

IZAZOVI PRAVNOG UREĐENJA ELEKTROMOBILNOSTI U REPUBLICI HRVATSKOJ

Izvorni znanstveni rad

UDK 629.331-83:621.311(497.5)

347.238.31(497.5)

351.824.11(497.5)

Primljeno: 31.svibnja 2023.

Raul Pende *

E-mobilnost (elektromobilnost) jedna je od točaka aktualne Strategije niskoemisijske mobilnosti Europske komisije, kojom se namjerava smanjiti ovisnost o naftnim derivatima u transportu te postići ekološki motivirani ciljevi. Štoviše, učinkovito je korištenje energije, prema tekstu Zakona o energiji, predmet od interesa za Republiku Hrvatsku. Nažalost, značajnija zastupljenost vozila na električni pogon ne može se očekivati s trenutačnim stanjem ponude uglavnom javnih punionica. U radu se obrađuju problemi instalacije privatnih punionica, koja je, posebno kod nekretnina u suvlasništvu, obilježena brojim nedorečenostima u primjeni propisa od strane investitora, odnosno suvlasnika, koje ugrožavaju postizanje ciljeva energetske učinkovitosti. Rad razmatra s jedne strane javnopravno, a s druge strane privatnopravno uređenje elektromobilnosti u Republici Hrvatskoj, pri čemu je poseban naglasak stavljen na odlučivanje u suvlasničkoj zajednici. Rad se kritički osvrće na postojeće uređenje te daje moguće pravce reforme za pojednostavnjenje pravila o upravljanju suvlasništvom u kontekstu elektromobilnosti.

Ključne riječi: elektromobilnost, suvlasništvo, etažno vlasništvo, poboljšica, upravljanje nekretninom

1. UVOD

Europskim zelenim planom utvrđen je cilj da Europska unija postane do 2050. godine klimatski neutralna, za što je nužno postići smanjenje emisija stakleničkih plinova za 55 % do 2030.¹ Budući da se očekuje da će u EU-u do 2030. godine biti više od 30 milijuna električnih vozila² (EV),³ potrebno je osigurati njihovu potpunu integraciju u elektroenergetski sustav, s posebnim naglaskom na upravljanje energijom iz obnovljivih izvora. Za razumijevanje pravne problematike elektrifikacije voznog parka prvo treba identificirati dva elementa punionice kao ključne za realizaciju sustavne elektromobilnosti (e-mobilnosti). S jedne strane, to je uređaj povezan na mrežu opskrbe

* Raul Pende, mag. iur., odvjetnički vježbenik u odvjetničkom društvu Kovačević, Koren i partneri

¹ Europska komisija: Europski zeleni plan, 11. 12. 2019., COM(2019) 640 final. Dostupan na: [https://mingor.goVidihr/UserDocsImages/Istaknute%20teme/Zeleni%20plan/Europski%20zeleni%20lan%20HR%20\(pdf\).pdf](https://mingor.goVidihr/UserDocsImages/Istaknute%20teme/Zeleni%20plan/Europski%20zeleni%20lan%20HR%20(pdf).pdf) (Pristup: 13. 5. 2023.)

² *Idem.*

³ Popis kratica nalazi se na kraju rada.

električnom energijom kojom se napaja baterija EV, dok je, s druge strane, to dio zemljišne čestice na kojoj vozilo mora stajati za vrijeme napajanja.

Hrvatsko građansko pravo ne sadržava odredbe kojima se izravno regulira pitanje e-mobilnosti, kao što to čine neki drugi pravni sustavi,⁴ već se ono tumači kroz opće odredbe o upravljanju (su)vlasničkom nekretninom. U javnom su pravu, uglavnom pod utjecajem direktiva EU-a, doneseni propisi kojima se aktiviraju određeni aspekti e-mobilnosti iz nadležnosti javnopravnih tijela, iako su oni zasad vrlo ograničenog opsega. Pravna sredstva trenutačno dostupna u hrvatskom pravnom poretku sasvim su nekompatibilna s postavljenim formalnim ciljevima e-mobilnosti te zahtijevaju temeljitu reformu.

Ovaj rad bavi se analizom aktualnog pravnog uređenja e-mobilnosti, s posebnim naglaskom na praktičnu primjenjivost takvih odredbi kod prenamjene parkirališnog mjesta i instalacije punionice na suvlasničkoj nekretnini. U prvom se dijelu prikazuje javnopravni okvir u kojem se obrađuje tehnički supstrat e-mobilnosti te propisi kojima je uređena obveza izgradnje kanalske i kabelske infrastrukture za punionice, uspostava javnih punionica te mjere radi poticanja tržišta čistih vozila. Nastavno se temeljito analiziraju odredbe privatnog prava koje čine podlogu za četiri ključne odluke suvlasnika u postupku implementacije e-mobilnosti. To su odluka o prenamjeni zajedničkog dijela nekretnine u parkirališno mjesto, odluka o ugradnji kanalske i kabelske infrastrukture, odluka o instalaciji punionica za EV-e te odluka o priključenju na elektroenergetsku mrežu i obračunu potrošnje. Navedene se odluke detaljno razmatraju na primjerima kako nekretnina na kojima nije osnovano etažno vlasništvo tako i na nekretninama na kojima je etažno vlasništvo osnovano, pri čemu se posebno raščlanjuju slučajevi u kojima je parkiralište zajedničko i oni u kojima su parkirališna mjesta pripaci posebnog dijela. U kontekstu identificiranih problema ponuđeni su i pravci za reformu pravnog uređenja e-mobilnosti utemeljeni na rješenjima implementiranim u susjednoj Austriji i Italiji kao bliskim, pravno srodnim pravnim sustavima.

2. JAVNOPRAVNO UREĐENJE E-MOBILNOSTI

U 2016. godini u RH bilo je registrirano 856 vozila elektromotornim pogonom te je bilo dostupno nešto više od 126 javnih punionica.⁵ Opskrba električnom energijom, odnosno visokonaponski kopneni priključci, postoje na unutarnjim plovnim putovima, u lukama unutarnje plovidbe Vukovar i Sisak te u morskim lukama u Rijeci, Splitu i Dubrovniku.⁶ Hrvatski zakonodavac, uglavnom potaknut propisima EU-a, zasad je pristupio uređenju e-mobilnosti propisujući obvezu izgradnje infrastrukture na privatnim nekretninama, uspostavu javnih punionica i kvote čistih vozila u javnoj nabavi. Trenutačno je u postupku donošenja pred Parlamentom i Vijećem EU-a posljednja izmjena *Renewable energy*

⁴ O komparativnopravnoj analizi e-mobilnosti vidi *infra*.

⁵ Točka 3.2.1. Nacionalnog okvira politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu, "Narodne novine" br. 34/2017, dalje u tekstu: NOP 2017.

⁶ *Idem*.

*directive*⁷ (RED III), kojom se, između ostalog, namjerava ostvariti povećanje razine obnovljivih izvora energije u prometu.⁸ Najnoviji razvoj u polju e-mobilnosti jest sporazum Europskog parlamenta i Vijeća kojim je izražena namjera da se zakonodavnim izmjenama osigura nulta emisija do 2035. godine za automobile i laka gospodarska vozila registrirana u EU-u, što bi efektivno značilo intenzivniji prijelaz europskog voznog parka na vozila s elektromotornim pogonom.⁹

Iako je punjenje automobila priključivanjem na standardnu utičnicu moguće, ono je upitno iz aspekta trajanja punjenja, kao i opterećenja distribucijske mreže. Naime, isporučitelj električne energije isporučuje zakupljenu snagu izračunatu prema potrebama ugovaratelja u navedenom trenutku. Instalacija uistinu učinkovite punionice ovisi o preostaloj rezerviranoj snazi predviđenoj za zgradu ako se namjerava priključiti na zajednički kabel napajanja. Međutim, ako rezervirana snaga za zgradu nije dovoljna, jedina preostala opcija jest izravno priključenje novog obračunskog mjernog mjesta (OMM), koje će se koristiti isključivo za punionice. Takav se OMM povezuje na najbližu trafostanicu. Dostupna rezervna snaga ovisi o dugoročnom planiranju isporučitelja električne energije, a ograničena je fizičkim uređajima, poput kapaciteta kabela.¹⁰

Baterije električnog vozila jesu litij-ionski spremnici s dva pola, koji u izlazu raspoložu istosmjernim naponom. Takav je napon izravno primjenjiv, primjerice, kod sinkronih motora s permanentnim magnetom (DC), odnosno zahtijeva pretvorbu istosmjernog napona u izmjenični putem usmjerivača (*inverter*) kada je pogon vozila, primjerice, indukcijski elektromotor na trofazni izmjenični napon (AC). Napajanje baterije električnog vozila sasvim je odvojeno pitanje od njegova pogona; ono je, naime, kemijski proces oksidacije katoda koji se inducira istosmjernim naponom. Međutim, budući da se elektroenergetska distribucija vrši izmjeničnim naponom, nužno ga je u određenom trenutku pretvoriti u istosmjerni. Ispravljač koji vrši AC-DC pretvorbu napona može bit integriran u automobilu ili pak u punionici, a unatoč maksimalnoj efikasnosti od 95 % on znači i dalje disperziju energije od 5 %, koja se manifestira u zagrijavanju uređaja.¹¹ Prednosti AC punionice, koja se oslanja na pretvarač ugrađen u vozilo, jesu jeftinija nabava i instalacija te lakše održavanje uređaja, ali je predviđena za duže sesije punjenja

⁷ Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive 98/70/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu promicanja energije iz obnovljivih izvora te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća (EU) 2015/652, COM/2021/557 final, broj dokumenta: 52021PC0557, broj postupka: 2021/0218/COD, objavljeno 14. 7. 2021. (dalje u tekstu: Prijedlog RED III).

⁸ V. čl. 1. st. 14. Prijedloga RED III.

⁹ V. Europski parlament, *Spremni za 55 %: od 2035. novi automobili i kombiji bez emisija CO₂*, priopćenje za tisak, dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/news/hr/press-room/20230210IPR74715/spremni-za-55-od-2035-novi-automobili-i-kombiji-bez-emisija-co2> (Pristup: 13. 5. 2023.).

¹⁰ V. Dötsch, W., *E-Mobilität*, Zeitschrift für Miet-und Raumrecht, vol. 71, br. 6, 2018, str. 477–488.

¹¹ V. Wang, C. Y.; Liu, T.; Yang, X. G., *et al.*, *Fast charging of energy-dense lithium-ion batteries*, Nature, vol. 611, br. 7936, 2022, str. 485–490.

jer koristi manju snagu.¹² Prednost DC punionice, s integriranim pretvaračem, jest brže punjenje jer izravno napaja bateriju automobila istosmjernim naponom, ali su zato uređaji veći i tehnički zahtjevniji te iziskuju veću ulaznu snagu, čiji je zakup u distribucijskoj mreži skuplji.¹³

Trenutačno dostupne punionice na tržištu dijele se prvenstveno prema vrsti priključka, a samim time i prema naponu koji podržavaju. Nastavno na prije rečeno stoje na raspolaganju sljedeći priključci: *Type 1 Connector*, koji podržava isključivo jednofaznu električnu mrežu napona i zastupljen je uglavnom u Sjevernoj Americi; IEC 62196 *Type 2 Connector*, koji podržava jednofazni i trofazni izmjenični napon, a dominantan je na tržištu EU-a; dok za brzo punjenje stoji na raspolaganju priključak CCS (*Combined Charging System*), što je jedinstveni priključak koji omogućuje izlaganje baterije izmjeničnom i istosmjernom naponu.¹⁴ Prethodni su podaci od presudne važnosti za odabir uređaja punionice, njezinu ugradnju te priključenje na mrežu.¹⁵

2.1. Zakonodavna vizija Europske unije glede e-mobilnosti

Europska unija razmatra iskorištavanje električnih vozila za privremenu pohranu električne energije iz obnovljivih izvora u vrijeme kad je ima u izobilju te razvoj sustava gdje EV-i energiju u slučaju nestašice mogu vraćati u mrežu.¹⁶ Direktiva RED III posebno ističe važnost mjesta za punjenje na kojima se električna vozila obično parkiraju dulje vrijeme, primjerice u blizini mjesta boravka ili rada, za integraciju energetskog sustava, stoga je potrebno osigurati funkcionalnosti pametnog punjenja te, s tim u vezi, važnost rada uobičajene infrastrukture za punjenje koja nije javno dostupna za integraciju električnih vozila u elektroenergetski sustav jer se nalazi ondje gdje se električna vozila više puta parkiraju tijekom duljeg razdoblja, kao što su zgrade s ograničenim pristupom, parkirališta zaposlenika ili parkirališta koja se iznajmljuju fizičkim ili pravnim osobama.¹⁷ Iz toga proizlazi da Europska unija ne gleda na EV-e isključivo kao na potrošače električne energije koje treba smjestiti negdje u planove potrošnje, već kao na dio rješenja za problem skladištenja električne energije iz obnovljivih izvora prilikom faza redundancije. Najveći problem električne energije generirane iz obnovljivih izvora jest upravo to što se ona ne može skladištiti, jer ako se ne potroši u vremenu kad je proizvedena, ona se gubi u mreži. Međutim, velikim brojem dislociranih baterija mogao bi se stvoriti kapacitet za pohranu značajne energije te omogućiti eventualno vraćanje akumulirane energije u elektroenergetsku mrežu.

¹² Na primjeru automobila s baterijom kapaciteta 100 kWh, uzimajući da je potpuno prazna, sesija punjenja na kućnoj utičnici snage 4,5 kW (jednofazni napon) trajala bi 22 sata, a kod trofaznog priključka snage u rasponu 12–20 kW to se vrijeme smanjuje na 5–8 sati.

¹³ Na istom primjeru punionica s ulaznom snagom 80 kW (AC) i izlaznom snagom 90 kW (DC) punjenje potpuno prazne baterije kapaciteta 100 kWh svodi se na ciklus punjenja od jednog sata.

¹⁴ V. Figenbaum, E. et al., *Electromobility in Norway e Experiences and opportunities*, Research in Transportation Economics, vol. 50, br. C, 2015, str. 29–38.

¹⁵ V. Castex, E., Froty, J., & Deboudt, P., *Le système d'électromobilité norvégien: un modèle pour la France?*, Systèmes complexes, intelligence territoriale et mobilité – XTerM2019, Le Havre, 2019, str. 73–74.

¹⁶ Općeniti pregled pravnog okvira EU-a u polju energije iz obnovljivih izvora vidi: Šantek, I.; Ofak, L., *Pravni okvir za obnovljive izvore energije u pravu Europske unije*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 57, br. 3, Split, 2020, doi:10.31141/zrpf.2020.57.137.803, str. 803–827.

¹⁷ V. recital (20) Prijedloga RED III.

Krajem 2022. godine pred Europski parlament na prvo čitanje došao je prijedlog Uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća (AFIR).¹⁸ Navedenom Uredbom stavlja se izvan snage Direktiva na temelju koje je u RH donesen ZIAG, a s obzirom na pravnu prirodu uredbi ona će se izravno primjenjivati u svim državama članicama. Razlog za donošenje uredbe jest „neujednačen razvoj infrastrukture za punjenje i opskrbu u cijeloj Europskoj uniji te nedostatak interoperabilnosti i prilagođenosti korisnicima, a razina ambicija u utvrđivanju ciljeva i povezanih politika uvelike se razlikuje među državama članicama“.¹⁹ Ustanovljeno je da bi vlasnici električnih vozila trebali u velikoj mjeri koristiti mjesta za punjenje u vlastitim prostorima ili na kolektivnim parkiralištima u stambenim i nestambenim zgradama, a države članice trebale bi uzeti u obzir dostupnost privatne infrastrukture pri planiranju postavljanja javno dostupnih mjesta za punjenje.²⁰ Predloženom Uredbom utvrđuju se obvezujući nacionalni ciljevi uvođenja dostatne infrastrukture za alternativna goriva u EU-u za cestovna vozila, plovila i avione u mirovanju te zajedničke tehničke specifikacije i zahtjevi za informacije za korisnike, pružanje podataka i plaćanje povezani s infrastrukturom za alternativna goriva. Za temu obrađenu u ovom djelu od posebnog su interesa ciljevi za infrastrukturu za punjenje električnom energijom namijenjenu za laka vozila, gdje uredba zahtijeva da države članice osiguraju uvođenje javno dostupnih punionica za laka vozila razmjerno porastu broja lakih električnih vozila u upotrebi te da na svojem državnom području uvedu javno dostupne punionice namijenjene lakim vozilima koje osiguravaju dostatnu izlaznu snagu tih vozila.²¹ Predloženo je da sljedeći ciljevi izlazne snage moraju biti kumulativno ispunjeni: (a) za svako lako električno vozilo na baterije registrirano na njihovu državnom području ukupna izlazna snaga od najmanje 1 kW osigurava se s pomoću javno dostupnih postaja za punjenje, i (b) za svako lako hibridno vozilo na punjenje registrirano na njihovu državnom području ukupna izlazna snaga od najmanje 0,66 kW osigurava se s pomoću javno dostupnih postaja za punjenje.²² Razvidno je da elektrifikacija voznog parka uživa veliku potporu zakonodavca EU-a te da se zasad ne razmišlja o odgodi izbacivanja motornih vozila na unutarnje izgaranje iz ponude na tržištu Unije.

