

Poročilo C4.1, Vol. 3, Zvezek 2

Podnebno ogledalo 2020

Promet

Končno poročilo

LIFE ClimatePath2050 (LIFE16 GIC/SI/000043)

Poročilo Promet je drugi zvezek Podnebnega ogledala 2020, 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 zunanji izvajalci.

ŠT. POROČILA/REPORT No.:

IJS-DP-13185

DATUM/DATE:

6. junij 2020

AVTORJI/AUTHORS:

Marko Đorić, *univ. dipl. inž. el.*

mag. Andreja Urbančič

Matjaž Česen, *univ. dipl. meteorol.*

dr. Marko Kovač

mag. Barbara Petelin Visočnik, *vsi IJS*

mag. Gregor Pretnar

Lea Rikato Ružić, *univ. dipl. geog., MSc Transport Planning,*
oba PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.

REPORT TITLE/NASLOV POROČILA:

Deliverable C4.1 Vol.3/2: The Third Climate Action Mirror and Accompanying Reports, Part 2: Transport, final report

Poročilo projekta št. C4.1, volumen 3/zvezek 2: Podnebno ogledalo 2020, 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	7
1.3 PRIPOROČILA.....	8
2 KAZALCI.....	16
2.1 [PO2_PROMET] EMISIJE CO ₂ IZ NOVIH IN VSEH OSEBNIH VOZIL	17
2.2 [PO3_PROMET] DELEŽ OVE V ENERGIJI GORIV ZA POGON VOZIL.....	21
2.3 [PO4_PROMET] POTNIŠKI KILOMETRI V JAVNEM POTNIŠKEM PREVOZU	24
2.4 [PO5_PROMET] TRAJNOSTNI TOVORNI PREVOZ	29
3 SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV	33
3.1 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA PROMETA NA SPLOŠNO	36
3.2 SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP)	54
3.3 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA TOVORNEGA PROMETA.....	67
3.4 SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO ₂	75
3.5 SPODBUJANJE NEMOTORIZIRANIH OBLIK PROMETA.....	92
4 OZNAKE, SLIKE IN TABELE.....	98
4.1 SEZNAM OZNAK IN KRATIC	98
4.2 SEZNAM SLIK	99
4.3 SEZNAM TABEL	100

Uvod

V okviru projekta LIFE Podnebna pot 2050¹ je bilo pripravljeno **Podnebno ogledalo 2020**, dokument, v katerem so predstavljene glavne ugotovitve spremljanja izvajanja ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (TGP) za leto 2019. 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;
- **Zvezek 1: Ocena doseganja ciljev**, v katerem so povzete vse glavne ugotovitve glede doseganja ciljev na področjih zmanjševanja emisij TGP ter povečevanja energetske učinkovitosti in deleža obnovljivih virov energije (OVE) v bruto rabi končne energije. Vključeni so tudi pregled financiranja izvajanja ukrepov za zmanjševanje emisij TGP, prikaz kazalcev in kvalitativnih ocen glede doseganja njihovih ciljev in dolgoročnega obvladovanja emisij ter energetske-podnebni cilji do leta 2030;
- **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 2018, pregled izvajanja ukrepov za zmanjševanje emisij TGP v letu 2019 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: 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.

