

Poročilo C4.1, Vol. 2, Zvezek 2

Podnebno ogledalo 2019

Promet

Končno poročilo

LIFE ClimatePath2050 (LIFE16 GIC/SI/000043)

Poročilo Promet je drugi zvezek Podnebnega ogledala 2019, pripravljenega v okviru projekta LIFE Podnebna pot 2050, Slovenska podnebna pot do sredine stoletja (LIFE ClimatePath2050 »*Slovenian Path Towards the Mid-Century Climate Target*«, LIFE16 GIC/SI/000043). Projekt izvaja konzorcij, ki ga vodi Institut »Jožef Stefan« (IJS), s partnerji: ELEK, načrtovanje, projektiranje in inženiring, d. o. o., Gradbeni Inštitut ZRMK (GI ZRMK), d. o. o., Inštitut za ekonomska raziskovanja (IER), Kmetijski inštitut Slovenije (KIS), PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o., Gozdarski inštitut Slovenije (GIS) in zunanjimi izvajalci.

ŠT. POROČILA/REPORT No.:

IJS-DP-12845, ver. 1.0

DATUM/DATE:

5. junij 2019

AVTORJI/AUTHORS:

Marko Đorić, *univ. dipl. inž. el.*

mag. Andreja Urbančič

Tadeja Janša, *mag. posl. ved*

Matjaž Česen, *univ. dipl. meteorol.*

dr. Marko Kovač

dr. Marko Matkovič

mag. Barbara Petelin Visočnik, *vsi IJS*

mag. Gregor Pretnar,

Jernej Vozelj, *dipl. inž. grad., oba PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.*

Urban Jeriha, *mag. inž. arh., IPoP – Inštitut za politike prostora*

REPORT TITLE/NASLOV POROČILA:

Deliverable C4.1 Vol.2/2: The Second Climate Action Mirror and Accompanying Reports, Part 2: Transport, final report

Poročilo projekta št. C4.1, volumen 2/zvezek 2: Podnebno ogledalo 2019, Zvezek 2: Promet, končno poročilo

Vsebina

| | |
|--|-----------|
| UVOD | 4 |
| 1 POVZETEK | 6 |
| 1.1 PREGLED STANJA – EMISIJE TGP | 6 |
| 1.2 PREGLED STANJA – KAZALCI ZA SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV (DOM)..... | 7 |
| 1.3 PRIPOROČILA | 8 |
| 2 KAZALCI | 15 |
| 2.1 [PO2_PROMET] EMISIJE CO ₂ IZ NOVIH IN VSEH OSEBNIH VOZIL..... | 16 |
| 2.2 [PO3_PROMET] DELEŽ OVE V ENERGIJI GORIV ZA POGON VOZIL | 19 |
| 2.3 [PO4_PROMET] POTNIŠKI KILOMETRI V JAVNEM POTNIŠKEM PROMETU | 22 |
| 2.4 [PO5_PROMET] TRAJNOSTNI TOVORNI PROMET | 27 |
| 3 SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV | 31 |
| 3.1 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA PROMETA NA SPLOŠNO..... | 33 |
| 3.2 SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP) | 47 |
| 3.3 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA TOVORNEGA PROMETA | 55 |
| 3.4 SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO ₂ | 61 |
| 3.5 SPODBUJANJE NEMOTORIZIRANIH OBLIK PROMETA | 78 |
| 4 OZNAKE, SLIKE IN TABELE | 82 |
| 4.1 SEZNAM OZNAK IN KRATIC | 82 |
| 4.2 SEZNAM SLIK..... | 83 |
| 4.3 SEZNAM TABEL..... | 83 |

Uvod

V okviru projekta LIFE Podnebna pot 2050¹ je bilo pripravljeno **Podnebno ogledalo 2019**, dokument, v katerem so predstavljene glavne ugotovitve spremljanja izvajanja ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (TGP) za leto 2018. Pripravljene strokovne podlage hkrati vključujejo vse elemente vsebine, potrebne za pripravo **Četrtega letnega poročila o izvajanju Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (v nadaljevanju OP TGP)**, kot so ti opredeljeni v samem OP TGP.

Podnebno ogledalo sestavlja več zvezkov:

- **Zvezek 0: Povzetek za odločanje**, kjer so izpostavljena glavna priporočila za izvajanje ukrepov za zmanjševanje emisij TGP iz OP TGP v prihodnjem letu;
- **Zvezek 1: Ocena doseganja ciljev OP TGP**, v katerem so povzete vse glavne ugotovitve glede doseganja ciljev na področju zmanjševanja emisij TGP, vključno s pregledom financiranja izvajanja ukrepov ter prikazom kazalcev in kvalitativnih ocen glede doseganja njihovih ciljev in dolgoročnega obvladovanja emisij;
- **Zvezek 2: Promet**, kjer je celovito prikazano stanje na področju zmanjševanja emisij TGP v sektorju prometa. Pregled vključuje tudi analizo kazalcev izvajanja OP TGP za leto 2017, pregled izvajanja ukrepov za zmanjševanje emisij TGP v letu 2018 in priporočila za njihovo izvajanje v prihodnjem letu;
- **Zvezek 3: Stavbe**, v katerem je celovito prikazano stanje na področju zmanjševanja emisij TGP v sektorju stavb. Zvezek je vsebinsko sestavljen podobno kot *Zvezek 2*;
- **Zvezek 4: Kmetijstvo**, ki vključuje celovit prikaz stanja na področju zmanjševanja emisij TGP v sektorju kmetijstva. Zvezek je vsebinsko sestavljen podobno kot *Zvezka 2 in 3*;
- **Zvezek 5: Ostali sektorji**, kjer je celovito prikazano stanje na področju zmanjševanja emisij TGP v sektorjih industrija neETS – raba goriv in procesne emisije, energetika neETS, odpadki ter raba zemljišč, spremembe rabe zemljišč in gozdarstvo (LULUCF);
- **Zvezek 6: Večsektorski ukrepi**, v katerem je prikazano stanje na področju zmanjševanja emisij TGP z ukrepi, ki so namenjeni več sektorjem. Vključena so področja zelene gospodarske rasti, usposabljanja, izobraževanja, informiranja in promocije ter ostalih večsektorskih ukrepov;
- **Zvezek 7: Ukrep v središču – Trajnostna mobilnost in ravnanje uporabnikov**, kjer so podrobneje analizirani ukrepi, ki trenutno vplivajo na spremembo ravnanja uporabnikov, in sicer izboljšanje železniške infrastrukture za potniški prevoz, izgradnja kolesarske infrastrukture, spodbujanje trajnostne izbire transporta v okviru obračuna potnih stroškov in integrirani javni potniški promet (IJPP);
- **Zvezek 8: Ukrep v središču – Emisije v govedoreji**, v katerem so predstavljeni gospodarski in družbeni pomen govedoreje, struktura in trendi emisij TGP, možnosti za zmanjšanje emisij ter obstoječi ukrepi za zmanjšanje emisij in njihovi učinki. Vključena so tudi priporočila za izboljšanje ukrepov;

1 LIFE ClimatePath2050 (Slovenian Path Towards the Mid-Century Climate Target)

- **Zvezek 9: Ukrep v središču – Spodbujanje podjetij za prehod v nizkoogljično družbo**, ki vključuje pregled aktivnosti na področju finančnih spodbud, namenjenih podjetjem za prehod v nizkoogljično družbo (NOD), v okviru kohezijske politike;
- **Zvezek 10: Emisije TGP in sektor EU-ETS**, kjer je za sektor, ki sicer ni vključen v OP TGP, je pa pomemben s stališča zmanjševanja emisij TGP, pripravljen pregled kazalcev ter stanja in izvajanja ukrepov v tem sektorju.

Pričujoči dokument je **Zvezek 2: Promet**. V njem so povzeti:

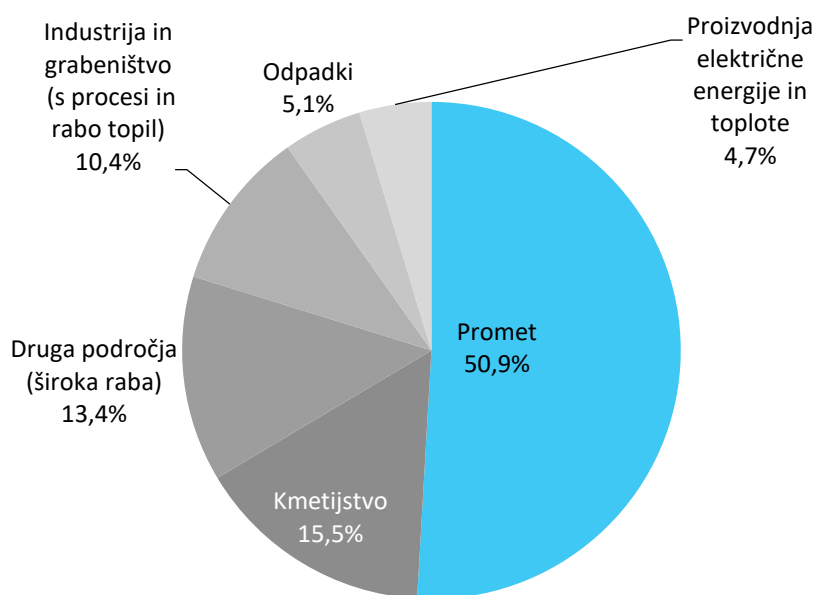
- **Pregled stanja v prometu**, v katerem so vključeni pregled stanja na področju emisij TGP, pregled kazalcev za spremljanje izvajanja ukrepov in glavna priporočila za izboljšanje izvajanja obstoječih ukrepov.
- **Pregled letnih kazalcev OP TGP**, ki vključuje analizo kazalcev za spremljanje izvajanja OP TGP v prometu za leto 2017.
- **Pregled izvajanja ukrepov za zmanjšanje emisij TGP v prometu iz OP TGP**, kjer so za trajnostni promet na splošno, spodbujanje javnega potniškega prometa, trajnostnega tovornega prometa in nemotoriziranih oblik prometa ter spodbude za izboljšanje učinkovitosti vozil, vožnje in zasedenosti vozil ter rabe goriv z nizkimi emisijami CO₂ povzete glavne ugotovitve spremljanja izvajanja instrumentov iz OP TGP v letu 2018 ter njihovo predvideno izvajanje v obdobju 2019–2020.

1 Povzetek

Cilj je zmanjšanje emisij TGP za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem trajnostnega prometa oz. zadržati emisije tako, da povečanje glede na leto 2005 ne bo preseglo 27 %.

1.1 Pregled stanja – emisije TGP

Sektor promet predstavlja daleč največji vir, v letu 2017 kar 50,9 % emisij TGP po Odločbi 406/2009/ES. Delež sektorja je bil še leta 2005 samo 38-odstoten. Večina emisij je iz cestnega prometa. Promet je tudi edini sektor, v katerem so se emisije v obdobju 2005–2017 povečale, in sicer za 1.125 kt CO₂ ekv oz. za 25,5 %. V ostalih sektorjih skupaj so se emisije v istem obdobju zmanjšale za 2.009 kt CO₂ ekv. V letu 2017 so se emisije glede na prejšnje leto zmanjšale za 3,4 %. Emisije so se v letu 2017 zmanjšale kljub povečani aktivnosti v sektorju, opravljenih je bilo več potniških in tovornih kilometrov, torej lahko vzrok za zmanjšanje iščemo zlasti v manjšem obsegu nakupa motornih goriv v Sloveniji, saj so bile cene pogonskih goriv med višjimi glede na sosednje države.



Pripravil IJS-CEU

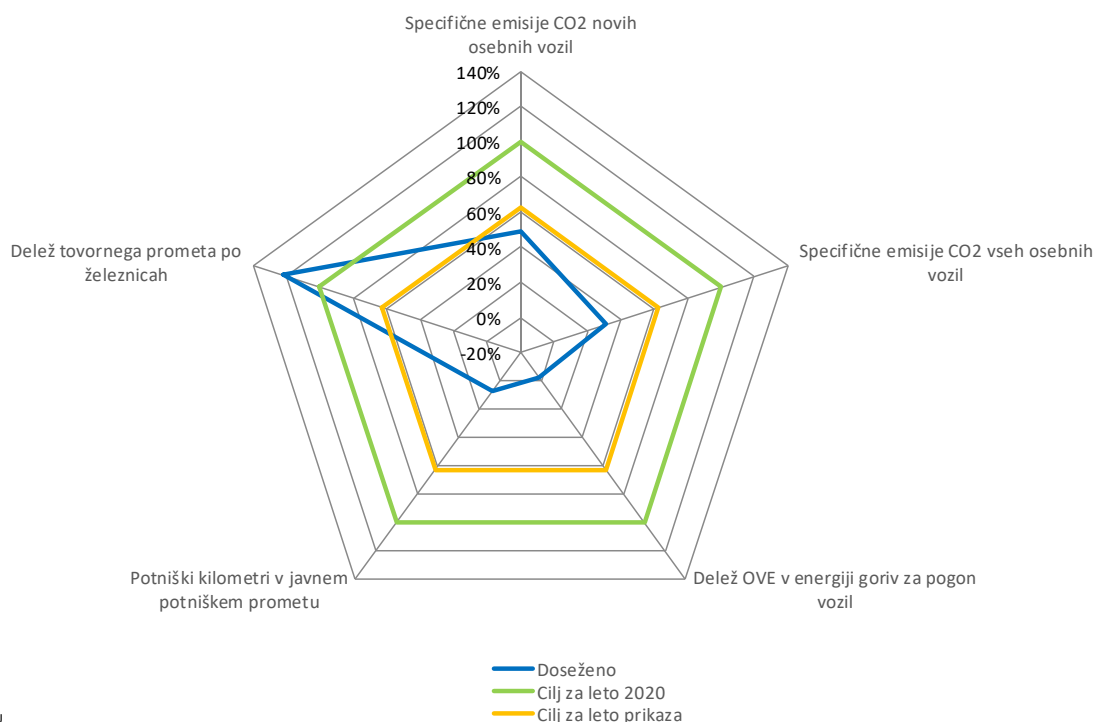
Slika 1: Delež emisij neETS v sektorju promet v letu 2017

Dekompozicijska analiza, pripravljena v okviru projekta vzpostavitve spremljanja izvajanja OP TGP, je sicer pokazala, da na spremembe emisij TGP najbolj vplivata dva dejavnika: aktivnost v sektorju promet (prometno delo) in izvoz goriva v rezervoarjih vozil (tranzitni promet).

1.2 Pregled stanja – kazalci za spremljanje izvajanja ukrepov (DOM)

Sektor spremljamo s petimi kazalci, ki so usmerjeni v spremljanje izvajanja politik in ukrepov. Trenutno na uspešno približevanje cilju kaže samo en kazalec (Slika 2).

Specifične emisije novih vozil se zmanjšujejo in sledijo zastavljenemu cilju. Vendar na ta rezultat vpliva tudi vse večja razlika med tovarniškimi podatki o rabi energije in emisijah ter dejanskimi podatki. **Povprečne emisije vseh vozil se zmanjšujejo, a počasneje, kot bi bilo potrebno za doseganje cilja.** Za doseganje cilja bo treba okrepiti izvajanje ukrepov na tem področju.



Vir: IJS-CEU

Slika 2: Dosežene vrednosti kazalcev na področju prometa, prikazane glede na letne ciljne vrednosti v opazovanem letu 2017 in glede na ciljne vrednosti v letu 2020. Prikazane so relativne vrednosti kot odstotek potrebnega napredka v obdobju 2012–2020. Negativna vrednost pomeni, da se je vrednost kazalca od leta 2012 poslabšala, torej da je šel razvoj v nasprotno smer od zelene. (vir: IJS-CEU)

V letu 2017 se je delež OVE v prometu povečal in je znašal 2,7 %. S tem je bil še vedno znatno nižji od cilja v OP TGP in letnega cilja v AN OVE, kar pomeni zaostanek na poti k cilju za leto 2020 po Direktivi 2009/28/EU. Doseganje teh obveznosti je na kritični poti.

Število potniških kilometrov v javnem prevozu nadaljuje trend rasti iz leta 2016. Cilju se približujemo, vendar je do leta 2020 potrebna občutna rast javnega potniškega prometa. Kljub nadaljevanju rasti skupnih potniških kilometrov tudi v letu 2017 ter opaznem napredku na tem področju, so namreč rezultati uveljavljenih pozitivnih sprememb še vedno premajhni. V javnem potniškem prevozu po železnicah so se potniški kilometri zmanjšali že drugo leto zapored in so bili 4,4 % manjši kot v letu 2016. V medkrajevnem avtobusnem prevozu so se potniški kilometri povečali že četrto leto zapored, v mestnem javnem potniškem prometu pa so se po lanskem 10-odstotnem povečanju povečali tudi v letu 2017, in sicer za 22,7 %.

Izboljšanje je posledica spremembe načina subvencioniranja prevoza dijakov in študentov v letu 2012 ter deloma natančnejšega spremljanja prevozov. Ukrep se po učinku na zmanjšanje emisij TGP uvršča med pomembnejše ukrepe OP TGP.

Delež železniškega prometa v skupnem tovornem prometu z vsaj eno točko v Sloveniji še naprej vztraja nad ciljnimi vrednostmi kazalca in je višji tudi od indikativnega cilja za leto 2020. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prometu je v obdobju od leta 2011 do 2017 nekoliko nihalo, vendar se je v zadnjem letu število povečalo za 8,2 % v primerjavi z letom 2016 in je za 12,4 % večje kot leta 2011. V istem obdobju se je v železniškem prometu število prevoženih tonskih kilometrov povečalo za 30,5 %. Hitrejša rast železniškega tovornega prometa od rasti cestnega prometa je skladna z zastavljenim ciljem. Potrebno bo zagotoviti nadaljevanje teh pozitivnih trendov tudi ob povečani gospodarski aktivnosti, ki bo vplivala na večji obseg tovornega prometa.

1.3 Priporočila

| PRIPOROČILO PROMET 01/2019 | |
|--|---|
| <p>Priporočamo izvedbo spodbud za ureditev infrastrukture namenjene javnemu potniškemu prometu, ki zajema tako obnove, nadgradnje in novogradnje na področjih železniških in avtobusnih sistemov ter multimodalnih potniških vozlišč. Poleg tega je nujen nadaljnji razvoj ustrezno kakovostnih storitev (kot so povečane frekvence voženj, ustrezne kapacitete vozil, usklajeni vozni redi idr.).</p> | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MzI in občine |
| <u>UTEMELJITEV</u> | Glede na trend povečevanja avtomobilskega osebne prometa, kar zaznavamo v zadnjih letih, priporočamo izvedbo spodbud za ureditev infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu, ki bodo ključno pripomogle k spremembi trendov. Ureditev železniške in avtobusne infrastrukture, potniških postaj in postajališč ter povečanje števila javnih prevoznih sredstev bosta v omrežje javnega prometa pritegnila večje število potnikov in s tem povzročila zmanjšanje izpustov, povzročenih z bolj potratnimi prevoznimi sredstvi. |
| PRIPOROČILO PROMET 02/2019 | |
| <p>Nadaljevati je potrebno spodbujanje za ureditev infrastrukture, namenjene nemotoriziranemu prometu, ki naj zajema izgradnjo nove in po potrebi tudi prenovo že dotrajane obstoječe kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce. Pri gradnji in prenovi infrastrukture je potrebno zagotoviti, da sta skladni s trenutno veljavnimi prometnimi smernicami.</p> | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MzI, MOP, občine, Eko sklad |
| <u>UTEMELJITEV</u> | Izboljšanje infrastrukture, namenjene kolesarjenju in hoji, bo omogočilo in spodbudilo uporabo trajnostnih oblik prometa na nivoju dnevni migracij. Ustrezna infrastruktura, ki vključuje tako povezave kot tudi pripadajočo infrastrukturo (nadstreški, zavetišča, varnostni elementi, stojala...) omogoča trajno navezavo na nemotorizirana prometna sredstva in s tem zmanjšanje |

emisij TGP. V letih 2017 in 2018 se razpisana sredstva za spodbujanje tega področja sicer znatno povečala, finančni viri za obdobje po izteku finančne perspektive 2014–2020 pa niso zagotovljeni. Spodbude bi bilo smiselno zagotoviti tudi za prenovo že dotrajane obstoječe infrastrukture, še zlasti če ta hkrati tudi ne ustreza več zahtevam trenutno veljavnih prometnih smernic.