Nedostatak infrastrukture za punjenje prepreka je uporabi električnih vozila, stoga je EU identificirao ubrzanje razvoja gušće mreže i infrastrukture kao strateški cilj u državama članicama posebno ističući da se zgradama može učinkovito promicati e-mobilnost, osobito usmjeravanjem na privatni sektor (parkirališta u privatnim zgradama ili u njihovoj neposrednoj blizini), u okviru kojeg se odvija do 90 % punjenja.²³

¹⁸ Prijedlog Uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća, COM/2021/559 final, broj dokumenta: 52021PC0559, broj postupka: 2021/0223/COD, objavljen 14. 7. 2021. (dalje u tekstu: Prijedlog AFIR).

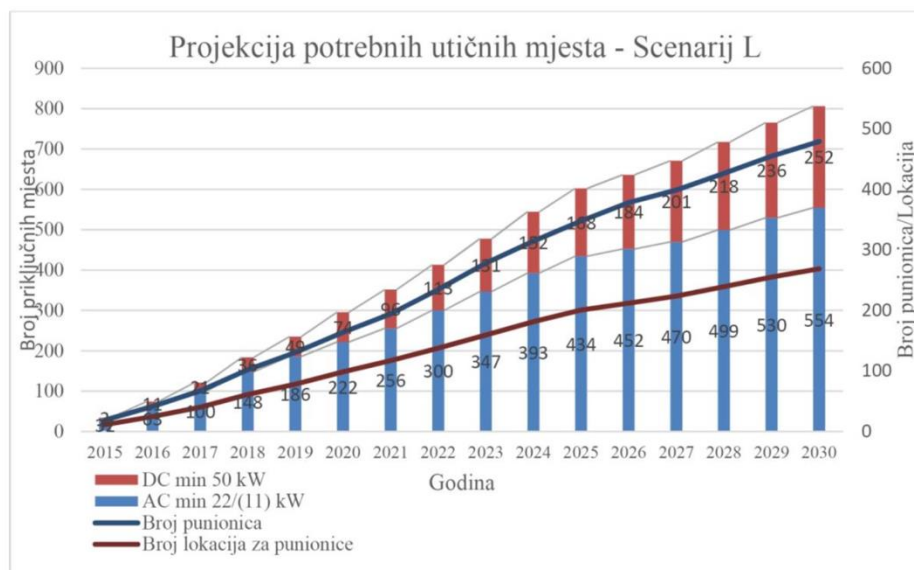
¹⁹ Recital (1) Prijedloga AFIR.

²⁰ V. recital (12) Prijedloga AFIR.

²¹ V. recital (11) Prijedloga AFIR.

²² V. čl. 3. st. 2. Prijedloga AFIR.

²³ V. točku 3.1. Preporuke Komisije (EU) 2019/1019 od 7. lipnja 2019. o modernizaciji zgrada (Tekst značajan za EGP), OJ L 165, 21. 6. 2019., str. 70–128.

Slika 1. Projekcija rasta potrebe za punionicama za EV-e (2017.)²⁴

2.2. Obveza izgradnje infrastrukture na privatnim nekretninama

Posljednjim izmjenama Zakona o gradnji (ZOG), koje su stupile na snagu 28. prosinca 2019.²⁵ godine, transponiraju se u hrvatsko pravo izmijenjene direktive o energetske svojstvima zgrada i o energetske učinkovitosti²⁶ te se ujedno uvodi pojam e-mobilnosti u hrvatsko pozitivno pravo. Direktiva o energetske svojstvima zgrada navodi da bi države članice trebale predvidjeti mjere za pojednostavnjenje uspostave infrastrukture za punjenje s ciljem traženja rješenja za prepreke s kojima se pojedinačni vlasnici susreću pri pokušaju postavljanja mjesta za punjenje na svojim parkirnim mjestima te razmotriti moguće različite uvjete, kao što su vlasništvo nad zgradama i parkiralištima u njihovoj neposrednoj blizini, javna parkirališta kojima upravljaju privatni subjekti i zgrade mješovite namjene.²⁷ U članku 21.a ZOG-a propisuje se primjena zahtjeva za povećanjem e-mobilnosti uspostavom infrastrukture za punjenje u zgradama na nove, kao i na postojeće zgrade. Učinjena je osnovna podjela na dvije kategorije zgrada: stambene ili djelomično stambene namjene te namjene koja isključuje onu stambenu.

Za zgrade stambene namjene s više od 10 parkirnih mjesta propisano je postavljanje kanalske infrastrukture za svako parkirališno mjesto kako bi se u kasnijoj fazi omogućilo

²⁴ V. NOP 2017.

²⁵ V. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o gradnji, "Narodne novine" br. 125/2019.

²⁶ Za detaljnije objašnjenje utjecaja Direktive 2018/844/EU na okoliš vidi Cassar, G., *Il pacchetto legislativo energia pulita per tutti gli europei e le novità introdotte dalla direttiva 2018/844/UE in materia di efficienza energetica*, Rivista giuridica dell'ambiente, br. 4, 2018, str. 675–686.

²⁷ V. recitale (23) i (24) Direktive (EU) 2018/844 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o izmjeni Direktive 2010/31/EU o energetske svojstvima zgrada i Direktive 2012/27/EU o energetske učinkovitosti (Tekst značajan za EGP), PE/4/2018/REV/1, OJ L 156, 19. 6. 2018., str. 75–91.

postavljanje mjesta za punjenje električnih vozila.²⁸ Prethodni zahtjev propisan je kako za novogradnje tako i za postojeće zgrade koje se podvrgavaju značajnoj obnovi, uz uvjet da se parkiralište nalazi u zgradi ili neposredno uz zgradu i da su mjerama obnove obuhvaćeni parkiralište ili električna infrastruktura zgrade odnosno parkirališta.²⁹ Ispunjenje navedenih zahtjeva dužan je osigurati investitor odnosno vlasnik nekretnine.³⁰

Za zgrade nestambene namjene s više od 10 parkirnih mjesta propisano je postavljanje barem jednog mjesta za punjenje te kanalske infrastrukture za barem jedno od svakih pet parkirališnih mjesta kako bi se u kasnijoj fazi omogućilo postavljanje mjesta za punjenje električnih vozila.³¹ Prethodni zahtjev također je propisan za novogradnje i postojeće zgrade koje se podvrgavaju značajnoj obnovi, uz iste uvjete kao i za zgrade stambene namjene.³² Dodatno je, međutim, propisano da se zgrade nestambene namjene s više od dvadeset parkirališnih mjesta opreme s najmanje jednim mjestom za punjenje.³³ Ispunjenje navedenih zahtjeva također je dužan osigurati investitor odnosno vlasnik nekretnine,³⁴ uz propisivanje novčane kazne za prekršaj investitora koji ne osigura postavljanje najmanjeg broja mjesta za punjenje.³⁵

Iznimno, ZOG propisuje određene kategorije koje su izuzete od primjene prethodno opisanih zahtjeva. Tako se oni neće primjenjivati na zgrade čiji su vlasnici ili korisnici mala i srednja poduzeća.³⁶ Zahtjevi se također ne primjenjuju ako je zahtjev za izdavanje lokacijske ili građevinske dozvole podnesen do 10. ožujka 2021., ako bi potrebna kanalska infrastruktura ovisila o izoliranim mikrosustavima, što bi prouzročilo znatne probleme u radu lokalnih energetske sustava i ugrozilo stabilnost lokalne mreže, ili ako su troškovi postavljanja infrastrukture za punjenje i kanalske infrastrukture veći od 7 % ukupnog troška značajne obnove zgrade.³⁷

Gore opisanim odredbama ZOG dosljedno provodi izmijenjenu direktivu o energetske svojstvima zgrada. Direktiva identificira građevinske propise za učinkovito uvođenje ciljanih zahtjeva za potporu uspostavi infrastrukture za punjenje na parkiralištima u stambenim i nestambenim zgradama.³⁸ Također se naglašava da bi države članice trebale predvidjeti mjere za pojednostavnjenje uspostave infrastrukture za punjenje i navodi da se kanalskom infrastrukturom osiguravaju pravi uvjeti za brzu uspostavu mjesta za punjenje ako i gdje su potrebni.³⁹ Lako dostupnom infrastrukturom pojedinačnim

²⁸ V. čl. 21.c st. 1 Zakona o gradnji, "Narodne novine" br. 153/2013, 20/2017, 39/2019, 125/2019, dalje u tekstu: ZOG.

²⁹ *Idem.*

³⁰ V. čl. 21.c st. 2 ZOG-a.

³¹ V. čl. 21.b st. 1 ZOG-a.

³² *Idem.*

³³ V. čl. 21.b st. 2 ZOG-a.

³⁴ V. čl. 21.b st. 3 ZOG-a.

³⁵ V. čl. 162. st. 2. t. 19. ZOG-a.

³⁶ V. čl. 21.d st. 1. ZOG-a.

³⁷ V. čl. 21.d st. 2. ZOG-a.

³⁸ V. recital (23) Direktive (EU) 2018/844.

³⁹ V. recital (24) Direktive (EU) 2018/844.

vlasnicima smanjit će se troškovi postavljanja mjesta za punjenje, a korisnicima električnih vozila osigurat će se pristup mjestima za punjenje. Iz prethodnoga je razvidno da europski zakonodavac vidi suvlasnika zgrade kao konačnog inicijatora i investitora za izgradnju punionice za vozila te propisivanjem djeluje isključivo u vidu smanjenja troškova. Iz ustavnopravne perspektive može se postaviti pitanje opravdanosti propisa kojim se radi izgradnje takve infrastrukture prebacuje financijski teret na investitore i vlasnike nekretnina. Premda Ustav jamči vlasništvo u čl. 48., istovremeno propisuje socijalnu vezanost vlasništva navodeći da vlasništvo obvezuje te da su nositelji vlasničkog prava dužni pridonositi općem dobru.⁴⁰ Budući da energentska učinkovitost, odnosno zaštita okoliša, razvidno pripada u posebne interese, koji su samostalno zaštićeni Ustavom,⁴¹ te da se vlasništvo općenito može ograničiti radi zaštite prirode i okoliša po izričitoj odredbi čl. 32. st. 1. ZV-a, ne čini se da ova ograničenja odudaraju od ostalih zakonskih ograničenja vlasništva koja su ustavnopravno prihvatljiva.⁴²

U slučaju Hrvatske 71 % stanova izgrađeno je prije 1990. godine⁴³ (stanje 2011. godine), a s obzirom na standard planiranja i gradnje parkirališnih mjesta za tu kategoriju građevina razvidno je da značajan broj takvih zgrada uopće ne raspolaže parkirališnim mjestima, odnosno, ako raspolaže, ona su uglavnom ispod praga koji propisuje ZOG. Direktiva ne navodi kojom je metodom utvrđen rigidan broj od 10, odnosno 20 parkirališnih mjesta kao relevantna pretpostavka za aktivaciju takve odredbe. Europski zakonodavac prepušta nacionalnom da se konfrontira s izazovom ugradnje same punionice, koja je prvenstveno pitanje upravljanja nekretninom, a nerijetko je predmetom prijepora među suvlasnicima.

2.3. Uspostava javnih punionica

U postupku preuzimanja u hrvatsko zakonodavstvo Direktive 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva izmijenjen je 2022. godine Zakon o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (ZIAG), kojim se utvrđuje zajednički okvir mjera za uspostavljanje infrastrukture za alternativna goriva kako bi se na najmanju moguću mjeru smanjila ovisnost o nafti te ublažio negativni utjecaj prometa na okoliš.⁴⁴ Navedenim se Zakonom utvrđuju minimalni zahtjevi za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva, uključujući i mjesta za punjenje, utvrđuju se zajedničke tehničke specifikacije za mjesta za punjenje i opskrbu, zahtjevi za informiranje korisnika, kao i način izvršavanja obveza

⁴⁰ V. čl. 48. st. 2. Ustava Republike Hrvatske, „Narodne novine“ br. 56/1990, 135/1997, 08/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 05/2014, dalje u tekstu: Ustav RH.

⁴¹ V. čl. 3. Ustava RH.

⁴² V. Ernst, H.; Josipović, T., *Constitutional Protections of Property and Energy-efficient Housing in Croatia*, Journal of Agricultural and Environmental Law, vol. 18, no. 34, 2024 (u tisku).

⁴³ Državni zavod za statistiku, 1586. *Popis stanovništva, kućanstva i stanova 2011. – Stanovi prema načinu korištenja*, Statistička izvješća, 2017, dostupno na: www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/SI-1586.pdf (Pristup: 13. 12. 2022.).

⁴⁴ V. čl. 1. st. 1. i čl. 2. Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva, „Narodne novine“ br. 120/2016, 63/2022, dalje u tekstu: ZIAG-a.

izvješćivanja o provedbi mjera uspostavljanja infrastrukture za alternativna goriva.⁴⁵ Za ostala pitanja uspostave infrastrukture za alternativna goriva ZIAG upućuje na propise kojima se uređuje pojedino područje.⁴⁶ Zajednički okvir mjera za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru i za postavljanje odgovarajuće infrastrukture određuje se Nacionalnim okvirom politike (NOP), koji se donosi za razdoblje nakon 2016. godine do ispunjenja ciljeva.⁴⁷

NOP je, prema samom svojem izričaju, akt planiranja, koji se sastoji od procjene trenutnog stanja i budućeg razvoja tržišta alternativnih goriva u prometnom sektoru te razvoja infrastrukture za alternativna goriva; nacionalnih ciljeva za postavljanje infrastrukture za alternativna goriva; mjera potrebnih za ostvarivanje nacionalnih ciljeva, uključujući i mjere za poticanje i olakšavanje postavljanja mjesta za punjenje koja nisu dostupna javnosti; mjera kojima se može promicati postavljanje infrastrukture za alternativna goriva u sklopu usluga javnoga prijevoza; određivanja naselja, građevinskih područja naselja, odnosno gradskih/prigradskih aglomeracija, drugih gusto naseljenih područja i mreža koje će, u skladu s potrebama tržišta, biti opremljene javno dostupnim mjestima za punjenje, itd.⁴⁸ Glede električne energije kao alternativnog goriva izričito je propisano da će se u skladu s NOP-om i važećim tehničkim specifikacijama uspostaviti primjeren broj javno dostupnih mjesta za punjenje električnom energijom kako bi se osiguralo da EV-i mogu prometovati u okviru osnovne mreže TEN-T⁴⁹ te u gusto naseljenim područjima.⁵⁰ Broj takvih mjesta za punjenje utvrđuje se, kako je naznačeno, NOP-om te najboljom praksom i preporukama koje izdaje Europska komisija.⁵¹ U obzir se uzimaju i posebne potrebe u vezi s instaliranjem javno dostupnih mjesta za punjenje na postajama javnog prijevoza.⁵²

Vlada RH donijela je 2017. godine na temelju ZIAG-a iz 2016. NOP za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu,⁵³ gdje je posebno za električnu energiju utvrđena projekcija rastuće potrebe za mjestima za punjenje. Međutim, osim formulacije „poticanje e-mobilnosti“, nedostaje konkretizacija načina postizanja takva cilja. Poražavajuće je što je šestomjesečni rok za donošenje novog NOP-a, koji bi trebao konkretizirati izmjene ZIAG-a, istekao još u siječnju 2023. godine,⁵⁴ a da novi NOP nije donesen.

Uzimajući u obzir gradove Zagreb, Rijeku, Split i Osijek kao četiri najveća grada u državi, u nastavku teksta učinjen je uvid u eventualne lokalne mjere kojima se efektivno potiče e-

⁴⁵ V. čl. 1. st. 2. ZIAG-a.

⁴⁶ V. čl. 1. st. 3. ZIAG-a.

⁴⁷ V. čl. 4. ZIAG-a.

⁴⁸ *Idem.*

⁴⁹ Transeuropska prometna mreža (engl. *Trans-European Transport Network*).

⁵⁰ V. čl. 6. st. 1. ZIAG-a.

⁵¹ *Idem.*

⁵² *Idem.*

⁵³ V. NOP 2017.

