke funkcije električnih vozila koje predstavljaju nedostatke u odnosu na konvencionalna vozila (vrijeme punjenja, manji domet), ali posebno zbog još uvijek veće nabavne cijene, u državama koje su se opredijelile za razvoj e-mobilnosti osmišljen je niz mjera koje nastoje povećati atraktivnost njihove nabavke i korišćenja. Generalno, podsticaji se mogu podijeliti na fiskalne mjere, finansijske mjere i nefinansijske mjere.

2.1.1. Fiskalni podsticaji

Zakonom o porezu na upotrebu putničkih motornih vozila, plovnih objekata, vazduhoplova i letilica („Službeni list RCG“, br. 28/2004 i 37/2004 i „Službeni list Crne Gore“, br. 86/2009) propisano je da se porez plaća godišnje prema radnoj zapremini motora. Porez se plaća prilikom registracije motornog vozila. Kontrolu obračunavanja poreza vrši ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove. Registracija motornih vozila ne može se izvršiti bez dokaza o plaćenom porezu. **Porez na motorna vozila ne plaća se na motorna vozila na elektro pogon.** Izuzeće od plaćanja ovog poreza predstavlja postojeći podsticaj za nabavku e-vozila.

Prihodi po ovom osnovu u cjelosti pripadaju budžetu Države. Uzimajući u obzir da je upotreba konvencionalnih motornih vozila izuzetno veliki izvor zagađenja, bilo bi apsolutno opravdano sredstva od ovog poreza usmjeriti u Eko fond i namijeniti ih za projekte kojima se smanjuje zagađenje iz saobraćaja, kao što je podsticanje nabavke električnih vozila i izgradnja infrastrukture za punjenje. Pri tome treba istaći da ima prostora i rezona za izmjene ovog Zakona. Naime, obračun poreza isključivo prema zapremini/snazi motora uz dodatno smanjenje poreza za starija vozila nema ekološki karakter, jer ni na koji način ne uzima u obzir ekološke karakteristike vozila, kao što je npr. podatak o emisiji CO₂. Stoga je ovaj Zakon potrebno izmijeniti, a prikupljena sredstva preusmjeriti u Eko fond. Pri tome je nužno zadržati izuzeće plaćanja poreza za električna vozila.

Druge obaveze plaćanja različitih naknada koje se tiču vozila temelje se na sljedećim aktima²:

- Uredba o visini troškova za tehnički pregled vozila („Službeni list Crne Gore“, br. 16/2013) – utvrđuje troškove tehničkog pregleda prema vrsti i zapremini vozila.
- Odluka o utvrđivanju visine godišnje naknade za korišćenje puteva pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila („Službeni list RCG“, br. 60/2005) – utvrđuje visinu godišnje naknade za korišćenje puteva pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila, prema vrsti i radnoj zapremini motora zavisno od vrste vozila.
- Odluka o utvrđivanju visine posebne naknade za drumska motorna vozila i njihova priključna vozila („Službeni list RCG“, br. 60/2005) – utvrđuje visinu posebne naknade za drumska motorna vozila i njihova priključna vozila da bi se obezbijedilo nesmetano odvijanje saobraćaja i pružanje informativnih usluga korisnicima puta, zavisno od vrste vozila.
- Pravilnik o registraciji vozila („Službeni list Crne Gore“, br. 10/2015, 21/016, 43/2016, 42/2017) - definiše cijenu registarske tablice zavisno od vrste vozila.

Nijedan od ovih akata ne prepoznaje posebno e-vozila, odnosno ne oslobađa ih od plaćanja navedenih naknada. Uvođenje izuzeća na plaćanje nekih od ovih naknada može se razmotriti kao dodatna mjera za promociju e-mobilnosti, ali neće značajno uticati na poboljšanje finansijske isplativosti vozila i konačno donošenje odluke o kupovini e-vozila.

² UNDP Crna Gora: *Situaciona analiza crnogorskog zakonodavnog, institucionalnog i finansijskog okvira za e-mobilnost*, autor studije EIHP, februar 2019.



Preporučuje se promovisanje poreza na upotrebu motornih vozila kao jednog od značajnih podsticaja za e-vozila, izmjena tog poreza tako da dobije snažan ekološki karakter i usmjeravanje prihoda od tog poreza u Eko fond uz namjensko korišćenje za podsticanje e-mobilnosti i drugih projekata čistog saobraćaja.

2.1.2. Finansijski podsticaji

Finansijski podsticaji potrebni su za podsticanje razvoja tržišta pa se uvode kad tržište samo nije dovoljno razvijeno da prihvati proizvode i usluge koji donose širu društvenu korist.

Društvena korist e-mobilnosti može se najbolje prikazati monetizovanjem društvenih koristi. U razdoblju do 2050. godine, ostvarenjem predviđenog povećanja broja registrovanih električnih vozila u Crnoj Gori, **ukupna monetizovana društvena korist od izbjegnutih emisija CO₂ iznosi oko 530 miliona EUR³**. Osim toga, postoje i druge koristi koje nije moguće monetizovati, ali čije se koristi ne mogu zanemariti. To se posebno odnosi na razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila i razvoj novih povezanih usluga, što je važna komponenta ekonomskog razvoja kroz razvoj novih *zelenih* poslova. Takođe, razvojem e-mobilnosti povećava se atraktivnost Crne Gore kao turističke destinacije i ujedno ekološki osviješćene države. Prethodno se prevenstveno odnosi na izgradnju infrastrukture za punjenje električnih vozila, što je bio faktor ograničenja za turiste s električnim vozilima da dođu u Crnu Goru, jer nijesu imali mogućnost za njihovo punjenje. Vlasnici električnih vozila ekološki su osviješćena populacija i po pravilu klijentela visoke platežne moći, tako da nije zanemarljiv prihod po turističku privredu Crne Gore koji se očekuje po ovom osnovu.

Analiza tržišta e-mobilnosti Crne Gore⁴ utvrdila je da je tržište u ranoj fazi razvoja s uočenim pozitivnim trendovima razvoja na strani ponude, dok strana potražnje treba snažniju stimulaciju za daljnji razvoj. U ovakvim tržišnim uslovima dostupni proizvodi, tehnička znanja i iskustva dovoljna su i sposobna da pokriju trenutnu potražnju, koja je vrlo niska. Zbog toga, **potražnju treba podstaknuti instrumentima politike**.

Uvažavajući pokazanu društvenu korist od e-mobilnosti i stanje tržišta, finansijski podsticaji nameću se kao nužan i ključan mehanizam za stimulanje potražnje. Povećana potražnja biće najbolja stimulacija za stranu ponude, za koju se već sad može reći da je svjesna promjena koje slijede i da preuzima određene aktivnosti da spremno, u skladu sa svojim poslovnim interesima, dočeka povećanje potražnje.

Finansijska analiza pokazala je da u sektoru građana i javnom sektoru direktni podsticaji za kupovinu električnog automobila imaju presudnu ulogu na rezultate isplativosti takve investicije. U slučaju bez podsticaja, neto sadašnja vrijednost je pozitivna, period povrata investicije manji je od 15 godina, a indeks profitabilnosti veći je od jedan **samo u slučaju kad vozilo prelazi 20.000 km godišnje ili više**. Prethodnim istraživanjem tržišta utvrđeno je da samo 18% građana godišnje prelazi više od 15.000 km. Iz toga slijedi zaključak da je nužno osigurati finansijske podsticaje da bi građani nabavljali električne automobile, radi iniciranja razvoja e-mobilnosti u Crnoj Gori.

Isto vrijedi i za javni sektor, gdje su finansijski pokazatelji još nepovoljniji, za što je razlog korišćenje ulaznih parametara koji se temelje na nabavci električnih vozila u odnosu na konvencionalna vozila niskog cjenovnog ranga.