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

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

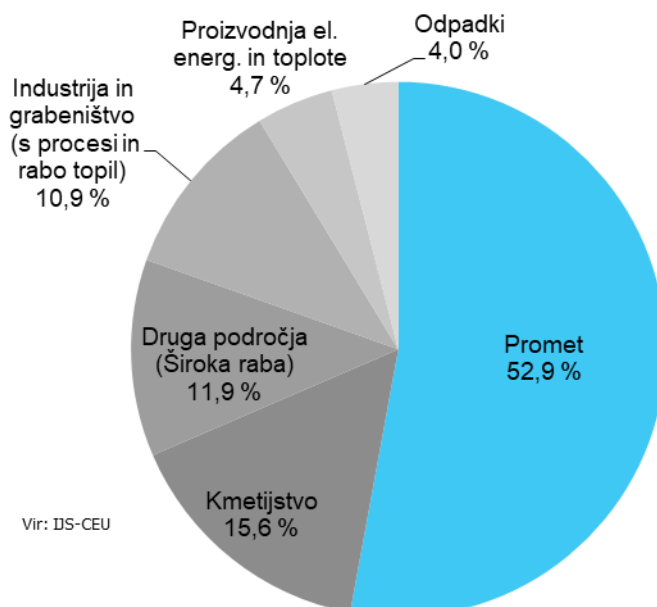
- **Pregled stanja v prometu**, v katerem so vključeni pregled stanja na področju emisij TGP, pregled kazalcev za spremljanje izvajanja ukrepov in glavna priporočila za izboljšanje izvajanja obstoječih ukrepov.
- **Pregled letnih kazalcev OP TGP**, ki vključuje analizo kazalcev za spremljanje izvajanja OP TGP v prometu za leto 2018.
- **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 2019 ter njihovo predvideno izvajanje v obdobju 2020–2021.

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 2018 kar 52,9 % 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 2005–2018 povečale, in sicer za 1.408 kt CO₂ ekv oz. za 31,9 %. V ostalih sektorjih skupaj so se emisije v istem obdobju zmanjšale za 2.102 kt CO₂ ekv. V letu 2018 so se emisije v prometu glede na prejšnje leto povečale za 5,0 %², glede na leto 2016 pa za 1,5 %. Višje emisije so posledica povečanja prometne aktivnosti, pomembno pa se je povečala tudi prodaja goriva tujim vozilom.



Slika 1: Delež emisij neETS v sektorju promet v letu 2018

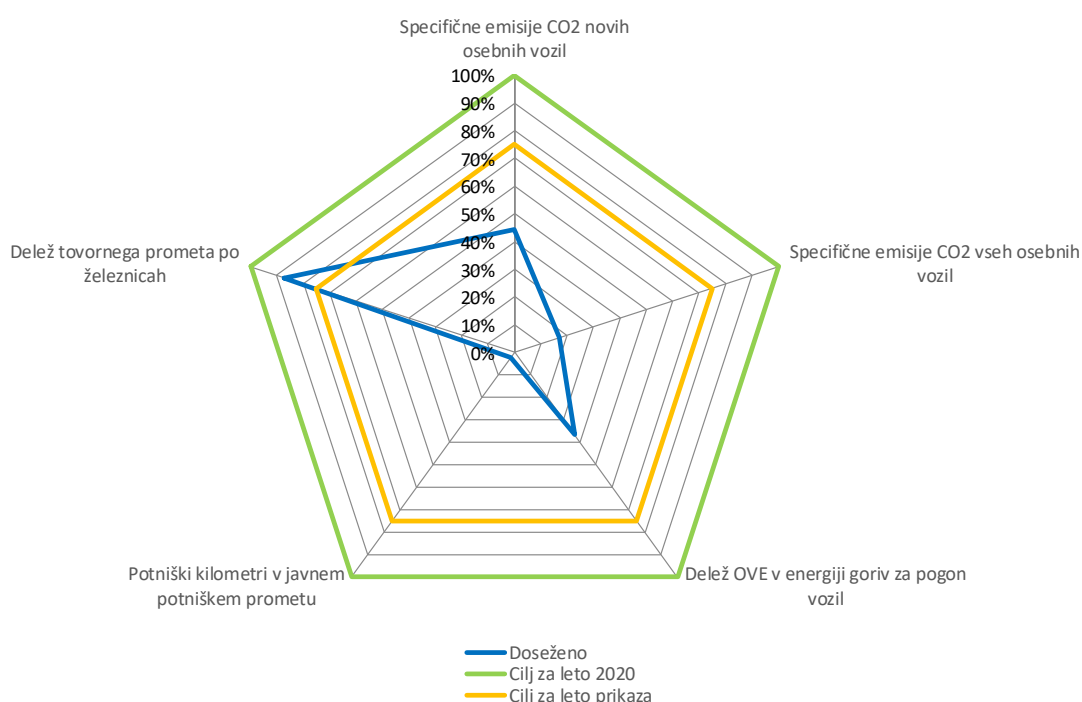
Dekompozicijska analiza, pripravljena v okviru projekta vzpostavitve spremljanja izvajanja OP TGP, je sicer pokazala, da na spremembe emisij TGP v prometu najbolj vplivata dva dejavnika: aktivnost v sektorju promet (prometno delo) in izvoz goriva v rezervoarjih vozil (tranzitni promet).