⁵⁴ V. čl. 12. ZIAG-a.

mobilnost. Navedeni su gradovi donijeli akcijske planove energetske održivog razvitka gradova (tzv. SEAP) kao strateške dokumente. Gotovo su se svi gradovi u SEAP-ima ograničili na implementaciju e-mobilnosti kroz uspostavu punionica na javnim parkiralištima te nije bilo izričito izražena namjera za izmjenama prostornih planova u vidu propisivanja e-mobilnih parkirališnih mjesta, odnosno postavljanja kanalske infrastrukture kao pripreme.⁵⁵ Uvidom u prostorne planove uočava se gotovo uniformno postupanje pri uređenju pitanja e-mobilnosti. Grad Zagreb u GUP-u glede e-mobilnosti propisuje isključivo da se na površinama svih namjena mogu graditi manje infrastrukturne građevine (među ostalim, punionice za motorna vozila na električni pogon). Nije propisana obveza instalacije punionice na privatnim nekretninama.⁵⁶ Ni u urbanističkim planovima uređenja (UPU), kao ni u tzv. detaljnim planovima uređenja (DPU) Grada Zagreba, ne spominju se punionice ni drugi elementi e-mobilnosti. Grad Rijeka u svojem GUP-u, kao ni UPU-ima ili DPU-ima, uopće ne uređuje pitanje e-mobilnosti.⁵⁷ Ni Grad Split⁵⁸ ni Grad Osijek⁵⁹ u svojim GUP-ima, kao ni UPU-ima ili DPU-ima, uopće ne uređuju pitanje e-mobilnosti.

2.4. Poticanje tržišta čistih vozila

Zakonom o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu (ZPČV)⁶⁰ transponirana je 2021. godine u hrvatsko pravo Direktiva (EU) 2019/1161 o izmjeni Direktive o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu.⁶¹ Navedenim se Zakonom utvrđuju obveze naručitelja da pri javnoj nabavi određenih vozila za cestovni prijevoz u obzir uzmu energetske učinke i učinke na okoliš za trajanja cijelog radnog vijeka vozila, uključujući i potrošnju energije te emisije CO₂ i emisije određenih onečišćujućih tvari.⁶² *Ratio legis* jest promicanje i poticanje tržišta za čista i energetske učinkovita vozila i povećanje doprinosa prometnog sektora politikama Unije koje se odnose na zaštitu okoliša, klimu i energetiku.⁶³

ZPČV primjenjuje se na (a) javnu nabavu putem ugovora o kupnji, *leasingu*, unajmljivanju ili najmu s pravom otkupa vozila za cestovni prijevoz koje dodjeljuju javni naručitelji ili

⁵⁵ V. NOP 2017.

⁵⁶ V. čl. 22. Generalnog urbanističkog plana Grada Zagreba, „Službeni glasnik Grada Zagreba“ br. 16/07, 8/09, 7/13, 9/16, 12/16 – pročišćeni tekst, dalje u tekstu GUP Zagreb.

⁵⁷ V. Generalni urbanistički plan Grada Rijeke – neslužbeni pročišćeni tekst, „Službene novine Primorsko-goranske županije“ br. 7/2007, 14/2013, i „Službene novine Grada Rijeke“ br. 8/2014, 3/2017, 21/2019 i 11/2020 – ispravak.

⁵⁸ V. Generalni urbanistički plan Grada Splita, „Službeni glasnik Grada Splita“ br. 1/2006, 15/2007, 3/2008, 3/2012, 32/2013, 52/2013, 41/2014, 55/2014 – pročišćeni tekst.

⁵⁹ V. Generalni urbanistički plan Grada Osijeka, „Službeni glasnik Grada Osijeka“ br. 5/2006, 12/2006 – ispr., 1/2007 – ispr., 12/2010, 12/2011, 12/2012, 2/2013 – ispr., 4/2013 – ispr., 7/2014, 11/2015, 5/2016 – ispr., 2/2017, 6A/2018 – pročišćeni tekst i 13A/2020, 4/2021, 24/2022.

⁶⁰ Zakon o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu, „Narodne novine“ br. 52/2021, dalje u tekstu: ZPČV.

⁶¹ V. čl. 2. ZPČV-a.

⁶² V. čl. 1. ZPČV-a.

⁶³ *Idem*.

naručitelji kako su definirani propisom kojim se uređuje javna nabava, (b) ugovore o javnim uslugama u smislu Uredbe (EZ) 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i (c) ugovore o pružanju usluga javnog cestovnog prijevoza, usluga cestovnog putničkog prijevoza za posebne namjene, izvanredni putnički prijevoz, usluge skupljanja otpada, prijevoz pošiljaka cestom, usluge prijevoza paketa, usluge dostave pošte, usluge dostave paketa ako su javni naručitelji ili naručitelji obvezni primjenjivati postupke javne nabave sukladno propisu kojim se uređuje javna nabava.⁶⁴ Iz opsega primjene zakona izričito su isključene kategorije vozila enumerirane u propisima EU-a navedenima u samom Zakonu.⁶⁵ Pravilnikom donesenim na temelju čl. 6. ZPČV-a propisuju se obveze izvješćivanja Europskoj komisiji i minimalni ciljevi u postupcima javne nabave koje su naručitelji u smislu propisa kojim se uređuje javna nabava dužni uzimati u obzir u postupcima javne nabave vozila za cestovni prijevoz.⁶⁶

Minimalni ciljevi propisani pri javnoj nabavi izražavaju se kao minimalni postoci čistih vozila u ukupnom broju vozila za cestovni prijevoz obuhvaćenih zbrojem svih ugovora dodijeljenih u razdoblju od 2. 8. 2021. do 31. 12. 2025. za prvo referentno razdoblje te u razdoblju od 1. 1. 2026. do 31. 12. 2030. za drugo referentno razdoblje.⁶⁷ Propisivanjem nabave čistih vozila u javnom sektoru efektivno se potiče povećanje ponude takvih vozila na nacionalnom tržištu, kao i na tržištu EU-a, a razvidno je da će takav razvoj imati pozitivan utjecaj i na nabavu vozila u privatnom sektoru.

3. PRIVATNOPRAVNO UREĐENJE E-MOBILNOSTI

Stanovi čine pozamašni dio stambenog fonda Hrvatske i u njima, prema podacima Popisa stanovništva iz 2021. godine, živi čak 51,82 % stanovnika.⁶⁸ Izgledno je, dakle, da će većina inicijativa za realizacijom nekog segmenta e-mobilnosti biti predmetom jednog ili više aspekata koji se obrađuju u nastavku. Kao što je izloženo u prethodnom poglavlju, nijedan *lex specialis* koji je trenutačno na snazi u RH ne sadrži odredbe koje normiraju instalaciju punionice za EV-e na stambenim zgradama. Stoga do primjene dolaze opća pravila koja uređuju upravljanje suvlasničkom stvari iz Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (ZV).⁶⁹ U nastavku će se analizirati razni segmenti e-mobilnosti, prvo prema odredbama ZV-a koje uređuju opće pravilo o upravljanju stvari u suvlasništvu, i to na primjeru zemljišta sa zgradom na kojem nije osnovano etažno vlasništvo, a zatim prema posebnim pravilima za upravljanje nekretninom u etažnom vlasništvu. U konačnici će se

⁶⁴ Čl. 4. ZPČV-a.

⁶⁵ V. čl. 5. ZPČV-a.

⁶⁶ V. čl. 1. Pravilnika o obvezi izvješćivanja Europskoj komisiji i minimalnim ciljevima u postupcima javne nabave vozila za cestovni prijevoz, „Narodne novine“ br. 86/2021.

⁶⁷ *Op. cit.* čl. 4. st. 1.

⁶⁸ Državni zavod za statistiku, *Konačni rezultati popisa 2021.*, dostupno na: <https://dzs.gov.hr/vijesti/objavljeni-konacni-rezultati-popisa-2021/1270> (Pristup: 22. 12. 2022.).

⁶⁹ V. čl. 1. st. 5. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, „Narodne novine“ br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 90/2010, 143/2012, 152/2014, dalje u tekstu: ZV.

uz komparativnopravni pristup učiniti pregled mogućih rješenja te ponuditi moguće reforme domaćeg prava glede ključnih alata za provedbu e-mobilnosti.⁷⁰

Rješenja koja suvlasnicima stoje na raspolaganju za instalaciju punionice razlikuju se prvenstveno prema tome je li na suvlasničkoj nekretnini uspostavljeno etažno vlasništvo ili se radi o običnom suvlasništvu na nekretnini. Ovisno o navedenom primjenjivat će se različite odredbe ZV-a, koje uvelike utječu na raspon dostupnih opcija za instalaciju punionica za EV-e. Pored toga potrebno je razlikovati etažirane nekretnine koje raspoložuju parkirališnim mjestima te one koje njima ne raspoložuju, ali na kojima postoji mogućnost njihove izgradnje. Prvu skupinu nekretnina treba dodatno podijeliti na nekretnine s etažiranim parkirališnim mjestima i nekretnine sa zajedničkim parkirališnim mjestima. Stvarnopravna problematika bit će obrazložena kroz četiri temeljna pitanja – raspoloživost parkirališnih mjesta, provođenje kanalske i kabelske infrastrukture u zgradi, instalacija punionice te njezino spajanje na mrežu opskrbe električnom energijom.

3.1. Zajednička parkirališna mjesta

Instalacija punionice za EV-e niz je relativno jasno razgraničenih zahvata u suvlasničku nekretninu, koji se moraju formalno odrediti u obliku pisanih odluka suvlasnika ili odredbama u međuvlasničkom ugovoru.⁷¹ Ako suvlasnička nekretnina već ima izgrađena zajednička parkirališna mjesta, tada je način korištenja tih mjesta određen odlukom suvlasnika koja je o tome donesena kad je započeto korištenje. Takva odluka može se donijeti običnom većinom, budući da suvlasnici mogu običnom većinom, računajući prema suvlasničkim udjelima, donijeti odluku kojom podjeljuju izvršavanje svih ili nekih vlasničkih ovlasti glede parkirališta.⁷² Na temelju takve odluke suvlasnici mogu podijeliti posjed nad zajedničkim parkirališnim mjestima, ali moraju podjelu ovlasti provesti razmjerno suvlasničkim udjelima, u suprotnom odgovaraju oštećenom suvlasniku za prekomjerno korištenje suvlasničke stvari.⁷³ U nedostatku ikakve odluke dolazi do primjene ključa propisanog zakonom, koji se ispostavlja znatno kompleksnijim od puke primjene pravila načela prvenstva (tj. tko se prvi parkira), o čemu se raspravlja niže.

Ako pak nekretnina nema parkirališna mjesta, ali postoji zajednički dio koji se za to može prenamijeniti, tada suvlasnici mogu donijeti odluku o prenamjeni zajedničkog dijela nekretnine u parkirališna mjesta, koja zatim mogu koristiti samostalno ili dalje konfigurirati u elektromobilna parkirališna mjesta. U potonjem slučaju bit će potrebno donijeti najmanje odluku o ugradnji kanalske i kabelske infrastrukture, odluku o

⁷⁰ Više o problematici upravljanja zgradama, o podnormiranosti navedenog pravnog područja i o s tim povezanoj sudskoj praksi pročitaj u Kačer, B., *Novi pravni problemi iz prakse upravljanja zgradama*, Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, Godišnjak 27, Sessa, Đ. (ur.), Zagreb, Organizator, 2020, str. 331–337, te u Pavlović, M., *Etažno vlasništvo/suvlasništvo i upravljanje zgradom*, Pravo u gospodarstvu, vol. 55, br. 2, 2016, str. 305–328.

⁷¹ V. čl. 85. st. 4. ZV-a.

⁷² V. čl. 42. ZV-a.

⁷³ V. Gavella, N. et al., *Stvarno pravo*, sv. 1, Narodne novine, Zagreb, 2008, str. 97–99.

instalaciji punionica za EV-e i odluku o načinu isporuke i obračunu potrošnje električne energije. Te će se odluke primjenjivati i na nekretnine koje otprije raspolažu određenim brojem zajedničkih parkirališnih mjesta. Stoga se u nastavku obrađuje prvo odluka o građevinski i formalno najzahtjevnijem zahvatu u nekretninu, a zatim ostale odluke koje se nadovezuju na postojanje zajedničkog parkirališta.

3.1.1. Odluka o prenamjeni zajedničkog dijela nekretnine u parkirališno mjesto

Preduvjet za instalaciju punionice jest postojanje parkirališnog mjesta na kojem se ona može postaviti. U određenim slučajevima gdje nekretnina ne raspolaže zajedničkim parkirališnim mjestima, a postoji prostor druge namjene koji je primjeren za odlaganje motornih vozila, suvlasnici mogu donijeti odluku o prenamjeni takva dijela nekretnine u parkirališna mjesta. Odluka mora, međutim, biti u skladu s propisima o gradnji i prostornom uređenju. Zakon o prostornom uređenju propisuje izdavanje lokacijske dozvole za zahvate u prostoru koji se, prema posebnim propisima kojima se uređuje gradnja, ne smatraju građenjem.⁷⁴ Uvidom u Pravilnik o zahvatima u prostoru koji se ne smatraju građenjem⁷⁵ nije utvrđena nijedna od radnji potrebnih za prenamjenu dijela nekretnine u parkirališno mjesto, iz čega proizlazi da poduzimanje takvih zahvata ne podliježe izdavanju lokacijske dozvole. Opće je pravilo da se građenju smije pristupiti isključivo na temelju pravomoćne građevinske dozvole,⁷⁶ koja obuhvaća glavni projekt.⁷⁷ Za jednostavne i druge građevine i radove ZOG propisuje iznimke od općeg pravila, koje su razrađene u Pravilniku o jednostavnim i drugim građevinama i radovima.⁷⁸ Iz tog Pravilnika proizlazi da je građenje parkirališta na građevnoj čestici postojeće građevine ili na drugom zemljištu s uređenim pristupom dozvoljeno bez građevinske dozvole ako je u skladu s glavnim projektom.⁷⁹ Ovdje valja napomenuti da su iste pretpostavke propisane za radove kojima se postavlja oprema namijenjena punjenju elektromotornih vozila,⁸⁰ zbog čega je preporučljivo sve planirane radove obuhvatiti jednim glavnim projektom. U odluci je potrebno odrediti novu namjenu, naložiti izradu glavnog projekta, odabrati izvođača radova na temelju pribavljenih ponuda te odrediti način financiranja takva zahvata.

Na nekretnini u običnom suvlasništvu sva su pitanja o upravljanju uređena općim odredbama iz čl. 39. do 42.⁸¹ ZV-a. Glede nekretnina na kojima nije uspostavljeno etažno

⁷⁴ V. čl. 125. st. 1. t. 4. Zakona o prostornom uređenju, „Narodne novine“ br. 153/2013, 65/2017, 114/2018, 39/2019, 98/2019.

⁷⁵ V. Pravilnik o zahvatima u prostoru koji se ne smatraju građenjem, „Narodne novine“ br. 105/2017, 108/2017.

⁷⁶ V. čl. 106. st. 1. ZOG-a.

⁷⁷ V. čl. 113. st. 2. ZOG-a.

⁷⁸ V. Pravilnik o jednostavnim i drugim građevinama i radovima, „Narodne novine“ br. 112/2017, 34/2018, 36/2019, 98/2019, 31/2020, 74/2022, dalje u tekstu: PJG.

⁷⁹ V. čl. 4. t. 22. PJG-a.

⁸⁰ V. čl. 5. t. 15. PJG-a.

⁸¹ Vezano za izvanparnična procesna pitanja glede etažnog vlasništva i suvlasništva općenito vidi Maganić, A., *Razvrgnuće suvlasničke zajednice*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 29, br. 1, 2008, str. 413–454.

vlasništvo osnovno je pravilo o prenamjeni zajedničkih dijelova sadržano u čl. 41. ZV-a, koji izričito navodi da je promjena namjene posao izvanredne uprave. Suvlasnici moraju, dakle, jednoglasno odlučiti o prenamjeni dijela nekretnine u parkirališno mjesto, čime ono postaje jednako dostupno na korištenje svim suvlasnicima, ali oni mogu posebnim odlukama odlučiti o ključu njegova korištenja.

Istovremeno, međutim, kao što je već spomenuto, odlukom donesenom običnom većinom može se podijeliti posjed nad nekretninom te izvršavanje svih ili nekih vlasničkih ovlasti glede nje.⁸² Odluka o izvršavanju nekih ovlasti može biti tako sročena da obuhvaća i pitanje prenamjene, pa bi proizlazilo da bi se navedenom odlukom doskočilo ograničenju iz čl. 41. ZV-a. Takvo je rješenje sporno prvenstveno zbog toga što je dugoročnost rješenja problematična iz razloga što se odluka drugačijeg sadržaja može svakodobno donijeti istom, običnom, većinom. Pored toga, pitanje je u kojoj se mjeri konkretna suvlasnička ovlaštenja mogu običnom većinom rasporediti između suvlasnika, pored odredbi koje izričito klasificiraju ovo pitanje kao ono o kojima je odluku potrebno donijeti jednoglasno.