U pogledu privatnog sektora, različitost poslovnih aktivnosti i načina korišćenja prevoznih sredstava onemogućava donošenje generalnog zaključka o potrebi i iznosu uvođenja podsticaja za nabavku električnih vozila. Uz visoku godišnju kilometražu te ukoliko se radi o automobilima visoke klase, električni automobil u odnosu na konvencionalno vozilo iste visoke klase, kojim se pružaju usluge transfera, isplativ je bez ikakvih finansijskih podsticaja. Očigledno je da bi analize u mnogim privatnim subjektima ipak pokazale da bi podsticaji imali presudnu ulogu u ocjeni isplativosti i donošenju odluke o nabavci električnih vozila. Pritom takođe treba uzeti u obzir ostale, prije svega promotivne efekte, ako bi se davanjem finansijskih podsticaja određeni broj poslovnih subjekata odlučio na nabavku električnih vozila.



Preporučuje se uspostavljanje sheme finansijskih podsticaja za električna vozila. Shemu treba sprovesti i promovisati kroz Eko-fond, a njome se trebaju obuhvatiti sve tri ciljne grupe: građani, javni sektor i privatni sektor.

³ UNDP Crna Gora: *Analize troškova i koristi koncepta e-mobilnosti u Crnoj Gori – studije slučaja*, autor studije EIHP, maj 2019.

⁴ UNDP Crna Gora: *Analiza tržišta e-mobilnosti u Crnoj Gori*, autor studije EIHP, april 2019.

Detaljne preporuke o karakteristikama podsticajne sheme za električna vozila date su u poglavlju 3.

2.1.3. Nefinansijski podsticaji

Nefinansijski podsticaji većinom su u nadležnosti lokalnih samouprava (opština), a ogledaju se u davanju posebnih povlastica električnim vozilima u odnosu na konvencionalna, kao što su npr. mjere kojima se omogućuje povlašćeno parkiranje za električna vozila, odnosno ograničava pristup vozilima s motorima na unutrašnje sagorijevanje, mjere kojima se podstiče veća upotreba električnih vozila među taksistima i rent-a-car firmama, ili npr. mjere kojima se pruža edukacija i promocija za javnost o upotrebi električnih vozila.

Takve mjere smatraju se indirektnim mjerama kojim se stvara učinak komparativne prednosti električnih vozila u formi uštede vremena i povećanju udobnosti.

U predmetnom kontekstu moguće je izdvojiti aktivnosti koje se potencijalno mogu sprovesti na području Crne Gore:

- dopušten ulazak u užu centar grada, gdje je saobraćaj uobičajeno zabranjen ili ograničen
- rezervisana parking mjesta samo za električna vozila na javnim parkiralištima i garažama, vrlo često besplatna
- jeftinija licenca i veći broj licenci za taksi električna vozila
- popusti na cijenu trajekta ili na naknadu za upotrebu tunela
- promotivno-edukativna javna događanja vezana uz e-mobilnost.

2.2. PODSTICAJI ZA INFRASTRUKTURU ZA PUNJENJE EV

Radi usklađenosti dinamike povećanja broja električnih vozila i broja mjesta za njihovo punjenje, potrebno je uporedo s podsticanjem električnih vozila takođe i sprovesti mjere za podsticanje razvoja infrastrukture za punjenje električnih vozila. Pritom je osim sufinansiranja izgradnje punionica važno stvarati odgovarajući zakonodavni okvir, da bi se oformio tržišni model koji omogućuje njihovu komercijalizaciju. Tako se otvara prostor poslovnim subjektima da prepoznaju mogućnost za stvaranje poslovnih modela i ostvare finansijski isplativo ulaganje.

Pri razmatranju stvaranja ili modifikovanja zakonodavnog okvira za izgradnju infrastrukture za punjenje električnih vozila, potrebno je uzeti u obzir Direktivu Evropskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima za unutrašnje tržište električne energije i izmjeni Direktive 2012/27/EU (izmjena) (8. 5. 2019)⁵. U njoj su utvrđena tržišna pravila koja bi trebala doprinijeti i stvaranju povoljnih uslova za električna vozila svih vrsta odnosno trebala bi osigurati efikasno uvođenje javno dostupnih i privatnih mjesta za punjenje električnih vozila te efikasnu integraciju punjenja vozila u sistem. Neke ključne odredbe ove Direktive istaknute su u nastavku:

- Upravljanje potrošnjom ključno je za omogućavanje pametnog punjenja električnih vozila te omogućavanje efikasne integracije električnih vozila u elektroenergetsku mrežu, što će biti od presudne važnosti za postupak dekarbonizacije saobraćaja.
- Potrošači bi električnu energiju koju su sami proizveli trebali trošiti, skladištiti i prodavati tržištu te učestvovati na svim tržištima električne energije omogućavajući fleksibilnost sistema, na primjer skladištenjem električne energije **električnih vozila**, upravljanjem potrošnjom ili programima energetske efikasnosti.
- **Operatori distributivnih sistema** treba da na troškovno efikasan način integrišu nove načine proizvodnje električne energije, posebno postrojenja u kojima se proizvodi električna energija iz obnovljivih izvora i nova opterećenja, kao što su opterećenja koja dolaze od toplotnih pumpi i **električnih vozila**. U tu svrhu operatorima distributivnih sistema trebalo bi omogućiti, a trebalo bi ih i podsticati, da se na temelju tržišnih postupaka koriste uslugama iz distribuiranih izvora

⁵ Tekst Direktive dostupan je na:

https://www.consilium.europa.eu/register/en/content/out?typ=SET&i=ADV&RESULTSET=1&DOC_TITLE=&CONTENTS=&DOC_ID=10%2F19&DOS_INTERINST=&DOC_SUBJECT=&DOC_SUBTYPE=&DOC_DATE=&document_date_from_date=&document_date_to_date=&document_date_to_date_submit=&MEET_DATE=&meeting_date_from_date=&meeting_date_to_date_submit=&meeting_date_to_date_submit=&DOC_LANCD=EN&ROWSPP=25&NRROWS=500&ORDERBY=DOC_DATE+DESC (datum pristupa web stranici: 27. 5. 2019) – u trenutku izrade ovog dokumenta, Direktiva još nije objavljena u Službenom listu EU.

energije, kao što su upravljanje potrošnjom i skladištenje energije, da bi mogli efikasno upravljati svojim mrežama i izbjeći skupa proširenja mreže. **Države članice trebale bi uspostaviti prikladne mjere poput nacionalnih mrežnih pravila i tržišnih pravila, i osigurati podsticaje za operatore distributivnih sistema mrežnim tarifama kojima se ne sprečava fleksibilnost ni poboljšanje energetske efikasnosti u mreži.** Isto tako, države članice trebale bi uvesti planove razvoja mreže za distributivne sisteme da bi podržale integraciju postrojenja u kojima se proizvodi električna energija iz obnovljivih izvora, olakšale razvoj postrojenja za skladištenje energije i elektrifikaciju saobraćajnog sektora te pružile korisnicima sistema odgovarajuće informacije u pogledu predviđenih proširenja ili nadogradnji mreže jer trenutno u većini država članica takav postupak ne postoji.

- Države osiguravaju potreban regulatorni okvir da bi se olakšalo priključivanje **javno dostupnih i privatnih stanica za punjenje** na distributivne mreže. Države članice osiguravaju da operatori distributivnih sistema sarađuju na nediskriminatornoj osnovi sa svakim preduzećem koje ima u vlasništvu ili koje razvija stanice za punjenje električnih vozila ili njima upravlja, što uključuje i njihovo priključenje na mrežu.
- Operatori distributivnih sistema ne smiju imati u vlasništvu ni razvijati **stanice za punjenje električnih vozila**, voditi ih niti njima upravljati, osim ako operatori distributivnih sistema imaju u vlasništvu privatne stanice za punjenje isključivo za vlastitu upotrebu (postoje određeni izuzeci definisani u članu 33 stav 3).

Crna Gora treba da uskladi zakonodavstvo iz područja tržišta električne energije s novom Direktivom o unutrašnjem tržištu električne energije, čime će se dodatno doprinijeti razvoju e-mobilnosti i njezinoj integraciji u elektroenergetski sistem. Posebno je bitno putem tarifnog sistema omogućiti razvoj poslovnih modela za pružanje usluge punjenja električnih vozila.