² Leta 2018 so se emisije v prometu povečale glede na 2017 znatno več kot raba energije, kar je posledica popravka rabe energije za leto 2017 navzgor z objavo statistike za leto 2018. Raba energije leta 2017 se je po popravku povečala za 3, v letu 2018 pa za 2,1 %. V izračunu emisij popravek rabe energije za leto 2017 še ni bil upoštevan, zato so rasti tako različne.

1.2 Pregled stanja – kazalci za spremljanje izvajanja ukrepov

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).

Pri specifičnih emisijah novih vozil se je padajoč trend popolnoma ustavil in se sedaj emisije povečujejo in se oddaljujejo od zastavljenega cilja. Dejstvo je, da v realnem življenju novejša vozila nimajo samoumevno nižjih emisij od starejših vozil, ker so vozila težja in močnejša (SUV fenomen), izboljšanje učinkovitosti motorjev pa ni tako izrazito. **Povprečne emisije vseh vozil so se ponovno povečale, zato je tudi tukaj doseganje zastavljenega cilja na kritični poti.** Za doseganje obeh ciljev bo treba močno okrepiti izvajanje ukrepov na tem področju, poleg tega pa bo potreben tudi hitrejši tehnološki razvoj pri alternativnih pogonih.



Slika 2: Dosežene vrednosti kazalcev na področju prometa, prikazane glede na letne ciljne vrednosti v opazovanem letu 2018 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 2018 se je delež OVE v prometu drugo leto zaporedoma povečal in je znašal 5,5 %. **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 potniškem prevozu (JPP) se je leta 2018 po več letih rasti zmanjšalo. To pomeni oddaljevanje od cilja, pri čemer pa za doseganje cilja tudi rasti iz preteklih let ne bi zadoščale. V javnem potniškem prevozu po železnicah so se potniški kilometri po dveh letih zmanjševanja spet nekoliko povečali in so bili 0,9 % večji kot v letu 2017.

V medkrajevnem avtobusnem prevozu so se potniški kilometri prvič po letu 2013 zmanjšali, in sicer za 5,7 %, v mestnem javnem potniškem prevozu pa so se po lanskem skoraj 23-odstotnem povečanju v letu 2018 zmanjšali, in sicer za 3 %. Splošno izboljšanje kazalca je predvsem posledica spremembe načina subvencioniranja prevoza dijakov in študentov v letu 2012 ter deloma natančnejšega spremljanja prevozov. V letu 2017 je prišlo tudi do spremembe metodologije zbiranja nekaterih podatkov, zato je bilo tudi to vzrok visoke rasti v tem letu. Ukrep se po učinku na zmanjšanje emisij TGP uvršča med pomembnejše ukrepe OP TGP.

Delež železniškega tovornega prevoza v skupnem tovornem prevozu z vsaj eno točko v Sloveniji še naprej vztraja nad ciljnim vrednostmi kazalca, čeprav je v letu 2018 prišlo do zmanjšanja za 1 odstotno točko. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu je v obdobju od leta 2011 do 2016 nekoliko nihalo, v zadnjih dveh letih pa se je precej povečalo, in sicer za 8,2 % v letu 2017 in 5,3 % v letu 2018 v primerjavi z letom prej. V obdobju 2011–2018 se je število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu povečalo za 18,4 %, v železniškem prevozu pa se je število prevoženih tonskih kilometrov v istem obdobju povečalo za 30,4 %. Hitrejša rast železniškega tovornega prevoza od rasti cestnega prevoza je skladna z zastavljenim ciljem. Potrebno bo zagotoviti nadaljevanje teh pozitivnih trendov tudi v prihodnje.