Parkirališna mjesta koja se nalaze na nekretnini u etažnom vlasništvu, a nisu objekti etažnog vlasništva, podliježu posebnim pravilima upravljanja cijelom nekretninom na kojoj je osnovano etažno vlasništvo iz čl. 85. do 93. ZV-a.⁸³ Na pitanja koja nisu uređena prethodno navedenim odredbama supsidijarno će se primjenjivati opća pravila o upravljanju suvlasničkom stvari.⁸⁴ Na nekretninama s uspostavljenim etažnim vlasništvom odluka o promjeni namjene može se samo iznimno donijeti običnom većinom. Naime, ZV u čl. 87. st. 1. određuje „poboljšicu“ kao dodatnu kategoriju izvanrednog posla za čiji je poduhvat načelno potrebna jednoglasna odluka suvlasnika. Poboljšica (engl. *improvement*) u teoriji je definirana kao zahvat u nekretninu koji rezultira povećanjem njezine vrijednosti.⁸⁵ Suprotno prije citiranom pravilu poboljšica se može učiniti na temelju odluke suvlasnika donesene običnom većinom ako su zadovoljene sljedeće pretpostavke: (a) da suvlasnici koji zajedno imaju većinu suvlasničkih dijelova odluče da se poboljšica učini, (b) da oni sami snesu troškove ili da se troškovi mogu pokriti iz pričuve, a da se ne ugrožava mogućnost da se iz pričuve podmire potrebe redovitoga održavanja, te (c) da poboljšice ne idu suviše na štetu nadglasanih suvlasnika.⁸⁶

U domaćoj literaturi, kao ni u sudskoj praksi, nije dostupna značajnija razrada pojma poboljšice. Iz navedenog se ističe jedna sentenca⁸⁷ Županijskog suda u Rijeci u kojoj se pokušalo interpretirati pojam u kontekstu specifičnog slučaja. Naime, suvlasnici su

⁸² V. čl. 42. ZV-a.

⁸³ Više o upravljanju nekretninama u etažnom vlasništvu u kontekstu održivog razvoja vidi Josipović, T., *Upravljanje nekretninama u etažnom vlasništvu i održivi razvoj stanovanja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, vol. 43, br. 3, 2022, str. 463–530.

⁸⁴ V. čl. 66. st. 4. ZV-a.

⁸⁵ Improvement. (n. d.) A Law Dictionary, Adapted to the Constitution and Laws of the United States, by John Bouvier, 1856, dostupno na: <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Improvement> (Pristup: 24. 2. 2023.).

⁸⁶ Čl. 87. st. 2. ZV-a.

⁸⁷ Presuda Županijskog suda u Rijeci br. Gž 473/2020 od 19. 2. 2020.

donijeli odluku o kupovini i ugradnji stalka za bicikle natpolovičnom većinom pozivajući se na gore navedenu iznimku za poboljšice. Stalak je postavljen u prizemnom dijelu zajedničkog stubišta zgrade te su ga financirali iz sredstava pričuve. Stalak je bio pozicioniran na način da su bicikli, kada su postavljeni, dijelom pokrivali okno gdje se nalaze ventili zgrade. Nezadovoljni suvlasnik u parnici je zahtijevao povrat u prijašnje stanje s argumentacijom da se u konkretnom slučaju ne radi o poboljšici. Sud prvog stupnja odbio je tužbeni zahtjev navodeći:

„okolnost da se odlaganjem bicikala na središnjem dijelu stalka, zadnji kotač bicikla nalazi na oknu za vodu gdje se nalaze ventili zgrade, ne dovodi do zaključka da bi tako učinjena poboljšica bila na štetu nadglasanih suvlasnika. Navedeno iz razloga, jer prihvaćajući iskaz tuženika sud utvrđuje da su suvlasnici ponovo donijeli odluku o načinu korištenja stalka na način da se u njegovom središnjem dijelu ostavljaju manji bicikli koji pri tome ne dotiču vodno okno.

...

Stoga, nalazeći da je tuženik kao predstavnik suvlasnika postupao u granicama svojih ovlasti, sukladno valjano donesenoj odluci suvlasnika, utvrđuje da isti nije postupao kao poslovođa bez naloga, pa da bi posljedično tome bio dužan uspostaviti ranije stanje, slijedom čega tužbeni zahtjev odbija kao neosnovan.“

Drugostupanjski je sud sasvim suprotna stajališta, uslijed čega usvaja žalbu te preinačuje presudu uz sljedeće obrazloženje:

„Naime, osnovano se žalbenim navodima upire da u okolnostima konkretnog slučaja sud prvog stupnja pogrešno primjenjuje odredbu čl. 87. st. 2. ZV-a, budući da po ocjeni ovoga suda postavljanje predmetnog stalka za bicikle ne predstavlja poboljšicu u smislu citirane odredbe čl. 87. st. 2. ZV-a. Ovo već samom činjenicom da je predmetni stalak predviđen za odlaganje pet bicikala, što ne zadovoljava potrebe svih suvlasnika, neovisno o tome što sud utvrđuje da tužitelj ničim nije dokazao da bi postojala potreba za istovremeno odlaganje više od pet bicikala suvlasnika; nadalje, da zajedničko stubište, a posebice na dijelu stubišta na kojem se nalazi poklopac okna na kojem se nalaze ventili za distribuciju vode u zgradi nije namijenjeno za držanje stalka za bicikle, čime je tuženik poduzeo posao koji premašuje okvire redovitog upravljanja, za koji posao nije imao suglasnost svih suvlasnika.“

Iako je sud odlučivao uzimajući u obzir sve posebnosti konkretnog slučaja, neispravno je poboljšicu ocijenio kao zahvat koji mora zadovoljiti potrebe svih suvlasnika, odnosno koristiti svim suvlasnicima.⁸⁸ Poboljšica je objektivna kategorija, koja se mora ocjenjivati isključivo prema svojem odrazu na vrijednost nekretnine na kojoj je učinjena. Za

⁸⁸ V. Vezmar Barlek, I., *Upravni sud Republike Hrvatske*, Hrvatska i komparativna javna uprava, vol. 8, br. 3, 2008, str. 824.

donošenje objektivnog suda o tome je li određeni zahvat na nekretnini ujedno i poboljšica korisno je u parničnom postupku provesti vještačenje kojim se utvrđuje vrijednost nekretnine prije i poslije učinjenog zahvata. Pritom ostaje osnovno pravilo dokazivanja u parničnom postupku da o utvrđenju činjenica sud odlučuje slobodnom ocjenom.

Promjena namjene zajedničkog dijela u zajedničko parkirališno mjesto često će imati značaj poboljšice u smislu čl. 87. ZV-a, pogotovo u situacijama u kojima zgrada ne raspolaže dovoljnim brojem parkirališnih mjesta. Hrvatski zakonodavac nije uredio pitanje minimalnog broja parkirališnih mjesta ni zakonskim ni podzakonskim propisima, već je prepustio jedinicama lokalne samouprave da u granicama svoje nadležnosti propišu potreban broj parkirališnih i garažnih mjesta prostornim odnosno urbanističkim planovima. Za Grad Zagreb, primjerice, propisan je varijabilan broj ovisno o urbanom pravilu koje se primjenjuje, a prosjek kod nekretnina za stambenu namjenu jest 15 parkirališnih mjesta za 1000 m² bruto površine čestice.⁸⁹ Uvidom u Generalni urbanistički plan Grada Zagreba nisu utvrđene imperativne norme koje bi vlasnike nekretnina prisilile na naknadno usklađenje građevine i čestice na kojoj leži s kriterijima urbanog pravila koje je stupilo na snagu nakon pravomoćnosti pojedinačnih upravnih akata potrebnih za njihovu izgradnju. Međutim, svaki naknadni građevinski zahvat koji zahtijeva donošenje pojedinačnog upravnog akta, poput građevinske ili lokacijske dozvole te glavnog projekta, podliježe urbanom pravilu na snazi u trenutku postavljanja zahtjeva. Ako planirani građevinski radovi zahtijevaju izdavanje građevinske dozvole i/ili glavnog projekta, ono će biti uvjetovano izgradnjom minimalnog propisanog broja parkirališnih mjesta.

U svakom slučaju, zgrade koje nemaju odgovarajući broj parkirališnih mjesta nisu usklađene s prostornim planovima većine mjesta u Republici Hrvatskoj, što govori u prilog tome da se prenamjena zajedničkog dijela nekretnine u zajedničko parkirališno mjesto može smatrati poboljšicom u smislu čl. 87. ZV-a te, posljedično, da je dopuštena primjena obične većine za donošenje takve odluke, uz pretpostavku da se takva promjena financira od strane suvlasnika koji čine većinu ili iz pričuve te da poboljšica ne ide suviše na štetu nadglasanih suvlasnika.

Ako se financiranje provodi sredstvima zajedničke pričuve, interpretativna se dvojba može pojaviti u odnosu na primjenu pravila o korištenju sredstava zajedničke pričuve, konkretno u utvrđivanju jesu li troškovi takve naravi da bi ugrozili potrebe redovitog održavanja nekretnine.⁹⁰ U situacijama u kojima su sredstva pričuve toliko niska da se ne mogu podmiriti troškovi redovitog održavanja poboljšica je isključena zbog toga što troškovi redovitog održavanja imaju prednost pred troškovima poboljšice neovisno o

⁸⁹ V. čl. 39. GUP-a Zagreb

⁹⁰ Više o problematici pričuve u Bulka, Z., *Sporovi oko zajedničke pričuve - aktivna i pasivna legitimacija - problemi u praksi i moguća rješenja*, Hrvatska pravna revija, vol. 19, br. 12, 2019, str. 17–23, te Kačer, B., *Moguća novota u praksi određivanja zajedničke pričuve*, Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, vol. 26, Zagreb, Organizator, 2019, str. 437–443.

očekivanom povećanju vrijednosti nekretnine. U takvim slučajevima postoje dva rješenja: jedno je da samo dio suvlasnika financira prenamjenu, a drugo je povećanje pričuve.

U slučaju da poboljšicu odluči financirati samo dio suvlasnika odluka se i dalje donosi običnom većinom, ali se postavlja pitanje imaju li ti suvlasnici komparativnu prednost u korištenju izgrađenih parkirališnih mjesta ili ona moraju ostati zajednička. Ovdje može doći do tri različita ishoda ovisno o volji suvlasnika: prvi je da nova mjesta postanu etažnim vlasništvom pojedinog suvlasnika (stvarnopravno rješenje), drugi je da se međuvlasničkim ugovorom ili pisanom odlukom ograniči izvršavanje posjeda na pojedinom parkirališnom mjestu u korist vlasnika određenog posebnog dijela (obveznopravno rješenje), a treći u kojem nova parkirališna mjesta ostaju zajednička i jednako dostupna svim suvlasnicima (zakonsko rješenje).

Upravo iz razloga što se samo dio suvlasnika obvezao snositi troškove radova otvorena je mogućnost da se postigne jednoglasna odluka oko toga da se nova parkirališna mjesta izdvoje iz zajedničkog dijela te pripadnu u pojedinačno vlasništvo investitora. Takva odluka mora biti sačinjena u obliku javne isprave ili u obliku privatne isprave na kojoj je istinitost potpisa svih suvlasnika ovjerovljena od strane javnog bilježnika.⁹¹ „Privatne isprave moraju, naravno, sukladno pravilima ZZK, sadržavati oznaku zemljišta glede kojega se uknjižba zahtijeva te izričitu izjavu onih suvlasnika čije se pravo ograničava da pristaju na uknjižbu.“⁹² Korisno je izraditi i etažni elaborat, u kojem se parkirališno odnosno garažno mjesto tekstualno i grafički definira u kontekstu cijele nekretnine.

Ako se odlukom pojedino parkirališno ili garažno mjesto određuje kao pripadak postojećeg posebnog dijela, upisat će se na temelju suglasnosti svih suvlasnika tekstualna izmjena opisa etaže u vlastovnici (list B) zemljišnoknjižnog uložka kojom se proteže etažno vlasništvo određenog posebnog dijela na sporedni dio.⁹³ ZV ograničava broj parkirališnih odnosno garažnih mjesta koja mogu pripasti pojedinom posebnom dijelu na dva.⁹⁴ Iako vanjska parkirališna mjesta mogu biti isključivo pripadkom nekog posebnog dijela, nad garažnim mjestima kao samostalnim prostorijama moguće je uspostaviti etažno vlasništvo, uz pretpostavke da su jasno omeđena i da se nalaze unutar zgrade.⁹⁵

Ako se odlukom pojedino garažno mjesto iz zajedničkog dijela nekretnine određuje kao posebni dio, tada se zapravo radi o uspostavi novog etažnog vlasništva na temelju odluke

⁹¹ Uz izričitu odredbu čl. 57. st. 1. Zakona o zemljišnim knjigama („Narodne novine“ br. 63/2019) valja uzeti u obzir čl. 77. Zakon o javnom bilježništvu („Narodne novine“ br. 78/1993, 29/1994, 162/1998, 16/2007, 75/2009, 120/2016, 57/2022) te imati u vidu da je Zakon o ovjeravanju potpisa, rukopisa i prijepisa („Narodne novine“ br. 06/1974, 47/1990, 72/1994, 80/2022) prestao važiti s danom 19. 7. 2022.

⁹² Čl. 59. st. 1. ZZKm.

⁹³ Da bi se etažno vlasništvo protegnulo na pripadajuća parkirališna ili garažna mjesta, ona moraju biti (i) jasno razgraničena od ostalih dijelova nekretnine te (ii) dostupna s međe nekretnine, iz njezinih zajedničkih dijelova ili iz onoga posebnog dijela čiji bi sporedni dio bili (čl. 67. st. 4. ZV-a). Površina takvih sporednih dijelova ne uzima se u obzir pri utvrđivanju korisne vrijednosti posebnog dijela (čl. 74. st. 2. al. 4. ZV-a) te bi usprkos stjecanju takvih pripadaka odgovarajući suvlasnički dijelovi ostali nepromijenjeni.

⁹⁴ V. čl. 67. st. 3. ZV-a.

⁹⁵ V. čl. 67. st. 2. ZV-a.

suvlasnika.⁹⁶ U suštini suvlasnici postižu suglasnost oko toga da se dosadašnji utvrđeni odgovarajući dijelovi mijenjaju na način da se omjeri nanovo preraspodjeljuju među istim suvlasnicima.

Exempli gratia, nekretnina s dva stana i tri garažna mjesta u zemljišnim knjigama ima upisana etažna vlasništva kako slijedi:

	Udio	Opis i korisna površina	Vlasnik
1.	608/1000	Stan (E-1) : 152,00 m ²	M. H.
2.	392/1000	Stan (E-2) : 98,00 m ²	L. G.

U ovom primjeru suvlasnici su odlučili da će svako garažno mjesto postati zasebni etažni dio te su na temelju etažnog elaborata odredili nove suvlasničke udjele neovisno o sadašnjem zemljišnoknjižnom stanju. Odgovarajući suvlasnički udjeli nakon uknjižbe novog sporazuma iznositi će kako slijedi:

	Udio	Opis i korisna površina	Vlasnik
1.	500/1000	Stan (E-1) : 152,00 m ²	M. H.
2.	323/1000	Stan (E-2) : 98,00 m ²	L. G.
3.	59/1000	Garažno mjesto (E-3) : 18,00 m ²	M. H.
4.	59/1000	Garažno mjesto (E-4) : 18,00 m ²	M. H.
5.	59/1000	Garažno mjesto (E-5) : 18,00 m ²	L. G.

U navedenom je primjeru M. H. preraspodjelom stekao 1/100 suvlasničkih udjela. Pravni je temelj stjecanja međuvlasnički ugovor,⁹⁷ koji može biti besplatan, ali je moguće da suvlasnik čiji su udjeli smanjeni zahtijeva za to naknadu. Odluka suvlasnika sadržana u međuvlasničkom ugovoru zamjenjuje pravomoćnu odluku o utvrđivanju korisnih vrijednosti, u kojoj bi inače sud na temelju zakonskih odredbi određivao je li suvlasnički udio pojedinog suvlasnika ujedno i odgovarajući dio.⁹⁸ Načelno nijedan suvlasnik nekretnine ne može uskratiti svoj pristanak na uspostavu vlasništva posebnoga dijela suvlasniku čiji je suvlasnički dio za to odgovarajući. Međutim, suvlasnik kojem bi se uspostavom novog etažnog vlasništva ukinula ili ograničila prava koja mu već pripadaju na temelju prije uspostavljenoga etažnog vlasništva smije uskratiti suglasnost za njegovu uspostavu.⁹⁹

⁹⁶ Više o uspostavi etažnog vlasništva vidi u Perkušić, A., *Uspostavljanje etažnog vlasništva: otvorena pitanja tumačenja i primjene*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 40, br. 1, Rijeka, 2019, str. 317–341, te u Pichler, D., *Problematika uspostave etažnog vlasništva temeljem odgovarajućeg suvlasničkog dijela nekretnine*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 36, br. 1, Rijeka, 2015, str. 213–238.