U pogledu programa sufinansiranja izgradnje infrastrukture za punjenje električnih vozila, načelno je preporučeno da se podstiče izgradnja uzimajući u obzir Direktivu 2014/94/EU o uspostavljanju infrastrukture za alternativna goriva. U nastavku su date neke ključne odrednice definisane u Direktivi:

- Punjenje električnih vozila na mjestima za punjenje trebalo bi, ako je to tehnički i finansijski opravdano, primjenjivati inteligentne mjerne sisteme da bi punjenje baterija iz mreže, u razdobljima u kojima je ukupna potražnja za električnom energijom smanjena, doprinijelo stabilnosti elektroenergetskog sistema i takođe bi trebalo omogućiti sigurnu i fleksibilnu obradu podataka – to bi dugoročno takođe moglo omogućiti da se iz baterija električnih vozila napaja elektroenergetska mreža u razdobljima u kojima je ukupna potražnja za električnom energijom visoka.
- Postavljanje i upotrebu mjesta za punjenje električnih vozila trebalo bi razviti kao konkurentno tržište otvoreno za pristup svim stranama zainteresovanim za uvođenje ili upravljanje infrastrukturom za punjenje.
- Mjesto za punjenje **male snage** znači mjesto za punjenje koja omogućava transfer električne energije na električno vozilo snage jednake ili manje od 22 kW, osim uređaja snage manje ili jednake 3,7 kW koji su instalirani u privatnim kućama ili čija primarna namjena nije punjenje električnih vozila ali i koji nijesu dostupni javnosti.
- Mjesto za punjenje **visoke snage** znači mjesto za punjenje koje omogućava transfer električne energije na električno vozilo snage veće od 22 kW.
- Javno dostupno mjesto za punjenje znači mjesto za punjenje na kojem se pruža snabdijevanje električnom energijom i koje korisnicima omogućava nediskriminirajući pristup. Nediskriminirajući pristup može uključivati različite mogućnosti autentifikacije, upotrebe i plaćanja.
- Sva javno dostupna mjesta za punjenje korisnicima električnih vozila takođe trebaju pružati mogućnost punjenja na *ad hoc* osnovi bez sklapanja ugovora s dotičnim snabdjevačem električnom energijom ili operatorom.

U pogledu tehničkih specifikacija, Direktiva 2014/94/EU u Prilogu II donosi odredbe o opremljenosti mjesta za punjenje male, odnosno visoke snage:

- Mjesta za punjenje motornih vozila male snage: Mjesta za punjenje motornih vozila naizmjeničnom strujom (AC) male snage su zbog interoperabilnosti opremljene najmanje utičnicama ili priključcima za vozila **tipa 2** u skladu s normom **EN62196-2**. Te utičnice moguće je opremiti dodatnim elementima kao što su mehanički zatvarači pri čemu se zadržava kompatibilnost s tipom 2.

- Mjesta za punjenje motornih vozila visoke snage: Mjesta za punjenje motornih vozila naizmjeničnom strujom (AC) visoke snage su zbog interoperabilnosti opremljene barem utičnicama ili priključcima za vozila **tipa 2** u skladu s normom **EN62196-2**. Mjesta za punjenje motornih vozila istosmjernom strujom (DC) visoke snage zbog interoperabilnosti opremljene su najmanje priključcima **kombinovanim sistemom** za punjenje u skladu s normom **EN62196-3**.

Crna Gora treba da uspostavi shemu podsticaja za razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila za sva pravna lica, tako da uvažava sve tehničke zahtjeve Direktive 2014/94/EU.

2.3. PROMOCIJA E-MOBILNOSTI

S obzirom na to da su električna vozila i e-mobilnost novi koncepti u Crnoj Gori, potrebna je njihova snažna promocija, ali i detaljno informisanje o koristima i načinima korišćenja električnih vozila. Aktivnosti promocije i edukacije treba snažno da sprovede nadležne državne institucije, lokalne samouprave, ali i organizacije civilnog društva, posebno one koje promovišu održivi razvoj i zaštitu okoline kao i institucije koje se bave edukacijom. Da bi se ovakve aktivnosti podstakle, Eko fond, kao buduća centralna institucija za promovisanje zaštite životne sredine, treba da pokrene ovakve kampanje. Iskustvo iz sličnih programa u regionu pokazalo je da je kombinacija promotivnih kampanja s dodjelom finansijskih podsticaja jedan od najefikasnijih načina za podizanje svijesti cjelokupne široke javnosti. Zato se preporučuje da **Eko fond neposredno prije objave finansijske podsticajne sheme, pripremi i pokrene snažnu promotivnu kampanju za e-mobilnost.**

Na temelju sprovedene analize tržišta⁶ mogu se dati i preporuke za fokusiranje kampanje i formulisanje glavnih poruka:

1. Karakteristike e-vozila – anketno ispitivanje je pokazalo da je samo ¼ građana dobro upoznata s karakteristikama e-vozila, a njih preko 90% nema iskustva u vožnji takvih vozila – u kampanje treba svakako uključiti zastupnike/distributere vozila i omogućiti probne vožnje i slične aktivnosti kojima bi se građanima približila ovakva vozila.
2. Ekološke koristi e-vozila – iako građani prepoznaju ovo kao jednu od najznačajnijih karakteristika e-vozila, potrebno je dalje osvješćivanje ne samo o emisijama CO₂, nego i koristima koje ovakva vozila donose u smislu smanjenja lokalnog zagađenja vazduha.
3. Punjenje e-vozila – nepostojanje javne infrastrukture za punjenje e-vozila percipirano je kao najznačajnija barijera za nabavku e-vozila i to od strane preko 2/3 građana – kroz kampanju je potrebno jasno promovisati sporo kućno punjenje u doba niže tarife, čime se postiže najveća isplativost e-vozila; takođe se predlaže da Eko fond uspostavi i mapu raspoloživih javnih punionica, da bi informacije svima bile lako dostupne.
4. Finansijska isplativost e-vozila – ovu komponentu kampanje potrebno je svakako vezati uz finansijske podsticaje te ukazati na isplativost vozila uz ponuđene podsticaje; takođe se predlaže da Eko fond na svojim web-stranicama uspostavi jednostavan alat (kalkulator) za izračunavanje isplativosti investicije u e-vozilo.

Osim centralne kampanje za promovisanje e-mobilnosti u Crnoj Gori, koju bi trebalo da sprovede Eko fond, postoje brojne druge mogućnosti za promotivne i edukativne aktivnosti, koje takođe dijelom može pokrenuti Eko fond u saradnji s drugim institucijama i organizacijama kao što su:

- organizovanje različitih stručnih skupova (konferencija, tribina, okruglih stolova i sl.) na kojima će se predstavljati primjeri dobre prakse iz EU, regiona i Crne Gore vezani uz e-mobilnost
- organizovanje javnih događanja za građane usmjerenih na promociju e-mobilnosti (npr. u sklopu EU Sustainable Mobility Week)
- organizovanje aktivnosti i izrada edukativnih materijala usmjerenih na najmlađe generacije (vrtići, škole)
- uključivanje e-mobilnosti u nastavne i vannastavne programe u školama i fakultetima, čemu će sigurno značajno doprinijeti uspostavljanje *E-mobility Lab-a* u sklopu Centra za motore i vozila Mašinskog fakulteta u Podgorici
- međunarodna saradnja na području istraživanja i razvoja e-mobilnosti.

⁶ UNDP Crna Gora: Analiza tržišta e-mobilnosti u Crnoj Gori, autor studije EIHP, april 2019.



Informisanje, edukacija i promocija ključne su za prihvatanje koncepta e-mobilnosti. Najefikasniji način za podizanje svijesti je kombinacija informativno-edukativnih i promotivnih kampanja s ponudom finansijskih podsticaja. Zato je bitno da se uz buduću shemu finansijskih podsticanja obavezno sprovede ovakve kampanje. U tome se takođe vidi ključna uloga Eko fonda, i to kroz sopstvene aktivnosti, ali i kroz dalje podsticanje drugih institucija i organizacija da organizuju aktivnosti za podizanje znanja i svijesti o e-mobilnosti.