1.3 Priporočila

Z letom 2020 se obdobje izvajanja OP TGP izteka. Izvajanje ukrepov se bo v obdobju 2021–2030 nadaljevalo v okviru *Celovitega nacionalnega energetskega in podnebnega načrta Republike Slovenije (NEPN)*³.

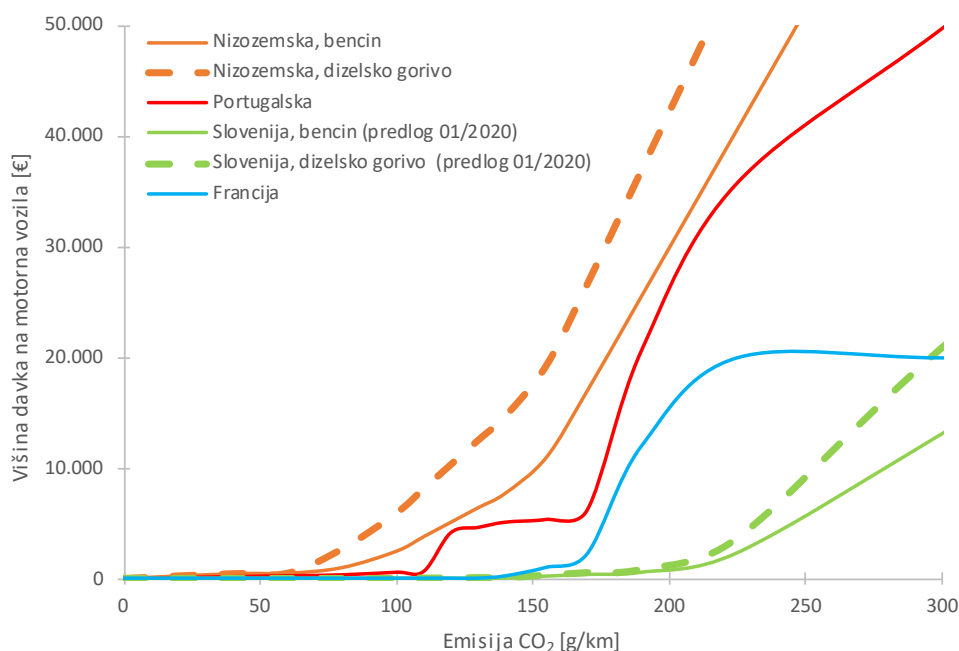
PRIPOROČILO PROMET 01/2020	
Na področju spodbud za ureditev infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu, ki zajema obnove, nadgradnje in novogradnje na področjih železniških in avtobusnih sistemov, ter multimodalnih potniških vozlišč z vključevanjem mikromobilnosti je treba čim prej začeti z izvajanjem v skladu z načrtovanim v <i>NEPN</i> . Poleg tega je nujen nadaljnji razvoj ustrezno kakovostnih storitev (kot so povečane frekvence voženj, ustrezne kapacitete vozil, usklajeni vozni redi, enotna vozovnica idr.).	
<u>IZVAJALEC</u>	MzI in občine
<u>UTEMELJITEV</u>	Za doseganje zastavljenih ciljev je bistvenega pomena, da se nadaljuje z izvajanjem načrtovanih ukrepov in se jih nadgradi v obsegu iz <i>NEPN</i> . Glede na trend povečevanja avtomobilskega osebne prometa, kar zaznavamo v zadnjih letih, je treba zagotoviti spodbude za ureditev infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu, ki bodo ključno pripomogle k spremembi trendov. Načrtovane instrumente je treba smiselno prilagoditi novonastalim razmeram zaradi pandemije koronavirusa, in sicer tako, da bodo hkrati s prizadevanji za blaženje podnebne spremembe v čim večji