PRIPOROČILO PROMET 03/2019

Priporočamo izvedbo spodbud za uporabo sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti, kar zajema inteligentne prometne sisteme, spremljanje vozil v realnem času, informacijske portale in prikazovalnike.

IZVAJALEC Mzl

UTEMELJITEV Z obdelavo podatkov, ki jih generira promet, lahko z uporabo sodobnih tehnologij generiramo informacije, ki pripomorejo k bolj učinkovitemu odvijanju prometa. Inteligentni transportni sistemi omogočajo učinkovitejšo mobilnost in tako vplivajo na zmanjšanje porabe energije in izpustov.

PRIPOROČILO PROMET 04/2019

Izboljšati je potrebno učinkovitost tovornega prometa na celotnem omrežju, tako cestnem kot tudi železniškem.

IZVAJALEC Mzl

UTEMELJITEV Povečanje učinkovitosti tovornega prometa, ki se v zadnjih letih drastično povečuje, bi pripomoglo k zmanjšanju porabe energentov in izpustov tovornega prometa pa tudi drugih načinov prometa, na katere tovorni promet vpliva. Pomen upravljanja tokov tovornega prometa je že prepoznan z uvedbo elektronskega cestninjenja za tovorna vozila na avtocestah, priporočamo pa tudi celostno upravljanje, ki bi povzročilo izkoriščanje celotne državne prometne infrastrukture, torej tako cest kot železnic.

PRIPOROČILO PROMET 05/2019

Spremeniti in dopolniti je treba *Zakon od davku na motorna vozila*, potrebna je posodobitev lestvice za stopnje obdavčitve glede na emisije CO₂.

IZVAJALEC MF

UTEMELJITEV Lestvico za stopnje obdavčitve bo potrebno prenoviti, na problematiko je opozorila tudi Delovna skupina za Zeleno javno finančno reformo. V PO2019 ugotavljamo tudi, da se je vrednost kazalca Emisije iz novih vozil v letu 2017 poslabšala. Poleg tega so povprečne emisije novih vozil (118,8 g/km v letu 2017) že blizu najnižjemu razredu obdavčitve (0 do 110 g/km), zato bo potrebno lestvico obdavčitve prenoviti in najnižji razred obdavčitve razbiti na več razredov z različnimi stopnjami obdavčitve. Sedanja ureditev ne stimulira rabe električnih vozil, kar bi omogočili z uvedbo dodatnih razredov.

| | |
|---|---|
| <p>Potrebna je poenotenje na ravni EU in tudi ureditev vseh nejasnosti glede obdavčitve različnih kategorij električnih koles, in sicer tako, da iz obdavčitve izvzete vse kategorije, ki se nanašajo na aktivno mobilnost.</p> | |
| <p>PRIPOROČILO PROMET 06/2019</p> | |
| <p>Izboljšati je potrebno shemo subvencioniranja vozil za doseganje večje stroškovne učinkovitosti teh spodbud.</p> | |
| <p><u>IZVAJALEC</u></p> | <p>Mzl, Eko sklad</p> |
| <p><u>UTEMELJITEV</u></p> | <p>Smiselno je določiti zgornjo mejo vrednosti vozil, ki se jih subvencionira. Višino subvencij je smiselno z leti postopno nižati, kar bi dodatno spodbudilo uporabnike k čimprejšnjemu nakupu električnih vozil. Subvencije v Sloveniji so tudi med najvišjimi v EU, tudi v primerjavi z najrazvitejšimi državami. Tako bi z istimi sredstvi dosegli večji učinek. Priporočamo, da se preuči možnost, da bi višjo subvencijo za električno vozilo (bonus pri subvenciji) prejeli lastniki vozil, ki bodo staro vozilo z motorjem z notranjim zgorevanjem odjavili iz prometa (glede na EURO razred). Priporočamo tudi, da se preuči možnost, da odjava starega vozila pri subvencijah električnih vozil ni le bonus, ampak pogoj za pridobitev subvencije. Zaradi snovne učinkovitosti je smiselno premisliti tudi o dodatni spodbudi in/ali zahtevi za elektrifikacijo obstoječih avtomobilom s pogonom na fosilna goriva. Ker pogonski sklop predstavlja manjši del vozila, je predelovanje celotnega vozila ekonomsko nesmiselno. Takšno predelavo bi morali izvesti/podpreti proizvajalci, ki pa se temu upirajo, saj so subvencije zanje veliko ugodnejše.</p> <p>Okrepiti je potrebno spodbujanje elektrifikacije voznega parka v mestih, še posebej pomembna je elektrifikacija javnega prometa – avtobusov in tudi taksijev.</p> <p>Smiselno je okrepiti promocijo spodbud za kolesa oziroma pešecov, ki vključuje tudi pozitivne zdravstvene učinke aktivnega gibanja.</p> |
| <p>PRIPOROČILO PROMET 07/2019</p> | |
| <p>Priporočamo izvedbo demonstracijskih projektov za postavitve polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb.</p> <p>Priporočamo tudi podporne ukrepe za razvoj električnih polnilnic iz <i>Akcijskega načrta za alternativna goriva</i>, kot je vzpostavitev enotnega uporabniškega portala z informacijami o vseh električnih polnilnicah v Sloveniji, poenotenje priključnih standardov za polnilnice idr.</p> | |
| <p><u>IZVAJALEC</u></p> | <p>Mzl</p> |
| <p><u>UTEMELJITEV</u></p> | <p>Za pospešitev razvoja elektro mobilnost je pomembno čim prej nasloviti tudi vse ovire, ki se pojavljajo pri uporabi te tehnologije v večstanovanjskih stavb. Za odpravljanje tovrstnih ovir in testiranje različni rešitev so najprimernejši demonstracijski projekti.</p> <p>Akcijski načrt za alternativna goriva predvideva vrsto podpornih ukrepov za razvoj elektromobilnosti. Ti ukrepi se še ne izvajajo, kar bo potrebno</p> |

| | |
|--|--|
| pospešiti, saj bodo le tako lahko ukrepi subvencioniranja dejansko učinkoviti. | |
| PRIPOROČILO PROMET 08/2019 | |
| Ob izračunu povračila za prevoz na delo na podlagi oddaljenosti predlagamo uvedbo degresije za daljše prevoze. S tem bi bilo povračilo za daljše poti sorazmerno nižje. | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MJU |
| <u>UTEMELJITEV</u> | Linearno izračunavanje povračila za vse zaposlene bi namreč v povprečju znižalo povračila za bližje in zvišalo za bolj oddaljene zaposlene. Z uvedbo degresije bi se destimuliralo preseljevanje daleč od delovnega mesta oz. vzpodbudilo uporabo sopotništva ali javnega potniškega prometa. S tem bi se z instrumentom vsaj deloma naslovilo cilje zmanjševanja emisij TGP. |
| PRIPOROČILO PROMET 09/2019 | |
| Priporočamo povezavo povračil za prevoz na delo z uporabo javnega potniškega prometa. | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MJU |
| <u>UTEMELJITEV</u> | Pri izračunu povračila na podlagi oddaljenosti od doma, ki ni dejanski, ampak modelni strošek, obstaja tveganje, da bi ta ukrep dodatno destimuliral uporabo JPP. Kljub izhodišču po poenostavitvi izračuna, je smiselno povezati povračila z uporabo JPP. Primera takšne povezave sta delavska vozovnica - nakup celoletne integrirane vozovnice za JPP, ki bi se glasila na nosilca, ali povračilo dejanskih stroškov vozovnice na določeni razdalji, če delavec predloži dokazilo o nakupu. |
| PRIPOROČILO PROMET 10/2019 | |
| Priporočamo spodbujanje ukrepov parkirne politike pri zaposlovalcih. Priporočamo tudi celovito analizo možnosti za trajnostne izbire transporta v okviru povračil stroškov v zvezi s službenimi potmi. | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MJU, MzI |
| <u>UTEMELJITEV</u> | Omejevanje parkiranja je eden izmed najbolj učinkovitih ukrepov za manjšo uporabo osebnega avtomobila. Tako bi primerjalno povečali privlačnost hoje, kolesarjenja, sopotništva in uporabe javnega potniškega prometa. Stroške obratovanja parkirišča na delovnem mestu praviloma nosi delodajalec, in sicer tudi za tiste, ki avtomobila ne uporabljajo. Ob tem lahko nastajajo razlike med zaposlenimi, zagotavljanje brezplačnega parkirišča pa je skrita subvencija na trgu odplačnih parkirišč in vzpodbuda avtomobilskemu prometu. |
| PRIPOROČILO PROMET 11/2019 | |
| Zagotoviti je potrebno zadostno število kompetentnih kadrov za vzpostavitev, vodenje, vzdrževanje in razvoj integriranega javnega potniškega prometa. | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MzI |

| | |
|---|---|
| <u>UTEMELJITEV</u> | Kadri za IJPP so zelo omejeni. Projekt, ki je zapleten in tvegan, trenutno vodi en zaposlen, ki je tik pred upokojitvijo, MzI pa zanj nima namestnika. Pogodba z DRI, ki naj bi nudil tehnično podporo MzI, je bila prekinjena, zato so pristojni zelo obremenjeni. |
| PRIPOROČILO PROMET 12/2019 | |
| IJPP naj se uvede za vse uporabnike, ne samo za dijake in študente. Razviti je treba storitve, prilagojene različnim uporabnikom, ki bodo uporabne v različnih okoliščinah. | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MzI |
| <u>UTEMELJITEV</u> | IJPP za dijake in študente deluje dobro, zato se uporablja v čedalje večjem obsegu. Ostali uporabniki pa tudi zaradi slabših storitev javni potniški promet uporabljajo čedalje manj. |
| PRIPOROČILO PROMET 13/2019 | |
| Potrebno je vzpostaviti organizacijsko obliko in izbrati upravljavca JPP. Določiti je treba njegove pristojnosti in delovne naloge, izbrati model upravljanja in ustrezne kadre in zagotoviti primerno usposabljanje. | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MzI |
| <u>UTEMELJITEV</u> | Javni potniški promet je zasnovan na treh ravneh. Sistemska raven so zakoni in predpisi, ki jih pripravljajo na MzI, upravljavska raven določa linije in njihovo optimizacijo, usklajuje vozne rede itd., izvajalska raven pa izvaja prevoze. Upravljavec v Sloveniji še ni vzpostavljen, zato njegove naloge izvaja MzI, ki pa ima v ta namen zelo omejene kadrovske kapacitete. |
| PRIPOROČILO PROMET 14/2019 | |
| Financiranje Direkciji RS za infrastrukturo je potrebno urediti tako, da bo omogočalo učinkovitejše izvajanje večletnih projektov. | |
| <u>IZVAJALEC</u> | DRSI |
| <u>UTEMELJITEV</u> | Direkcija RS za infrastrukturo je proračunski uporabnik, ki mora vsakoletna sredstva porabiti do konca leta. Če jih ne, se sredstva ne prenesejo v naslednja leta. To je pri postopkih javnega naročanja zelo nepraktično, saj so pri velikih naročilih pogoste pritožbe, revizije itd., kar onemogoča točno načrtovanje porabe sredstev. V primeru, da v nekem letu izvedba projektov teče gladko, pa lahko realizacije potekajo hitreje in zmanjka denarja. |
| PRIPOROČILO PROMET 15/2019 | |
| Priporočamo večjo ambicioznost pri železniškem prometu. | |
| <u>IZVAJALEC</u> | MzI / DRSI |
| <u>UTEMELJITEV</u> | Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030 navaja, da bo železnica hrbtenica javnemu potniškemu prometu, avtobusi in druga prometna sredstva (sistem P+R, kolesa...) pa jo napajajo in dopolnjujejo. V zadnjih |

| | |
|--|--|
| <p>letih je opazen napredek, še vedno je zaostanek za cestno infrastrukturo izdaten.</p> | |
| <p>PRIPOROČILO PROMET 16/2019</p> | |
| <p>Pripraviti je potrebno strategijo razvoja javnega potniškega prometa</p> | |
| <p><u>IZVAJALEC</u></p> | <p>MzI</p> |
| <p><u>UTEMELJITEV</u></p> | <p>Strateški dokument JPP bi moral obsegati železnico kot hrbtenico JPP, medkrajevne in mestne avtobusne prevoze ter navezavo na sorodna področja trajnostne mobilnosti, kot to infrastruktura za pešce in kolesarje, parkirišča P+R, sopotništvo idr.</p> <p>Za delovanje JPP se vsakoletno namenja veliko sredstev, zato je smiselno pregledati stanje, opredeliti prioritete, jasno opredeliti cilje in ustrezno razporediti sredstva, saj bo le tako lahko infrastruktura nudila pogoje za razvoj kakovostnih storitev. Takšno strategijo bi lahko pripravil bodoči upravljavec JPP.</p> |
| <p>PRIPOROČILO PROMET 17/2019</p> | |
| <p>Občine (in regije pri financiranju iz DRR) naj pripravijo izhodišča za izgradnjo kolesarskih povezav, vnaprej naj vodijo pogovore in odkupijo zemljišča, tako da bodo pripravljene na priložnosti za financiranje izgradnje. Zelo priporočljivo je angažirati koordinatorje za kolesarstvo, ki pripomorejo k temu, da so lokalni in nacionalni akterji med seboj usklajeni.</p> | |
| <p><u>IZVAJALEC</u></p> | <p>občine, regije</p> |
| <p><u>UTEMELJITEV</u></p> | <p>Postopki za izvedbo vseh potrebnih nalog za izgradnjo kakovostnih kolesarskih povezav so dolgotrajni. Odkupi zemljišč, načrtovanje, umeščanje v prostor, javne razgrnitve, recenzije itd. zahtevajo svoj čas priprave, ki ga ni mogoče prehitovati.</p> <p>V OP EKP ni veliko manevrskega prostora za podaljšanje roka izvedbe. Sedanja finančna perspektiva se izteče v letu N+3, kar pomeni, da morajo biti vsi stroški poravnani najkasneje do 2023. Za naslednjo perspektivo pa je projekte nemogoče dokončno načrtovati, dokler nov operativni program ni potrjen.</p> |
| <p>PRIPOROČILO PROMET 18/2019</p> | |
| <p>Država naj zagotovi vire, ki bodo omogočili kontinuiteto financiranja, da bodo lokalne skupnosti lahko načrtovale izboljšanje kolesarske infrastrukture.</p> | |
| <p><u>IZVAJALEC</u></p> | <p>MzI</p> |
| <p><u>UTEMELJITEV</u></p> | <p>Stalnejši program dela in virov financiranja za izgradnjo državnega kolesarskega omrežja bi prispeval k stalnejšim delovnim nalogam za kolesarstvo na DRSI, specializaciji zaposlenih in dolgoročnejši vzgoji kadrov, s čimer bi se povečala operativna sposobnost države za izgradnjo kolesarskega omrežja.</p> |

Umeščanje novih kolesarskih povezav v prostor je časovno zelo zahtevna naloga, ki zahteva usklajevanje državnih, lokalnih in zasebnih interesov. Ker so evropski finančni viri časovno omejeni, prihajajo projekti v valovih, enkrat jih je veliko, drugič pa malo. Posledica obeh dejavnikov je sicer usposobljen, a preobremenjen kader za to področje na DRSI.

2 Kazalci

Doseganje ciljev OP TGP na področju prometa spremljamo s štirimi kazalci:

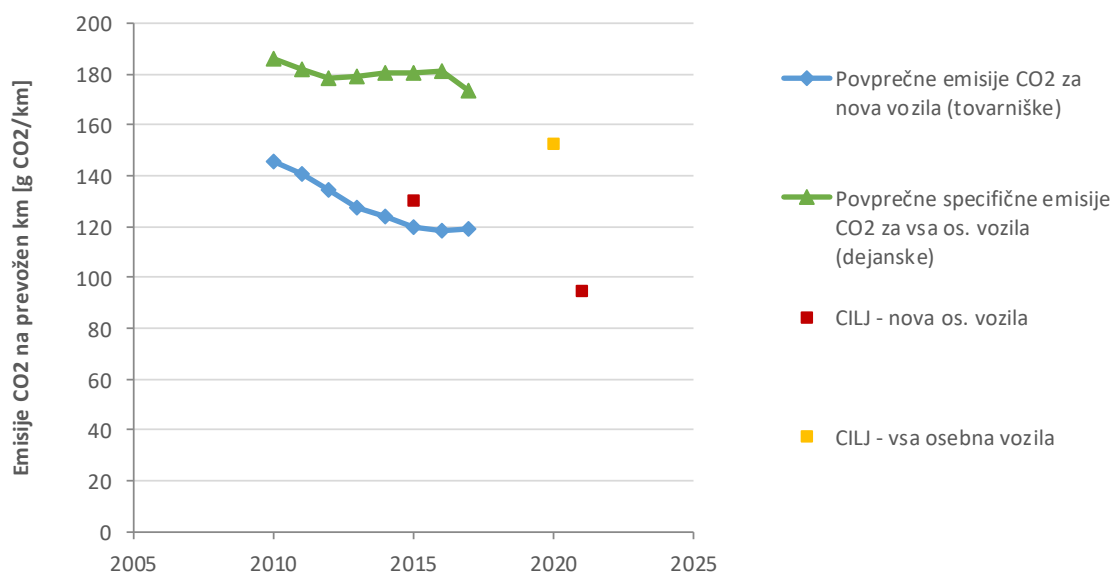
- **[PO2_PROMET] Emisije CO₂ iz novih in vseh osebnih vozil** (poglavje 2.1), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
 - spodbujanje učinkovitosti vozil in rabe goriv z nizkimi emisijami v okviru davka na motorna vozila;
 - finančne spodbude za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost;
 - finančne spodbude za vozila z nizkimi emisijami;
- **[PO3_PROMET] Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil** (poglavje 2.2), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
 - obvezni delež OVE v motornem prometu;
- **[PO4_PROMET] Potniški kilometri v javnem potniškem prometu** (poglavje 2.3), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
 - subvencioniranje prevozov v javnem potniškem prometu;
 - koncesije za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa;
 - sistem integriranega javnega potniškega prometa (IJPP);
 - spodbude za ureditev infrastrukture za javni potniški promet;
 - celostne prometne strategije (CPS) občin;
 - ukrepi upravljanja mobilnosti;
 - spodbude za uporabo sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti;
 - spodbujanje trajnostne izbire transporta v okviru obračuna potnih stroškov;
 - promocija ukrepov trajnostne mobilnosti/informiranje in ozaveščanje ciljnih javnosti;
 - trajnostna mobilnost v okviru prostorskega načrtovanja;
 - koordinacija razvoja trajnostne mobilnosti;
- **[PO5_PROMET] Trajnostni tovorni promet** (poglavje 2.4), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
 - izboljšanje železniške infrastrukture;
 - drugi ukrepi za spodbujanje somodalnosti;
 - izboljšanje učinkovitosti cestnega tovornega prometa;
 - postopno zmanjševanje subvencij fosilnim gorivom.