⁹⁷ V. Gavella, N. et al., *Stvarno pravo*, sv. 1, Narodne novine, Zagreb, 2008, str. 758.

⁹⁸ Čl. 74. st. 3. ZV-a.

⁹⁹ V. čl. 73. st. 2. ZV-a.

Za uknjižbu novih etažnih dijelova potrebno je nadležnom zemljišnoknjižnom sudu podnijeti odluku suvlasnika koja udovoljava formalnim pretpostavkama za uknjižbu (v. *supra*) te potvrdu da novi etažni dijelovi čine samostalnu uporabnu cjelinu.¹⁰⁰ Za građevine ucrtane u katastarski operat nakon 25. 7. 2006. nadležno tijelo mora potvrditi da je određeni stan ili druga prostorija u zgradi ili na čestici samostalna uporabna cjelina, a potvrda mora sadržavati popis i opis posebnih dijelova nekretnine te da su izgrađeni u skladu s dozvolom nadležnog tijela.¹⁰¹ Suprotno tomu, za građevine ucrtane do 25. 7. 2006. navedenu potvrdu može zamijeniti uporabna dozvola, iz koje je razvidno da je zgrada izgrađena sukladno planu posebnih dijelova nekretnine, potvrđenom građevinskom dozvolom da ti posebni dijelovi predstavljaju samostalnu uporabnu cjelinu.¹⁰² Iznimno, uporabna dozvola za građevine izgrađene prije 15. 2. 1968. izdat će se na temelju uvjerenja katastarskog ureda odnosno Središnjeg ureda Državne geodetske uprave da je zgrada izgrađena do navedenog datuma.¹⁰³

Obveznopravno rješenje jednostavnije je i financijski pristupačnije od stvarnopravnog, ali je ujedno znatno kompleksnije za održavanje u vremenu.¹⁰⁴ Bez potrebe izrade elaborata i upisa izmjena u zemljišne knjige suvlasnici mogu međuvlasničkim ugovorom opisno te eventualno grafičkim prilogom urediti pitanje izvršavanja posjeda na točno određenim zajedničkim dijelovima nekretnine, poput parkirališnih mjesta. Suvlasnici su slobodni urediti obveze glede zajedničkih dijelova, uz ograničenja iz čl. 2. ZOO-a. Ključni nedostatak međuvlasničkog ugovora za uređenje relativno dugoročnih prava i obveza glede određene nekretnine jest da podliježe pravilu iz čl. 341. st. 1. ZOO-a kojim je propisana nemogućnost ugovaranja na teret treće osobe. Iako se ograničenje izvršavanja posjeda može odrediti kao vremenski ograničeno ili neograničeno, ono obvezuje isključivo stranke ugovora. Pravni sljednik suvlasnika koji se obvezao međuvlasničkim ugovorom nije vezan njegovim odredbama samom činjenicom da je postao suvlasnikom nekretnine. Način na koji se može održati kontinuitet međuvlasničkog ugovora jest da se svaka stranka ugovora, ako namjerava otuđiti svoj suvlasnički dio, obveže zaključiti ugovor o prijenosu¹⁰⁵ međuvlasničkog ugovora s njezinim pravnim sljednikom. Takvu bi obvezu u teoriji bilo poželjno pojačati ugovornom kaznom na određeni iznos, uz mogućnost utvrđenja većeg iznosa ako je pretrpljena šteta veća,¹⁰⁶ no praktična je provedba takva utanačenja upitna. Šteta će se u slučaju parkirališnih mjesta redovito manifestirati kao umanjenje vrijednosti posebnog dijela čiji je vlasnik bio samostalni posjednik na temelju međuvlasničkog ugovora, odnosno kao gubitak komparativne koristi koju je suvlasnik od toga imao. Ako se pravni sljednik suvlasnika koji je otuđio svoj dio ne obveže međuvlasničkim ugovorom, on smije nesmetano koristiti sve zajedničke dijelove, dakle i

¹⁰⁰ V. čl. 73. st. 3. ZV-a.

¹⁰¹ V. čl. 10. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, „Narodne novine“ br. 79/2006.

¹⁰² V. čl. 73. st. 4. ZV-a.

¹⁰³ V. čl. 175. st. 4. ZOG-a.

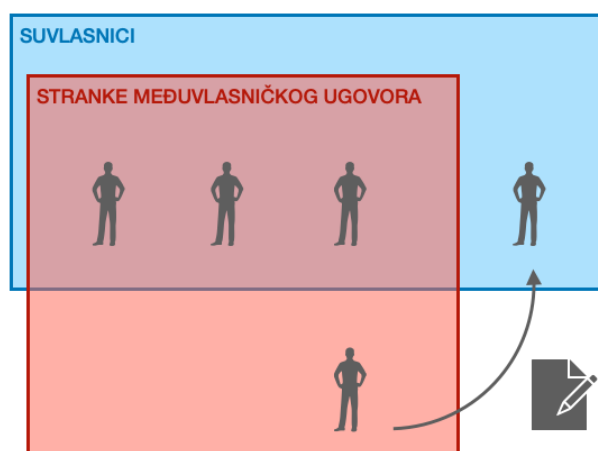
¹⁰⁴ Više o obveznopravnim aspektima međuvlasničkog ugovora vidi Bego, T., *Međuvlasnički ugovor*, Pravo i porezi, vol. XXVI, br. 12, 2017, str. 88–93.

¹⁰⁵ V. čl. 127. ZOO-a.

¹⁰⁶ V. čl. 351. st. 1. ZOO-a.

parkirališna mjesta, u skladu s odredbama ZV-a neovisno o obvezama koje je njegov pravni prednik preuzeo, čime je učinjena šteta svim ostalim strankama međuvlasničkog ugovora. Radi nesmetanog prijenosa međuvlasničkog ugovora potrebno je u međuvlasnički ugovor ugraditi odredbu kojom sve stranke daju svoj pristanak na prijenos ugovora unaprijed. U takvu slučaju perfekcija prijenosa nastupa u trenutku obavještenja stranaka međuvlasničkog ugovora o prijenosu. Ostaje mogućnost da suvlasnici na koje otpada većina suvlasničkih dijelova odlukom polučne iste učinke, ali takva se odluka istom većinom može izmijeniti ili ukinuti.

Slika 2. Prikaz prijenosa međuvlasničkog ugovora na pravnog sljednika prava vlasništva



Da parkirališta ostanu zajednička, može biti rezultat volje suvlasnika ili pak nemogućnosti postizanja suglasne odluke o jednom od prethodna dva ishoda. Ovdje teoretski dolazi do primjene zakonskog ključa korištenja suvlasničke stvari iz čl. 38. st. 2. ZV-a. Dvojbeno je međutim bi li se dio suvlasnika upustio u financiranje takva projekta bez prethodnog osiguranja da će imati koristi od svoje investicije.

Drugo rješenje za financiranje zahvata koje stoji na raspolaganju jest povećanje pričuve. Povećanjem se izbjegava ugrožavanje podmirenja troškova redovitoga održavanja. Odluka o stvaranju primjerene zajedničke pričuve jest posao redovite uprave¹⁰⁷ i za nju je propisana obična većina¹⁰⁸ te nije ograničena nikakvim rokom ili uvjetom. Alternativno, sud može na zahtjev pojedinog suvlasnika donijeti odluku o visini novčanih doprinosa u pričuvu s obzirom na predvidive troškove i uzimajući u obzir imovinsko stanje svih suvlasnika.¹⁰⁹ Takva se formulacija ne ograničava isključivo na povećanje novčanih doprinosa već se može tumačiti i kao zakonska podloga za sudske smanjenje iznosa novčanih doprinosa u pričuvu. S obzirom na to da je izgledno da bi odluka suda u takvu

¹⁰⁷ V. čl. 86. ZV-a.

¹⁰⁸ V. čl. 90. st. 2. ZV-a.

¹⁰⁹ *Idem.*

slučaju prevagnula u korist suvlasnika slabijeg imovinskog stanja, onemogućilo bi se poduzimanje poboljšice sredstvima pričuve. Granica podizanja pričuve je tako određena imovinskim stanjem suvlasnika koje sud može utvrditi u izvanparničnom postupku na zahtjev pojedinog suvlasnika. Da bi se, dakle, udovoljilo pretpostavci za izgradnju parkirališnih mjesta o trošku zajedničke pričuve, dovoljno je pravovremeno povećati pričuvu uzimajući u obzir (i) prosječne troškove redovitog održavanja nekretnine u relevantnom prethodećem razdoblju i (ii) troškove poboljšice te da (iii) takvo povećanje bude razmjerno imovinskom stanju suvlasnika. Glede dopuštenosti financiranja izgradnje parkirališnih mjesta sredstvima pričuve ZV u čl. 90. st. 4. eksplicitno propisuje da su sredstva pričuve predviđena i za financiranje poboljšica na nekretnini. Kada suvlasnici namjeravaju odstupiti od općeg ključa raspodjele troškova iz pričuve, koji predviđa raspodjelu razmjerno suvlasničkim udjelima,¹¹⁰ oni moraju odluku o tome donijeti jednoglasno.¹¹¹

ZV nudi suvlasnicima posebnu kategoriju sudske zaštite za slučajeve gdje nema valjane odluke o raspodjeli troškova za održavanje onih uređaja nekretnine koji nisu u podjednakom omjeru korisni svim suvlasnicima. Svaki suvlasnik može postaviti zahtjev sudu da u vidu odlučivanja o pravednoj ocjeni utvrdi ključ za raspodjelu troškova s obzirom na različitu mogućnost uporabe tih uređaja.¹¹² *Nota bene*, citirana odredba čl. 89. st. 4. izričito se odnosi samo na održavanje uređaja, ne i na poboljšice koje su ranije u tom članku izričito izdvojene.

U konkretnom slučaju parkirališnih mjesta postavlja se pitanje je li ih moguće podvesti pod pojam poboljšice ako se njihovo korištenje ograniči samo na pojedine suvlasnike. Naime, dopušteno je podijeliti izvršavanje svih ili nekih vlasničkih ovlasti glede zajedničkih dijelova nekretnine na temelju odluke donesene običnom većinom.¹¹³ Navedeno proizlazi iz pravila o upravljanju cijelom nekretninom na kojoj je uspostavljeno etažno vlasništvo, koje izričito propisuje primjenu općih pravila o upravljanju suvlasničkom stvari, osim kada posebna pravila iz tog odjeljka ne određuju što drugo.¹¹⁴ Može li se, dakle, poduzeti poboljšica na nekretnini i zatim običnom većinom propisati ograničenje njezina korištenja? Odgovor na navedeno potvrđan je iz razloga što se poboljšica utvrđuje objektivno u pogledu cijele nekretnine. Osim navedenog suvlasnik koji na temelju takve odluke trpi ograničenje uporabe parkirališta ima pravo na naknadu za prekomjernu uporabu suvlasničke stvari,¹¹⁵ što samo po sebi potiče suvlasnike da donose odluku o korištenju koja će odražavati suvlasničke omjere (*v. infra*).

Na prethodno se nadovezuje pitanje o ključu korištenja parkirališnim mjestima ako se ne postigne odluka o tome. S obzirom na to da se troškovi snose razmjerno suvlasničkim

¹¹⁰ V. čl. 89. st. 1. ZV-a.

¹¹¹ V. čl. 89. st. 3. al. 2. ZV-a.

¹¹² Čl. 89. st. 4. ZV-a.

¹¹³ V. čl. 42. ZV-a.

¹¹⁴ V. čl. 85. st. 1. ZV-a.

¹¹⁵ V. Gavella, N. *et al.*, *Stvarno pravo*, sv. 1, Narodne novine, Zagreb, 2008, str. 99 (t. 94.).

dijelovima, mora li se takvo pravilo razmjernosti preslikavati i na korištenje parkirališnih mjesta? Ovdje dolazi do supsidijarne primjene općih pravila o suvlasništvu,¹¹⁶ koja ističu posebno pravilo za plodove i druge koristi od cijele suvlasničke stvari, kao i troškove. Pojam „korist“ ima u pravnoj teoriji značenje šire od plodova te obuhvaća, među ostalim, i pogodnosti od uporabe koja ne mora biti imovinska.¹¹⁷ U konkretnom primjeru korištenje parkirališnih mjesta predstavlja pogodnost od njihove uporabe te se samim time prosuđuje kao korist. Odredba iz čl. 38. ZV-a propisuje da se koristi od cijele nekretnine dijele među suvlasnicima razmjerno veličini njihovih suvlasničkih dijelova ako se drukčije ne sporazumiju. Iz toga proizlazi da umjesto pravila *first come, first served* ovdje suvlasnici moraju koristiti suvlasničku stvar prema ključu koji odražava njihove suvlasničke udjele, a suvlasnik koji stvar prekomjerno upotrebljuje dužan je stečenu prednost ostalima naknaditi.¹¹⁸ Poželjno je da suvlasnici ključ upotrebe donesu u obliku odluke koja će jasnije odrediti njihovo korištenje.

Posljednja zakonska pretpostavka kojoj je potrebno udovoljiti da bi se poboljšicu poduzelo s običnom većinom jest da takav zahvat ne ide isuviše na štetu nadglasanih suvlasnika. Naizgled je prijeporno kako poboljšica može ujedno biti učinjena na štetu ostalih suvlasnika. Indikativan je za tumačenje navedene pretpostavke prilog „isuviše“, koji upućuje na toleranciju nastanka određene štete nadglasanim suvlasnicima, ali zakon ne definira prag tolerirane štete. Moguće je da poduzimanjem određenog zahvata na nekretnini dođe do sukoba poboljšica ako postojeća namjena već predstavlja poboljšicu od prethodnog stanja. Primjer za to bila bi prenamjena dijela nekretnine koji se koristi za odlaganje spremnika za otpad ili stalka za bicikle u parkirališna mjesta. Pri takvoj konstelaciji postavlja se pitanje je li nužno da noviji zahvat predstavlja komparativnu poboljšicu nasuprot prethodnoj, tj. da je vrijednost nekretnine nakon izgradnje parkirališnih mjesta veća unatoč odstranjivanju odlagališta za spremnike i stalka za bicikle. Objektivna priroda poboljšice upućuje, dakle, na odgovor da mora postojati komparativna poboljšica jer zahvat kojim se umanjuje vrijednost nekretnine isključuje poboljšicu.

Sve prethodno rečeno podrazumijeva da je odluka koju su suvlasnici donijeli valjana. Međutim, postavlja se pitanje na koji se način nadglasani suvlasnici mogu zaštititi od nevaljanih odluka o prenamjeni zajedničkog dijela nekretnine u parkirališno mjesto. Da bi se na to odgovorilo, potrebno je kategorizirati radnju koju je suvlasnik poduzeo bez suglasnosti. Naime, za posao koji je neki suvlasnik poduzeo glede suvlasničke stvari bez potrebne suglasnosti ostalih propisana je primjena pravila o poslovođstvu bez naloga¹¹⁹ iz Zakona o obveznim odnosima (ZOO).¹²⁰ U konkretnom slučaju nadglasani se suvlasnik ne može obratiti sudu sa zahtjevom da ocijeni valjanost odluke, već se sudska zaštita može

¹¹⁶ V. čl. 85. st. 1. ZV-a.

¹¹⁷ V. Gavella, N. *et al.* (2008), str. 98.

¹¹⁸ *Idem.*

¹¹⁹ V. čl. 39. st. 2. ZV-a.

¹²⁰ Zakon o obveznim odnosima, „Narodne novine“ br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, dalje u tekstu ZOO.

tražiti u parnici nakon što je započeto poduzimanje radnji iz odluke koje konstituiraju posloводство bez naloga. S obzirom na to da je propisana odgovornost poslovođe za štetu koju je prouzročio miješanjem u tuđe poslove kada je znao ili morao znati za zabranu gospodara posla,¹²¹ tužbeni zahtjev nadglasanog suvlasnika mora glasiti na popravak štete po pravilima o izvanugovornoj odgovornosti za štetu.¹²² Moguća su dva ishoda s obzirom na intenzitet poduzete radnje: reverzibilni i nereverzibilni zahvat u suvlasničku nekretninu. Kada je zahvat reverzibilan, tužitelj zahtijeva povrat u prijašnje stanje, dok u slučajevima kada nije reverzibilan tužitelj postavlja zahtjev za naknadom štete nastale umanjnjem imovine. Neovisno o fazi gradnje u slučaju parkirališnih mjesta redovito će zahvat biti reverzibilan, što će se postići zahtjevom na povrat u prvobitno stanje (*restitutio in integrum*). Kad je poduzeti zahvat nereverzibilan, iznos štete koja se mora naknaditi određivat će se na temelju nastale štete i eventualno izmakle dobiti ako je zahvatom uništena plodonosna stvar (npr. stablo masline). Ultimativna pretpostavka za nastanak prethodno opisanih posljedica jest da u parničnom postupku na temelju podnesenih dokaza sud utvrdi da odluka na kojoj se zahvat u suvlasničku nekretninu temelji nije donesena propisanom većinom.