3. PRIJEDLOG AKTIVNOSTI EKO FONDA U PODSTICANJU E-MOBILNOSTI

3.1. MOGUĆI IZVORI FINANSIRANJA (PRIHODI EKO FONDA)

U novembru 2018. godine, Vlada CG donijela je Odluku o osnivanju Fonda za zaštitu životne sredine – Eko fonda („Službeni list Crne Gore”, br. 81/2018) sa ciljem da djeluje kao centralna nacionalna institucija za finansiranje i pružanje tehničke podrške projektima/programima u oblasti životne sredine, klimatskih promjena i energije. Zakonom o životnoj sredini propisano je da će se finansijska sredstva za pripremu, realizaciju i razvoj programa, projekata i drugih aktivnosti vezanih za očuvanje, održivo korišćenje, zaštitu i poboljšanje životne sredine, i za iskorišćavanje obnovljivih izvora energije, osigurati iz Eko fonda.

Zakon o životnoj sredini („Službeni list Crne Gore”, br. 52/2016) definiše u članu 76 sljedeće izvore finansiranja Eko fonda:

- budžet Crne Gore
- sredstva eko naknada
- krediti, donacije i pomoći
- instrumenti, programi i fondovi Evropske unije, Ujedinjenih nacija i međunarodnih organizacija
- strana ulaganja namijenjena zaštiti životne sredine
- drugi izvori u skladu sa zakonom.

Jedan od temeljnih principa rada Eko fonda trebao bi biti što je moguće veća povezanost prihoda i rashoda, da bi se osigurala transparentnosti poslovanja i praćenje namjenskog korišćenja sredstava⁷. E-mobilnost spada u domen mjera čistijeg saobraćaja pa je za podsticanje poželjno koristiti prihode od naknada na zagađenje okoline koji dolaze upravo iz sektora saobraćaja. Kao što je već istaknuto, ovdje se vidi ključna uloga **poreza na upotrebu motornih vozila**. Sredstva prikupljena na osnovu ovog poreza sada su prihod državnog budžeta i iznose oko **8 miliona EUR godišnje** i njih je u početku djelimično, a zatim i u cjelosti potrebno preusmjeriti na Eko fond. S obzirom na to da zagađenje iz saobraćaja predstavlja jedan od najvećih ekoloških problema u CG, prihode od ovog poreza treba usmjeriti ne samo na podsticanje e-mobilnosti, nego i na podsticanje čistijeg saobraćaja uopšte kao i na širok dijapazon projekata zaštite životne sredine i prirode, uključujući i projekte koji se odnose na monitoring kvaliteta vazduha. Prije svega, kao što je već istaknuto, potrebno je 'ozeleniti' ovaj porez uz zadržavanje izuzeća za električna vozila.

Osim domaćih izvora prihoda Eko fonda, potrebno je iskoristiti i međunarodne izvore koji su na raspolaganju. Naime, međunarodne javne finansije igraju važnu ulogu u dopunjavanju napora zemlje da mobilise domaće javne resurse. Poštujući obaveze po međunarodnim konvencijama (uključujući i nisko karbonski razvoj i odgovor na klimatske promjene), razvijene zemlje su se obavezale da zajedno mobilisu 100 milijardi \$ iz različitih izvora, kao odgovor na potrebe zemalja u razvoju. Proces mobilizacije resursa ostvarivaće se i kroz Zeleni klimatski fond (**Green Climate Fund GCF**), podršku zemljama u razvoju koje su preuzele obaveze po okvirnoj konvenciji UN o klimatskim promjenama (UNFCCC). GCF se vidi kao jedan od najznačajnijih međunarodnih izvora sredstava za podsticanje e-mobilnosti.

U razdoblju nakon 2020. godine, a pogotovo nakon pristupanja Evropskoj uniji, sredstva iz **pretpristupnih**, a zatim **strukturnih i investicionih fondova** koji će državi biti na raspolaganju treba primarno iskoristiti za unapređenje javnog saobraćaja, što će zahtijevati kao prvo opsežne studije i planove, a potom i velike investicije, ali će i otvoriti mogućnost sistemskog rješavanja problema u javnom saobraćaju te integraciju e-mobilnosti kao jednog od mogućih rješenja.

⁷ UNDP Crna Gora: Predlog modela funkcionisanja Eko fonda, autor EIHP, jun 2017.

3.2. SHEMA PODSTICANJA ELEKTRIČNIH VOZILA

3.2.1. Predmet podsticanja

U kontekstu podsticanja električnih vozila predlaže se da se bespovratna sredstva usmjeravaju isključivo za nabavku **novih vozila**, koja u trenutku uvoza ili prodaje nijesu bila registrovana. Vozilo može biti kupljeno u Crnoj Gori, Evropi ili bilo gdje u svijetu, međutim, trebalo bi biti registrovano u Crnoj Gori. **Ovo je naročito važno zato što u Crnoj Gori električni automobili trenutno nijesu uvršćeni u ponudu ovlašćenih distributera, a i zbog podsticanja tržišnog takmičenja.** Podsticaje treba davati samo za baterijska električna vozila. Plug-in vozila ne treba podsticati, u prvom redu jer su tržišno konkurentna konvencionalnim vozilima, a osim toga zbog potrošnje naftnih derivata ne doprinose značajno ostvarenju ciljeva, zbog čega se smatraju samo prelaznom tehnologijom u elektrifikaciji saobraćaja.

Podsticanje u prvom redu treba da bude usmjereno na sopstvena vozila sa četiri točka, da bi se ostvarili najveći pozitivni društveni efekti. Kategorije vozila (u skladu s evropskom klasifikacijom⁸) koje treba podsticati su:

- L6 i L7 – laki i teški četvorocikl za poslovnu upotrebu isključivo konstruisan za prevoz robe, odnosno za prevoz putnika:
 - L6 – Motorna vozila sa četiri točka (laki četvorocikli), čija je masa praznog vozila ≤ od 350 kg što ne uključuje masu baterija kod električnih vozila čija je najveća konstrukcijska brzina ≤ 45 km/h;
 - L7 – Motorna vozila sa četiri točka osim lakih četvorocikala (četverocikli), čija je masa praznog vozila ≤ od 400 kg (550 kg za vozila za prevoz tereta), što ne uključuje masu baterija kod električnih vozila i čija je najveća neto snaga motora ≤ 15 kW;
- N1 – Motorna vozila za prevoz tereta najveće dopuštene mase ≤ 3500 kg;
- M1 – Motorna vozila za prevoz lica koja osim sjedišta za vozača imaju najviše osam sjedišta.

Radi optimalne raspodjele sredstava, tj. izbjegavanja sufinansiranja luksuznih vozila, predlaže se da predmet podsticaja, u kontekstu ličnih vozila, budu vozila kategorizovana u A (mini), B (mali), C (srednji) i J (SUV) segment (u skladu s kategorizacijom Evropske komisije⁹).

3.2.2. Korisnici podsticaja

Uobičajena praksa u državama Evropske unije jeste da ciljne grupe za dodjelu određenih podsticaja (korisnici podsticaja) obuhvataju građane, javni sektor i privatni sektor (privatni poslovni subjekti). Pritom se postupak za dodjelu sredstava za sektor građana uglavnom sprovodi odvojeno i uz određeni vremenski razmak, dok se postupak za dodjelu sredstava za pravna lica (javni i privatni sektor) sprovodi objedinjeno.

1.1.1.1. Građani

Fizičko lice može dobiti podsticaj za nabavku najviše **jednog novog** vozila. Za ostvarivanje prava na podsticaj moraju se ispuniti definisani uslovi, koji po pravilu uključuju prebivalište u državi u kojoj se dodjeljuju podsticaji (što se dokazuje kopijom lične karte) i poštovanjem proceduralnih radnji definisanih u samom javnom pozivu za dodjelu podsticanja (dostava sve tražene dokumentacije u propisanom roku i na propisani način).