2.1 [PO2_PROMET] Emisije CO₂ iz novih in vseh osebnih vozil

KLJUČNO SPOROČILO



V zadnjih dveh letih se je trend zmanjševanja specifičnih emisij novih vozil ustavil, kar lahko ogrozi doseganje cilja. Na manj ugodno oceno kazalca vpliva velika razlika med tovarniškimi podatki o rabi energije in izpustov ter dejanskimi podatki. Povprečne emisije vseh vozil so se v letu 2017 močno znižale vendar bo potrebno vsaj podobno ali večje znižanje v prihodnjih letih, da bi cilj bil dosežen. Za doseganje obeh ciljev bo potrebno okrepiti izvajanje ukrepov na tem področju.



Slika 3: Primerjava specifičnih emisij CO₂ novih vozil s cilji za leto 2015 in 2021 ter s specifičnimi emisijami CO₂ vseh vozil (Vir: ARSO, IJS-CEU)

2.1.1 Definicija

Emisije CO₂ novih osebnih vozil nakazujejo gibanje povprečnih emisij CO₂ za nova vozila na podlagi tovarniških podatkov in so pokazatelj spremembe ogljičnega odtisa novih vozil. Z zniževanjem odtisa novih vozil se postopoma z zamenjavo voznega parka znižuje tudi skupni ogljični odtis vseh osebnih vozil. Ob tem se je potrebno zavedati, da se razlika med dejanskimi in tovarniškimi emisijami CO₂ na prevožen kilometer povečuje, saj je pritisk na emisije CO₂ zaradi evropske zakonodaje vedno večji. Na emisije CO₂ na prevožen kilometer pomembno vpliva tudi način vožnje. S spremembo testnega cikla se bo razlika med tovarniškimi in dejanskimi emisijami zmanjšala. Emisije CO₂ na prevožen kilometer za vsa vozila prikazujejo dejanske podatke, saj so rezultat modeliranja na podlagi podatkov o dejanski porabi goriva. Manjše emisije na prevožen kilometer ob enaki količini prevoženih kilometrov vplivajo na zmanjšanje emisij, ob povečanem obsegu prevoženih kilometrov pa na ohranitev emisij oz. manjše povečanje. Osebna vozila k skupnim emisijam CO₂ iz prometa prispevajo približno 60 % emisij. Specifične emisije CO₂ za nova vozila izhajajo iz baze registriranih vozil, specifične emisije CO₂ za vsa vozila pa so izračunane na podlagi povprečne porabe osebnih vozil iz modelskih podatkov modela COPERT, ki se uporablja za

izračun evidenc emisij, in z uporabo emisijskih faktorjev za različna goriva (dizelsko gorivo, motorni bencin, utekočinjen naftni plin).

2.1.2 Cilji

Cilj OP TGP je zmanjševanje CO₂ emisij novih in vseh osebnih vozil. Cilj za povprečne CO₂ emisije novih vozil v letu 2015 (130 g CO₂/km) je bil dosežen (120 g CO₂/km), ciljna vrednost za leto 2021 je pa 95 g CO₂/km. Cilj za dejanske povprečne specifične emisije CO₂ za vsa osebna vozila v letu 2020 je 152,3 g CO₂/km. Ciljne vrednosti za vmesna leta niso določene.

2.1.3 Komentar

Specifične emisije CO₂ novih vozil so od leta 2010 do leta 2015 skoraj linearno padale in so bile leta 2015 z vrednostjo 120 gCO₂/km za 17,6 % nižje kot leta 2010. V zadnjih dveh letih se je trend zmanjševanja specifičnih emisij novih vozil ustavil, kar lahko ogrozi doseganje cilja za leto 2021 v višini 95 gCO₂/km (Slika 3). Precej vpliva na zniževanje specifičnih emisij novih vozil ima tudi prilagajanje tovarn testnim postopkom, zaradi česar se povečuje tudi razlika med tovarniškimi podatki o rabi energije in specifičnih emisijah CO₂ ter dejansko rabo energije in dejanskimi specifičnimi emisijami CO₂. Študija ICCT² je pokazala, da je razlika leta 2001 znašala 8 % medtem pa leta 2015 pri posameznih znamkah lahko dejanska poraba od oglaševane odstopa tudi za 50 %. Razlika se je najbolj povečala po letu 2007, kar sovpada z objavo predloga uredbe o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih vozil.

Specifične emisije vseh osebnih vozil ne predstavljajo eksaktnega podatka, temveč so izračunane na podlagi modelske ocene o rabi energije osebnih vozil in njihovih prevoženih kilometrov v modelu COPERT. V obdobju 2012–2016 je opazen trend naraščanja, v letu 2017 pa so se močno znižale in so znašale 173,9 gCO₂/km, kar je 4 % manj kot v letu 2016 (Slika 3).

METODOLOŠKA POJASNILA

- **Sektor:** promet
- **Vrsta indikatorja glede na klasifikacijo EEA:** obremenitve
- **Časovni okvir:** letni
- **Enota:** gCO₂/km

Cilji povzeti po

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020

(http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/varstvo_okolja/operativni_programi/optgp2020.pdf)

Metodologija izračuna

Specifične emisije za nova osebna vozila so izračunane kot povprečje specifičnih emisij posameznih novih osebnih vozil iz baze registriranih vozil. Novo osebno vozilo je bilo definirano kot osebno vozilo, ki je bilo registrirano v istem letu, kot je bilo izdelano.

Specifične emisije vseh osebnih vozil so izračunane kot kvocient emisij CO₂ osebnih vozil ter prevoženih kilometrov osebnih vozil. Prevoženi kilometri osebnih vozil so pridobljeni iz modela COPERT. Emisije CO₂, ki so izračunane z modelom COPERT, pa so povzete iz kazalcev v okviru mehanizma spremljanja emisij TGP (MMR), ki so vsako leto poročani Evropski komisiji s strani ARSO. V letu 2018 so bile emisije CO₂ v cestnem prometu izračunane na novo z upoštevanjem bolj natančnih podatkov o prevoženih kilometrih po razredih vozil, zato so se emisije CO₂ na prevožen kilometer za vsa vozila spremenila za celotno časovno vrsto.

Potrebne nadaljnje ocene, če kazalec ne sledi cilju

2 From laboratory to road A 2015 update of official and "real-world" fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe, ICCT, 2015,

Doseganje ciljev glede specifičnih emisij CO₂ za nova osebna vozila je v pristojnosti proizvajalcev osebnih vozil, ki so v primeru nedoseganja ciljev podvrženi denarnim kaznim. K nižjim specifičnim emisijam povprečja novih osebnih vozil pa pomembno prispevajo tudi nekateri ukrepi države: usmerjanje potrošnikov z davčno politiko pri nakupu motornih vozil (DMV) k izbiri vozila z nižjimi emisijami CO₂, razpoložljivost infrastrukture za vozila z nižjim ogljikim odtisom idr.. Doseganje ciljnih specifičnih emisij za vsa osebna vozila je v veliki meri odvisno od doseganja cilja za nova osebna vozila, pomemben pa je tudi vpliv države preko spodbujanja varčne vožnje ter cenovne politike goriv. Poleg specifičnih emisij na absolutne emisije vpliva tudi obseg prevoženih kilometrov. Tudi če se specifične emisije znižujejo dovolj hitro, a se prevoženi kilometri povečujejo več, kot je bilo predpostavljeno v projekcijah (+16 % v obdobju 2012–2020), emisije iz osebnega prometa lahko presežejo okvir, predviden v projekcijah.

Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov

Pregled virov in razpoložljivosti podatkov za kazalec emisije CO₂ in novih in vseh vozil je prikazan v tabeli (Tabela 1).

Tabela 1: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za emisije CO₂ in novih in vseh vozil

| Podatek | Enota | Vir | Razpoložljivost podatka |
|--|----------------------|---|---|
| Specifične emisije CO ₂ novih os. vozil | gCO ₂ /km | Baza registriranih vozil (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor) (Evidenca registriranih vozil - presek stanja; spletna stran http://nio.gov.si) | Podatki so na voljo v začetku leta za preteklo leto |
| Emisije CO ₂ iz osebnih vozil | kt CO ₂ | Kazalci v okviru MMR (Števec kazalca TRANSPORT C0) | Podatki so EK poročani 15. marca skupaj z evidencami emisij za leto X – 2 |
| Prevoženi km osebnih vozil | Mkm | Kazalci v okviru MMR (Imenovalec kazalca TRANSPORT C0) | Podatki so EK poročani 15. marca skupaj z evidencami emisij za leto X – 2 |

Datum zajema podatkov za kazalec: 07. 03. 2019

Podatki za obdobje: 2005–2017

Geografska pokritost: Slovenija

Informacije o kakovosti za ta kazalec:

Vrzeli so pri spremljanju prevoženih kilometrov osebnih vozil v Sloveniji, ki so uporabljeni za izračun povprečnih specifičnih emisij za vsa osebna vozila in pri zgoraj opisanih razlikah med tehničnimi podatki o specifičnih emisijah novih vozil in dejanskimi emisijami. Z zbiranjem podatkov o stanju prevoženih kilometrov na tehničnih pregledih se je dostopnost podatkov o prevoženih kilometrih močno izboljšala. Razlika med emisijami CO₂ in porabo goriv na testih in realnimi podatki se po letu 2017, ko je prišel v veljavo nov testni cikel, zmanjšuje.

Datum zadnje osvežitve kazalca: 07. 03. 2019

Avtor: Marko Đorić, IJS-CEU, pripravil v sklopu projekta [Life Climate Path 2050](#)

2.1.4 Vrzeli in priporočila za odpravo vrzeli

Vrzeli so pri spremljanju prevoženih kilometrov osebnih vozil v Sloveniji, ki so uporabljeni za izračun povprečnih specifičnih emisij za vsa osebna vozila in pri zgoraj opisanih razlikah med tehničnimi podatki o specifičnih emisijah novih vozil in dejanskimi emisijami.

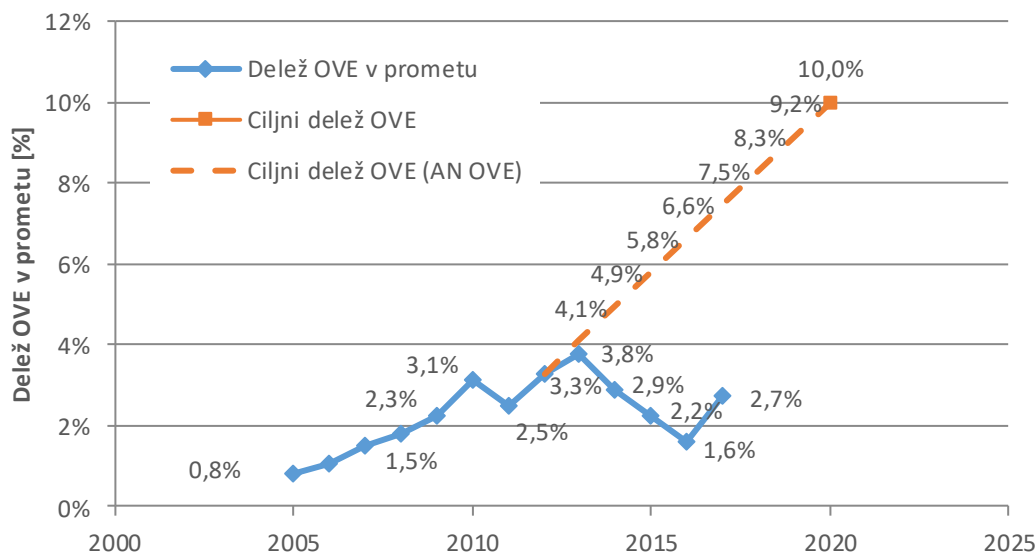
Z zbiranjem podatkov o stanju prevoženih kilometrov na tehničnih pregledih se je dostopnost podatkov o prevoženih kilometrih močno izboljšala, potrebno je še vzpostaviti sistem na ARSO, ki bo omogočal redno upoštevanje najnovejših podatkov v modelu COPERT, ki se uporablja za izračun emisij TGP in onesnaževal zraka iz cestnega prometa. Razlika med emisijami CO₂ in porabo goriv na testih in realnimi podatki se po letu 2017, ko je prišel v veljavo nov testni cikel (WLTP prej NEDC), zmanjšuje.

2.2 [PO3_PROMET] Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil

KLJUČNO SPOROČILO



V letu 2017 se je delež OVE v prometu povečal in je znašal 2,7 %. S tem je še vedno bil znatno nižji od letnega cilja v AN OVE in pomeni zaostanek na poti k cilju za leto 2020 po Direktivi 2009/28/EU. Za doseganje cilja bo potrebno dosledno izvajanje sprejetih ukrepov AN OVE.



Slika 4: Gibanje deleža OVE v prometu v letih 2005–2017 v primerjavi s ciljem leta 2020 in linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020

2.2.1 Definicija

Raba obnovljivih virov energije v prometu zmanjšuje emisije toplogrednih plinov. Pri rabi tekočih biogoriv emisije TGP nastajajo, vendar se to gorivo obravnava kot CO₂ nevtralnno, kar pomeni, da se emisij CO₂ v evidencah ne upošteva. Ker emisije TGP nastajajo tudi pri proizvodnji biogoriv, poleg tega se s proizvodnjo biogoriv lahko povzroča drugo okoljsko škodo, se v deležu OVE upošteva samo biogoriva, ki so bila pridobljena na trajnosten način. Raba električne energije v prometu ne povzroča emisij, vendar emisije nastajajo pri njeni proizvodnji. Zato se v deležu OVE upošteva samo električna energija, ki je proizvedena iz OVE. Poleg izboljšanja učinkovitosti, spremembe strukture prevozov ter zmanjšanja potreb po prevozi, je to zelo pomemben element zmanjševanja emisij iz prometa. Sporočilno je kazalec Delež OVE v energije goriv za pogon vozil identičen kazalcu ogljična intenzivnost prometa, zato slednjega kazalca ne prikazujemo posebej. S povečevanjem deleža OVE se ogljična intenzivnost prometa zmanjšuje in obratno. Delež se izračuna kot kvocient rabe obnovljivih virov v prometu in rabe motornega bencina, dizla, biogoriv in električne energije v prometu. K rabi obnovljivih virov energije se prištevajo tekoča in plinasta biogoriva, OVE del električne energije ter OVE del vodika.

2.2.2 Cilji

V projekcijah emisij toplogrednih plinov do leta 2020, ki so bile podlaga za pripravo OP TGP in, ki so predstavljene v kazalcih Letne emisije TGP po Odločbi 406/2009/ES in Emisije CO₂ iz zgorevanja motornega bencina in dizelskega goriva, je bilo predpostavljeno, da bo Slovenija leta 2020 dosegla 10 % delež OVE v prometu. V projekciji z ukrepi je bilo predpostavljeno, da bo to doseženo z biogorivi prve generacije, zato pričakovani delež biogoriv v gorivih v cestnem prometu znaša leta 2020 9,8 %. V projekciji z dodatnimi ukrepi pa je predvideno, da bo 40 % biogoriv, pridobljenih iz odpadkov. V tem primeru za doseg ciljnega deleža OVE zadošča 7,0 % delež biogoriv v gorivih v cestnem prometu. Projekcija z dodatnimi ukrepi je tudi usklajena z novo Direktivo 2015/1513/EU, ki raba konvencionalnih biogoriv omejuje na največ 7 %. Prispevek OVE električne energije k doseganju ciljnega deleža OVE v prometu leta 2020 je majhen. Vrednost kazalca se je v zadnjem letu sicerboljšala vendar še vedno znatno zaostaja za letnim ciljem. Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

2.2.3 Komentar

Delež OVE v prometu se je v obdobju 2005–2013 povečeval, v letu 2013 je dosegel najvišjo vrednost 3,8 %, v letih 2014, 2015 in 2016 pa se je stanje znatno poslabšalo. Zaostajanje za indikativnim letnim ciljem je v letu 2016 že znašalo 5 odstotnih točk. V letu 2017 se je delež OVE v prometu prvič po letu 2013 povečal vendar je zaostajanje za indikativnim ciljem še vedno velikih 4,8 odstotnih točk.

Primerjava s ciljno trajektorijo iz AN OVE ter ciljem za leto 2020 pokaže, da bo potrebno delež OVE v letih 2018–2020 povečevati hitreje kot v letu 2017 (Slika 4).

METODOLOŠKA POJASNILA

- **Sektor:** promet
- **Vrsta indikatorja glede na klasifikacijo EEA:** gonilne sile
- **Časovni okvir:** letni
- **Enota:** %

Cilji povzeti po

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020

(http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/varstvo_okolja/operativni_programi/optgp2020.pdf)

Direktiva 2015/1513/EU o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015L1513&from=EN>)

Metodologija izračuna

Delež obnovljivih virov energije v prometu se izračuna kot kvocient rabe obnovljivih virov energije v prometu in vsote rabe motornega bencina, dizelskega goriva, tekočih in plinastih biogoriv ter električne energije v prometu. K obnovljivim virom energije se prištevajo tekoča biogoriva, plinasta biogoriva, OVE električna energija v prometu (zmnožek celotne rabe električne energije v prometu in deleža OVE v proizvodnji električne energije) ter vodika obnovljivega izvora. Z novo Direktivo 2015/1513/EU so uvedeni so tudi faktorji oz. uteži pri izračunu deleža OVE v prometu: tekoča biogoriva iz odpadkov se upoštevajo s faktorjem 2, raba električne energije iz OVE v cestnih vozilih pa s faktorjem 5 (prej faktor 2,5), raba električne energije iz OVE v železniškem prometu s faktorjem 2,5 (prej s faktorjem 1).

Potrebne nadaljnje ocene, če kazalec ne sledi cilju

Tekoča biogoriva imajo odločilno vlogo pri doseganju ciljnega deleža OVE, nedoseganje ciljnega deleža se neposredno odraža na skupnih emisijah TGP. V kolikor kazalec ne dosega cilja, je potrebno analizirati vzroke za to ter spremeniti oz. intenzivirati spodbujanje dajanja biogoriv na trg.

Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov

Pregled virov in razpoložljivosti podatkov za kazalec delež OVE v energiji goriv za pogon vozil je prikazan v tabeli (Tabela 2).

Tabela 2: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za delež OVE v energiji goriv za pogon vozil

| Podatek | Enota | Vir | Razpoložljivost podatka |
|---------------------|-------|---|--|
| Delež OVE v prometu | % | SURS (podatek dostopen na spletni strani SI-STAT; Energetski kazalniki, Slovenija, letno) | Podatki so na voljo oktobra za preteklo leto |

Datum zajema podatkov za kazalec: 05. 03. 2019

Podatki za obdobje: 2005–2017

Geografska pokritost: Slovenija

Informacije o kakovosti za ta kazalec:

V statistiki se trenutno še ne zbira podatkov o porabi električne energije v cestnem prometu. Poleg tega je zaenkrat še pomanjkljiva statistika tudi pri rabi biogoriv.