3.1.2. Odluka o ugradnji kanalske i kabelske infrastrukture

U svrhu dovođenja električne energije do samih punionica potrebno je u zajedničkim dijelovima zgrade, kao i na ostalim dijelovima cijele nekretnine izvoditi građevinske radove kojima se postavljaju cijevi za provođenje električnih kabela. Pitanje postavljanja kabelske infrastrukture usko je povezano s odlukom o načinu isporuke električne energije iz razloga što potonja određuje lokaciju obračunskog mjernog mjesta za punionice. Navedeni se radovi smiju provoditi na nekretnini bez građevinske dozvole, a u skladu s glavnim projektom.¹²³ Preporučljivo je, međutim, obuhvatiti navedene radove glavnim projektom, kojim se razrađuje gradnja parkirališnih mjesta ili instalacija punionica radi racionalizacije troškova. Rješenja koja stoje na raspolaganju suvlasnicima variraju prema tome je li na nekretnini uspostavljeno etažno vlasništvo ili nije te jesu li parkirališna odnosno garažna mjesta pripaci posebnog dijela, samostalni posebni dijelovi ili su zajednička.¹²⁴

Na nekretnini u suvlasništvu na kojoj nije uspostavljeno etažno vlasništvo odluku o provođenju kanalske i kabelske infrastrukture suvlasnici načelno donose jednoglasno iz razloga što se radi o građevinskom zahvatu, a u svakom se slučaju u sumnji posao smatra izvanrednim.¹²⁵ Međutim, ako su suvlasnici odlukom za koju je potrebna obična većina podijelili izvršavanje svih ili nekih vlasničkih ovlasti glede nekretnine, primjenjivo je već obrazloženo tumačenje.¹²⁶ Iz navedenog bi proizlazilo da odluka o raspodjeli vlasničkih

¹²¹ V. čl. 1127. st. 2. ZOO-a.

¹²² V. čl. 1047. st. 2. ZOO-a.

¹²³ V. čl. 5. t. 15. PJG-a.

¹²⁴ U daljnjoj analizi presumira se da nekretnine raspoložu parkirališnim mjestima.

¹²⁵ V. čl. 41. ZV-a.

¹²⁶ V. čl. 42. ZV-a.

ovlasti implicira suglasnost ostalih suvlasnika za izmjene na tako određenim dijelovima, premda bi opseg ovlaštenja mogao biti sporan ako takva ovlast nije izričito određena u osnovnoj odluci.

Na nekretnini u suvlasništvu na kojoj je uspostavljeno etažno vlasništvo glede ugradnje kanalske i kabelske infrastrukture moguće su sljedeće dvije situacije. U prvoj se navedena infrastruktura postavlja radi povezivanja posebnog dijela, odnosno njegova pripatka, izravno na elektroenergetsku mrežu ili posredno spajanjem na postojeću mrežu posebnog dijela, o čemu više poslije. U drugoj se situaciji infrastruktura postavlja radi spajanja punionica u zajedničkom dijelu nekretnine izravno na elektroenergetsku mrežu (posebni OMM za punionice) ili posredno spajanjem na postojeću mrežu zgrade kojom se napajaju zajedničke instalacije (zajednički OMM). Tehnički zahtjevi uređaja, kabela i struje uvelike utječu na stvarno izvediva rješenja te su stoga posebno raspravljani u uvodu, kao i dolje u dijelu o odluci o priključenju na elektroenergetsku mrežu.

Postavljanje kanalske i kabelske infrastrukture radi spajanja dijela ili svih zajedničkih parkirališnih mjesta na zajednički OMM zgrade, odnosno na posebni OMM za punionice, redovito će predstavljati poboljšicu prema čl. 87. st. 2. ZV-a te je odluku o tome moguće donijeti običnom većinom. Glede financiranja takva projekta vrijedi isto što je rečeno za parkirališna mjesta iz razloga što se takvim zahvatom modernizira infrastruktura nekretnine. Međutim, pri izradi projekta koji se financira iz pričuve poželjno je voditi računa o tome da ugrađena kanalska infrastruktura dopušta provođenje dovoljnog broja električnih kabela, odnosno kabela dovoljne debljine, radi mogućnosti naknadne elektrifikacije svih dostupnih i budućih parkirališnih mjesta. Nadglasanim suvlasnicima stoji na raspolaganju sudska zaštita, kao što je opisano u odluci o prenamjeni parkirališnog mjesta.

3.1.3. Odluka o instalaciji punionica za EV-e

Analogno prethodnim odlukama ostaje primarno razlikovanje na etažirane i neetažirane nekretnine. Kod etažiranih nekretnina moguće je uređaj punionice ugraditi na posebnom dijelu, odnosno na pripatku posebnog dijela, kao i na zajedničkom dijelu nekretnine. Po posebnoj odredbi Pravilnika o jednostavnim građevinama bez građevinske dozvole, a u skladu s glavnim projektom na postojećoj građevini, odnosno njezinoj građevnoj čestici, mogu se izvoditi radovi kojima se postavlja oprema namijenjena punjenju elektromotornih vozila s pripadajućom nadstrešnicom na kojoj su fotonaponski moduli za proizvodnju električne energije za punjenje vozila ili bez nje.¹²⁷ Glede izdavanja lokacijske dozvole vrijedi isto što i za parkirališna mjesta. Odlukom o instalaciji punionice suvlasnici, osim o određivanju lokacije na suvlasničkoj nekretnini gdje će se punionica postaviti, odlučuju i o odabiru samog uređaja, izvođača radova i načina financiranja projekta. Ovdje valja posebno obratiti pozornost na tehničke specifikacije objašnjene

¹²⁷ Čl. 5. t. 15. PJG-a.

prije. Jedna punionica s dva integrirana priključka često će biti ekonomičnija u usporedbi s individualnom punionicom, ali će zato pitanje vlasništva nad uređajem te načina obračuna utrošene energije biti kompleksnije.

Za nekretnine na kojima nije uspostavljeno etažno vlasništvo primjenjuje se analogno ono što je rečeno za parkirališna mjesta. Na nekretninama s uspostavljenim etažnim vlasništvom stoje na raspolaganju dva rješenja: instalacija punionice na zajedničkom dijelu nekretnine ili instalacija na posebnom dijelu, odnosno njegovu pripatku. Pri odlučivanju između navedene dvije opcije, ako su dostupne, redovito će prevagnuti motivi ekonomičnosti, koji se konkretnije manifestiraju u obračunavanju utrošene energije.

Zahvat na suvlasničkoj nekretnini, koji obuhvaća fizičko pozicioniranje punionice, redovito će se kategorizirati kao posao izvanredne uprave. Međutim, primjenjujući isto obrazloženje ponuđeno za odluku o ugradnji kanalske i kabelske infrastrukture instalacija punionice također se može prosuđivati kao poboljšica iz čl. 87. st. 2. ZV-a. Odluka o instalaciji punionice za EV-e uvelike prati ono što je rečeno za parkirališna mjesta, iako ostaju otvorena specifična pitanja koje se odnose, s jedne strane, na odabir uređaja i snošenje troškova, a s druge na pitanje namjene elektromobilnog parkirališnog mjesta i ključa njegova korištenja.

Za razliku od parkirališnog mjesta punionica je sofisticirani uređaj, iz čega slijedi njezin nešto zahtjevniji pravni tretman. Takav uređaj potrebno je kroz vrijeme održavati, popravljati i mijenjati, a može doći do primjene odredbi ZOO-a o odgovornosti za neispravan proizvod te odgovornosti za materijalne nedostatke iz ugovora o kupoprodaji. Nastavno, obračun utrošene energije redovito će se vršiti na temelju informatičkog programa na razini samog uređaja, koji zahtijeva harmonizaciju *softwarea* svake pojedine punionice. Iz navedenih razloga suvlasnicima se preporuča vršiti nabavu uređaja od jednog dobavljača te istog proizvođača. Glede troškova vrijedi što je rečeno za parkirališta, to jest da u slučaju financiranja poboljšice iz zajedničke pričuve suvlasnici mogu donijeti odluku o drukčijoj raspodjeli troškova jednoglasno.¹²⁸ Ako odluke o drukčijoj raspodjeli troškova nema, a suvlasnik smatra da za nju postoji osnova, može od suda tražiti da po pravednoj ocjeni utvrdi ključ za raspodjelu troškova s obzirom na različitu mogućnost uporabe tih uređaja.¹²⁹

Kad je punionica instalirana na osnovi odluke obične većine u skladu s odredbom čl. 87. st. 2. ZV-a, ona ostaje u suvlasništvu, a prema zakonskom ključu korištenja svaki je suvlasnik ovlašten koristiti takvo parkirališno mjesto razmjerno svojem suvlasničkom dijelu. Postavlja se pitanje ima li suvlasnik koji posjeduje EV prednost pri korištenju takva parkirališnog mjesta ako nisu sva dostupna mjesta elektrificirana. Suvlasnik koji posjeduje EV nema veće ovlasti od onih koje proizlaze iz veličine njegova suvlasničkog udjela samim time što posjeduje EV. Međutim, odlukom o instalaciji punionice za EV

¹²⁸ V. čl. 89. st. 3. al. 2. ZV-a.

¹²⁹ V. čl. 89. st. 4. ZV-a.

moguće je izvršiti prenamjenu parkirališnog mjesta u posebno parkirališno mjesto za EV, čime se ono može učiniti dostupnim isključivo suvlasnicima koji posjeduju električna i hibridna vozila. U naravi će pristup punionici biti ograničen na računalnoj razini te će jedino ovlaštenim korisnicima biti omogućena aktivacija uređaja. Može li se unatoč tomu instalacija punionice smatrati poboljšicom? Gore opisanom odlukom o prenamjeni parkirališnog mjesta isključuju se od korištenja zajedničkog dijela nekretnine svi suvlasnici koji ne udovoljavaju točno određenoj objektivnoj pretpostavci. Ako je suvlasnik koji ne udovoljava takvoj pretpostavci spriječen ostvariti korist od suvlasničke stvari razmjerno svojem suvlasničkom dijelu, on ima pravo za to dobivati naknadu¹³⁰ od onih suvlasnika koji stječu prednost nerazmjerno svojim suvlasničkim dijelovima. Navedene su okolnosti osnova za odluku kojom se određuje drukčiji ključ raspodjele troškova za održavanje uređaja nekretnine koji nisu u podjednakom omjeru korisni svim suvlasnicima jer bi inače troškove snosili svi suvlasnici razmjerno svojim suvlasničkim dijelovima. Nezadovoljnim suvlasnicima stoji na raspolaganju sudska zaštita kao kod prenamjene u parkirališno mjesto. Činjenica da su neki suvlasnici privremeno u nejednakom položaju glede elektromobilnog parkirališnog mjesta samo po sebi ne odriče punionici značenje poboljšice iz razloga što se ona utvrđuje na razini cijele nekretnine kao povećanje vrijednosti. Štoviše, položaj suvlasnika koji je ograničen u korištenju takva parkirališnog mjesta zaštićen je institutima drukčijeg ključa raspodjele troškova i prekomjernog korištenja suvlasničke nekretnine.

Slijedom svega navedenog postavlja se i pitanje pravnog položaja suvlasnika koji je naknadno stekao uvjet za korištenje elektromobilnog parkirališnog mjesta. Glede troškova instalacije punionice koji se podmiruju u punom iznosu u trenutku nabave i ugradnje uređaja može doći do značajnog nerazmjera ako su te troškove snosili samo određeni suvlasnici. Može li se izmijeniti donesena odluka suvlasnika ili zahtijevati nova sudska odluka o raspodjeli troškova na temelju koje će i takav suvlasnik sudjelovati u troškovima nabave i instalacije uređaja *ex post*? Naizgled je izazovno naknadno postići učinke drukčije raspodjele ranijih troškova. Cilj se može postići primjerice određivanjem uplate određenog iznosa u pričuvu ili isplate razmjernog dijela tog iznosa onim suvlasnicima koji su instalaciju financirali. Pri određivanju troška uređaja i njegove instalacije ispravno je primijeniti pravila o amortizaciji za razdoblje u kojem ga suvlasnik nije bio ovlašten koristiti. Glede troškova održavanja punionice, ako je primijenjen drukčiji ključ raspodjele troškova, moguće je izmijeniti donesenu odluku suvlasnika ili zahtijevati novu sudska odluku o tom pitanju na temelju koje će i taj suvlasnik biti obuhvaćen.

Exempli gratia, na nekretnini s uspostavljenim etažnim vlasništvom dvoje od osam suvlasnika sudjelovalo je u troškovima nabave i instalacije jedne punionice za EV-e koja je postavljena uz jedno zajedničko parkirališno mjesto. Ukupni je trošak iznosio 5000 €, a dvoje ga je suvlasnika snosilo u jednakim dijelovima. Treći je suvlasnik dvije godine poslije stekao elektromotorno vozilo, a time i pravo korištenja punionice. Donesena je

¹³⁰ V. Gavella, N. *et al.* (2008), str. 99 (t. 94.).

nova odluka o preraspodjeli troškova, na temelju koje je on dužan isplatiti prvotne investitore u jednakim dijelovima prema sljedećoj tablici:

Kategorija	Godina	Iznos
Trošak nabave i ugradnje punionice	2020.	5000 €
<i>Amortizacija 25 % za 2020. godinu</i>	2021.	1250 €
<i>Amortizacija 25 % za 2021. godinu</i>	2022.	1250 €
Vrijednost uređaja u trenutku stjecanja prava na korištenje	2023.	2500 €

Dijeljenjem vrijednosti uređaja na tri suvlasnika u trenutku stjecanja prava korištenja elektromobilnog parkirališnog mjesta od strane trećeg dobiva se iznos od 833,33 €, koji određuje udio pojedinog suvlasnika u amortiziranoj vrijednosti uređaja.¹³¹ Iz navedenog bi proizlazilo da je treći suvlasnik dužan prvotnim investitorima naknaditi troškove u iznosu od 416,67 € svakome.

3.1.4. Odluka o priključenju na elektroenergetsku mrežu i obračunu potrošnje

Posljednji korak u nizu postupaka suvlasnika jest priključenje punionica na elektroenergetsku mrežu te određivanje načina na koji će se potrošnja električne energije na punionicama obračunavati i podmirivati. Na temelju ugovora između suvlasnika i isporučitelja električne energije (operatera distribucijske mreže) započet će opskrba punionica električnom energijom, čime će biti ostvaren cilj implementacije e-mobilnosti.¹³² Razumno je pretpostaviti da suvlasničke nekretnine o kojima je gore raspravljeno već raspolažu priključkom na distribucijsku mrežu, stoga se neće obrađivati postupak po zahtjevu za prvi priključak, već će se analizirati postupak po zahtjevu za povećanjem priključne snage postojećeg kupca te eventualno izdvajanje posebnog OMM-a uz postojeći. S obzirom na značajnu zastupljenost na tržištu specifična će se pitanja analizirati po Pravilima o priključenju na distribucijsku mrežu (PPDM) Hrvatske elektroprivrede od 18. 3. 2021.¹³³

Priključenje na distribucijsku mrežu uređeno je u čl. 32. st. 1. Zakona o energiji, kojim je određeno da Vlada RH propisuje postupke izdavanja energetske suglasnosti kojima se utvrđuju pojedinačni uvjeti priključenja na energetske mreže te ugovorni odnosi

¹³¹ U primjeru su korištene stope amortizacije iz čl. 12. st. 5. t. 3. Zakona o porezu na dobit ("Narodne novine" br. 177/2004, 90/2005, 57/2006, 80/2010, 22/2012, 146/2008, 148/2013, 143/2014, 50/2016, 115/2016, 106/2018, 121/2019, 32/2020, 138/2020, 114/2022), međutim, odluka o tome hoće li uopće i u kojoj mjeri amortizirati vrijednost punionice ostaje na suvlasnicima.

¹³² Uvodno o razvoju i budućnosti ugovora o korištenju elektrodistribucijske mreže vidi Višić, A., Trupinić, K., Čučić, R., *Pametni ugovori za aktivne korisnike distribucijske mreže*, Sedmo savjetovanje Hrvatskog ogranka Međunarodne elektrodistribucijske konferencije HO CIRED, Šibenik, 2021, str. 1–8.