Preporučuje se propisivanje obaveze da korisnici bespovratnih sredstava zadrže u vlasništvu ili korišćenju (u slučaju finansijskog *leasing-a*) sufinansirano vozilo barem jednu godinu od datuma prve registracije istog.

1.1.1.2. Javni sektor

Javni sektor ima važnu ulogu u promovisanju e-mobilnosti, a dodjela sredstava od Eko fonda omogućava mu da stvori finansijski opravdano ulaganje te da tako aktivno doprinosi konceptu e-mobilnosti u njegovoj ranoj fazi razvoja. Korisnicima iz javnog sektora potrebno je omogućiti nabavku jednog ili više vozila, pri

⁸ Izvor: <http://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/vehicle-categories/> (datum pristupanja web stranici: 27. 5. 2019)

⁹ Izvor: http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406_en.pdf (datum pristupanja web stranici: 27. 5. 2019)

čemu se u javnom pozivu definiše maksimalan iznos sufinansiranja (udio u opravdanim troškovima, odnosno maksimalan iznos sredstava po korisniku).

Predlaže se da podsticaji ne prelaze 50% opravdanih troškova, tj. troškova nabavke vozila, uz propisivanje maksimalnog iznosa podsticaja. Dalja diferencijacija postotka podsticaja može se napraviti prema stepenu razvijenosti opštine, tako da se veći procentualni podsticaj dodjeljuje nerazvijenim opštinama. Drugi način diferencijacije je stepen lokalnog zagađenja vazduha i stepen ugroženosti prirode čime bi se ovakvim područjima omogućila najviša stopa podsticanja.



- Primjer dobre prakse -

Električna vozila za dostavu – Hrvatska pošta

Izvor: Hrvatska pošta

Radi povećanja energetske efikasnosti u saobraćaju Hrvatska pošta javila se na javni poziv Fonda za zaštitu okoline i energetske efikasnost projektom „Zeleni i održivi transport u poštanskom saobraćaju korišćenjem električnih vozila“. Fond je prepoznao projekat i odobrio sufinansiranje nabavke 20 električnih četvorocikala. Vrijednost investicije električnih vozila iznosila je 1.280.100 kuna (oko 170.000 EUR), a Fond za zaštitu okoline i energetske efikasnost sufinansirao je nabavku u iznosu od 400.000 kuna (oko 53.000 EUR) bespovratnih sredstava.



Uvođenje električnih vozila omogućuje Hrvatskoj pošti bolju mobilnost u gradskim jezgrima pri dostavi pošiljaka i optimizovalo je efikasnost jer omogućava postupno smanjenje broja vozila na fosilna goriva. Takođe, električna vozila doprinose smanjenju operativnih troškova voznog parka i povećanju energetske efikasnosti Hrvatske pošte. Poređenja radi, električnim četvorociklima za dostavu, Hrvatska pošta godišnje će smanjiti emisiju CO₂ za 7,6 tona.

Proizvođač četvorocikala je firma Dukati ENERGIA S.P.A. Njihova električna vozila homologizovana su za dvije osobe i posebno dizajnirana za okretnost u uskim prostorima te su s većom teretnom nosivosti najbolji odgovor za potrebe poštanskog saobraćaja. Električni četvorocikli postižu maksimalnu brzinu od 45 km/h, a njihov je domet 60 kilometara. Volumen prtljažnika od 300 litara i nosivost do 200 kilograma pokazuju se kao idealno rješenje zbog stalnog rasta paketnog prometa.

Hrvatska pošta koristiće električna vozila na dostavnim rejonima u užim gradskim jezgrima zbog praktičnosti i lakoće upravljanja. Dvadeset novih vozila doprinijeće smanjenju zagađenosti vazduha i buke prouzrokovane gradskim saobraćajem.

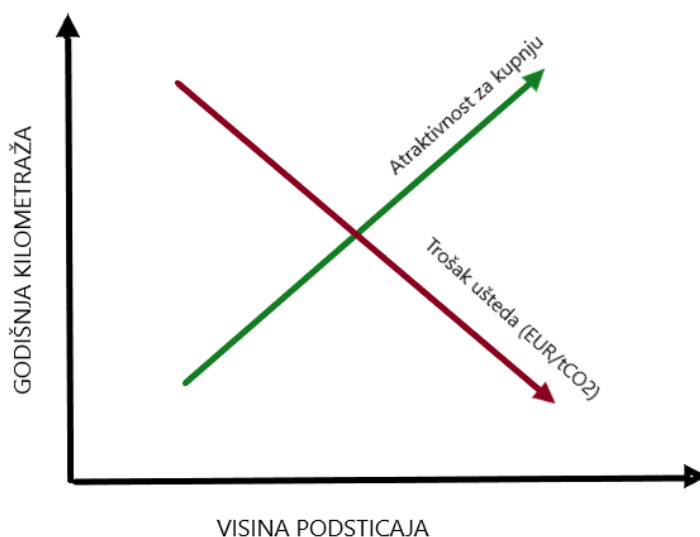
1.1.1.3. Privatni sektor (pravna lica)

Jednako kao pravnim licima iz javnog sektora, podsticaje treba omogućiti i pravnim licima iz privatnog poslovnog sektora. Naime, ozelenjavanje voznog parka i u privatnom sektoru sigurno može doprinijeti razvoju e-mobilnosti. Princip i uslovi dodjele podsticaja mogu biti isti kao za javni sektor. Pri tome treba voditi računa o pravilima državne podrške, prema kojima se iznosi podsticaja mogu povećati za srednja (uobičajeno do 10%) i mala i mikro preduzeća (uobičajeno do 20%). Pri tome, maksimalni iznosi podsticaja po vrsti vozila trebaju biti uvijek isti.

3.2.3. Vrsta i iznos podsticaja

S obzirom na razliku u cijeni konvencionalnog i električnog vozila, najuobičajeniji način podsticanja kupovine električnog vozila je putem jednokratne dodjele određenog iznosa bespovratnih sredstava za nabavku električnih vozila (*engl. grant*). Ta vrsta podsticaja predlaže se za sve potencijalne korisnike (građane, javni i privatni poslovni sektor). Predlaže se da se ovakav način podsticanja sprovodi redovno barem pet uzastopnih godina, da bi se omogućilo stvaranje *kritične mase* električnih vozila u Crnoj Gori, koja je potrebna za daljnji razvoj usluga e-mobilnosti.

Da bi se odredio optimalan iznos podsticaja za nabavku električnog vozila koji će se korisnicima dodjeljivati u obliku bespovratnih sredstava, potrebno je uzeti u obzir čitav niz faktora. Ključne odrednice su atraktivnost podsticaja i trošak ušteta (EUR/tCO₂). Povećanjem iznosa podsticaja povećava se atraktivnost nabavke električnog vozila (finansijska isplativost), ali se povećava i društveni trošak ušteta (EUR/tCO₂) koje se ostvaruju nabavkom tog vozila. Glavni faktor koji utiče na ove parametre je godišnja kilometraža vozila. Uz niski iznos subvencija nabavka električnih vozila bila bi finansijski isplativa (atraktivna) samo za mali broj korisnika koji prelaze velike godišnje kilometraže. S druge strane, visoki iznos podsticaja učinio bi nabavku električnih vozila atraktivnom i za korisnike koji ostvaruju malu godišnju kilometražu, pri čemu bi u slučaju dodjele sredstava takvim korisnicima trošak ušteta (EUR/tCO₂) bio izuzetno veliki. Prema rezultatima analize troškova i koristi¹⁰, trošak ušteta, na primjer, dvostruko je niži ukoliko se daje podsticaj od 7.500 EUR za kupovinu vozila koje godišnje ostvaruje 20.000 km, nego da se daje podsticaj od 10.000 EUR za vozilo koje godišnje ostvaruje 13.000 km.