³ Vlada RS, februar 2020
(https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

meri usmerjeni tudi k zmanjševanju negativnih vplivov, ki jih ima pandemija na zmanjšanje uporabe in ugled javnega potniškega prometa.	
PRIPOROČILO PROMET 02/2020	
V skladu s smernicami iz <i>NEPN</i> je treba čim prej začeti tudi s spodbujanjem izgradnje kolesarske infrastrukture, primarno za namen dnevne mobilnosti. Država naj zagotovi vire, ki bodo omogočili kontinuiteto financiranja gradnje in prenove infrastrukture, hkrati pa je treba zagotoviti tudi, da sta gradnja in prenova skladni s trenutno veljavnimi smernicami. Treba je nadaljevati s spodbudami za izvajanje podporne infrastrukture, kot so varovana in pokrita kolesarska parkirišča, integracija z železniškim prometom, sistemi izposoje koles, opremljenost lokacij delovnih mest s tuši in garderobami itd. Pripraviti je treba državno strategijo razvoja kolesarjenja.	
<u>IZVAJALEC</u>	MZI, MOP, občine, Eko sklad
<u>UTEMELJITEV</u>	Kolesarski promet je v luči epidemije novega koronavirusa še pridobil na veljavi (zlasti v mestnih območjih), zato je treba pospešiti njegov razvoj. Izboljšanje infrastrukture, namenjene kolesarjenju, bo omogočilo in spodbudilo uporabo koles na ravni dnevnih migracij. Ustrezna infrastruktura, ki vključuje tako povezave kot tudi pripadajočo infrastrukturo (izposoja koles, stojala...) omogoča trajno navezavo na nemotorizirana prometna sredstva in s tem zmanjšanje emisij TGP. 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. 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. Ker se za kolesarsko infrastrukturo namenja vse več sredstev, je smiselno pregledati stanje, jasno opredeliti prioritete in cilje ter ustrezno razporediti sredstva, saj bo infrastruktura le tako lahko nudila kakovostne pogoje za uporabo koles.
PRIPOROČILO PROMET 03/2020	
Spremeniti in dopolniti je treba <i>Zakon od davku na motorna vozila</i> , potrebna je posodobitev lestvice za stopnje obdavčitve glede na emisije CO ₂ .	
<u>IZVAJALEC</u>	MF
<u>UTEMELJITEV</u>	Lestvico za stopnje obdavčitve bo potrebno prenoviti, na problematiko je opozorila tudi delovna skupina za izvedbo projekta <i>Zelena proračunska reforma</i> . V PO2020 ugotavljamo, da so se emisije iz novih vozil v letu 2018 nekoliko povečale, še vedno pa so bile s 120 gCO ₂ /km blizu trenutno najnižjemu razredu obdavčitve (0 do 110 gCO ₂ /km), zato bo potrebno

lestvico obdavčitve prenoviti na način, da bo spodbudila uporabo čistejših avtomobilov.

V letu 2020 je MF objavil predlog prenove *Zakona o davku na motorna vozila*, ki določa razmeroma majhen davek, sploh v primerjavi s tujimi izkušnjami, vse do vrednosti emisij 200 gCO₂/km (Slika 3). Takšna ureditev ne stimulira rabe čistejših in električnih vozil, kar bi omogočili z uvedbo dodatnih razredov.



Slika 3: Primerjava DMV glede na emisije vozila za različne države (Vir: priloge k predlogu spremembe DMV, MF)

Potrebno je poenotenje na ravni EU in tudi ureditev vseh nejasnosti glede obdavčitve različnih kategorij električnih koles, in sicer tako, da so iz obdavčitve izvzete vse kategorije, ki se nanašajo na aktivno mobilnost.

PRIPOROČILO PROMET 04/2020

V skladu z načrtovanim v *NEPN* je treba čim prej izboljšati shemo subvencioniranja električnih vozil za doseganje večje stroškovne učinkovitosti teh spodbud, in sicer z določitvijo zgornje meje vrednosti vozil, ki se jih subvencionira, postopnim nižanjem višine spodbud z leti in drugimi ukrepi.