¹³³ HEP – Operator distribucijskog sustava d. o. o., Pravila o priključenju na distribucijsku mrežu, dostupno na:

https://www.hep.hr/ods/UserDocsImages/dokumenti/Pristup_mrezi/Pravila_o_priključenju_na_distribucijsku_mrežu_%202021_final_.pdf (Pristup: 22. 3. 2023.), dalje u tekstu: PPDM.

korisnika mreže i nadležnog energetskog subjekta u pogledu uvjeta i rokova priključenja. Uredba o izdavanju energetskih suglasnosti i utvrđivanju uvjeta i rokova priključenja na elektroenergetsku mrežu¹³⁴ (UIES) donesena na tom temelju posebno uređuje promjene na priključku građevine, što će redovito biti primjenjivo na implementaciju e-mobilnosti na nekretninama u suvlasništvu. Promjene na priključku obuhvaćaju, između ostalog, povećanje priključne snage te dijeljenje jednog obračunskog mjernog mjesta na veći broj na istoj lokaciji. Uvjeti priključenja građevine na elektroenergetsku mrežu, kao i promjene postojećeg priključka, određuju se u elektroenergetskoj suglasnosti (EES) koju izdaje operator sustava temeljem zahtjeva vlasnika građevine.¹³⁵ Kad je riječ o promjeni priključka, zahtjev za izdavanje EES-a smatra se ujedno zahtjevom za početak korištenja mreže,¹³⁶ a u slučaju jednostavnog priključka (što je kod punionica redovito) zahtjev za izdavanje EES-a smatra se ujedno i zahtjevom za sklapanje ugovora odnosno ponude o priključenju.¹³⁷ Zahtjev za izdavanje EES-a podnose vlasnici građevine operatoru sustava na propisanom obrascu određenom pravilima o priključenju, uz glavni projekt, kopiju katastarskog plana, odnosno odgovarajuću podlogu s ucrtanom građevinom, te ostale priloge, u skladu s pravilima o priključenju.¹³⁸ U slučaju priključenja na niskonaponsku distribucijsku mrežu (400 V) jednostavnog priključka nije potrebno podnositi zahtjev za izdavanje elaborata optimalnog tehničkog rješenja priključka (EOTRP).¹³⁹

Elektroenergetska suglasnost sadrži osnovne podatke o građevini, tehničke uvjete koje mora zadovoljiti građevina radi priključenja na elektroenergetsku mrežu, tehničke podatke o sučelju elektroenergetske mreže s postrojenjem i instalacijama vlasnika građevine, podatke o financijskim obavezama, rok za sklapanje ugovora o priključenju, rok važenja, uputu o pravnom lijeku te ostale podatke, sukladno PPDM-u.¹⁴⁰ Posebnost kod zahtijevanja EES-a za zgradu u suvlasništvu jest u tome što je propisano korištenje obrasca. Redovito će predstavnik suvlasnika kao opunomoćenik ili upravitelj zgrade u okviru dodijeljenih mu ovlasti potpisivati takav zahtjev. Odluka kojom se opunomoćuje predstavnik suvlasnika odnosno upravitelj za poduzimanje potrebnih pravnih poslova može se donijeti i običnom većinom, s time da se primjenjuje što je prije rečeno za poboljšice na zajedničkim dijelovima nekretnine. I teoretski i praktično korektno je da svi suvlasnici sudjeluju u troškovima cijele nekretnine razmjerno svojim suvlasničkim dijelovima, odnosno da se troškovi podmiruju iz sredstava pričuve.¹⁴¹ Međutim, s obzirom na to da suvlasnička zajednica nema pravnu osobnost, ona se ne može kao takva obvezivati.¹⁴² Zanimljivost je da u praksi isporučitelj električne energije izdaje račune za

¹³⁴ Uredba o izdavanju energetskih suglasnosti i utvrđivanju uvjeta i rokova priključenja na elektroenergetsku mrežu, „Narodne novine“ br. 7/2018, dalje u tekstu: UIES.

¹³⁵ Čl. 8. st. 1. UIES-a.

¹³⁶ V. čl. 32. UIES-a.

¹³⁷ V. čl. 8. st. 3. UIES-a.

¹³⁸ Čl. 9. UIES-a.

¹³⁹ V. čl. 3. st. 5. UIES-a.

¹⁴⁰ Čl. 10. UIES-a.

¹⁴¹ V. čl. 89. st. 1. ZV-a.

¹⁴² U tromjesečju 2023. godine predviđeno je donošenje Zakona o upravljanju i održavanju zgrada, u kojem se, između ostalog, namjerava dodijeliti pravna osobnost suvlasničkim zajednicama, čime bi se olakšalo

zajedničku potrošnju redovito na ime i OIB predstavnika suvlasnika odnosno upravitelja, ovisno o tome tko je potpisivao zahtjev,¹⁴³ premda je takvo postupanje očito protuzakonito jer su ugovorne strane svi suvlasnici, a ne njihov punomoćnik.

Pri sastavljanju odluke suvlasnika valja razlikovati sljedeće situacije: prvu, kada OMM raspolaže dovoljnom rezervnom snagom da zadovolji potrebe instalacije punionice, što je po priključku punionice standardno 4,5 kW za sporo i u rasponu od 13 do 20 kW za brzo punjenje, te će priključenje punionice biti moguće bez izdavanja EES-a priključenjem novog uređaja na mrežu zgrade; drugu, onu gdje OMM ne raspolaže dovoljnom rezervnom snagom, ali je moguće njezino povećanje ili je potrebno razdvajanje OMM-a. U toj situaciji upućuje se zahtjev za izdavanjem EES-a, uz prilaganje glavnog projekta. Osnovni koraci pri jednostavnom priključenju na mrežu sastoje se od (i) izdavanja i dostave EES-a s Ponudom o priključenju, a zatim (ii) izgradnje priključka, opremanja OMM-a, stavljanja priključka i OMM-a pod napon te izdavanja potvrde o početku korištenja mreže za pojedini OMM.¹⁴⁴ U slučaju radova kojima se postavlja oprema namijenjena punjenju elektromotornih vozila izdavanje potvrde glavnog projekta nije potrebno.¹⁴⁵ Ugovorni odnos između operatora distribucijskog sustava i podnositelja zahtjeva nastaje uplatom cjelokupnog iznosa naknade za priključenje unutar roka od dvije godine od dana izdavanja ponude o priključenju. Operator je dužan izgraditi jednostavni priključak u roku od 30 dana od uplate cjelokupnog iznosa naknade za priključenje. Prije priključenja, a nakon izvršene uplate ukupnog iznosa troškova priključenja, podnositelj zahtjeva dužan je podnijeti operatoru zahtjev za sklapanje Ugovora o korištenju mreže, nakon čega će operator distribucijskog sustava dostaviti Ugovor o korištenju mreže. Nakon uspješnog stavljanja priključka pod napon operator distribucijskog sustava izdaje korisniku mreže potvrdu o početku korištenja mreže s početnim stanjem brojila.¹⁴⁶ Iznimno, ako se postupak jednostavnog priključenja provodi samo radi povećanja priključne snage postojećeg korisnika mreže na jednom OMM-u, zbog promjene na građevini koja se može izvoditi bez građevinske dozvole i glavnog projekta, korisnik mreže podnosi samo zahtjev za izdavanje EES-a, uz priloženi dokaz o uporabljivosti postrojenja i instalacije ako se izvode zahvati na postojećoj instalaciji. Operator izdaje EES u roku od 15 dana od dana zaprimanja urednog i potpunog zahtjeva te uz EES dostavlja Ponudu o priključenju i novi Ugovor o korištenju mreže. Nakon uplate naknade za priključenje i dostave potpisanog

sklapanje pravnih poslova za cijelu zgradu. Time se daje nužna jasnoća pri prisilnom namirenju tražbina u ovršnom postupku.

¹⁴³ Ovdje je prijeporno odgovara li za tražbine nastale zajedničkom potrošnjom električne energije osoba s čijim je OIB-om povezana (uglavnom iz praktičnih razloga) ili svi suvlasnici razmjerno, odnosno može li se provesti ovrha nad imovinom osobe koja je preuzela obveze u ime i za račun svih suvlasnika, kao njihov opunomoćnik, samo zato što njezino ime i OIB stoje na vjerodostojnoj ispravi? S obzirom na to da zajedničkom pričuvom upravljaju suvlasnici, odnosno upravitelj nekretnine, kao imovinom odvojenom od imovine bilo kojega suvlasnika (90/3 ZV), a dopušteno je provoditi ovrhu na zajedničkoj pričuvi radi podmirenja tražbina nastalih radi održavanja i poboljšavanja nekretnine (90/4 ZV), ispravno je provesti ovrhu nad sredstvima pričuve.

¹⁴⁴ V. čl. 7. PPDM-a.

¹⁴⁵ V. čl. 6. st. 1. PJG-a.

¹⁴⁶ Čl. 8. PPDM-a.

Ugovora o korištenju mreže te izvršenih radova na priključku i OMM-u započinje korištenje mreže po uvjetima iz EES-a.¹⁴⁷

Kod priključenja jednostavne građevine kao što je to punionica za EV-e zahtjevu za izdavanje EES-a podnositelj zahtjeva prilaže, osim gore navedenih isprava, izjavu projektanta da predmetna građevina spada u kategoriju jednostavnih građevina, glavni projekt i dokaz vlasništva ili drugog stvarnog prava.¹⁴⁸ Navedeno će se primjenjivati ako na suvlasničkoj nekretnini nije uspostavljeno etažno vlasništvo niti je sagrađena ikoja građevina, primjerice uređeno parkiralište na kojem su postavljene punionice za EV-e.

U pogledu obračuna utrošene električne energije moguće je izdvojiti dva modela, neovisno o tome jesu li punionice spojene za zajednički OMM zgrade ili posebni OMM samo za punionice. Prema prvom modelu suvlasnici sudjeluju u troškovima električne energije koja otpada na punionice prema broju EV-a u njihovu posjedu (model razmjerne podjele), dok se drugi model oslanja na sofisticirani sustav obračuna po registriranom korisniku (model integriranog sustava).

Model razmjerne podjele ne uzima u obzir učestalost i intenzitet korištenja punionica, zbog čega će izračun redovito odstupati od stvarno utrošene energije po korisniku. U slučaju utroška koji otpada na zajedničke instalacije zgrade u čijim troškovima sudjeluju svi suvlasnici, oni mogu odrediti referentnu vrijednost kao prosječnu potrošnju zajedničkih instalacija u određenom razdoblju te je oduzeti od utvrđene potrošnje. Osim podjele troškova prema broju EV-a po suvlasniku moguće je odrediti korektivni koeficijent s obzirom na kapacitet baterije kojim EV raspolaže, a koji varira ovisno o tomu je li vozilo *plug-in hybrid* ili na cjelovito električni pogon, odnosno kapacitet baterije. U konačnici mora se odrediti osoba koja će na kraju obračunskog razdoblja izraditi obračun i pozvati suvlasnike na uplatu tako određenog iznosa u zajedničku pričuvu budući da se iz pričuve podmiruje opskrbljivačevo potraživanje.

Primjerice, prilikom mjesečnog obračuna utvrđeno je 1000,00 kWh zajedničke potrošnje zgrade. Prije ugradnje punionice za EV-e prosječna je zajednička potrošnja iznosila 49,00 kWh mjesečno. Takvom aproksimacijom utvrđeno je da na punionicu otpada 951,00 kWh od ukupno utrošene energije. S obzirom na kapacitet baterije pojedinog EV-a moguće je trošak raspodijeliti sljedećom aproksimacijom:

Korisnik punionice	Vrsta vozila	Kapacitet baterije	Koeficijent	Sudjelovanje	
A. L.	EV	80 kWh	0,80	32 %	304,32 kWh
B. H.	Hybrid	40 kWh	0,40	16 %	152,16 kWh
C. K.	EV	100 kWh	1,00	52 %	494,52 kWh
	Hybrid	30 kWh	0,30		

¹⁴⁷ Čl. 9. PPDM-a.

¹⁴⁸ V. čl. 15. PPDM-a.

Primjenom koeficijenta određeno je sudjelovanje u potrošnji razmjerno kapacitetu baterije pojedinog vozila, a referentna vrijednost 1,00 ujedno je baterija s najvećim kapacitetom. Opisani je sustav uglavnom nepouzdan budući da ne uzima u obzir objektivno korištenje punionice, ali ostaje eventualno primjenjiv na manjem uzorku kao u primjeru.

Model integriranog sustava podrazumijeva informatički program koji putem OCPP-a (*Open Charge Point Protocol*) obračunava utrošenu energiju tijekom ciklusa punjenja pokrenutog na temelju vjerodajnice. Na taj se način obračunava potrošnja pojedinog korisnika na temelju vjerodajnice registrirane na njegovo ime, kao u sljedećem primjeru:

Početak i kraj punjenja		Utrošena energija	Broj vjerodajnice
2023-03-01 21:32:21	2023-03-02 00:12:11	37,03 kWh	21300000964
2023-03-02 12:21:44	2023-03-02 16:28:03	56,38 kWh	98300000973
2023-03-03 07:54:12	2023-03-03 09:33:08	28,55 kWh	52300000341
2023-03-03 19:02:51	2023-03-04 01:45:18	78,99 kWh	98300000973
2023-03-04 11:30:21	2023-03-04 13:34:45	31,52 kWh	21300000964
2023-03-05 20:23:55	2023-03-05 02:04:28	80,24 kWh	98300000973

Broj vjerodajnice	Korisnik	Ukupno (ožujak 2023.)
21300000964	A. L.	304,32 kWh
98300000973	B. H.	152,16 kWh
52300000341	C. K.	494,52 kWh

Takvo programsko rješenje redovito će biti u obliku mobilne aplikacije, koja se mrežno povezuje s punionicom. Međutim, moguće je da se potrošnja bilježi lokalno, isključivo na uređaju koji je fizički povezan s punionicama, a da zatim ovlaštena osoba (npr. predstavnik suvlasnika) vrši očitavanje, na temelju kojeg sastavlja obračun. Vjerodajnica može biti fizička RFID kartica, odnosno klonirana verzija takve kartice pohranjena na mobilnom uređaju, ili pak digitalni profil korisnika unutar aplikacije koji identificira korisnika skeniranjem jedinstvenog QR koda pojedinog priključka.

3.2. Parkirališna mjesta u etažnom vlasništvu

U slučaju parkirališnog ili garažnog mjesta uknjiženog kao pripadak etažnog dijela, odnosno garažnog mjesta kao samostalnog etažnog dijela, značajno je jednostavnije poduzimati radove potrebne za instalaciju punionice za EV-e. Vlasnik posebnog dijela ovlašten je, ne tražeći za to odobrenje od ostalih suvlasnika, u skladu s građevinskim propisima o svome trošku zadrijeti u zajedničke dijelove nekretnine radi postavljanja vodova za električnu energiju, a ostali suvlasnici to mu ne mogu zabraniti.¹⁴⁹ Postavljanje vodova podrazumijeva prema suvremenim građevinskim standardima ugradnju kanalske infrastrukture prvenstveno radi zaštite samih kabela, kao i mogućnosti naknadne zamjene kabela u skladu sa stanjem tehnike. Iz odredbe čl. 82. st. 3. ZV-a proizlazi da navedeno jednako vrijedi i za sve sporedne dijelove koji su njihovi pripaci, pa tako i parkirališna odnosno garažna mjesta. Isto vrijedi i za ugradnju kanalske i kabelske infrastrukture radi spajanja posebnog dijela, poput garažnog mjesta, na mrežu opskrbe električnom energijom s međe čestice ili iz zajedničkih dijelova zgrade.

U konkretnom slučaju dolazi do primjene čl. 82. ZV-a, kojim se vlasnika posebnog dijela nekretnine ovlašćuje na izvršenje prepravaka na posebnom dijelu bez odobrenja ostalih suvlasnika. Navedeno znači da je vlasnik ovlašten bez suglasnosti ostalih ugraditi, primjerice, zidnu ili podnu punionicu ako se ona fizički nalazi u granicama njegova etažnog dijela, tj. parkirališnog mjesta. Što se tiče vlasništva nad samim uređajem nakon ugradnje, vlasništvo redovito pripada etažnom vlasniku sukladno načelu jedinstvenosti nekretnine.¹⁵⁰

Način obračuna utrošene električne energije ovisi prvenstveno o tome je li punionica priključena na brojilo kojim se opskrbljuje vlasnikov etažni dio, brojilo kojim se opskrbljuju zajednički dijelovi zgrade ili na treće brojilo koje je opskrbljivač ugradio isključivo radi opskrbe punionice za EV-e na temelju posebnog ugovora zaključenog s njezinim vlasnikom. Ovdje valja naglasiti da je jedini problematičan slučaj pripajanja na brojač zajedničkih dijelova zgrade zato što iziskuje suglasnu odluku suvlasnika te razrađeni model obračuna kojim se diferencira potrošnja zajedničkih dijelova zgrade i punionice u pojedinačnom vlasništvu. Potonja je verzija uglavnom neizvediva iz praktičnih razloga.