Slika 3-1: Ilustrativni odnos atraktivnosti kupovine električnog vozila i društvenog troška ušteta u zavisnosti od predene godišnje kilometraže i visine podsticaja – način određivanja optimalnog iznosa podsticaja

Stoga se, na temelju svih sprovedenih analiza, **preporučuje upravo iznos od 7.500 € kao optimalan za dodjelu bespovratnih sredstava za nabavku električnih ličnih i poslovnih vozila (M1 i N1 kategorija) u Crnoj Gori**. To se odnosi na korisnike iz svih sektora (građani, javni sektor, privatni pravni subjekti).

Vežano uz nivo podsticaja vozila L6 i L7 kategorija, kao optimalan iznos za dodjelu bespovratnih sredstava predlaže se 2.000 EUR.

Poređenja radi, u Tabeli 2-8 dokumenta Situaciona analiza crnogorskog zakonodavnog, institucionalnog i finansijskog okvira za e-mobilnost, navedeni su primjeri podsticaja za nabavku e-vozila u regionu (Slovenija i Hrvatska) s izraženim iznosima za pojedinu specifičnu kategoriju vozila.

3.2.4. Mehanizmi dodjele podsticaja

Dodjeljivanje sredstava obavlja se putem raspisivanja javnog poziva za sufinansiranje nabavke električnih vozila građanima ili pravnim licima.

¹⁰ UNDP Crna Gora: Analize troškova i koristi koncepta e-mobilnosti u Crnoj Gori – studije slučaja, autor studije EIHP, maj 2019.

Ukoliko za to postoje raspoloživi resursi, preporučuje se sprovođenje javnog poziva dva puta godišnje. S jedne strane, time se stvara kontinuitet sprovođenja mjera koje omogućavaju bolje planiranje kako na strani potražnje tako i na strani ponude. Diskontinuirana sprovođenja ove mjere potencijalno može dovesti do negativnih učinaka na tržište. S druge strane, analize efekata svakog sprovedenog javnog poziva mogu ukazati na potrebu za određenim korekcijama i unapređenjem daljeg sprovođenja mjere. Osim toga, u razdoblju sprovođenja javnog poziva pojačana je medijska pažnja što povećava vidljivost sprovođenja mjere i doprinosi kako podizanju svijesti javnosti o e-mobilnosti tako i percepciji o pozitivnom radu Eko fonda.

Preporuka je da se pristigle prijave na javni poziv vrednuju isključivo prema redosljedu prijave. Naime, zaključeno je da bi uvođenje bilo kakvih dodatnih elemenata koji bi se bodovali (bodovanje s obzirom na kategoriju vozila, na imovinski ili dohodovni cenzus) u velikoj mjeri otežalo administrativno sprovođenje mjere. Stoga se preporučuje da se prijave obrađuju i odobravaju prema redosljedu prijave, pri čemu je **veoma važno uspostaviti dobar web-sistem za prijave** koji će u svakom trenutku moći prikazivati broj primljenih prijava i količinu preostalih raspoloživih sredstava.

Dodatna dokumentacija za prijavu mora biti krajnje jednostavna i to pogotovo za građane, te mora uključivati dokaz da se radi o fizičkoj ili pravnoj osobi s prebivalištem/mjestom registracije u Crnoj Gori i ponudu od zastupnika/distributera vozila s priloženim informacijama o tehničkim karakteristikama vozila (kategorija, proizvođač, tip, model, snaga, itd.). Za pravna lica, zavisno od opštih pravila rada Eko fonda, vjerovatno će se tražiti dodatne potvrde (npr. potvrde o plaćenim porezima i sl.).

Isplata sredstava može se sprovesti tek nakon što se dostavi dokaz o plaćanju i registraciji vozila. Zavisno od utvrđenih pravila rada Eko fonda, moguće je uspostaviti poslovne odnose s bankama i omogućiti da se na bazi odobrenog podsticaja Eko fonda, kredit za vozilo odmah umanjí za iznos podsticaja, koji se u ovakvom aranžmanu uplaćuje direktno na račun banke.

Tabela 3-1 sažeto prikazuje osnovne karakteristike predložene sheme podsticaja električnih vozila od strane Eko fonda.

Tabela 3-1: Pregled osnovnih karakteristika predložene sheme podsticaja za električna vozila od strane Eko fonda

Ciljna grupa (korisnici) / Elementi sheme podsticaja za električna vozila	Građani	Javni sektor	Privatni sektor
Predmet podsticaja	Sopstvena vozila kategorije M1, N1, L6 i L7 A (mini), B (mali), C (srednji) i J (SUV) segment		
Uslovi za prijavitelje	Fizička osoba s prebivalištem u Crnoj Gori	Pravna osoba registrovana u Crnoj Gori	Pravna osoba ili zanatlija registrovan u Crnoj Gori
Vrsta podsticaja	Bespovratna sredstva (grant)		
Visina podsticaja	Za M1 i N1 – 7.500 EUR Za L6 i L7 – 2.000 EUR do 50% opravdanih troškova	Za M1 i N1 – 7.500 EUR Za L6 i L7 – 2.000 EUR do 50% opravdanih troškova – moguća diferencijacija po razvijenosti ili zagađenosti	Za M1 i N1 – 7.500 EUR Za L6 i L7 – 2.000 EUR do 50% opravdanih troškova – moguća diferencijacija po veličini preduzeća
Način isplate podsticaja	Isplata na račun korisnika po ispostavljenom dokazu o kupljenom vozilu (kopija računa, kopija prometne dozvole, dokaz o plaćanju vozila) Alternativno – aranžmani s bankama i leasing kućama za direktno umanjenje obaveza po osnovu odobrenih bespovratnih sredstava Eko fonda i uplata direktno na račun banke		
Mehanizam sprovođenja	Javni poziv, dva puta godišnje; Sistem za elektronsku prijavu na javni poziv		
Dokumentacija za prijavu	Kopija lične karte; Ponuda od zastupnika/distributera s priloženim informacijama o tehničkim karakteristikama vozila	Iz sudskog registra; Ponuda od zastupnika/distributera s priloženim informacijama o tehničkim karakteristikama vozila	Izvod iz sudskog ili zanatskog registra; Ponuda od zastupnika/distributera s priloženim informacijama o tehničkim karakteristikama vozila
		Ostala dokumentacija prema pravilima Eko fonda: npr. potvrda	Ostala dokumentacija prema pravilima Eko fonda: npr. potvrda

		poreske uprave, dokaz o osiguranju sredstava u proračunu za kupovinu vozila i sl.	poreske uprave, potvrda o solventnosti i sl.
--	--	---	--

3.2.5. Procjena potrebnih sredstava za podsticaje

Prema scenarijima razvoja e-mobilnosti u Crnoj Gori¹¹, udio od 1% električnih vozila u ukupnom broju ličnih vozila u Crnoj Gori mogao bi se postići do 2025. godine. Taj broj bi iznosio 2.255 električnih vozila. Može se očekivati da će dio tih vozila biti kupljen uz podsticaje. Taj pretpostavljeni udio je oko 2/3, što čini oko 1500 vozila. Ukoliko pretpostavimo da će se podsticanje događati u petogodišnjem razdoblju od 2021. do 2025. godine, to bi značilo da na godišnjem nivou treba osigurati sredstva za podsticanje oko 300 vozila. Uz preporučeno sufinansiranje od 7.500 EUR po vozilu, ovo bi značilo da **na godišnjem nivou treba osigurati 2.250.000 EUR.**

Poređenja radi, u Hrvatskoj je Fondom u 2019. godini građanima i pravnim licima osigurano oko 4.500.000 EUR za podsticanje kupovine električnih vozila, a u Sloveniji je taj iznos 3.600.000 EUR.

Prihodi Eko fonda koji se preusmjere iz državnog budžeta i koje Eko fond prikupi samo na temelju postojećih eko-naknada neće biti dovoljni za ovakvu shemu podsticanja. Kao što je već rečeno, jedno od rješenja za trajno osiguravanje sredstava jeste *ozelenjavanje* poreza na upotrebu motornih vozila i preusmjerenje dijela sredstava od tog poreza u Eko fond te njihovo namjensko korišćenje za projekte čistijeg saobraćaja. Osim toga, ključno je privući sredstva međunarodnih institucija i opredijeliti ih za podsticanje e-mobilnosti.