IZVAJALEC MzI, Eko sklad

UTEMELJITEV Spodbude za nakup električnih vozil v Sloveniji so med najvišjimi v EU, tudi v primerjavi z najrazvitejšimi državami. Postopno nižanje višine spodbud bi uporabnike dodatno spodbudilo k čim prejšnjemu nakupu električnih vozil. Z enakim obsegom sredstev bi tako dosegli večji učinek.

Preučiti je treba tudi možnost, da bi višjo spodbudo za električno vozilo (bonus pri subvenciji) prejeli lastniki vozil, ki bodo staro vozilo z motorjem z

notranjim zgorevanjem odjavili iz prometa, oziroma, da bi bila odjava starega vozila pogoj za pridobitev spodbude za nakup električnega vozila.	
PRIPOROČILO PROMET 05/2020	
Tudi na področju finančnih spodbud za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost je treba čim prej začeti z izvajanjem instrumenta v obsegu iz <i>NEPN</i> . V tem okviru bi izpostavili zlasti intenziviranje izvajanja ukrepov iz <i>Akcijskega programa za alternativna goriva v prometu</i> ter demonstracijske projekte za postavitve polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb, med katere je treba vključiti tudi primer, kjer lastniki stanovanj/vozil niso hkrati tudi lastniki parkirnih prostorov.	
<u>IZVAJALEC</u>	MZI
<u>UTEMELJITEV</u>	Akcijski načrt za alternativna goriva predvideva vrsto podpornih ukrepov za razvoj elektro mobilnosti, zato je treba čim prej začeti z njihovim izvajanjem v načrtovanem obsegu. Za pospešitev razvoja elektro mobilnosti je pomembno čim prej nasloviti tudi vse ovire, ki se pojavljajo pri uporabi te tehnologije v večstanovanjskih stavb. Za odpravljanje tovrstnih ovir in testiranje različnih rešitev so najprimernejši demonstracijski projekti.
PRIPOROČILO PROMET 06/2020	
Pri povračilu za prevoz na delo je treba zagotoviti čim prejšnje izvajanje v skladu s smernicami <i>NEPN</i> v okviru ukrepov davčne politike in obračuna potnih stroškov. Priporočamo davčne olajšave, vezane na strošek JPP, ki ne izvzemajo tudi nagrajevanja hoje in kolesarjenja.	
<u>IZVAJALEC</u>	MJU
<u>UTEMELJITEV</u>	Spodbujanje trajnostne mobilnosti je postalo še bolj pomembno v luči epidemije covid-19, saj je treba preprečiti, da bi dnevna mobilnost še bolj postala odvisna od osebnega motornega prometa in s tem Slovenijo oddaljila od podnebnih ciljev. Davčne olajšave, vezane na oddaljenost od delovnega mesta, spodbujajo razpršeno poselitev in imajo pretežno negativne okoljske in prometne učinke. Olajšave, vezane na strošek JPP, so povezane z dejansko uporabo JPP. Primer dobre prakse je enotna pavšalna cena vozovnice za celotno regijo/državo za vsa prevozna sredstva. Primer 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. Treba bi bilo stimulirati tudi nemotoriziran promet. V tujini se na primer pojavlja praksa povračila kilometrine za kolesarje v obliki davčne olajšave.
PRIPOROČILO PROMET 07/2020	
Na področju omejevanja parkiranja je treba zagotoviti čim prejšnje izvajanje v skladu z načrtovanim v <i>NEPN</i> , zlasti v povezavi z omejitvijo dolgotrajnega parkiranja za na delo.	