4. PRAVCI REFORME UREĐENJA E-MOBILNIH PARKIRALIŠNIH MJESTA

Iako je na temelju postojećeg zakonskog uređenja moguće implementirati e-mobilna parkirališna mjesta na suvlasničkim nekretninama, postupak za postizanje takva cilja trenutačno je ne samo kompliciran već i opterećen interpretativnim dvojbama. Ako je zakonodavcu elektrifikacija voznog parka uistinu strateški prioritet, ne može se osloniti isključivo na javnu ponudu punionica, već se mora angažirati oko implementacije e-

¹⁴⁹ V. čl. 82. st. 1. al. 2. ZV-a.

¹⁵⁰ V. čl. 9. ZV-a.

mobilitnosti na pojedinačnoj (privatnoj) razini. Potrebno je u tom pogledu provesti reforme kako javnog tako i privatnog prava.

U austrijskom se pravu odluke suvlasničke zajednice (*Eigentümergeinschaft*) glede zajedničkih dijelova nekretnine donose običnom većinom suvlasničkih dijelova odnosno dvotrećinskom većinom glasova na vijeću pod uvjetom da takva većina predstavlja najmanje 1/3 suvlasničkih dijelova nekretnine.¹⁵¹ Iz navedenoga proizlazi da se odluka o prenamjeni zajedničkog parkirališnog mjesta i postavljanju punionice za EV-e donosi običnom većinom. Posljednjom novelom WEG-a iz 2022. godine proširen¹⁵² je katalog privilegiranih radnji koje vlasnik stana smije poduzimati, pri čemu mu ostali suvlasnici ne smiju uskratiti suglasnost kad ih na to pozove, na punionice za sporo punjenje EV-a.¹⁵³ Osim što suglasnost suvlasnika može nadomjestiti sudska odluka kada se pojedini suvlasnik ogлуši na takav poziv, ovdje može doći do primjene fikcije suglasnosti (*Zustimmungsfiktion*), prema kojoj se uzima da je suglasnost dana ako na pisanu obavijest o namjeri poduzimanja određene radnje suvlasnik u roku od dva mjeseca ne izjavi prigovor.¹⁵⁴ Osim za punionice, potonje vrijedi za postavljanje solarnih panela, radove poduzete radi omogućavanja lakšeg pristupa nekretnini, postavljanje nadstrešnice i ugradnju protuprovalnih vrata. Sporo punjenje odnosi se na snagu 3,7 kW jednofaznog izmjeničnog napona, koja se uzima kao standard za primjenu navedene odredbe. Suvlasnik koji namjerava ugraditi punionicu za brzo punjenje mora takav interes dokazati i ne može se pozvati na gore opisane odredbe. Također je zanimljiva odredba iz novele WEG-a na temelju koje je suvlasnička zajednica ovlaštena odlukom uskratiti pojedinom suvlasniku da se koristi svojom privatnom (pojedinačnom) punionicom ako smatraju da se zajedničkom punionicom može postići kvalitetnija opskrba zgrade električnom energijom. Takva je uskrata valjana tek nakon isteka pet godina od postavljanja pojedinačne punionice.¹⁵⁵

U Italiji je već 2017. godine u Hitnim mjerama za razvoj države eksplicitno propisano da odluke o građevinskim radovima radi postavljanja infrastrukture za punjenje EV-a u stambenim zgradama donosi skupština suvlasnika (*Assemblea dei condòmini*) primjenom pravila o upravljanju suvlasničkom nekretninom iz Art. 1136 *Codice Civile* (c.c.).¹⁵⁶ Glede zajedničkog dijela suvlasničke zgrade primjenjuje se opće pravilo da se svaki suvlasnik smije koristiti suvlasničkom stvari ne mijenjajući joj namjenu i ne ograničavajući ostale suvlasnike u izvršavanju njihovih prava.¹⁵⁷ Ako se namjerava promijeniti namjena

¹⁵¹ V. § 24 Abs. 4 *Wohnungseigentumsgesetz* (2002), RIS – Bundesrecht konsolidiert, Fassung vom 12. 4. 2022., dalje u tekstu: WEG.

¹⁵² Austrijski Vrhovni sud 2019. godine obrazložio je da se polaganje električnog kabela, uključujući i izradu zidne kutije ili drugog uređaja usporedivog s utičnicom, smatra privilegiranom radnjom (OGH 18. 12. 2019., 5 Ob 173/198).

¹⁵³ V. § 16 Abs. 2 Z 2 WEG-a.

¹⁵⁴ V. § 16 Abs. 5 WEG-a.

¹⁵⁵ V. § 16 Abs. 8 WEG-a.

¹⁵⁶ V. Art. 17-quinquies *D.lg. 22 giugno 2012*, n. 83, Misure urgenti per la crescita del Paese, GU n.147 del 26-06-2012 - Suppl. Ordinario n. 129, aggiornato al 20/05/2022.

¹⁵⁷ V. Art. 1102 c.c., aggiornato al 12/01/2019.

zajedničkih dijelova nekretnine, takvu odluku mora donijeti skupština suvlasnika kvalificiranom većinom od 4/5 glasova koji predstavljaju najmanje 4/5 vrijednosti zgrade.¹⁵⁸ Iznimno, radi poduzimanja poboljšica na suvlasničkoj stvari propisana je dvotrećinska većina.¹⁵⁹ Međutim, za postavljanje punionice za EV-e odluku donosi skupština suvlasnika zgrade prema posebnim pravilima. Na prvoj sjednici skupštine odlučuje se običnom većinom prema udjelima u vrijednosti zgrade, pod uvjetom da sjednici prisustvuju suvlasnici na koje otpada najmanje 2/3 vrijednosti zgrade i da se radi o većini suvlasnika. Ako na prvoj sjednici nisu zadovoljene formalne pretpostavke za donošenje odluka, saziva se druga sjednica skupštine najkasnije u roku od 10 dana. Na drugoj sjednici skupštine odlučuje se običnom većinom prisutnih suvlasnika, koji trebaju predstavljati najmanje 1/3 vrijednosti zgrade. Odluke su važeće ako sjednici prisustvuju suvlasnici na koje otpada najmanje 1/3 vrijednosti zgrade i ako se radi najmanje o trećini suvlasnika. U slučaju da suvlasnici odbiju usvojiti odnosno ne usvoje prijedlog u roku od tri mjeseca od dostave pisanog zahtjeva, suvlasnik može postaviti punionicu o vlastitom trošku pod uvjetom da time ne oštećuje zajedničke dijelove, ne ugrožava sigurnost i izgled zgrade te ne ometa druge suvlasnike u korištenju zajedničkih dijelova nekretnine.¹⁶⁰ Ostali suvlasnici mogu naknadno sudjelovati u koristima tako instalirane punionice pod uvjetom da naknadno sudjeluju u troškovima ugradnje i održavanja uređaja.¹⁶¹

Mogu li navedeni modeli poslužiti i hrvatskom zakonodavcu? Na privatnopravnoj razini u ovom je trenutku potrebno svakako pojmovno izolirati kategoriju e-mobilnosti i integrirati je u propise kojima se uređuje upravljanje suvlasničkom nekretninom.¹⁶² Pritom se može analogno primijeniti formulacija korištena u propisima o gradnji „izvođenje radova na postojećoj građevini, odnosno njezinoj građevnoj čestici, kojim se postavlja oprema namijenjena punjenju elektromotornih vozila, bez ili s pripadajućom nadstrešnicom na kojoj su fotonaponski moduli za proizvodnju električne energije za punjenje vozila“. Preporučljivo je e-mobilnost, kao i ostala pitanja energetske učinkovitosti, uvrstiti u poslove redovite uprave, čime bi se odstranila dvojba oko kategorizacije poboljšice iz čl. 87. ZV-a i olakšalo poduzimanje takvih zahvata u nekretninu. Bilo bi također od velike koristi da se kod odluka o izvanrednoj upravi nekretnine na kojoj je osnovano etažno vlasništvo općenito jednoglasnost zamijeni kvalificiranom većinom. Ovdje je moguće preuzeti talijansko rješenje, prema kojem se zahtijeva 4/5 suvlasničkih udjela za promjenu namjene zajedničkog dijela, a 2/3 suvlasničkih udjela za poboljšice. Kao što je razvidno iz komparativnih pravnih modela, suvremeni sustavi sve više napuštaju jednoglasno odlučivanje kod nekretnina u

¹⁵⁸ V. Art. 1117-ter, comma 2, c.c.

¹⁵⁹ V. Art. 1105 c.c.

¹⁶⁰ V. Art. 1117-ter, comma 3, c.c.

¹⁶¹ V. Art. 1121, comma 3, c.c.

¹⁶² V. Wermelinger, A., Wermelinger, N., *Das Stockwerkeigentum und die Nachhaltigkeit*, Luzerner Tag des Stockwerkeigentums, Luzern, 2022.

suvlasništvu višestambene građevine, poučeni maksimumom *communio est mater rixarum*.¹⁶³

Radi implementacije opisanih rješenja bilo bi idealno provesti izmjene ZV-a, a iznimno pribjeći donošenju *lex specialis*.¹⁶⁴ Prilika za potonje jest planirani Zakon o upravljanju i održavanju zgrada, u koji bi bilo moguće inkorporirati neke osnovne odredbe koje privilegiraju e-mobilnost, iako navedeni zakon načelno regulira samo upravljanje zgradom, premda nije jasno zbog čega postoji potreba donošenja posebnog propisa kojim se nanovo kodificira pitanje upravljanja nekretninom pored općeg propisa kojim je ono već uređeno. Logičnije rješenje bilo bi svakako da se opisanu problematiku uredi u okviru glave 4. trećeg dijela ZV-a, u kojoj je kodificirano vlasništvo posebnih dijelova nekretnine (etažno vlasništvo).¹⁶⁵

Osim novih klasičnih stvarnopravnih pravila, poželjna je i intervencija u propise javnog prava, i to posebno kroz akte o prostornom uređenju kojima se, ovisno o mogućnostima lokalne elektroenergetske mreže opskrbe, propisuju minimalni infrastrukturni uvjeti za nove nekretnine. Kao što je prije opisano, europski zakonodavac namjerava intenzivnije promicati ponudu javne infrastrukture za elektromotorna vozila u državama članicama, ali se uvelike oslanja na postojanje privatnih priključnih mjesta. Europski zakonodavac treba otići korak dalje i kodificirati tipologiju priključaka, punionica i njihovih protokola punjenja, čime se može zajamčiti još kvalitetnija unifikacija tržišta EV-a unutar Unije. Na nacionalnom je zakonodavcu da intenzivnije propisuje minimalne tehničke uvjete kod novogradnji, odnosno da kroz programe poticaja u financiranju potakne ugradnju takve infrastrukture u postojeće objekte, bilo stambene bilo gospodarske namjene.

S druge strane, potrebno je, međutim, upozoriti i na manje poželjne aspekte razvoja elektromobilnosti, a to je približavanje opasnih uređaja našim domovima. Litij-ionske baterije, koje se zasad gotovo beziznimno koriste u EV-ima, predstavljaju potencijalnu opasnost za ljude i prirodu. One mogu u određenim okolnostima prouzročiti požare koje nije moguće ugasiti redovitim sredstvima,¹⁶⁶ stoga je nužno razviti dugoročnu strategiju nadzora i kontrole opasnosti te propisivati mjere opreza, poput obveze stavljanja na raspolaganje sredstava za gašenje kemijskog požara uzrokovanog litijem. Nastavno je ključno u strategiji uzeti u obzir način odlaganja otpadnih baterija te njihovu eventualnu reciklažu.

¹⁶³ Suvlasništvo je majka svađa.

¹⁶⁴ V. Josipović, T., *Upravljanje nekretninama u etažnom vlasništvu i održivi razvoj stanovanja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, vol. 43, br. 3, Rijeka, 2022, str. 476–478.

¹⁶⁵ Više o uređenju e-mobilnosti u Njemačkoj vidi Adam, M., *Accelerating E-mobility in Germany: A case for regulation*, Springer International Publishing, 2016.

¹⁶⁶ <https://www.nbcnews.com/news/exploding-problem-fires-sparked-lithium-batteries-are-confounding-fire-rcna65739> (27. 3. 2023.).

5. ZAKLJUČAK

Gotovo je nesporan trend postupnog prelaženja na elektromotorna osobna i gospodarska vozila diljem razvijenih tržišnih ekonomija. Najrazumnija je perspektiva da će do daljnjeg EV-i i vozila s motorima na unutarnje izgaranje koegzistirati. U Hrvatskoj je relativno razvijena javna ponuda punionica, i to uglavnom u urbanim sredinama te diljem ključnih cestovnih prometnica. Premda su se javne punionice pokazale dostatnima za potrebe EV-a kojima zasad raspolažu poglavito turisti i poneki građani, učinkovit sustav e-mobilnosti u Hrvatskoj mora se moći osloniti na punionice u privatnom vlasništvu pojedinaca. Scenarij u kojem više građana prelazi na EV-e vrlo je neizgledan ako se uz bogatu ponudu javnih punionica ne potakne i ne olakša rasprostranjenija instalacija privatnih punionica, pogotovo u gušće naseljenim sredinama, gdje se sa značajnom vjerojatnošću nailazi na nekretnine u suvlasništvu. Trenutačna pravna podloga za ugradnju punionice na takvim nekretninama u najmanju je ruku komplicirana, a u najgorem slučaju upitno izvediva iz razloga što podliježe ekstenzivnoj interpretaciji određenih normi ZV-a. Esencijalno je konkretnije definirati infrastrukturu za punjenje EV-a u kontekstu nekretnine u privatnom vlasništvu iz razloga što je ona po svojoj prirodi bliža pitanju pitke vode i dostupnosti električne energije za pogon kućanskih uređaje nego pitanju ugljikovodičnih goriva za pogon vozila. Nužno je da hrvatski zakonodavac prepozna potrebu za provođenjem reforme stvarnopravnog uređenja glede infrastrukture za e-mobilnost te da osvijesti da se za postizanje ekoloških ciljeva ne može slijepo oslanjati na javnu ponudu takve infrastrukture i intervenciju Europske unije.

Reforma ili, bolje rečeno, konkretizacija e-mobilnosti u hrvatskom zakonodavstvu prijeko je potrebna radi postizanja ciljeva energetske učinkovitosti. Potrebno je dati kvalitetne dugoročne odgovore na pitanja povećanja proizvodnje električne energije, posebno iz obnovljivih izvora, te skladištenja tako proizvedene energije. Nepripremljen pravni sustav znatno će otežati elektrifikaciju voznog parka, ali dobro strukturiran sustav s vizijom *pro futuro* može ne samo dočekati e-mobilnosti pripremljen već i u njoj naći eventualno rješenje za pitanje disperzivnog skladištenja električne energije.

Kratice

AC	Alternate current
c.c.	Codice civile
CCS2	Combined Charging System Combo 2
DC	Direct current
DPU	detaljni plan uređenja
GUP	generalni urbanistički plan
NOP	Nacionalni okvir politike
OMM	obračunsko mjerno mjesto
PJG	Pravilnik o jednostavnim i drugim građevinama i radovima
PPDM	HEP Pravila o priključenju na distribucijsku mrežu
SEAP	Sustainable Energy Action Plan
TEN-T	Trans-European Transport Network
UIES	Uredba o izdavanju energetske suglasnosti i utvrđivanju uvjeta i rokova priključenja na elektroenergetsku mrežu
UPU	urbanistički plan uređenja
WEG	Wohnungseigentumsgesetz
ZIAG	Zakon o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva
ZJB	Zakon o javnom bilježništvu
ZOG	Zakon o gradnji
ZV	Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima
ZZK	Zakon o zemljišnim knjigama

SUMMARY

CHALLENGES OF THE LEGAL REGULATION OF ELECTROMOBILITY IN THE REPUBLIC OF CROATIA

E-mobility (electromobility) is one of the points of the European Commission's current European Strategy for Low-Emission Mobility which aims to reduce dependence on oil derivatives in transport and achieve environmentally motivated goals. Moreover, according to the Energy Act, efficient use of energy is a subject of interest for the Republic of Croatia. Unfortunately, a greater share of electric powered vehicles cannot be expected with the current state of supply of mostly public charging stations. The paper discusses the problems of installing private filling stations, which, especially in the case of co-owned real estate, is characterised by significant vagueness in the application of regulations by investors or co-owners, which jeopardises the achievement of energy efficiency goals. The paper examines on one hand the public law and on the other hand the private law regulation of electromobility in the Republic of Croatia. It places special emphasis on decision-making by co-owners of property. The paper takes a critical look at the existing regulation and provides possible reform directions aimed at simplifying the rules on the management of property under co-ownership in the context of electromobility.

Keywords: electromobility, co-ownership, condominium, improvement, real estate management

Raul Pende, LLM, legal apprentice in Kovačević, Koren and Partners Law Firm