Takođe, treba istaći da se ne može očekivati da će se odmah u prvoj godini rada podsticajne sheme ostvariti ciljanih 300 dodijeljenih podsticaja. Izvjesnije je da će biti dovoljno započeti sa sredstvima dovoljnim za podsticanje oko 50 električnih vozila (375.000 EUR), ali se isto tako očekuje da će interes za podsticaje već na sljedećem javnom pozivu biti višestruko veći, pa će biti potrebno osigurati predviđena sredstva.

3.2.6. Rizici i zaštitni mehanizmi

Pri uspostavljanju sheme podsticanja električnih vozila potrebno je takođe uzeti u obzir moguće negativne efekte i eventualne zloupotrebe.

Potencijalna negativna posljedica davanja bespovratnih sredstava za nabavku električnih vozila korisnicima je njihov eventualni uticaj na formiranje njihove maloprodajne cijene od strane distributera. Stoga se preporučuje da se omogući dodjela sredstava za vozila kupljena u Crnoj Gori, ali i u bilo kojoj drugoj državi, odnosno uvezena u vlastitom angažmanu.

S druge strane, potrebno je spriječiti eventualnu zloupotrebu dodjele sredstava od strane korisnika u smislu dalje preprodaje vozila za čiju nabavku su dodijeljena sredstva. Stoga se preporučuje da se u sklopu Javnog poziva definišu uslovi koji obavezuju korisnika bespovratnih sredstava da zadrži u vlasništvu ili korišćenju (u slučaju finansijskog leasinga) sufinansirano vozilo određeno razdoblje od datuma prve registracije (na primjer, godinu dana), pri čemu Eko fond treba da zadrži pravo sprovođenja kontrole stanja vlasništva sufinansiranog vozila.

Takođe, Eko fond treba da zadrži pravo da sve vrijeme trajanja sklopljenog ugovora prati namjensko korišćenje sredstava Fonda što uključuje i uslove koje je trebao ispunjavati odabrani podnosilac zahtjeva, a koji su bili osnova za odobrenje sredstava i sklapanje ugovora.

3.3. SHEMA PODSTICANJA INFRASTRUKTURE ZA PUNJENJE ELEKTRIČNIH VOZILA

Osim sheme podsticanja električnih vozila, Eko fond treba da podstiče i razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila. Podsticaji treba da se namijenjeni pravnim licima iz javnog i privatnog sektora.

Osnovno ulaganje u infrastrukturu za punjenje obuhvata, nabavku punjača, naknadu za priključenje na distributivni sistem električne energije te pripreme radove (izvođenje energetskog i komunikacionog priključka i izgradnja parking mjesta), montažu i puštanje punjača u pogon.

¹¹ UNDP Crna Gora: *Situaciona analiza crnogorskog zakonodavnog, institucionalnog i finansijskog okvira za e-mobilnost, autor studije EIHP, februar 2019.*

Iz dosadašnjih iskustava iz zemalja EU u kontekstu davanja finansijskih podsticaja za infrastrukturu, jasno je da se opravdanim troškom po pravilu smatra samo nabavka punjača, dok naknada za priključenje i preparni radovi po pravilu predstavljaju neopravdan trošak. S obzirom na specifičnost postojećeg tržišta u Crnoj Gori, naknada za priključenje na distributivni sistem mogla bi predstavljati prepreku razvoju javno dostupne infrastrukture. Stoga, uvažujući činjenicu da predmetna naknada predstavlja predvidiv i transparentan trošak, predlaže se razmatranje da ista bude dio opravdanog troška prilikom sufinansiranja. S druge strane, da bi se investitor motivisao za odabir optimalnih lokacija, koje ujedno zahtijevaju relativno mali obim preparnih radova, predlaže se da stavka radova ne predstavlja opravdan trošak.

Tabela 3-2: Primjeri investicijskih podsticaja za nabavku infrastrukture za punjenje EV u regionu

	Korisnici sredstava	Iznos	Opravdani troškovi ulaganja
Hrvatska	Pravo na sredstva mogu ostvariti jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, tijela državne uprave, ostali korisnici, nebudžetski korisnici, trgovačka društva, fizička lica (preduzentici i slobodna zanimanja) i neprofitne organizacije (osim udruženja i zadruga)	Najviše 200.000 kn (oko 26.600 EUR) po korisniku. Iznos dodijeljenih sredstava ne smije preći 40% opravdanih troškova.	Punionice minimalne ukupne snage 50 kW (DC) ili 22 kW (AC), opremljene priključnim sistemima prema prihvaćenim evropskim standardima koje podržavaju mogućnost naplate, izvještavanja i analitike. Troškovi obuhvataju opremu i radove s puštanjem u pogon, troškove programskog rješenja za naplatu i analitiku, te troškove stručnog nadzora od strane ovlaštenog inženjera. Troškovi priključka punionice na distributivnu mrežu, kao ni troškovi instalacije sistema za vlastito napajanje punionice ne predstavljaju opravdane troškove. PDV je opravdan trošak ukoliko nije nadoknadiv, odnosno ukoliko podnosilac nema pravo ostvariti odbitak.
Slovenija	Opštine s udjelom teritorije u Natura 2000 područjima ili u zaštićenim područjima (regionalni/nacionalni parkovi). Punionica mora biti smještena na području opštine koja je podnijela zahtjev. Opštine mogu punionicom upravljati same, a mogu ih ugovorno dodijeliti na upravljanje operatoru zaštićenog područja.	Bespovratni finansijski podsticaji do 100% vrijednosti po pojedinoj stanici za punjenje, ali ne više od 3.000 EUR za jednu AC punionicu, odnosno ne više od 5.000 EUR za jednu DC punionicu.	Opravdani troškovi uključuju kupovinu nove punionice. Troškovi koji nijesu opravdani uključuju PDV, priključno mjerno mjesto, uređenje parkirnih prostora i odgovarajućih oznaka na tlu, uključujući i saobraćajni znak.

Direktiva 2014/94/EU o stvaranju infrastrukture za alternativna goriva propisuje osnovne odrednice za stvaranje javno dostupne infrastrukture za punjenje električnih vozila. U tom kontekstu, Crna Gora bi trebalo da utvrdi zajednički okvir mjera čiji će se rezultati manifestovati u dovoljnom broju javno dostupnih brzih punjača. Stoga se predlaže da podsticaji u Crnoj Gori budu inicijalno usmjereni upravo prema takvoj infrastrukturi (punjači snage veće od 22 kW).

Osnovni elementi podsticajne sheme za punionice u Crnoj Gori prikazuje donja tabela.

Tabela 3-3: Pregled osnovnih karakteristika predložene sheme podsticaja za infrastrukturu za punjenje električnih vozila od strane Eko fonda

Ciljna grupa (korisnici) / Elementi sheme podsticaja za infrastrukturu za punjenje električnih vozila	Javni sektor	Privatni sektor
Predmet podsticaja	Nabavka punionice za električna vozila; Priključak punionice na distributivnu elektroenergetsku mrežu	
Vrsta podsticaja	Bespovratna sredstva (grant)	
Visina podsticaja	U slučaju da se radi o zaštićenim područjima do 80% opravdanih troškova. U ostalim slučajevima do 60% opravdanih troškova.	Do 40% opravdanih troškova
Opravdani trošak	Trošak punionice Naknada za priključenje na distributivni sistem	
Neopravdani trošak	Trošak izvođenja preparnih radova i pratećih instalacija	