Datum zadnje osvežitve kazalca: 05. 03. 2019

Avtor: Marko Đorić, IJS-CEU, pripravil v sklopu projekta [Life Climate Path 2050](#)

2.2.4 Vrzeli in priporočila za odpravo vrzeli

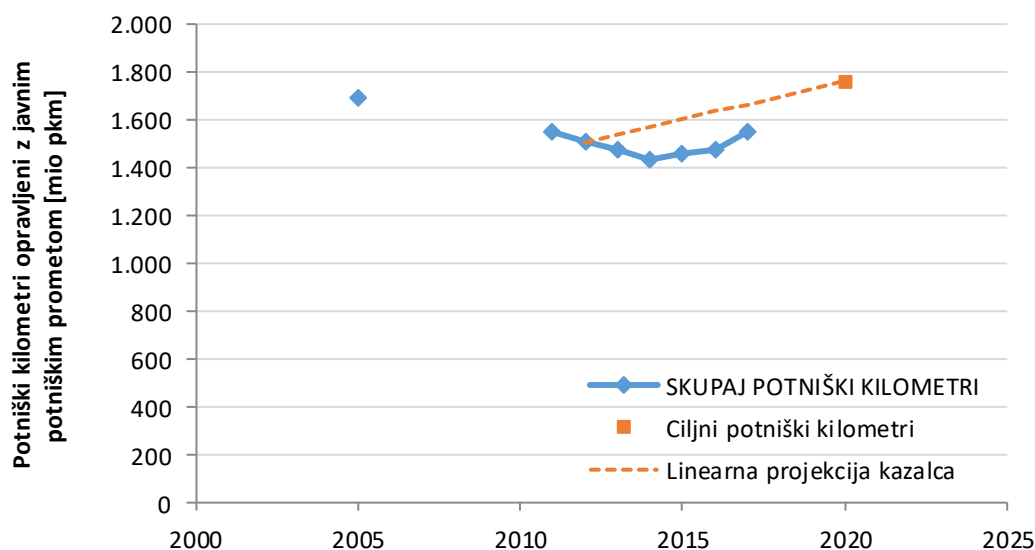
V statistiki se trenutno še ne zbira podatkov o porabi električne energije v cestnem prometu. Poleg tega je zaenkrat še pomanjkljiva statistika tudi pri rabi biogoriv. Z letom 2017 namreč ARSO ne zbira več podatkov o biogorivih, na MzI pa še ni vzpostavljen sistem za zbiranje podatkov o biogorivih. Sistem za poročanje o biogorivih in porabi električne energije na javnih polnilnicah naj bi bil vzpostavljen v letu 2018 preko portala EPOS.

2.3 [PO4_PROMET] Potniški kilometri v javnem potniškem prometu

KLJUČNO SPOROČILO



Trend rasti skupnih potniških kilometrov v javnem potniškem prometu iz preteklih dveh letih se je nadaljeval tudi v letu 2017 in je vrednost kazalca dosegla vrednost iz leta 2011 oz. začetka opazovanega obdobja. Uveljavljene pozitivne spremembe na tem področju prinašajo rezultate, ciljni vrednosti potniških kilometrov za leto 2020 se približujemo in bo z nadaljevanjem rasti iz leta 2017 ta tudi dosežena.



Slika 5: Gibanje potniških kilometrov v javnem potniškem prometu v letih 2005 in 2011–2017 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir:IJS-CEU)

2.3.1 Definicija

Kazalec opisuje, koliko potniških kilometrov je letno opravljenih z javnim potniškim prometom. K javnemu potniškemu prometu pri tem prištevamo cestni javni linijski potniški promet, mestni javni linijski potniški promet ter železniški potniški promet. Z vidika emisij je javni potniški promet primernejši kot osebni prevoz z avtomobili, saj so specifične emisije na potniški kilometer za javni potniški promet za dobrih 60 % nižje kot za osebne avtomobile. Število potniških kilometrov je pri tem izračunano kot zmnožek števila potnikov in razdalj, na katerih so se ti potniki peljali.

2.3.2 Cilji

Cilj OP TGP je povečevanje obsega javnega potniškega prometa. Posledično to pomeni zmanjšanje prometa osebnih vozil in s tem tudi doseganje prihranka energije in emisij TGP ter povečano prometno varnost na cestah in zmanjševanje zastojev. Cilj je doseči 1763 mio pkm skupnega javnega potniškega prometa do leta 2020 oziroma njegovo povečanje za 12,1 % v primerjavi z letom 2017. Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

2.3.3 Komentar

Potniški kilometri v javnem potniškem prometu v letu 2005 so ocenjeni na 1.697 mio, do leta 2011 so se zmanjšali za 8,3 %, do leta 2014 pa še za 7,9 % in so s 1.432 mio dosegli najmanjšo vrednost v opazovanem obdobju. V letih 2015, 2016 in 2017 je število naraščalo in je doseglo 1.550 mio oz. skoraj enako vrednost kot v letu 2011. Cilj OP TGP je povečevanje števila potniških kilometrov.

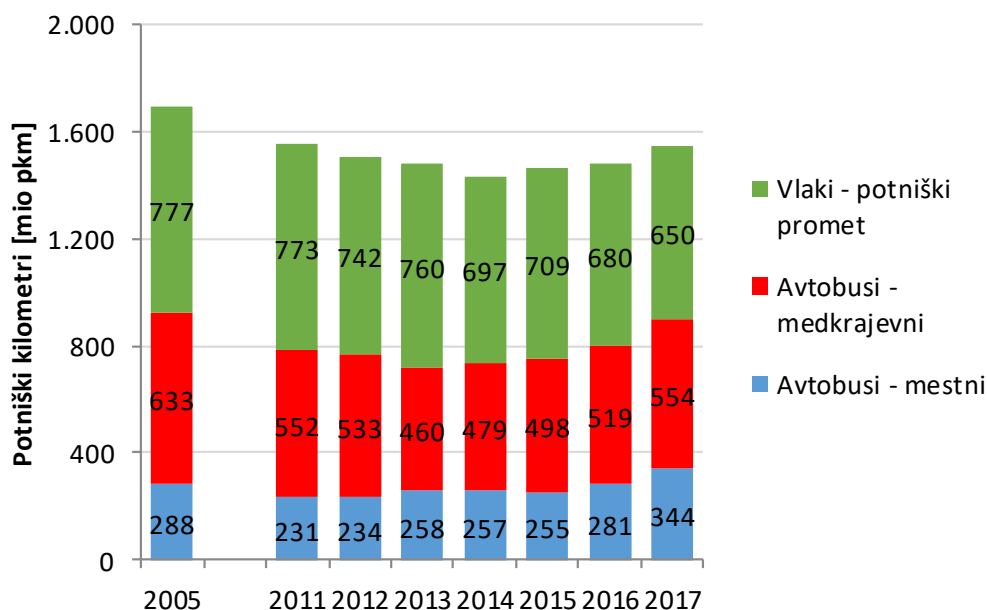
Železniški potniški promet največ prispeva k potniškim kilometrom v javnem potniškem prometu³ vendar se je v opazovanih letih tudi najbolj zmanjšal. Leta 2005 je obseg potniških kilometrov znašal 777 mio, kar je predstavljalo 45,8 % pkm v javnem potniškem prometu. Leta 2017 pa je znašal 650 mio, kar je 4,4 % manj kot leto prej, delež pa 41,9 %. Ta vrednost je obenem najnižja v opazovanem obdobju od leta 2011 oziroma je 15,9 % nižja kot v letu 2011.

Obseg potniških kilometrov v cestnem javnem linijskem prevozu se je leta 2017 v primerjavi z letom 2016 povečal za 7,1 % in je z vrednostjo 554 mio presegel vrednost 552 mio iz leta 2011. V letu 2005 je obseg potniških kilometrov znašal 633 mio, najnižja vrednost 460 mio pkm pa je bila dosežena leta 2013, v letih 2014, 2015 in 2016 se je obseg potniških kilometrov v cestnem javnem linijskem prevozu počasi povečeval, in sicer za 4 % letno. Pri interpretaciji trendov se je potrebno zavedati, da je prišlo leta 2013 do spremembe v metodologiji beleženja podatkov v cestnem javnem linijskem prevozu, saj so nekatera večja podjetja prešla na uporabo elektronskih vozovnic oz. natančnejše spremljanje prevozov potnikov. Zaradi teh sprememb, podatki leta 2013 niso popolnoma primerljivi s podatki predhodnih let. Istega leta so bile v okviru Zakona o prevozih v cestnem prometu⁴ uveljavljene tudi spremembe glede subvencioniranja prevozov študentov in dijakov. Poleg tega je bil prenovljen tudi statistični vprašalnik, vendar je bil vpliv tega z uporabo prenovljene metodologije za leta 2005, 2011 in 2012 odpravljen.

Potniški kilometri v mestnem javnem potniškem prevozu so ocenjeni tako: leta 2005 je njihovo število znašalo 288 mio pkm, do leta 2011 se je zmanjšalo za 20 %, v dveh letih 2013 in 2016 povečalo za 10 %, v vmesnem obdobju pa praktično stagniralo. V letu 2017 se je število potniških kilometrov povečalo za 22,7 % in je ocenjeno na 344 mio pkm, kar je za 49 % več kot v letu 2011. Potniških kilometrov v mestnem javnem prometu SURS ne objavlja, zato jih je bilo potrebno za namen tega kazalca izračunati. V izračunu je bilo privzeto, da je povprečna razdalja, ki jo potnik opravi v mestnem javnem potniškem prevozu, enaka 1/2 povprečne dolžine linije mestnega javnega potniškega prevoza. Tudi v mestnem potniškem prometu so po letu 2010 večja podjetja prešla na uporabo elektronskih vozovnic, zato je SURS leta 2013 ob prenovi vprašalnika za leta od 2005 dalje naredil oceno števila potnikov, ki omogoča primerljivost podatkov.

3 Opazujemo trende v železniškem, mestnem in medkrajevem javnem potniškem prometu

4 Zakon o prevozih v cestnem prometu : Uradni list RS, št. 131/06, 5/07 – popr., 123/08, NPB1, 28/10, NPB2, 49/11, NPB3, 40/12 – ZUJF, NPB4, 57/12, NPB5, 39/13, NPB6, 92/15, NPB7, 6/16 – UPB1 in NPB8



Slika 6: Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2017 (Vir:IJS-CEU)

Po podatkih za prvih nekaj mesecev leta 2018 pa žal ni zaznati enake rasti kot v letu 2017, ki bi bila potrebna za doseg cilja leta 2020. Zato bo potrebno na tem področju še intenzivnejše izvajanje ukrepov.

V projekcijah, na podlagi katerih je bil določen cilj za leto 2020, je bilo predvideno, da se bodo do leta 2020 glede na leto 2012 potniški kilometri v javnem potniškem prevozu po železnicah povečali za 20 %, po cesti pa za 17 %. Dejansko pa so se v teh letih potniški kilometri v železniškem prometu zmanjšali za 12,4 %, medtem ko je v cestnem prometu slika nekoliko boljša in so se potniški kilometri povečali za 17,3 %, vendar je to predvsem rezultat rasti v letu 2017. Leta 2018 je bil cilj popravljen, saj v prejšnjih letih rezultati projekcij niso bili pravilno interpretirani.

METODOLOŠKA POJASNILA

- **Sektor:** promet
- **Vrsta indikatorja glede na klasifikacijo EEA:** gonilne sile
- **Časovni okvir:** letni
- **Enota:** pkm

Cilji povzeti po

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020

(http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/varstvo_okolja/operativni_programi/optgp2020.pdf)

Metodologija izračuna

Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu so za potrebe kazalca definirani kot vsota potniških kilometrov v cestnem javnem linijskem prevozu, mestnem javnem linijskem prevozu ter železniškem prevozu potnikov. Pri cestnem javnem linijskem prevozu je upoštevan tudi mednarodni linijski prevoz. Statistični urad potniških kilometrov za mestni javni linijski prevoz ne objavlja, zato so bili izračunani na podlagi predpostavke, da povprečna razdalja, ki jo potniki v mestnem javnem prevozu prepotujejo, znaša 0,5 povprečne dolžine linij. Predpostavka je bila določena na podlagi študije Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji⁵ iz leta 2009, kjer je navedeno, da povprečna prevožena razdalja z javnim mestnim prometom znaša 4,7 km. Za leto 2009 ob uporabi predpostavke povprečna

⁵ Bensa B. et al.; Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji- končno poročilo; Omega consult, Ljubljana, 2009; dostopno na spletni strani http://www.rralur.si/sites/default/files/rralur/Strokovne_podlage_urejanje_javnega_prometa_v_regiji.pdf.

prevožena razdalja znaša 4,7 km, za leto 2017 pa 5,6 km. Potniški kilometri so bili izračunani kot zmnožek števila potnikov in povprečne razdalje, ki jo ti potniki opravijo.

Potrebne nadaljnje ocene, če kazalec ne sledi cilju

Učinek ukrepa je v OP TGP ocenjen na 155 kt CO₂ ekv, s čimer je to tretji najpomembnejši ukrep v sektorju promet. Iz tega sledi, da ima izvajanje ukrepa pomemben vpliv na emisije TGP.

Razdelitev cilja na železniški in cestni javni prevoz omogoča natančnejše spremljanje odstopanja od ciljev in s tem bolj usmerjeno ukrepanje v primeru odstopanja od sledenja ciljem. To je pomembno, ker se ukrepi lahko razlikujejo. Skupni ukrep je integriran javni potniški promet, saj je za kvalitativni preskok pri javnem potniškem prometu nujno povezovanje različnih vrst javnega potniškega prometa ter tudi z ostalimi ne motoriziranimi oblikami prevoza, zlasti kolesarjenjem.

Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov

Pregled virov in razpoložljivosti podatkov za kazalec potniški kilometri v javnem potniškem prometu je prikazan v tabeli (Tabela 3).

Tabela 3: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za potniške kilometre v javnem potniškem prometu

| Podatek | Enota | Vir | Razpoložljivost podatka |
|---|-------|---|--|
| Potniški kilometri v cestnem javnem linijskem prevozu | pkm | SURS (SI-STAT; Cestni javni linijski potniški prevoz (medkrajevni in mednarodni), Slovenija, mesečno) | Sredi tekočega meseca se objavijo podatki za dva meseca nazaj |
| Potniški kilometri v železniškem potniškem prevozu | pkm | SURS (SI-STAT; Železniški potniški prevoz, Slovenija, četrletno) | V začetku četrletja se objavijo podatki za dve četrletji nazaj |
| Število potnikov v mestnem javnem linijskem potniškem prometu | | SURS (SI-STAT; Mestni javni linijski potniški prevoz, Slovenija, mesečno) | Sredi tekočega meseca se objavijo podatki za dva meseca nazaj |
| Dolžina in število linij mestnega javnega potniškega prometa (povprečna dolžina linije) | km | SURS (SI-STAT; Mestni javni linijski potniški prevoz, Slovenija, letno) | Konec junija so objavljeni podatki za preteklo leto |

Datum zajema podatkov za kazalec: 08. 03. 2019

Podatki za obdobje: 2005–2017

Geografska pokritost: Slovenija

Informacije o kakovosti za ta kazalec:

Pri podatkih o ocenjenih potniških kilometrih v mestnem javnem potniškem prometu je vrzel. Podatkov o potniških kilometrih za mestni promet namreč ni, saj elektronski sistem beleži le vstopne točke potnikov. Enak problem se je z uvedbo enotne vozovnice za dijake in študente pojavil tudi pri javnem cestnem prometu. Kljub temu so sedaj podatki o uporabi javnega potniškega prometa bolj točni, saj se šteje vsaka uporaba, pred uporabo elektronskih vozovnic, pa je uporaba javnega potniškega prometa bila ocenjena s strani izvajalcev. V prihodnje se bo zaradi točnejših podatkov število pkm v javnem potniškem prometu zmanjšalo. Dodatni podatki o pkm-jih v JPP so bili pridobljeni tudi v okviru Raziskovanja o dnevni mobilnosti potnikov, ki jo je izvajal SURS v letu 2017. Potniške kilometre za železniški potniški promet izračunavajo Slovenske železnice.

Datum zadnje osvežitve kazalca: 08. 03. 2019

Avtor: Marko Đorić, IJS-CEU, pripravil v sklopu projekta [Life Climate Path 2050](#)

2.3.4 Vrzeli pri izračunavanju kazalca

Vrzel je pri podatkih o potniških kilometrih v mestnem javnem potniškem prometu, ki so trenutno ocenjeni s strani IJS-CEU. Podatkov o potniških kilometrih za mestni promet namreč ni, saj elektronski sistem beleži le vstopne točke potnikov. Enak problem se je z uvedbo enotne vozovnice za dijake in študente pojavil tudi pri javnem cestnem prometu. Ministrstvo za infrastrukturo trenutno ocenjuje potniške kilometre za javni cestni promet in oceno posreduje SURS. Kljub temu so sedaj podatki o uporabi javnega potniškega prometa bolj točni, saj so se šteje vsaka uporaba, pred uporabo elektronskih vozovnic, pa je uporaba javnega potniškega prometa ocenjena s strani izvajalcev. V prihodnje se bo zaradi točnejših

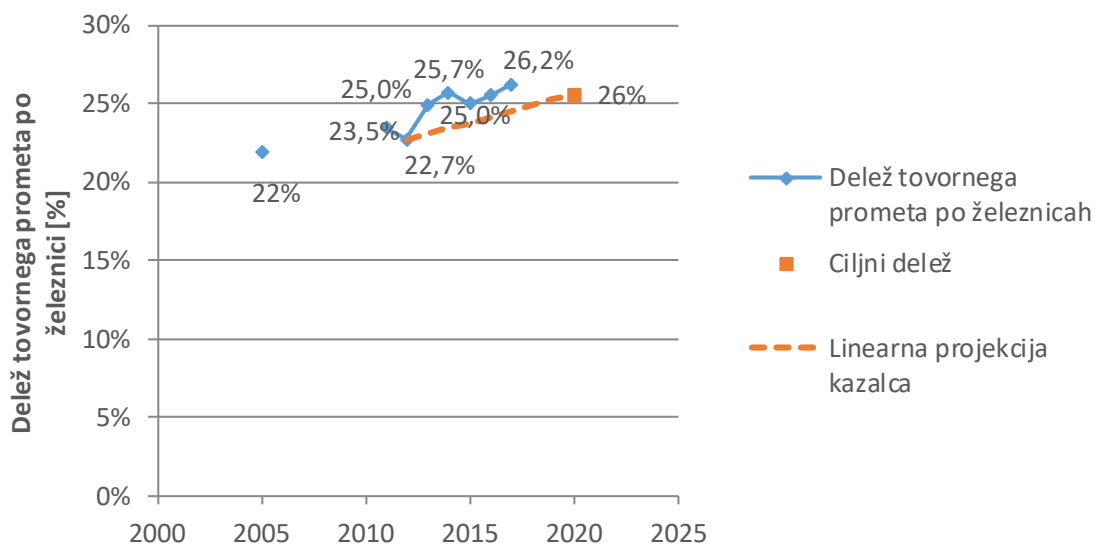
podatkov število pkm v javnem potniškem prometu zmanjšalo. Dodatni podatki o pkm-jih v JPP so bili pridobljeni tudi v okviru ankete o mobilnosti prebivalcev, ki jo je izvajal SURS v letu 2017. Potniške kilometre za železniški potniški promet izračunavajo Slovenske železnice.

2.4 [PO5_PROMET] Trajnostni tovorni promet

KLJUČNO SPOROČILO



Skladno z zastavljenim ciljem je potrebno zagotoviti hitrejšo rast železniškega tovornega prometa od cestnega prometa, kar je bilo v opazovanem obdobju zaenkrat tudi doseženo. Delež železniškega prometa v skupnem tovornem prometu z vsaj eno točko v Sloveniji še naprej vztraja nad projekcijskimi vrednostmi kazalca in je tudi nad indikativnim ciljem za leto 2020. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prometu se je v opazovanem obdobju 2011–2017 povečalo za 12,4 %. V istem obdobju se je v železniškem prometu število prevoženih tonskih kilometrov povečalo za 30,5 %. Potrebno bo zagotoviti nadaljevanje teh pozitivnih trendov tudi ob povečani gospodarski aktivnosti, ki bo vplivala na večji obseg tovornega prometa.