Poleg tega je potrebno urediti zakonodajo, da bo omogočala lažje kombiniranje dela od doma in dela na delovnem mestu.	
<u>IZVAJALEC</u>	MJU, Ministrstvo za delo, MzI
<u>UTEMELJITEV</u>	Omejevanje parkiranja je eden od najbolj učinkovitih ukrepov za manjšo uporabo osebnega avtomobila. S tem 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. Delo od doma se je v epidemiji novega koronavirusa izkazalo kot privlačna alternativa za precejšnje število zaposlenih, zato je treba ta trend izkoristiti tudi po koncu epidemije, saj z zmanjšanjem števila poti na emisije TPG najbolj pozitivno vplivamo.
PRIPOROČILO PROMET 08/2020	
Pripraviti in izvajati je treba ambicioznejše ukrepe za uvajanje rumenih pasov v mestnem in medkrajevnem prometu.	
<u>IZVAJALEC</u>	MzI, občine, DRSI, DARS
<u>UTEMELJITEV</u>	Rumeni pasovi so učinkovit in poceni ukrep za skrajšanje potovalnih časov mestnih in medkrajevnih avtobusov. Ukrep je bil uveden le ne nekaterih cestah v Ljubljani, nato pa se je razvoj ustavil. Na večpasovnih cestah v širših mestnih območjih je treba izkoristiti priložnosti za uvedbo rumenih pasov, še posebej v luči širjenja nekaterih cest, vključno z avtocestnimi kraki okoli Ljubljane.
PRIPOROČILO PROMET 09/2020	
Čim hitreje je treba začeti z izvajanjem ukrepov ustanovitve upravljavca sistema javnega potniškega prometa, prilagoditve voznih redov in vzpostavitve informacijskih platform v obsegu, načrtovanem v NEPN. Dodatno je treba zagotoviti čimprejšnjo vključitev vseh ponudnikov mestnega potniškega prometa v sistem enotne vozovnice (vključno z Ljubljanskim potniškim prometom), izvedena mora biti tudi nadaljnja integracija voznih redov različnih vrst prevozov: avtobusnega, železniškega, mestnih in šolskih prevozov. V sklopu integracije je treba zagotoviti zadostno število kompetentnih kadrov za vzpostavitev, vodenje, vzdrževanje in razvoj integriranega javnega potniškega prometa.	
<u>IZVAJALEC</u>	MzI
<u>UTEMELJITEV</u>	IJPP je že uveden za vse potnike, zato so na vrsti nadaljni ukrepi za integracijo javnega potniškega prometa. 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. Upravljavca v Sloveniji še ni vzpostavljen, zato njegove naloge izvaja MZI, ki pa ima v ta namen zelo omejene kadrovske kapacitete. Določiti je treba pristojnosti in delovne naloge upravljavca, izbrati model upravljanja in ustrezne kadre ter zagotoviti njihovo primerno usposabljanje.	
PRIPOROČILO PROMET 10/2020	
Tudi na področju razvoja trajnostne prometne infrastrukture je potrebno čim prej zagotoviti izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz NEPN. Smernice vključujejo določitev novega koncepta financiranja trajnostne prometne infrastrukture za zagotavljanje potrebnih javnih finančnih sredstev (npr. infrastrukturni sklad) za pospešeno načrtovanje, umeščanje (priprava DPN idr.) in izgradnjo sodobne železniške in druge trajnostne prometne infrastrukture. Poleg dodatnih sredstev je potrebno tudi, da se financiranje Direkciji RS za infrastrukturo uredi tako, da bo omogočalo učinkovitejše izvajanje večletnih projektov.	
<u>IZVAJALEC</u>	DRSI, MZI
<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 11/2020	
Izvajanje v skladu s smernicami iz NEPN je treba zagotoviti tudi za intenzivnejša vlaganja v razvoj železniškega omrežja, s ciljem večje uporabe železniškega prometa za potniški in tovorni promet, skladno z veljavnim načrtom vlaganj v promet in prometno infrastrukturo.	
<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 letih je opazen napredek, še vedno pa je zaostanek za cestno infrastrukturo izdaten. Nadaljnji razvoj potniškega prometa je še zlasti pomemben v luči epidemije novega koronavirusa ter s tem povezanega zmanjšanja obsega in ugleda javnega potniškega prometa.
PRIPOROČILO PROMET 12/2020	
Čim prej je treba pripraviti državno strategijo javnega potniškega prometa, kot je to tudi načrtovano v NEPN.	
<u>IZVAJALEC</u>	MZI

UTEMELJITEV Strateški dokument JPP bi moral obsegati železnico kot hrbtenico JPP, medkrajevne in mestne avtobusne prevoze ter navezavo na sorodna področja trajnostne mobilnosti, kot so infrastruktura za pešce in kolesarje, parkirišča P+R, sopotništvo idr.