	Trošak priključivanja punionice na prethodno osigurani energetski i komunikacioni priključak (puštanje u pogon) Trošak označavanja parkirnih mjesta i nabavke i postavljanja saobraćajnog znaka	
Način isplate podsticaja	Isplata na račun korisnika po ispostavljenom dokazu o instalaciji i puštanju u pogon (kopija računa, dokaz o plaćanju, kopija dozvole za rad, izvještaj nadzornog inženjera) – u slučajevima da korisnik sam sprovodi nabavku U zavisnosti od budućeg načina rada Eko fonda, potrebno je razmotriti i opciju u kojoj Eko fond u ime i za račun korisnika sprovodi nabavku punionica, što može imati pozitivne efekte u smanjenju potrebnog vremena za realizaciju nabavke, cijene i transakcionih troškova.	
Mehanizam sprovođenja	Javni poziv, jedan put godišnje; Sistem za elektronsku prijavu na javni poziv	
Uslovi za prijavljivanje	Jedinice lokalne samouprave; Javne ustanove	Pravna lica izvan javnog sektora; Zanatlije
Dokumentacija za prijavu	Prijavni obrazac; Glavni projekat s troškovnikom; Dokaz o vlasništvu nad zemljištem ili pravu građenja	Prijavni obrazac; Glavni projekat s troškovnikom; Dokaz o vlasništvu nad zemljištem ili pravu građenja



- Primjer dobre prakse -

Ostrvo Krk

Izvor: Grad Krk

Od 2016. godine, na ostrvu Krku u funkciji je 11 punionica za električne automobile raspoređenih duž čitavog ostrva. Predmetna investicija je zajednički projekat svih lokalnih samouprava, ostvaren uz finansijsku podršku Fonda za zaštitu okoline i energetsku efikasnost.



Brigu o funkcionisanju i održavanju punionica preuzelo je Trgovačko-komunalno društvo *Ponikve eko otok Krk*, kojem je zadatak sprovođenje svih strateških komunalnih projekata. U projekat je ukupno uloženo oko 126.000 EUR (uključujući PDV), od čega podrška Fonda iznosi 60%, dok su ostatak osigurale sve jedinice lokalne samouprave, i to u skladu s brojem punionica na njihovom području.

Iako su priključene na električnu energiju, iz sigurnosnih i komercijalnih razloga punionice su bez napona do trenutka identifikacije korisnika, što je moguće realizovati na tri načina: putem RFID kartice, SMS poruke ili kreditne kartice (putem aplikacije).

Opšta dostupnost infrastrukturi za punjenje električnih vozila uveliko će uticati na praktičnost i povjerenje vezano za upotrebu takvih vozila. Stoga, da bi se ostvario maksimalan mogući učinak na razvoj tržišta, osim podsticanja razvoja predmetne infrastrukture, predlaže se da se definišu i osnovne smjernice za vidljivost samih punjača. Označavanjem (npr. zelenom bojom) parkirnih mjesta uz punjač, zatim postavljanjem saobraćajnog znaka kojim se uvodi restrikcija za parkiranje onih vozila koja nijesu na električni pogon, omogućiće se dodatni promotivni efekat.

4. ZAKLJUČAK

Razvoj e-mobilnosti, kao temelja za održivi i čisti transport, jedan je od ključnih elemenata tranzicije prema niskokarbonskoj ekonomiji. Dinamika tog procesa zavisi od uspješnosti savladavanja barijera koje onemogućuju ili usporavaju razvoj tržišnih i poslovnih modela, povećanje udjela električnih vozila u voznom parku i izgradnju infrastrukture za njihovo punjenje. Globalno gledajući, e-mobilnost je još uvijek u početnom stadijumu razvoja, a da bi se dostiglo stanje u kojem se dalji razvoj odvija isključivo na tržišnim principima, države koje imaju cilj da podstaknu taj razvoj primjenjuju širok spektar podsticajnih mjera. Poznata je problematika cirkularne međuzavisnosti broja električnih vozila i javno dostupne infrastrukture za punjenje – mali broj vozila čini ulaganje u infrastrukturu finansijski neisplativim, a slabo razvijena infrastruktura obeshrabruje korisnike da nabave električno vozilo. Zato je poželjno istovremeno djelovati podsticajnim mjerama na oba ova segmenta tržišta.

Upravo je na taj način i koncipiran prijedlog uspostavljanja finansijskih podsticaja za e-mobilnost u Crnoj Gori. Prijedlog se temelji na prethodno sprovedenim analizama crnogorskog zakonodavnog, institucionalnog i finansijskog okvira te tržišta e-mobilnosti u Crnoj Gori kao i analizama troškova i koristi za pojedine ciljne grupe i crnogorsko društvo u cjelini. Sve te analize su pokazale da su za razvoj e-mobilnosti u Crnoj Gori finansijski podsticaji apsolutno nužni.

Naime, iako određene tehnološke funkcije električnih vozila predstavljaju nedostatke u odnosu na konvencionalna vozila (vrijeme punjenja, manji domet), ključna barijera za nabavku takvog vozila je veća nabavna cijena. U državama koje su se opredijelile za razvoj e-mobilnosti osmišljen je niz mjera koje nastoje povećati atraktivnost njihove nabavke i korišćenja. Dok za korišćenje električnih vozila u Crnoj Gori postoji izuzeće od obaveze plaćanja godišnjeg poreza za upotrebu vozila, finansijskih podsticaja za nabavku takvih vozila nema.

Za definisanje prijedloga tih podsticaja, korišćeni su primjeri dobre prakse iz regiona, odnosno uspješne sheme podsticaja koje sprovode postojeći eko fondovi, istovjetni novoosnovanom crnogorskom Eko fondu. Radi se o shemama dodjele bespovratnih sredstava za nabavku električnih vozila kako građanima tako i pravnim licima iz javnog i privatnog sektora. Predložena visina podsticaja određena je na temelju sprovedene analize troškova i koristi, pri čemu se gledalo kako na društvena korist, tako i na atraktivnost podsticaja za krajnje kupce vozila.

Osim sheme podsticaja za električna vozila, svakako se predlaže i uspostavljanje sheme podsticaja za razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila, pogotovo od strane jedinica lokalne samouprave, koje uz razvoj infrastrukture i drugim nefinansijskim mjerama, u svojim sredinama, mogu značajno ubrzati razvoj e-mobilnosti.

Za uspostavljanje sheme podsticaja nužno je osigurati dovoljna finansijska sredstva. U tu svrhu nužno je osigurati da Eko fond ima stabilne i dovoljne izvore prihoda, pri čemu se svakako predlaže da se u tu svrhu iskoriste sredstva od poreza na korišćenje vozila, kog je nužno prethodno 'ozeleniti'. Potrebno je intenzivno raditi i na privlačenju međunarodnih sredstava za ovu svrhu.

I na kraju, treba istaći da osim formulisanja državnih finansijskih podsticaja, podsticanje e-mobilnosti obuhvata i čitav niz drugih aktivnosti, koje je u Crnoj Gori potrebno preduzeti u kratkom roku. Te aktivnosti uključuju:

- nadogradnju zakonodavnog i strateškog okvira jasnim ciljevima za korišćenje električne energije u saobraćaju, u skladu sa zakonodavstvom EU o stvaranju infrastrukture za alternativna goriva
- oblikovanje podsticajnog zakonodavnog okvira kao temelja za razvoj tržišnih i poslovnih modela za e-mobilnost i integraciju električnih vozila u elektroenergetski sistem u skladu sa zakonodavstvom EU o unutrašnjem tržištu električne energije
- stvaranje povoljnijih uslova za razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila putem tarifnih sistema
- sprovođenje niza promotivnih i edukativnih mjera usmjerenih prema građanima, javnom sektoru i privatnim pravnim osobama.

5. LISTA SLIKA I TABELA

Slika 1-1: Faktori uticaja na tržište e-mobilnosti.....	4
Slika 3-1: Ilustrativni odnos atraktivnosti kupovine električnog vozila i društvenog troška ušteda u zavisnosti od pređene godišnje kilometraže i visine podsticaja – način određivanja optimalnog iznosa podsticaja ..	15
Tabela 3-1: Pregled osnovnih karakteristika predložene sheme podsticaja za električna vozila od strane Eko fonda.....	16
Tabela 3-2: Primjeri investicijskih podsticaja za nabavku infrastrukture za punjenje EV u regionu.....	18
Tabela 3-3: Pregled osnovnih karakteristika predložene sheme podsticaja za infrastrukturu za punjenje električnih vozila od strane Eko fonda	18