Slika 7: Gibanje deleža prevoza tovora po železnicih v letih 2005 in 2011–2017 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir:IJS-CEU)

2.4.1 Definicija

Trajnost tovornega prometa v Sloveniji spremljamo preko deleža opravljenega tovornega prometa po železnicih v celotnem tovornem prometu po Sloveniji. Železniški tovorni promet manj obremenjuje okolje od cestnega, saj so emisije CO₂ na tonski kilometer pri prevozu tovora po železnicih za 92 % nižje kot pri prevozu tovora po cesti s težkimi tovornimi vozili.

Tonski kilometer predstavlja mero za opravljeno prometno delo. Izračuna se kot zmnožek mase prepeljanega tovora in razdalj, na katerih se je tovor peljal. Delež tovornega prometa po železnici se izračuna kot količnik tonskih kilometrov po železnici in vseh tonskih kilometrov (po železnici in cesti). Pri izračunu kazalca se upoštevajo samo prevozi, ki imajo vsaj eno točko v Sloveniji (notranji promet ter mednarodni promet, ki ima blago naloženo ali razloženo v Sloveniji).

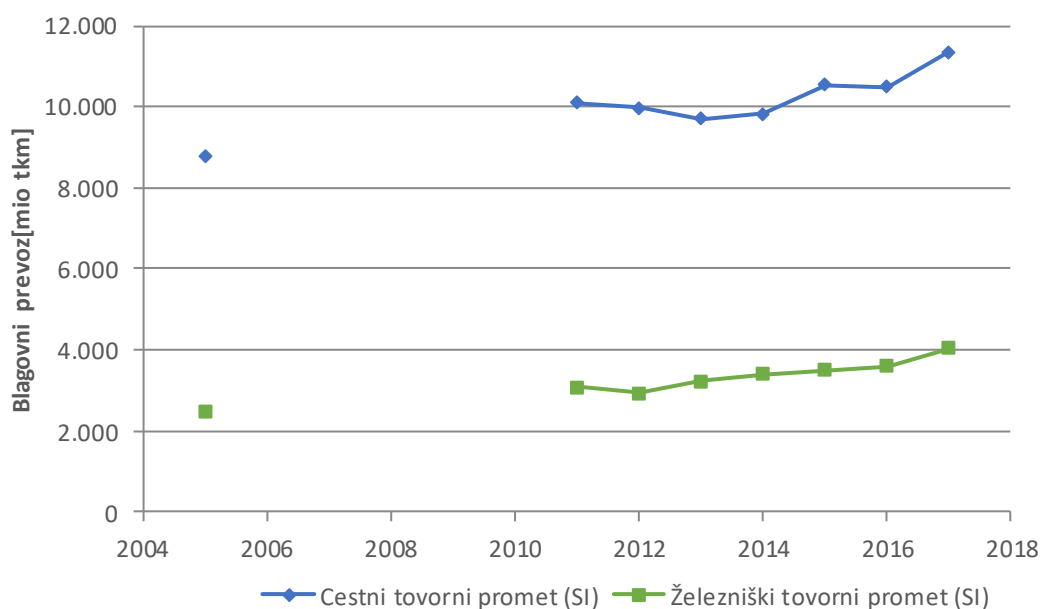
2.4.2 Cilji

Cilj OP TGP je doseganje 26-odstotnega deleža železniškega prometa v skupnem tovornem prometu z vsaj eno točko v Sloveniji v letu 2020. Posledično to pomeni zmanjšanje prometa tovornih vozil in s tem tudi doseganje prihranka energije in emisij TGP ter povečano prometno varnost na cestah in zmanjševanje zastojev. Ciljna vrednost za leto 2020 je presežena že v letu 2017 (26,2 %). Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

2.4.3 Komentar

Prevoz blaga po cesti je prevladujoč način prevoza blaga v Sloveniji. Leta 2005 je delež prevoženih tonskih kilometrov po železnicah v prevoženih tonskih kilometrih po cesti in železnici predstavljal 22 %. Leta 2011 je bil delež nekoliko višji s 23 %, po tem letu vrednost nekoliko niha, leta 2017 pa je z 26,2 % dosegel najvišjo vrednost v opazovanih letih.

Cestni blagovni prevoz je leta 2005 znašal 8.760 mio tkm, leta 2011 pa 10.090 mio tkm. Po letu 2011 se je zmanjševal do leta 2013, v letu 2014 se je nekoliko povečal ter v letu 2015 dosegel 10.527 mio tkm, in s tem presegel raven iz leta 2011. Po manjšem zmanjšanju v letu 2016 (10.479 mio tkm) se je obseg cestnega blagovnega prevoza v letu 2017 povečal za 8,2 % kar je obenem tudi največja rast v opazovanem obdobju in je znašal 11.341 mio tkm, kar je za 12,4 % več kot leta 2011. Večina tonskih kilometrov (leta 2017 80 %) odpade na mednarodni promet, ki ima vsaj eno točko v Sloveniji. Glavne države so Avstrija, Italija in Nemčija.



Slika 8: Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2017 (Vir:IJS-CEU)

Železniški blagovni prevoz se je podobno kot cestni med letoma 2005 in 2011 povečal z 2.464 mio tkm na 3.092 mio tkm, vendar se je za razliko od cestnega, razen v letu 2012 stalno povečeval do leta 2017 in dosegel vrednost 4.036 mio tkm, kar je za 30,5 % več kot

leta 2011. Tudi pri železnicah večino tonskih kilometrov odpade na mednarodni promet, ki ima vsaj eno točko v Sloveniji (leta 2017 84 %).

METODOLOŠKA POJASNILA

- **Sektor:** promet
- **Vrsta indikatorja glede na klasifikacijo EEA:** gonilne sile
- **Časovni okvir:** letni
- **Enota:** %

Cilji povzeti po

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020

(http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/varstvo_okolja/operativni_programi/optgp2020.pdf)

Metodologija izračuna

Tonske kilometre v cestnem prometu objavlja SURS. Pridobljeni so z raziskovanjem na vzorcu, ki predstavlja celotno populacijo v Sloveniji registriranih cestnih tovornih motornih vozil z vsaj dvema tonama nosilnosti, torej podatki predstavljajo promet težkih tovornih vozil. Tonske kilometre v železniškem prometu prav tako objavlja SURS. Pri izračunu kazalca so upoštevani naslednji prevozi: notranji prevoz blaga (prevoz blaga med krajem nalaganja in krajem razlaganja, ki se nahajata v isti državi (Sloveniji). Lahko zajema tudi tranzit skozi drugo državo), mednarodni prevoz blaga – blago naloženo v Sloveniji (prevoz blaga med dvema krajema, pri katerem je kraj nalaganja v državi, ki poroča (Slovenija), kraj razlaganja pa v drugi državi), mednarodni prevoz blaga – blago razloženo v Sloveniji (prevoz blaga med dvema krajema, pri katerem je kraj nalaganja v drugi državi, kraj razlaganja pa v državi, ki poroča (Slovenija)).

Potrebne nadaljnje ocene, če kazalec ne sledi cilju

Potrebna je dodatna analiza ozadja gibanja tonskih kilometrov v železniškem blagovnem prometu, saj je obseg tovornega prometa po železnicah močno odvisen od razvitosti infrastrukture.

Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov

Pregled virov in razpoložljivosti podatkov za kazalec trajnostni tovorni promet je prikazan v tabeli (Tabela 4).

Tabela 4: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za trajnostni tovorni promet

| Podatek | Enota | Vir | Razpoložljivost podatka |
|--|-------|---|---|
| Tonski kilometri v cestnem prevozu | tkm | SURS (SI-STAT; Cestni blagovni prevoz, Slovenija, četrtletno) | Sredi četrletja so objavljeni podatki za predpreteklo četrletje |
| Potniški kilometri v železniškem potniškem prevozu | pkm | SURS (SI-STAT; Železniški blagovni prevoz, Slovenija, četrtletno) | V začetku četrletja se objavijo podatki za predpreteklo četrletje |

Datum zajema podatkov za kazalec: 08. 03. 2019

Podatki za obdobje: 2005–2017

Geografska pokritost: Slovenija

Informacije o kakovosti za ta kazalec:

Vrzel predstavlja tovorni promet tujih tovornih vozil, ki poteka skozi Slovenijo. Če ta vozila kupijo gorivo v Sloveniji, potem prispevajo k emisijam Slovenije, če v tujini pa ne. S povečevanjem prometa tujih tovornih vozil po slovenskih cestah, se variabilnost prodane količine goriv v Sloveniji povečuje. Podatkov o tonskih kilometrih za ta vozila ni na voljo, zato jih v kazalcu ne upoštevamo.

Datum zadnje osvežitve kazalca: 08. 03. 2019

Avtor: Marko Đorić, IJS-CEU, pripravil v sklopu projekta [Life Climate Path 2050](#)

2.4.4 Vrzeli v izračunavanju kazalca

Vrzel predstavlja tovorni promet tujih tovornih vozil, ki poteka skozi Slovenijo. Če ta vozila kupijo gorivo v Sloveniji, potem prispevajo k emisijam Slovenije, če v tujini pa ne. S povečevanjem prometa tujih tovornih vozil po slovenskih cestah, se variabilnost prodane

količine goriv v Sloveniji povečuje. Podatkov o tonskih kilometrih za ta vozila ni na voljo, zato jih v kazalcu ne upoštevamo.

3 Spremljanje izvajanja ukrepov

V okviru spremljanja izvajanja ukrepov v prometu so zajeti instrumenti, predstavljeni v spodnji tabeli (Tabela 5).

Tabela 5: Pregled izvajanja instrumentov v prometu

| Ime instrumenta | Strateške podlage | Vrsta instrumenta | Odgovornost | Priporočila | |
|--|-------------------|-------------------|--|---------------------|----|
| SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA PROMETA NA SPLOŠNO | | | | | |
| Celostne prometne strategije (CPS) občin | OP TGP | ✓ | načrtovanje | Mzl, MOP, Eko sklad | / |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| Ukrepi upravljanja mobilnosti | OP EKP | ✓ | drugo (organizacijski) | Mzl, občine | / |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |
| Spodbude za uporabo sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti | OP EKP | ✓ | ekonomski (finančne spodbude) | Mzl | / |
| | AN URE | ✓ | | | |
| Spodbujanje trajnostne izbire transporta v okviru obračuna potnih stroškov | OP TGP | ✓ | ekonomski | MJU, MF | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| Promocija ukrepov trajnostne mobilnosti/informiranje in ozaveščanje ciljnih javnosti | OP TGP | ✓ | informiranje / promocija / ozaveščanje | Mzl | / |
| | AN URE | ✓ | | | |
| Trajnostna mobilnost v okviru prostorskega načrtovanja | OP TGP | ✓ | načrtovanje | MOP | / |
| | AN URE | ✓ | | | |
| Koordinacija razvoja trajnostne mobilnosti | OP TGP | ✓ | drugo (organizacijski ukrep) | Mzl | / |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP) | | | | | |
| Subvencioniranje prevozov v javnem potniškem prometu | OP TGP | ✓ | ekonomski (finančne spodbude) | Mzl | / |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |
| Koncesije za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa | OP TGP | ✓ | ekonomski | Mzl | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |
| Sistem integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) | OP TGP | ✓ | drugo (organizacijski) | Mzl | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |
| Spodbude za ureditev infrastrukture za javni potniški promet | OP TGP | ✓ | ekonomski (finančne spodbude) | Mzl, občine | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |

| Ime instrumenta | Strateške podlage | Vrsta instrumenta | Odgovornost | Priporočila | |
|--|-------------------|-------------------|--|--|----|
| SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA TOVORNEGA PROMETA | | | | | |
| Izboljšanje železniške infrastrukture | OP TGP | ✓ | ekonomski (finančne spodbude) | MzI | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |
| Drugi ukrepi za spodbujanje somodalnosti | AN URE | ✓ | sklop instrumentov | MzI | da |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |
| | SRP | ✓ | | | |
| Izboljšanje učinkovitosti cestnega tovornega prometa | AN URE | ✓ | sklop instrumentov | MzI | da |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |
| SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO₂ | | | | | |
| Spodbujanje učinkovitosti vozil in rabe goriv z nizkimi emisijami v okviru davka na motorna vozila in drugih dajatev | OP TGP | ✓ | davčna politika | MF – davek na motorna vozila, MzI – ostale dajatve | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| Informacije o rabi goriva za vozila in označevanje pnevmatik | OP TGP | ✓ | predpisi, informiranje / ozaveščanje, | MOP – informacije o rabi goriva za vozila, MzI – označevanje pnevmatik | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| Spodbujanje varčne vožnje | OP TGP | ✓ | usposabljanje, izobraževanje, informiranje, promocija, ozaveščanje | MzI | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| Obvezni delež obnovljivih virov energije v motornem prometu | OP TGP | ✓ | predpisi, davčna politika | MzI | da |
| | AN OVE | ✓ | | | |
| Finančne spodbude za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost | OP TGP | ✓ | ekonomski (finančne spodbude) | MzI, MOP, Eko sklad | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| Finančne spodbude za vozila z nizkimi emisijami | OP TGP | ✓ | ekonomski (finančne spodbude) | MzI, MOP, Eko sklad | da |
| | AN URE | ✓ | | | |
| SPODBUJANJE NEMOTORIZIRANIH OBLIK PROMETA | | | | | |
| Spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture | OP TGP | ✓ | ekonomski (finančne spodbude) | MzI, MOP, Eko sklad | / |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |
| Spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce | OP TGP | ✓ | ekonomski (finančne spodbude) | MzI, občine | / |
| | AN URE | ✓ | | | |
| | OP EKP | ✓ | | | |
| | ReNPRP30 | ✓ | | | |

3.1 Spodbujanje trajnostnega prometa na splošno

| CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE (CPS) OBČIN | |
|--|--|
| SPLOŠEN OPIS | |
| OZNAKA INSTRUMENTA | OP TGP: NORG-4 AN URE: P.1 OP EKP: prednostna os 4 |
| UČINEK V SEKTORJU | promet |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) |
| VRSTA INSTRUMENTA | načrtovanje |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl, MOP, Eko sklad |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>strateško in ciljno načrtovanje, ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov, povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa, dostopnost in kakovost bivanja.</u> <input checked="" type="checkbox"/> |
| KRATEK OPIS | Ukrep je namenjen vzpostavitvi trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov – celostnih prometnih strategij. OP TGP načrtuje spodbujanje izdelave CPS, ki bodo določile nabor ukrepov trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije. Ukrep je financiran tudi v okviru izvajanja OP EKP. |
| PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE | |
| EU ZAKONODAJA | Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: <i>Together towards competitive and resource-efficient urban mobility; Annex: A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans.</i> |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijnski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) |
| IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018 | |
| POTEK IZVAJANJA | V letu 2018 so bile CPS sprejete še v devetih občinah (Borovnica, Cerkno, Črna na Koroškem, Muta, Ormož, Pivka, Sežana, Štore in Žiri). |

V letu 2018 je prvo regionalno CPS sprejela Ljubljanska urbana regija. V izdelavi so še nekatere druge regionalne strategije (npr. šaleška, obalna...).

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE MzI bo še naprej spremljal izvajanje ukrepov iz CPS.

V letih 2019 in 2020 bodo razpisane spodbude za sofinanciranje ukrepov iz sprejetih CPS preko razpisov MzI DP. Podrobnosti so navedene pri posameznih ukrepih. Pripravlja se program celostnega prometnega načrtovanja (CPN) v obdobju 2019–2027. Prioritete so:

- priprava pravnega okvira CPN,
- zagotovitev rednega nacionalnega financiranja,
- prenova CPS smernic za občine,
- vzpostavitev sistema CPS na regionalni ravni,
- vzpostavitev spremljanja kakovosti (vsebina),
- izboljšanje medsektorskega sodelovanja in
- priprava drugih tematskih smernic.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<http://sptm.si/>)

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

UKREPI UPRAVLJANJA MOBILNOSTI

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------|
| OZNAKA | OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30: priloga 3 Trajnostna mobilnost | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | drugo (organizacijski) | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl, občine | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema, zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov</u> <input checked="" type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | Ukrepi trajnostne parkirne politike v mestih in umirjanja ter omejevanja prometa v mestnih jedrih (omejevanje parkiranja, cene parkiranja, urejanje dostave blaga v mestnih središčih idr.). Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov institucij v okviru OP EKP. | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | <p>Oktober 2017 je bilo objavljeno javno naročilo za mobilnostne načrte za ustanove. Pogodba je bila podpisana januarja 2018, rok za opravljeno storitev je januar 2020.</p> <p>Izdane so bile nacionalne smernice za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove ter pripravljene pilotni projekti za različne tipe velikosti in lokacijsko umeščenost ustanov.</p> <p>Objavljen je bil razpis za izdelavo nacionalnih smernic za izdelavo strategij upravljanja mestne logistike (rok za oddajo ponudb januar 2019).</p> |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE Objavljen bo razpis za izvedbo dveh pilotnih projektov za dve slovenski mesti v okviru ukrepa trajnostne parkirne politike, omejevanja prometa v mestnih jedrih in uporabe sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<http://sptm.si/>)

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

SPodbUDE ZA UPORABO SODOBNIH TEHNOLOGIJ ZA UČINKOVITO UPRAVLJANJE MOBILNOSTI

SPLOŠEN OPIS

| | | | |
|-----------------------------------|---|-------------------------------------|--------------------------|
| OZNAKA | OP EKP: prednostna os 4 AN URE: P.2 | | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS | <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | | |
| VRSTA INSTRUMENTA | Ekonomski (finančne spodbude) | | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl | | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | zmanjšanje emisij TGP | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | povečanje rabe OVE | <input type="checkbox"/> | |
| | drugo: _____ | <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | Finančne spodbude v okviru OP EKP za ukrep inteligentni prometni sistemi (vključno z uvedbo spremljanja vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijskimi portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov). | | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Akcijni načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|------------------------------------|
| POTEK IZVAJANJA | Ni informacij. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|--|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | Sredstva za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti bodo razpisana tudi v letih 2019 in 2020. |
| PREDVIDENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

Mzl

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

SPodbujanJE TRAJNOSTNE IZBIRE TRANSPORTA V OKVIRU OBRAČUNA POTNIH STROŠKOV

SPLOŠEN OPIS

| | | | |
|-----------------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: NP-5 AN URE: P.1 | | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS | <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | | |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski | | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | MJU, MF | | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | zmanjšanje emisij TGP | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | povečanje rabe OVE | <input type="checkbox"/> | |
| | drugo: _____ | <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | V OP TGP je načrtovana sprememba načina obračuna potnih stroškov in povračila za stroške prevoza na delo, tako da spodbuja zmanjšanje emisij TGP pri teh prevozi in sicer preko dodatnega subvencioniranja JPP iz naslova povračila stroškov za prevoz na delo in iz dela. | | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijnski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | Ukrep se ni izvajal. Izveden je bil posvet o spremembah sistema vračila potnih stroškov v Sloveniji. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|--|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | Predvideno je, da bo temo obračuna potnih stroškov koordiniralo Ministrstvo za javno upravo v sodelovanju z Ministrstvom za finance, socialnimi partnerji in civilnimi iniciativami. |
| PREDVIDENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Prporočamo, da MJU in MF zagotovita podlage za usklajevanje na področju spodbujanja JPP v okviru ukrepov davčne politike ter v okviru obračuna potnih stroškov, ki ne izvzemajo tudi

nagrajevanje hoje in kolesarjenja. Pospešiti je potrebno dialog socialnih partnerjev ter civilnih iniciativ na področju potniškega prometa.

VIRI PODATKOV

IPOP – Inštitut za politike prostora

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

PROMOCIJA UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI/INFORMIRANJE IN OZAVEŠČANJE CILJNIH JAVNOSTI

SPLOŠEN OPIS

| | |
|-----------------------------------|---|
| OZNAKA | OP TGP: NU-4 AN URE: P.1 |
| UČINEK V SEKTORJU | promet |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) |
| VRSTA INSTRUMENTA | informiranje /promocija / ozaveščanje |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/> |
| KRATEK OPIS | Promocija ukrepov trajnostne mobilnosti. |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|---|
| POTEK IZVAJANJA | Evropski teden mobilnosti (ETM) je pobuda, ki lokalne skupnosti spodbuja k uvedbi in promociji trajnostnih prometnih ukrepov. V letu 2018 se mu je pridružilo 77 občin. Osrednja tema je bila multimodalnost. Sodelovanje občin v ETM sofinancira Mzl. Promocijske aktivnosti potekajo tudi v okviru drugih projektov. |
| DOSEŽENI UČINKI | Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|--|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | Aktivnosti v okviru ETM se bodo nadaljevale tudi v letih 2019 in 2020. V 2018 so bila razpisana sredstva in naročilo za Kampanjo za ozaveščanje in promocijo trajnostne mobilnosti. Predvidena sta 2 sklopa: 1 sklop – ozaveščanje, informiranje in promocija trajnostne mobilnosti s pomočjo informacijsko komunikacijskih tehnologij, 2 sklop – izobraževanje za trajnostno mobilnost. V okviru ukrepa izobraževanja o trajnostni mobilnosti za vrtce in osnovne šole bo pripravljeno gradivo izobraževalno-ozaveščevalnih iger za otroke v vrtcih in osnovnih šolah ter gradiva za nadaljnje izobraževanje otrok, kar |
|----------------------|--|

naj bi prispevalo k spreminjanju potovalnih navad ter posledično k zmanjšanju motoriziranega prometa v okolici vrtcev in osnovnih šol.

Z začetkom leta 2019 se je pod vodstvom MOP začel projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE (Spodbujanje zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do 2020 s pogledom do 2030 – promocija trajnostne mobilnosti, učinkovite rabe energije, obnovljivih virov energije in rabe tal, usmerjene v blaženje podnebnih sprememb, z namenom prehoda v nizkoogljico družbo)*, v okviru katerega sta predvidena tudi izvedba javnih kampanj za aktivno mobilnost in vključevanje občin v aktivno promocijo trajnostne mobilnosti v okviru ETM. Podrobnejši terminski načrt teh aktivnosti zaenkrat še ni znan.

PREDVIDENI UČINKI Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE, interno gradivo

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

TRAJNOSTNA MOBILNOST V OKVIRU PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA

SPLOŠEN OPIS

| | | | |
|-----------------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: OP-7 AN URE: P.1 | | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS | <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | | |
| VRSTA INSTRUMENTA | načrtovanje | | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | MOP | | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | zmanjšanje emisij TGP | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | povečanje rabe OVE | <input type="checkbox"/> | |
| | drugo: _____ | <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | Ukrepi zmanjšanja potreb po mobilnosti, spodbujanja trajnostne mobilnosti in multimodalnosti v okviru prostorske politike. Glej tudi poglavje večsektorski ukrepi. | | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | V pripravi je Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS; predviden sprejem aprila 2019). Integracija ciljev prehoda v nizkoogljino družbo v prostorsko politiko je eden od ciljev procesa priprave dokumenta. Ustanovljena je bila tudi fokusna skupina za prehod v NOD. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|---|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | Načrtovana sta obravnava in odločanje o SPRS, ki bo razširila nabor ukrepov za prehod v NOD na področju transporta v okviru prostorske politike. V letih 2019 in 2020 se bo izvajal projekt <i>Integracija CPS in občinskih prostorskih načrtov (OPN) s celovito obravnavo dostopnosti v prostorskem načrtovanju</i> . |
| PREDVIDENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

MOP

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

KOORDINACIJA RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|---|------------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: NORG-4 AN URE: P.1 OP EKP: prednostna os 4, tehnična pomoč | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | drugo (organizacijski ukrep) | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | V OP EKP je načrtovana nadgradnja ukrepov trajnostne prometne politike in njihovo izvajanje. V OP EKP je bila predvidena vzpostavitev projektne enote za področje trajnostne mobilnosti v okviru tehnične pomoči za prednostno os Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja. | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | <p>Služba za trajnostno mobilnost in prometno politiko izvaja strokovne in upravne naloge s področij javnega potniškega prometa, trajnostne mobilnosti in prometne politike.</p> <p>V sredini leta 2018 je Mzl objavil <i>Akcijski program za alternativna goriva v prometu</i>, v katerem so določeni cilji in ukrepi za uresničitev ciljev, ki jih je nakazala oktobra 2017 sprejeta <i>Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji</i>. Akcijski program je zaradi izredno intenzivnih razvojnih sprememb na področju vozil in samih tehnologij na alternativna goriva pripravljen za tri leta in se bo dopolnjeval vsaki dve leti z veljavnostjo za naslednja tri leta.</p> |
|-----------------|--|

Začela se je priprava Nacionalnega energetskega podnebne načrta (NEPN), ki bo pokrival vse sektorje, ki prispevajo k emisijam TGP. Priprava načrta zahteva usklajeno delovanje različnih ministrstev in direktoriatov.

DOSEŽENI UČINKI Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE Predvidena je deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati.

Z začetkom leta 2019 se je pod vodstvom MOP začel projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE (Spodbujanje zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do 2020 s pogledom do 2030 – promocija trajnostne mobilnosti, učinkovite rabe energije, obnovljivih virov energije in rabe tal, usmerjene v blaženje podnebnih sprememb, z namenom prehoda v nizkoogljično družbo)*, v okviru katerega so načrtovane tudi aktivnosti za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti. Podrobnejši terminski načrt teh aktivnosti zaenkrat še ni znan.

PREDVIDENI UČINKI Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE, interno gradivo

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

3.2 Spodbujanje javnega potniškega prometa (JPP)

SUBVENCIONIRANJE PREVOZOV V JAVNEM POTNIŠKEM PROMETU

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: NP-1 AN URE: P.1a ReNPRP30: priloga 3 Trajnostna mobilnost | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski (finančne spodbude) | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | Leta 2013 so bile uveljavljene spremembe glede subvencioniranja prevozov študentov in dijakov, tako da so subvencije neodvisne od socialnega statusa upravičenca. | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|---|
| POTEK IZVAJANJA | Ukrep se izvaja. Namenjena sredstva so pripomogla k uporabi sistema javnega potniškega prometa na celotnem območju Republike Slovenije. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE Nadaljevalo se bo izvajanje ukrepa brez predvidenih sprememb. Instrument bo zagotavljal primerno raven uslug javnega prometa in cenovno konkurenčnost njegove uporabe.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

Mzi

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

KONCESIJE ZA IZVAJANJE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE POTNIŠKEGA PROMETA

SPLOŠEN OPIS

| | |
|-----------------------------------|--|
| OZNAKA | OP TGP: NP-1 AN URE: P.1a OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: priloga 3 Trajnostna mobilnost |
| UČINEK V SEKTORJU | promet |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/> |
| KRATEK OPIS | Koncesije so podeljene za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa (GJS JPP). Cene so regulirane. Del sredstev za opravljanje storitev prispeva neposredno integralni proračun z nadomestili za izvajanje GJS. |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Ur. l. RS, št. 29/19) Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 99/08) Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji |

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)
 Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE)
 Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP)

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

POTEK IZVAJANJA Ni sprememb.
 DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE Predvideno je nadaljevanje izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa.
 Obstoječe koncesije se iztečejo leta 2019. Maja 2019 je bila sprejeta nova *Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice*, ki ureja to področje.
 PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo, da se ohrani model koncesij za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa na področju cestnega in železniškega prometa in da se s strateškim pristopom k intermodalnosti spodbudi povezanost in usklajenost ter s tem konkurenčnost javnega prometa v vseh koncesijskih območjih v Republiki Sloveniji.

VIRI PODATKOV

MzI

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

SISTEM INTEGRIRANEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (IJPP)

SPLOŠEN OPIS

| | |
|-----------------------------------|--|
| OZNAKA | OP TGP: NP-1 AN URE: P.1a OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: priloga 3 Trajnostna mobilnost |
| UČINEK V SEKTORJU | promet |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) |
| VRSTA INSTRUMENTA | drugo (organizacijski) |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/> |
| KRATEK OPIS | Projekt uvajanja integriranega javnega potniškega prometa je bil financiran iz sredstev Kohezijskega sklada v finančni perspektivi 2007–2013, in se nadaljuje v obdobju 2014–2020[1] (Ukrep: 036. Multimodalni prevoz). IJPP vključuje: kombinirano vozovnico, usklajene urnike, izboljšano dostopnost in promocijo. |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe (Ur. l. RS, št. 73/09) Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 99/08) Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) |

Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE)
Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP)

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | V letu 2018 so potekala strokovna in tehnična usklajevanja za razširitev enotne vozovnice še na ostale skupine potnikov. Trenutno je v veljavi le za dijake in študente. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|--|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | <p>Načrtovane spremembe in dopolnitve Zakona o prevozih v cestnem prometu bodo urejale področja evidenc za terminske vozovnice, ustanovitev upravljavca IJPP, multioperativnosti enotnih vozovnic in povezav med mestnim prometom ter sistemom enotne vozovnice.</p> <p>Določitev oz. ustanovitev upravljavca sistema javnega potniškega prometa, je nujna za nadaljnji razvoj IJPP, saj bo celovito skrbel za uveljavitev javnega interesa pri javnem potniškem prometu in dokončno izvedbo integracije javnega potniškega prometa: postavitve pravil za nove koncesije in usklajitev voznih redov.</p> <p>Integracija javnega potniškega prometa bo nujna tudi na področju vozovnic. Z uveljavitvijo upravjalca sistema javnega prometa je nujna tudi razširitev sistema enotne vozovnice na vse uporabnike in vse izvajalce storitev javnega prevoza. Integraciji vozovnice mora slediti tudi spletna oziroma mobilna aplikacija, ki omogoča tako nakup kot tudi validacijo vozovnic.</p> |
| PREDVIDENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo ustanovitev upravjalca sistema javnega potniškega prometa, s čimer bo omogočena uveljavitev enotne vozovnice na celotnem področju javnega prometa.

VIRI PODATKOV

MzI

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

SPODBUDE ZA UREDITEV INFRASTRUKTURE ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: NP-1 AN URE: P.1a OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: priloga 3 Trajnostna mobilnost | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski (finančne spodbude) | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl, občine | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | Finančne spodbude v okviru OP EKP in iz sredstev Sklada za podnebne spremembe za ukrepe za trajnostno mobilnost za ureditev infrastrukture javnega potniškega prometa, kot so dostopi do postaj in postajališč za JPP, sistemi parkiraj in odpelji (P+R) idr.. | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe (Ur. l. RS, št. 73/09) Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 99/08) Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | <p>MzI je decembra 2017 objavil razpis za sofinanciranje vozlišč P+R v višini 5 milijonov evrov iz sredstev evropske kohezijske politike. S pripravljalnimi projekti za izvedbo so nadaljevali v letu 2018.</p> <p>Poleg tega so bila razpisana sredstva za izgradnjo avtobusnih postajališč, prav tako iz sredstev evropske kohezijske politike.</p> <p>Na področju železniške infrastrukture so se v letu 2018 zaključila dela na železniških postajališčih na območju Ljubljanske urbane regije. Nadaljevala so se dela na Kočevski progi</p> |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|--|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | <p>V letih 2019 in 2020 bodo sredstva namenjena za izboljšanje infrastrukture javnega prometa. Dodatna sredstva bodo razpisana tudi iz mehanizma Celostnih teritorialnih naložb (CTN).</p> <p>V okviru izvajanja ReNPRP30 je v pripravi vrsta projektov za izboljšanje infrastrukture za JPP.</p> <p>Na področju železniške infrastrukture bodo zaključena dela na Kočevski progi. Začela se bodo dela na železniški postaji v Mariboru.</p> |
| PREDVIDENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo dodeljevanje spodbud za ureditev infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu, ki zajema obnove, nadgradnje in novogradnje na področjih železniških in avtobusnih sistemov ter multimodalnih potniških vozlišč.

VIRI PODATKOV

MzI

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

3.3 Spodbujanje trajnostnega tovarnega prometa

| IZBOLJŠANJE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE | |
|---------------------------------------|---|
| SPLOŠEN OPIS | |
| OZNAKA | OP TGP: NP-4 AN URE: P.2 OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: priloga 2 Železniški promet |
| UČINEK V SEKTORJU | promet |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski (finančne spodbude) |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | MzI |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa, prenos blaga v tranzitu na železnico, zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovarnem in potniškem prometu, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov <input checked="" type="checkbox"/> |
| KRATEK OPIS | Projekti izboljšanja železniške infrastrukture se izvajajo v okviru proračunskih sredstev Agencije RS za infrastrukturo. Za doseganje specifičnih ciljev so na voljo nepovratne finančne spodbude za železniško prometno infrastrukturo v obdobju 2014–2020 in drugi ukrepi za razvoj železniškega potniškega in tovarnega prometa v okviru izvajanja OP EKP iz sredstev Kohezijskega sklada. Predvideno je tudi financiranje projektov preko Instrumenta za povezovanje Evrope. |
| PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE | |
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) |
| IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018 | |

POTEK IZVAJANJA

Zakon o II. tiru Divača – Koper (Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper) je bil sprejet na Vladi in potrjen na referendumu leta 2017. V letu 2018 je bila sprejeta odločitev ustavnega sodišča, da bo potrebno referendum ponoviti. Ustanovljena je bila družba za izgradnjo drugega tira: 2TDK, Družba za razvoj projekta. Za projekt so bila pridobljena tudi evropska sredstva.

Izvajali so se naslednji projekt, ki so sofinancirani s sredstvi EU: nadgradnja vozlišča Pragersko, nadgradnja proge Maribor – Šentilj, nadgradnja odseka železniške proge Poljčane – Slovenska Bistrica, nadgradnja železniške proge Zidani most – Celje, Sanacija ozkega grla na območju Bivja – Izvlečni tir, nadgradnja železniškega predora Karavanke, čezmejna železniška povezava Trst-Divača.

Nadaljevala so se dela na kočevski progi po kateri bodo vlaki začeli voziti v letu 2019 in nadaljeval se je projekt izgradnje železniške proge Tivolski lok, ki je v fazi priprave dokumentacije.

Nadaljeval se je projekt uvedbe daljinskega vodenja prometa na glavnih progah javne železniške infrastrukture državna meja–Dobova–Ljubljana in Zidani Most–Šentilj–državna meja.

Nadaljeval se je projekt uvedbe ETCS sistema na železniških odsekih Dobova-Zidani most in Pragersko-Maribor-Šentilj.

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020
PREDVIDENO IZVAJANJE

Izvajanje vseh projektov se bo nadaljevalo v letih 2019 in 2020. Priprava projektov poteka počasneje, kot je načrtovano.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo, da se nadaljuje razvoj na področju železniške infrastrukture, ki bo privlačna tako za potnike kot tudi tovor. Priporočamo, da se nadaljujejo vlaganja v izgradnjo infrastrukture in v projekte za optimizacijo izkoriščenosti železniških prog na celotnem območju Republike Slovenije.

VIRI PODATKOV

- MZI
- DRSI

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

DRUGI UKREPI ZA SPODBUJANJE SOMODALNOSTI

SPLOŠEN OPIS

| | |
|-----------------------------------|--|
| OZNAKA | AN URE: P.2 ReNPRP30: Ro.34, U.38 SRP |
| UČINEK V SEKTORJU | promet |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) |
| VRSTA INSTRUMENTA | sklop instrumentov |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/> |
| KRATEK OPIS | V Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji so bili sprejeti naslednji instrumenti za spodbujanje somodalnosti: vključevanje eksternih stroškov v cestnine in druge dajatve za tovorni promet, spodbujanje uporabe intermodalnih transportnih enot, posodobitev intermodalnih terminalov idr. |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (SRP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--------------------------------------|
| POTEK IZVAJANJA | V letu 2018 se ukrepi niso izvajali. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|---|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | Ukrepi so načrtovani v okviru ReNPRP30. |
| PREDVIDENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ukrepi so načrtovani, vendar aktivnosti na tem področju ne potekajo. Priporočamo proaktivno sodelovanje akterjev na različnih področjih prometa, torej tako cestne kot tudi železniške infrastrukture.

VIRI PODATKOV

MzI

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI CESTNEGA TOVORNEGA PROMETA
SPLOŠEN OPIS

| | | | |
|-----------------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| OZNAKA | AN URE: P.2 ReNPRP30: Ro.36 | | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS | <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | | |
| VRSTA INSTRUMENTA | sklop instrumentov | | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzi | | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | zmanjšanje emisij TGP | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | povečanje rabe OVE | <input type="checkbox"/> | |
| | drugo: _____ | <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | Načrtovani so naslednji instrumenti za spodbujanje somodalnosti: uvedba elektronskega cestninjenja za tovorna vozila, uvedbe IT za boljšo izkoriščenost obstoječih cest idr. | | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | Uvedeno je bilo elektronsko cestninjenje tovornega prometa na avtocestah. Nosilec izvedbe je bil DARS. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|--|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | Elektronsko cestninjenje se bo izvajalo. |
| PREDVIDENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Razmisliti je potrebno o možnostih uporabe elektronskega cestninjenja tovornih vozil tudi kot orodja za upravljanje prometa (npr. dražje cestnine v nočnem času zaradi zmanjševanja hrupa, v času prometnih konic zaradi zmanjševanja zastojev in emisij itd.)

VIRI PODATKOV

DARS (https://www.dars.si/Sistem_DarsGo)

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

3.4 Spodbude za izboljšanje učinkovitosti vozil, vožnje in zasedenosti vozil ter rabe goriv z niskimi emisijami CO₂

SPODBUJANJE UČINKOVITOSTI VOZIL IN RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI V OKVIRU DAVKA NA MOTORNA VOZILA IN DRUGIH DAJATEV

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|---|-------------------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: OP-9 AN URE: P.3 | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | davčna politika | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | zmanjšanje emisij TGP | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | povečanje rabe OVE | <input type="checkbox"/> |
| | drugo: _____ | <input type="checkbox"/> |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Zakon o davku na motorna vozila (ZDMV), (Ur. L. RS, št. 72/06 UPB, 9/10 in 40/12 – ZUJF) Zakon o dajatvah za motorna vozila (Ur. L. RS, št. 54/2017) Uredba o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Ur. L. RS, št. 23/18) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Akcijski program za alternativna goriva v prometu |

1. DEL: DAVEK NA MOTORNA VOZILA

| | |
|--------------------------|---|
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | MF |
| KRATEK OPIS | Davek na motorna vozila (DMV) se plačuje za vozila, ki se dajo prvič v promet ali se prvič registrirajo na območju Republike Slovenije. Stopnja davka je odvisna od več dejavnikov glede na vrsto in lastnost vozila, od leta 2010 je odvisna tudi od emisij CO ₂ . Za vozila z električnimi in hibridnim pogonom, se uporablja enaka lestvica kot za bencinske motorje. |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | Ukrep se izvaja brez sprememb. |
| DOSEŽENI UČINKI | V letu 2017 se je vrednost kazalca povprečne emisije za nova vozila prvič po letu 2010 poslabšala. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE Nadaljevanje izvajanja – potrebna koordinacija z MF.

PREDVIDENI UČINKI Učinke spremljamo preko kazalca povprečne emisije za nova vozila.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo spremembe in dopolnitve Zakona od davku na motorna vozila, potrebna je posodobitev lestvice za stopnje obdavčitve glede na emisije CO₂.

VIRI PODATKOV

MF

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

2. DEL: OSTALE DAJATVE

| | |
|--------------------------|--|
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | MzI |
| KRATEK OPIS | V OP TGP je načrtovano, da bodo uvedene spremembe tudi pri oblikovanju višine nadomestila za uporabo cest in drugih dajatev, tako da bodo tudi te odvisne od emisij CO ₂ vozila. Skladno z <i>Zakonom o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 57/08)</i> , se dajatev ne plačuje za električna vozila. |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

POTEK IZVAJANJA Leta 2017 je bil sprejet nov Zakon o dajatvah za motorna vozila (54/2017), vendar spremembe ne vplivajo na izvajanje ukrepa. Električna vozila so oproščena plačila dajatve, ostala vozila ne.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE Izvedba ukrepa v tem obdobju ni načrtovana. Ključna ovira za izvedbo ukrepa je ta, da finančno obremeni lastnike obstoječih vozil z visokimi emisijami, lastniki z nizkimi dohodki pa nimajo možnosti ukrepanja.

V Akcijskem programu za alternativna goriva v prometu so načrtovani naslednji ukrepi v letih 2019 in 2020, vsi ukrepi veljajo za prvih 20.000 registriranih vozil na električni pogon:

- oprostitev plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu za vozila na električni pogon in za priključne hibride;
- pravica uveljavljanja vstopnega davka pri nakupu vozila za baterijska električna vozila;
- znižanje bonitete za uporabo službenega vozila v zasebne namene za vozila na električni pogon in za priključne hibride.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Zaradi omenjene ovire pri spremembi drugih dajatev priporočamo, da se večjo učinkovitost novih vozil in zamenjavo starih vozil najslabših karakteristik, spodbuja s preostalimi instrumenti, zlasti davkom na motorna vozila, dajatvijo na emisije CO₂ in subvencijami za vozila na alternativni pogonom in sicer tako, da se navedene instrumente preoblikuje ali jih izvaja bolj intenzivno.

VIRI PODATKOV

MzI

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

INFORMACIJE O RABI GORIVA ZA VOZILA IN OZNAČEVANJE PNEVMATIK

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|--|-------------------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: OP-1 AN URE: P.3 | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | predpisi, informiranje/ozaveščanje, | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | zmanjšanje emisij TGP | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | povečanje rabe OVE | <input type="checkbox"/> |
| | drugo: zmanjšanje emisij onesnaževal zraka | <input checked="" type="checkbox"/> |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | <p>Uredba (ES) o označevanju pnevmatik št. 1222/2009, 228/2011 in 1235/2011</p> <p>Direktiva o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil 1999/94/ES</p> <p>Uredba (EU) 510/2011 o emisijah CO₂ za lahka tovorna vozila</p> <p>Uredba (EU) 2018/2043 in Uredba (EU) 2018/2042 o spremembi Izvedbene uredb (EU) 2017/1153 in (EU) 2017/1152 za pojasnitev preskusnih pogojev WLTP in zagotovitev spremljanja homologacijskih podatkov</p> <p>Uredba (EU) 2017/1151 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6)</p> |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Uredba o izvajanju Uredbe (ES) o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre (Uradni list RS, št. 22/13) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | <p>Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)</p> <p>Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE)</p> |

1. DEL: INFORMACIJE O RABI GORIVA ZA VOZILA

| | |
|--------------------------|--|
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | MOP |
| KRATEK OPIS | <p>Direktiva 1999/94/ES, namenjena večji ozaveščenosti kupcev vozil, je implementirana v Sloveniji z Uredbo o informacijah o varčnosti porabe goriva, emisijah ogljikovega dioksida in emisijah onesnaževal zunanjskega zraka, ki so na voljo potrošnikom o novih osebnih avtomobilih (Ur. l. RS, št. 24/14). EU zakonodaja trenutno še ne omejuje specifičnih emisij CO₂ za težka tovorna vozila, vendar se zaradi nagle rasti tega segmenta pripravljajo spremembe. OP TGP načrtuje nadaljnje</p> |

označevanje vozil in pnevmatik, tudi v smeri vrednotenja vplivov v življenjski dobi, zmanjšanje specifičnih emisij pri vozilih.

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|--|
| POTEK IZVAJANJA | Leta 2017 je bil v EU uveden nov standard za merjenje emisij CO ₂ WLTP, ki za povsem nove tipe avtomobilov predpisuje meritve rabe goriva in emisij CO ₂ bolj skladno z realno vožnjo. Pri starem standardu se je razkorak med izmerjenimi vrednostmi in dejanskimi vrednostmi povečeval in se je leta 2017 približal 40 %. S sprejetjem novih izvedbenih uredb komisije EU konec leta 2018, se želi upoštevati razlika v ravneh emisij CO ₂ , določenih v okviru novega globalno usklajenega preskusnega postopka za osebna in lahka gospodarska oz. tovorna vozila (WLTP). Vzpostavljena je bila metodologija za korelacijo vrednosti emisij CO ₂ . Na ta način naj bi se zagotovilo, da so zahteve za zmanjšanje emisij TGP (Uredba (ES) št. 443/2009) primerljivo stroge v novem in starem preskusnem postopku. Za leto 2020 je potrebno določiti tudi razliko med vrednostmi emisij CO ₂ navedenimi v homologaciji emisij in izmerjenimi v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremlja se specifične emisije CO ₂ novih vozil (kazalec OP9 promet]. Zaradi izkoriščanja fleksibilnosti pri meritvah izpustov CO ₂ vseh proizvajalcev avtomobilov v preteklosti, le te ne odražajo realnega stanja ob normalni uporabi vozil. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|--|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | Uredbi (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153 odrejata merjenje in prikazivanje rabe goriva in emisij TGP po postopku WLTP za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila registrirana v letu 2020. |
| PREDVIDENI UČINKI | Zavezujoče cilje o zniževanju izpustov CO ₂ v novih vozilih do leta 2021 bo težko doseči. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- Uredba (EU) 2018/2042 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1554964451403&uri=CELEX:32018R2042>)
- Uredba (EU) 2018/2043 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1554964451403&uri=CELEX:32018R2043>)
- Uredba Komisije (EU) 2017/1151 o dopolnitvi Uredbe (ES) 715/2007 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1554965024552&uri=CELEX:32017R1151>)

DATUM PRIPRAVE

11. april 2019

2. DEL: OZNAČEVANJE PNEVMATIK

| | |
|--------------------------|---|
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzi |
| KRATEK OPIS | Od 1. novembra 2012 mora biti na vseh pnevmatikah v prodaji na evropskem trgu EU oznaka v obliki nalepke, ki opredeljuje porabo goriva, oprijem na mokri podlagi in hrup, ki ga pnevmatika generira pri znanih pogojih vožnje. Izračun prihranka goriva in zmanjšanje izpustov CO ₂ iz naslova |

uporabe pnevmatik višjega energijskega razreda pri tovornih vozilih, lahkih dostavnih vozilih in osebnih motornih vozilih z motorjem z notranjim izgorevanjem predpisuje Pravilnik o metodah za določanje prihrankov energije (Uradni list RS, št. 67-15 in 14-17). Namen dodatnega označevanja pnevmatik je povečati varnost in zmanjšati negativni odtis na okolje s spodbujanjem varnih pnevmatik z nizkim kotalnim uporom in nizko stopnjo hrupa. Uredbe ES o označevanju pnevmatik (EC/1222/2009, 228/2011 in 1235/2011) veljajo v Sloveniji neposredno.

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

POTEK IZVAJANJA Ukrep se izvaja brez sprememb.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE Nadaljevanje izvajanja.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

V okviru povečanja energetske učinkovitosti cestnih motornih vozil, kot je izpostavljeno v OP TGP, priporočamo, da si Slovenija prizadeva za preučitev možnosti za nadaljnje označevanje pnevmatik tudi v smeri vrednotenja vplivov v življenjski dobi in zmanjšanja specifičnih emisij pri vozilih v okviru EU regulative.

VIRI PODATKOV

- Uredba (ES) 1222/2009 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1555083814785&uri=CELEX:32009R1222>)
- AMZS (<https://www.amzs.si/storitve/servis-vozil/vulkanizerstvo/oznake-na-pnevmatikah>)

DATUM PRIPRAVE

11. april 2019

SPodbujanJE VARČNE VOŽNJE

SPLOŠEN OPIS

| | | | |
|-----------------------------------|--|---|---|
| OZNAKA | OP TGP: OP-5 AN URE: P.3 | | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS | <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | | |
| VRSTA INSTRUMENTA | usposabljanje, izobraževanje, informiranje, promocija, ozaveščanje | | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl | | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> | zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> | povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> |
| | drugo: zmanjšanje emisij onesnaževal zraka <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| KRATEK OPIS | <p>OP TGP načrtuje ukrepe spodbujanja varčne vožnje, prvenstveno preko učiteljev varne vožnje, izpitnih centrov in drugih multiplikatorjev ukrepa.</p> <p>Po Zakonu o voznikih (Ur. l. RS, št. 85/2016) je učenje osnov tehnik varčne in okolju prijazne vožnje sestavni del praktičnega usposabljanja voznikov.</p> | | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|---|
| EU ZAKONODAJA | Direktiva 2003/59/ES, Uredbo 1071/2009/ES |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Zakon o voznikih (Ur.l. RS, št. 85/2016) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|---|
| POTEK IZVAJANJA | Poteka izobraževanje voznikov in upravljavcev voznega parka tovornih vozil, vključno z vidika varčne vožnje in logistike, ki se izvaja s strani pooblaščenih izvajalcev skladno z Direktivo 2003/59/ES (izobraževanje voznikov) in Uredbo 1071/2009/ES (izobraževanje upravljavcev prevozov). Za ostale voznike centri varne vožnje omogočajo tudi šolanje varčne vožnje, vendar je odziv majhen. |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|---|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | <p>Brez sprememb.</p> <p>V okviru prijave na razpis za sredstva programa LIFE je predvidena nadgradnja ukrepa – usposabljanje in promocije varčne vožnje.</p> <p>Ukrep je pomemben, stroškovno učinkovit in se premalo izkorišča.</p> |
|----------------------|---|

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Z namenom spodbujanja varčne vožnje priporočamo sprejem mehkih in inovativnih ukrepov. Eden od predlogov, bi se lahko zgledoval po aplikaciji DRAJV, ki jo je v slovenski prostor vpeljala ena od zavarovalnic. Z uporabo napredne tehnologije telematike, ki jo danes omogoča večina pametnih telefonov, bi lahko spremljali varčnost vožnje posameznika in in jo kvantitativno ovrednotili (prihranek goriva, znižanje izpustov CO₂). Zato, ker gresta varčna in varna vožnja z roko v roki, bi bilo potrebno preučiti možnost in učinek nagrajevanja v smislu ugodnosti pri plačevanju goriva, zavarovanja in morda brisanja določenega števila kazenskih točk.

VIRI PODATKOV

- DRAJV (<https://www.triglav.si/drajv>)
- Uredba 1071/2009/ES (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1555315701067&uri=CELEX:32009R1071>)
- Direktiva 2003/59/ES (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1555315586353&uri=CELEX:32003L0059>)

DATUM PRIPRAVE

11. april 2019

OBVEZNI DELEŽ OBNOVLJIVIH VIROV ENERGIJE V MOTORNEM PROMETU

SPLOŠEN OPIS

| | |
|-----------------------------------|--|
| OZNAKA | OP TGP: OP-3, OP-4 AN OVE: 50 |
| UČINEK V SEKTORJU | promet |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) |
| VRSTA INSTRUMENTA | predpisi, davčna politika |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | MzI |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input checked="" type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/> |
| KRATEK OPIS | <p>Po 380. členu EZ-1 (Ur. l. RS, št. 17/14, 81/15) morajo distributerji plinastih in tekočih pogonskih goriv dati v posameznem letu na trg biogoriva ali druge obnovljive vire energije v predpisanem deležu. Zakon o trošarinah vspodbuja rabo OVE v motornem prometu tako, da izvzema plačevanje trošarine za biogoriva.</p> <p>Delež obnovljivih virov energije v prometu se je v letih 2005–2013 z izjemo leta 2011 povečeval in dosegel maskimalno vrednost 3,8 %. Sledilo je tri letno obdobje stagnacije deleža OVE v prometu in 2016 doseglo 1,6 %. Zaradi naglega zniževanja deleža OVE v prometu in vse večjega oddaljevanja od zastavljenih ciljev v OP TGP-2020 je bila 2016 sprejeta Uredba o obnovljivih virih energije v prometu (Uradni list RS, št. 64/16), ki opredeljuje sistematično zviševanje energijskega deleža OVE v gorivih po letih (2017...2,6 %; 2018...7,0 %; 2019...8,4 %; 2020...10,0 %).</p> |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | Direktiva (EU) 2015/1513 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva Direktiva 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov Direktiva Sveta (EU) 2015/652 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Energetski zakon (Ur. l. RS, št. 17/14 in 81/15) Uredba o obnovljivih virih energije v prometu (Ur. l. RS, št. 64/16) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za obnovljive vire energije 2010–2020 (AN OVE) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

POTEK IZVAJANJA

Delež OVE v prometu je v 2018 sicer ponovno narasel iz 2,7 % na 3,5 % (neuradna ocena), vendar še vedno predstavlja zgolj polovico predvidene realizacije v tem letu. V statistiko se je za leto 2017 prvič vključilo podatke o rabi električne energije v cestnem prometu, ki se jih zbira preko pravilnika o vrstah podatkov, ki jih zagotavljajo izvajalci energetskih dejavnosti in drugi zavezanci. Sistem za poročanje OVE v prometu (biogoriva in elektrika) je bil vzpostavljen preko portala EPOS-G2. Za poročanje je trenutno registriranih 29 zavezancev, metodologija podatkov pa je usklajena z MZI, MOP in SURS. ARSO je z letom 2017 prenehal zbirati podatke o biogorivih.

Z začetkom leta 2018 je prenehala veljati stara Uredba o trajnostnih merilih za biogoriva in emisiji toplogrednih plinov v življenjskem ciklu goriv v prometu (Ur. l. RS, št. 38/12), ki jo je nadomestila nova (Ur. l. RS, št. 19/17). Slednja prenaša novo Direktivo (EU) 2015/1513, ki vpeljuje nove utežne faktorje pri izračunu deleža OVE v prometu: tekoča biogoriva iz odpadkov se upoštevajo s faktorjem 2, raba električne energije iz OVE v železniškem in cestnem prometu pa kar s faktorjema 2,5 in 5. Uredba o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov, s katero je v metodologijo določanja cen mineralnega naftnega derivata vključen še dodatek za biokomponento v evrih na liter z namenom doseganja predpisanih deležev OVE v prometu, je bila veljavna zgolj del leta 2018.

Odstopanje od zastavljenih ciljev izvajanja ukrepa je zelo veliko

DOSEŽENI UČINKI

Energijski delež biogoriv v prometu je v letu 2017 predstavljal 1015 TJ oziroma 24,25 kt naftnega ekvivalenta; od tega 83 % biodizla. Skupni učinek primešavanja biogoriv tako ustreza zmanjšanju emisij toplogrednega plina in sicer 74230 t CO₂. V kolikor bi v 2017 nameravali doseči zastavljeni 7,5 % energijski delež OVE v prometu, bi ob nespremenjenem deležu električne energije morali povečati količino biogoriv za faktor 3,6. Skupno znižanje emisij TGP bi tako doseglo 265 kt CO₂.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE

Predmetni sektor predstavlja velik potencial k razogličanju družbe, zato v prihodnjih dveh letih pričakujemo intenzivnejše izvajanje ukrepov za dvig deleža OVE v prometu.

PREDVIDENI UČINKI

/

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Potrebno je poiskati in analizirati ovire za veliko odstopanje pri doseganju obveznega deleža OVE v prometu ter ustrezno in hitro ukrepati! Ukrep je namreč nujen za doseganje nacionalnega cilja OVE v letu 2020. Tukaj so naštetje 4 potencialne ovire:

- odsotnost učinkovitega finančnega ali drugega vzvoda za postopno uvedbo obveznega deleža OVE v prometu,
- višja cena biodizla,
- drugi tehnični dejavniki (npr. skladiščenja idr.),
- ponudba biogoriv.

Potrebno je preučiti tudi, kako obvezni delež OVE v prometu izvajajo v drugih državah.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Direktiva (EU) 2015/1513 (<https://eur-lex.europa.eu/search.html?qid=1555309577521&text=2015/1513&scope=EURLEX&type=quick&lang=en>)
- Direktive 98/70/ES (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1555311046638&uri=CELEX:31998L0070>)
- Direktiva 2009/28/ES (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1555311489980&uri=CELEX:32009L0028>)
- Direktiva Sveta (EU) 2015/652 (<https://eur-lex.europa.eu/search.html?qid=1555310705300&text=directive%202015/652&scope=EURLEX&type=quick&lang=en>)

DATUM PRIPRAVE

11. april 2019

FINANČNE SPODBUDE ZA INFRASTRUKTURO ZA ALTERNATIVNA GORIVA IN ELEKTROMOBILNOST

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: AN URE: P.3 OP EKP: prednostna os 4, ukrep 044 | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski (finančne spodbude) | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl, MOP, Eko sklad | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> | |
| | drugo: _____ <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | <p>Področje prometa je zaznano kot pereč problem emisij TGP (ter drugih delcev, hrup...). Akcijski načrt za alternativna goriva v prometu stremi k prestrukturiranju prometa (osebnega, tovornega, JPP) z uporabo alternativnih goriv. Predlaga tudi širok obseg ukrepov, spodbud za doseganje preoblikovanje prometa in prometne infrastrukture.</p> <p>Finančne spodbude za alternativna goriva in elektromobilnost so predvidene v OP TGP in v OP EKP. Eko sklad dodeljuje nepovratne finančne spodbude, ki so namenjene za širjenje polnilne infrastrukture pravnim in fizičnim osebam iz sredstev Sklada za podnebne spremembe. Mzl dodeljuje sredstva v okviru OP EKP.</p> | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | <p>Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)</p> <p>Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP)</p> <p>Akcijski program za alternativna goriva v prometu</p> <p>Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE)</p> <p>Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v RS</p> <p>Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letih 2017 in 2018; Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letu 2019</p> |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|---|
| POTEK IZVAJANJA | <p>Večina finančnih spodbud za infrastrukturo elektro mobilnosti je v letu 2018 izhajale iz javnih razpisov iz prejšnjih let⁶ (za polnilne postaje za električna vozila v zavarovanih območjih narave in območjih Natura 2000). Skupaj je bilo izplačanih 0,36 mio € nepovratnih sredstev pravnim osebam za polnilne postaje za električna vozila.</p> <p>Eko sklad je razpisal⁷ 3,5 mio € sredstev za nepovratne finančne spodbude občinam za izgradnjo kolesarske infrastrukture, med drugim tudi za postavitev postaj sistema izposoje javnih koles in električnih koles. Razpis je bil objavljen konca leta 2018 za katerega v letu 2018 še ni bilo prejetih prijav.</p> <p>V letu 2018 je bil sprejet Akcijski program za alternativna goriva v prometu kjer je izpostavljena vizija, da se Slovenija uveljavi kot zelena država na področju raziskav, inovacij, industrije in prometa⁸. Znotraj programa so določeni cilji in ukrepi na področju polnilne infrastrukture in razvoja alternativnih goriv v prometu.</p> <p>Konzorcija institucij izvajata projekta URBAN-E in NEXT-E in za sofinanciranje polnilnic visoke moči (skupaj 77 polnilnic moč 50 kW in 6 polnilnic moči 150-305 kW na evropskem jedrnem omrežju TEN-T), financirana iz sredstev instrumenta za povezovanje Evrope (IPE), ki se bosta izvajale še v letih 2019 in 2020.</p> |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|---|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | <p>Program porabe sredstev sklada za podnebne spremembe za leto 2019⁹ predvideva 2 mio € za spodbujanje razvoja trga alternativnih goriv v prometu, med drugim za polnilno infrastrukturo za električna vozila in vozila na vodik, drugo sorodno infrastrukturo za spodbujanje alternativnih goriv v prometu. Del sredstev je namenjen ukrepom, ki opisani drugje, npr. spodbudam za nakup vozil ipd..</p> <p>V OP EKP 2014-2020 so načrtovane finančne spodbude za postavitev javne infrastrukture za alternativna goriva in pametnih polnilnih postaj za pospešeno uvajanje elektro mobilnosti, in sicer ciljna vrednost za leto 2023 za 50¹⁰ javnih polnilnic za električna vozila. V letih 2019 in 2020 so načrtovani razpisi MzI v skupni višini 3 mio € za polnilnice za električna vozila iz sredstev Kohezijskega sklada EU v okviru OP EKP .</p> <p>V Akcijskem programu za alternativna goriva v prometu so poleg navedenih načrtovani naslednji ukrepi v letih 2019 in 2020: spodbujanja postavitve hranilnikov električne energije v zgradbah, zagotavljanje parkirnih mest in dr. ukrepi, ki spodbujajo izgradnjo polnilne infrastrukture za EV.</p> |
|----------------------|---|

6 Javna razpisa prejšnjih let: 44SUB-EVPOL16 in 53SUB-EVPOL17; Eko Sklad.

7 Javni razpis 2018: 65SUB-LSKI18; Eko Sklad.

8 Akcijski program za alternativna goriva v prometu; Vlada Republike Slovenije; 2018.

9 Program porabe sredstev sklada za podnebne spremembe v letu 2019: https://www.uradni-list.si/files/RS_-2018-083-04071-OB-P001-0000.PDF

10 Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, 3. sprememba; 2018.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo izvedbo demonstracijskega projekta oz. več projektov za postavitve polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb,

Priporočamo tudi podporne ukrepe za razvoj električnih polnilnic iz Akcijskega načrta za alternativna goriva, kot je vzpostavitev enotnega uporabniškega portala z informacijami o vseh električnih polnilnicah v Sloveniji, poenotenje priključnih standardov za sistemov polnilnic idr.

VIRI PODATKOV

MzI, Eko sklad, MOP. portal EU-skladi

DATUM PRIPRAVE

29. marec 2019

FINANČNE SPODBUDE ZA VOZILA Z NIZKIMI EMISIJAMI

SPLOŠEN OPIS

| | | | |
|-----------------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: OP-2 AN URE: P.3 | | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS | <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | | |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski (finančne spodbude) | | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl, MOP, Eko sklad | | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | zmanjšanje emisij TGP | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | povečanje rabe OVE | <input type="checkbox"/> | |
| | drugo: _____ | <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | <p>Akcijski načrt za alternativna goriva v prometu (2018) stremi k prestrukturiranju prometa (osebnega, tovornega, JPP) z uporabo alternativnih goriv. Predlaga tudi širok obseg ukrepov, spodbud za doseganje preoblikovanje prometa in prometne infrastrukture.</p> <p>Eko sklad dodeljuje nepovratne finančne spodbude za nakup električnih baterijskih vozil (osebne avtomobilov, motornih koles, koles z motorjem in koles na električni ali hibridni pogon) občanom in pravnim osebam. Poleg nepovratnih finančnih spodbud Eko sklad, j.s. spodbuja tudi preko ugodnega kreditiranja za pravne osebe, samostojne podjetnike in občane.</p> | | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | / |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | <p>Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)</p> <p>Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE)</p> <p>Akcijski program za alternativna goriva v prometu</p> <p>Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letih 2017 in 2018; Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letu 2019</p> |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|---|
| POTEK IZVAJANJA | V letu 2018 je bilo na področju spodbud za vozila z nizkimi emisijami v okviru Eko sklada (nepovratne finančne spodbude namenjene občanom in pravnim osebam) namenjenih skupaj 5,5 mio € ¹¹ . V letu 2018 sta bila |
|-----------------|---|

¹¹ Javna razpisa 2018: 62SUB-EVOB18 in 63SUB-EVPO18, Eko Sklad.

objavljena dva razpisa¹², do objave so bili odprti razpisi iz preteklih let. Novost v letu 2018 so spodbude za nakup testnih vozil.

Višina izplačanih spodbud občanom je skupaj znašala 2,06 mio € za nakup novega e-vozila oz. za nakup predelanega vozila na električni pogon. Višina izplačanih spodbud pravnim osebam v letu 2018 (tudi razpisi prejšnjih let^{Error! Bookmark not defined.}) je skupaj zneslo 3,45 mio € za nakup novega e-vozila oz. za nakup predelanega vozila na električni pogon ter nakup novega vozila za javni potniški promet na plin. Skupaj je bilo subvencioniranih 572 vozil, od tega 342 vozil občanov. Večina, 433, je bilo novih električnih vozil kategorij M1, N1 in L7e, 111 priključnih hibridov, 13 električnih koles, 7 avtobusov na plin, 8 pa predelanih vozil.

Ugodno kreditiranje Eko sklada je na voljo za nakup električnega osebne avtomobila, priključnega hibrida ali za vozila, ki kot pogonsko gorivo uporabljajo plin. Poleg tega so ugodni krediti na voljo za motorna kolesa, kolesa z motorjem in kolesa na električni pogon.

2018 je bil na podlagi Strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v RS pripravljen tudi Akcijski program¹³, ki vključuje vrsto ukrepov za preoblikovanje prometne strukture na področju osebnih vozil, lahkih tovornih vozil, avtobusov za javni potniški promet, težkih tovornih vozil ter umeščanje uporabe biogoriv ter za ustrezno polnilno infrastrukturo.

DOSEŽENI UČINKI Izplačane spodbude za vozila z nizkimi emisijami so v letu 2018 dosegle zmanjšanje emisij za 785 t/CO₂.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE Program porabe sredstev sklada za podnebne sprememba¹⁴ za leto 2019 predvideva 10 mio € sredstev za nakup novih vozil za prevoz potnikov ter 3 mio € za spodbujanje trajnostne mobilnosti območij ohranjanja narave. Kar skupaj znese do 13 mio € sredstev za spodbude Eko Sklada za namen zmanjševanja emisij v prometu.

V Akcijskem programu za alternativna goriva v prometu so poleg navedenih načrtovani naslednji ukrepi v letih 2019 in 2020: ureditev parkirne politike vozil na električni pogon - spremembe pravilnika o prometni signalizaciji in drugi ukrepi zagotavljanje parkirnih mest za EV, vključitev vozil na električni pogon v skupna javna naročila in drugi. Glej tudi ukrepe s področja davka in dajatev.

PREDVIDENI UČINKI Izplačane spodbude za vozila z nizkimi emisijami so v letu 2018 dosegle zmanjšanje emisij za 785 t/CO₂ (1,66 več kot leta 2017), kar na € subvencije znese 0,14 kg/CO₂. Ob predpostavki rasti z leta 2017 se lahko v 2019 doseže zmanjšanje emisij za 1.299 t/CO₂ in v 2020 2.152 t/CO₂. Oziroma ob isti predpostavki povečevanja spodbujanja nakupa vozil z manj emisijami iz leta 2017 in porabi celotnih namenjenih sredstev za 2019 se v tem letu lahko doseže zmanjšanje emisij za 1.849 t/CO₂.

¹² Javna razpisa 2018: 62SUB-EVOB18 in 63SUB-EVPO18; Eko Sklad

¹³ Akcijski program za alternativna goriva v prometu; 2018; RS

¹⁴ Program porabe sredstev sklada za podnebne spremembe v letu 2019: https://www.uradni-list.si/files/RS_-2018-083-04071-OB-P001-0000.PDF

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Smiselno je določiti zgornjo mejo vrednosti vozil, ki se jih subvencionira. Višino subvencij je smiselno z leti postopno nižati, kar bi dodatno spodbudilo nakupe vozil, saj so subvencije v Sloveniji med najvišjim v EU tudi v primerjavi z najrazvitejšimi državami. Tako bi z istimi sredstvi dosegli večji učinek, Proučiti bi bilo potrebno možnost, da se v subvencijo vključi bonus za lastnike starih vozil, ki bodo odjavljena iz prometa (glede na EURO razred).

Okrepiti je potrebno spodbujanje elektrifikacije voznega parka v mestih, še posebej pomembna elektrifikacija javnega prometa – avtobusov in tudi taksijev.

Smiselno je okrepiti promocijo spodbud za kolesa oziroma pešecov, ki vključuje tudi pozitivne zdravstvene učinke aktivnega gibanja.

VIRI PODATKOV

MzI, Eko sklad, MOP

DATUM PRIPRAVE

29. marec 2019

3.5 Spodbujanje nemotoriziranih oblik prometa

SPODBUJANJE IZGRADNJE KOLESARSKE INFRASTRUKTURE

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: NP-3 AN URE: P.4 OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30 | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski (finančne spodbude) | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl, MOP, Eko sklad | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | Spodbude za ureditev kolesarske infrastrukture (stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, kolesarskih stez ipd.) so načrtovane iz sredstev Kohezijskega sklada v obdobju 2014–2020, od leta 2018 iz sredstev Sklada za podnebne spremembe, razpisov za ukrepe trajnostne mobilnosti (2017–2020), mehanizma CTN (2017–2023) in dogovora za razvoj regij (2017–2023). | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|---|
| POTEK IZVAJANJA | <p>Mzl je septembra 2017 objavil javni razpis, predmet katerega je bila dodelitev nepovratnih sredstev mestnim občinam, ki imajo CPS, za sofinanciranje investicij v infrastrukturo za kolesarje. Razpis je bil odprt do septembra 2018, izvedba operacij pa je predvidena do vključno leta 2020.</p> <p>Konec leta 2017 je bilo objavljeno tudi drugo povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije (DRR), kjer so bila sredstva namenjena tudi gradnji regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje</p> |
|-----------------|---|

trajnostne mobilnosti. Natančnejših podatkov o tem, koliko tovrstnih projektov je bilo podprtih z nepovratnimi sredstvi, še ni.

MzI, DRSI in DRI izvajajo projekt Vzpostavitve državnega kolesarskega omrežja.

Leta 2018 je bil sprejet tudi *Pravilnik o kolesarskih povezavah (Ur. l. RS, št. 29/18)*.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

PREDVIDENO IZVAJANJE

Leta 2019 bodo dela potekala na 8 različnih lokacijah (izgradnja glavne kolesarske povezave Gornje Ložine – Kočevje, ureditev kolesarske povezave na odseku Idrija – Mokraška vas, izvedba odseka kolesarske povezave »Termalna pot«, odsek Tešanovci – Dobrovnik, gradnja kolesarske poti Ruše – Maribor v občini Ruše, gradnja peš poti in kolesarske povezave ob RT-901/1001 Rateče – Planica, gradnja 2. faze kolesarske povezave Celje – Laško, gradnja Dravske kolesarske poti na območju občine Muta, kolesarska in peš povezava Arja vas – Celje). V postopku javnega naročanja so še dela na 9 drugih lokacijah.

Sredstva MzI za izgradnjo kolesarske infrastrukture so načrtovana tudi za leto 2020 in 2021.

Nepovratne finančne spodbude za občine za ureditev kolesarske infrastrukture (stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, kolesarskih stez ipd.) so načrtovane iz sredstev Kohezijskega sklada v obdobju 2014–2020 ter od leta 2018 tudi iz sredstev Sklada za podnebne spremembe. Celostne prometne strategije občin so podlaga za pridobitev nepovratne pomoči za izgradnjo kolesarske infrastrukture v prihodnje. V letu 2019 bo na voljo 3,5 milijonov evrov.

Kolesarska infrastruktura se bo financirala tudi iz mehanizma CTN, dodatno se predlaga črpanje sredstev iz mehanizma ESRR.

Označevanje kolesarskih poti se bo nadaljevalo tudi v letu 2019.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

MzI, DRSI

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

SPODBUJANJE IZGRADNJE INFRASTRUKTURE ZA PEŠČE

SPLOŠEN OPIS

| | | |
|-----------------------------------|---|------------------------------|
| OZNAKA | OP TGP: NP-3 AN URE: P.4 OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30 | |
| UČINEK V SEKTORJU | promet | |
| VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS | neETS <input checked="" type="checkbox"/> | ETS <input type="checkbox"/> |
| TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT | ogljikov dioksid (CO ₂) | |
| VRSTA INSTRUMENTA | ekonomski (finančne spodbude) | |
| ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE | Mzl, občine | |
| NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT | zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/> | |
| KRATEK OPIS | Spodbude so načrtovane iz sredstev Kohezijskega sklada v obdobju 2014–2020. | |

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

| | |
|------------------------------|--|
| EU ZAKONODAJA | / |
| NACIONALNE PRAVNE PODLAGE | Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) |
| NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE | Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) |

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2018

| | |
|-----------------|---|
| POTEK IZVAJANJA | <p>Mzl je septembra 2017 objavil javni razpis, predmet katerega je dodelitev nepovratnih sredstev mestnim občinam, ki imajo CPS, za sofinanciranje investicij v infrastrukturo za pešce. Razpis je bil odprt do septembra 2018, izvedba operacij pa je predvidena do vključno leta 2020.</p> <p>Od leta 2018 dalje so v ta namen predvidena tudi sredstva Sklada za podnebne spremembe.</p> |
| DOSEŽENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2019–2020

| | |
|----------------------|--|
| PREDVIDENO IZVAJANJE | Sredstva bodo na voljo tudi v letu 2019 in 2020. Leta 2019 bodo dela potekala na 3 različnih lokacijah (gradnja peš poti in kolesarske povezave ob RT-901/1001 Rateče – Planica, kolesarska in peš povezava Arja vas – Celje, Ureditev hodnika za pešce ob regionalni cesti R2-430/0281 Stranice – Višnja vas). |
| PREDVIDENI UČINKI | Spremljanje učinkov ni predvideno. |

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

Mzi, DRSI

DATUM PRIPRAVE

4. april 2019

4 Oznake, slike in tabele

4.1 Seznam oznak in kratic

| | |
|---------------|---|
| AN OVE | Akcijski načrt za obnovljive vire energije |
| AN URE | Akcijski načrt za učinkovito rabo energije |
| ARRS | Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije |
| CEF | Connecting Europe Facility (Instrument za povezovanje Evrope – IPE) |
| COPERT | Računalniški program Evropske okoljske agencije za izračunavanje emisij iz cestnega prometa (Computer programme to calculate emissions from road transport) |
| CTN | Celostne teritorialne naložbe |
| DRI | podjetje DRI upravljanje investicij, d. o. o. |
| DRR | Dogovor za razvoj regij |
| DRSI | Direkcija RS za infrastrukturo |
| DZ | Državni zbor |
| ERTMS | Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (The European Railway Traffic Management System) |
| ESRR | Evropski sklad za regionalni razvoj |
| ETCS | Evropski sistem za vodenje vlakov (European Train Control System) |
| EU | Evropska unija (European Union) |
| EU-ETS | shema za trgovanje z emisijami EU (EU Emission Trading Scheme) |
| GJI | gospodarska javna infrastruktura |
| GJS | gospodarska javna služba |
| IJPP | integrirani javni potniški promet |
| INEA | Izvajalska agencija za inovacije in omrežja |
| IPE | Instrument za povezovanje Evrope (Connecting Europe Facility – CEF) |
| ISPAP | informacijski sistem za posredovanje in analizo podatkov o plačah, drugih izplačilih in številu zaposlenih v javnem sektorju |
| JPP | javni potniški promet |
| KS | Kohezijski sklad |
| LIFE | Evropski program – instrument financiranja na področju okolja |
| LPP | Ljubljanski potniški promet |
| LULUCF | raba zemljišč, spremembe rabe zemljišč in gozdarstvo (Land Use, Land-Use Change and Forestry) |
| LŽV | Ljubljansko železniško vozlišče |
| MF | Ministrstvo za finance |
| MGRT | Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo |
| MJU | Ministrstvo za javno upravo |
| MOP | Ministrstvo za okolje in prostor |
| Mzi | Ministrstvo za infrastrukturo |
| neETS | naprave, emisije ali sektorji zunaj sheme EU-ETS |
| NEPN | Nacionalni energetska podnebni načrt |
| NOD | nizkoogljična družba |

| | |
|-----------------|---|
| OP EKP | Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 |
| OP ROPI | Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013 |
| OP TGP | Operativni program ukrepov za zmanjševane emisij toplogrednih plinov do leta 2020 |
| P+R | parkiraj in se odpelji (Park and ride) |
| ReNPRP30 | Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 |
| RS | Republika Slovenija |
| SRP | Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji |
| SURS | Statistični urad Republike Slovenije |
| SVRK | Služba vlade razvoj in kohezijsko politiko |
| SŽ | Slovenske železnice |
| TEN-T | vseevropsko prometno omrežje (The trans-European transport network) |
| TGP | toplogredni plini |
| UL | Uradni list |
| URE | učinkovita raba energije |
| ZDR-1 | Zakon o delovnih razmerjih |
| ZUJF | Zakon o uravnoteženju javnih financ |

4.2 Seznam slik

| | | |
|----------|---|----|
| Slika 1: | Delež emisij neETS v sektorju promet v letu 2017 | 6 |
| Slika 2: | Dosežene vrednosti kazalcev na področju prometa, prikazane glede na letne ciljne vrednosti v opazovanem letu 2017 in glede na ciljne vrednosti v letu 2020. Prikazane so relativne vrednosti kot odstotek potrebnega napredka v obdobju 2012–2020. Negativna vrednost pomeni, da se je vrednost kazalca od leta 2012 poslabšala, torej da je šel razvoj v nasprotno smer od zelene. (vir: IJS-CEU)..... | 7 |
| Slika 3: | Primerjava specifičnih emisij CO ₂ novih vozil s cilji za leto 2015 in 2021 ter s specifičnimi emisijami CO ₂ vseh vozil (Vir:ARSO, IJS-CEU)..... | 16 |
| Slika 4: | Gibanje deleža OVE v prometu v letih 2005–2017 v primerjavi s ciljem leta 2020 in linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 | 19 |
| Slika 5: | Gibanje potniških kilometrov v javnem potniškem prometu v letih 2005 in 2011–2017 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir:IJS-CEU)..... | 22 |
| Slika 6: | Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2017 (Vir:IJS-CEU) | 24 |
| Slika 7: | Gibanje deleža prevoza tovora po železnicah v letih 2005 in 2011–2017 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir:IJS-CEU)..... | 27 |
| Slika 8: | Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2017 (Vir:IJS-CEU)..... | 28 |

4.3 Seznam tabel

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabela 1: | Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za emisije CO ₂ in novih in vseh vozil..... | 18 |
| Tabela 2: | Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za delež OVE v energiji goriv za pogon vozil | 21 |

| | |
|--|----|
| Tabela 3: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za potniške kilometre v javnem potniškem prometu . | 25 |
| Tabela 4: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za trajnostni tovorni promet | 29 |
| Tabela 5: Pregled izvajanja instrumentov v prometu | 31 |