Za delovanje JPP se vsakoletno namenja veliko sredstev, zato je smiselno pregledati stanje, jasno opredeliti prioritete in cilje ter ustrezno razporediti sredstva, da bo lahko infrastruktura nudila pogoje za razvoj kakovostnih storitev. Takšno strategijo bi lahko pripravil bodoči upravljavec JPP.

PRIPOROČILO PROMET 13/2020

Poenostaviti je treba postopke umeščanja kolesarskih povezav v prostor ter pristopiti k spremembi s tem povezane zakonodaje. Občine (in regije pri financiranju iz DRR) naj pripravijo izhodišča za izgradnjo kolesarskih povezav, vnaprej naj vodijo pogovore v zvezi z odkupom zemljišč, tako da bodo pripravljene na priložnosti za financiranje izgradnje. Zelo priporočljivo je angažirati koordinatorje za kolesarstvo na regionalni ravni, ki pripomorejo k temu, da so lokalni in nacionalni akterji med seboj usklajeni.

IZVAJALEC občine, regije

UTEMELJITEV 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.

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 prehitevati.

V OP EKP ni veliko manevrskega prostora za podaljševanje rokov izvedbe projektov. 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 ne bo potrjen.

PRIPOROČILO PROMET 14/2020

Tudi na področju boljšega upravljanja prometa in izkoriščenosti cest z uporabo elektronskega cestninjenja tovornih vozil tudi kot orodja za upravljanje prometa je treba čim prej začeti z izvajanjem v obsegu iz NEPN. Treba je tudi preučiti in postopno vzpostaviti zaračunavanje zunanjih stroškov za tovorni promet ter aktivneje začeti z izvajanjem prepovedi vstopa v mestna območja za tovorna motorna vozila, ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila.

IZVAJALEC MzI

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

PRIPOROČILO PROMET 15/2020

Na področju celostnih prometnih strategij je treba v skladu z načrtovanim v *NEPN* čim prej zagotoviti pripravo usmeritev in spodbud za pripravo regionalnih CPS ter mehanizmov za izvajanje ukrepov CPS na regionalni ravni.

IZVAJALEC MzI, občine

UTEMELJITEV Občinske CPS se vse bolj uveljavljajo, medtem pa so regionalne CPS še v razvoju, zlasti zaradi odsotnosti formalnega regionalnega nivoja in mehanizmov za izvajanje in financiranje ukrepov. Regionalni CPS so pomemben ukrep pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti na širših, funkcionalnih območjih, še posebej z vidika zagotavljanja učinkovitega javnega prometa.

PRIPOROČILO PROMET 16/2020

Država mora pripraviti usmeritve in mehanizme za boljšo integracijo prostorskega in celostnega prometnega načrtovanja. Pripraviti je treba državno strategijo oziroma smernice, ki bodo jasno opredelile prioritete, cilje in navodila za prostorsko načrtovanje in integracijo celostnega prometnega načrtovanja ter mehanizme in obveznosti integracije celostnih prometnih strategij in občinskih prostorskih načrtov. Po potrebi je treba dopolniti *Zakon o urejanju prostora*.

IZVAJALEC MOP, MzI, občine

UTEMELJITEV Čeprav že danes obstajajo možnosti za integracijo CPS in OPN, pa je v praksi takih primerov malo, saj integracija ni sistemsko urejena, pogojena in obvezna. Tovrstna integracija je izrednega pomena, saj veliko prometnih težav in netrajnostnih potovalnih navad izvira iz umeščanja večjih generatorjev prometa v prostor, ki je osredotočeno na osebni motorni promet, zagotavljanju standarda dostopnosti z netrajnostnimi potovalnimi načini ter netrajnostno prakso parkirnih standardov.

2 Kazalci

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

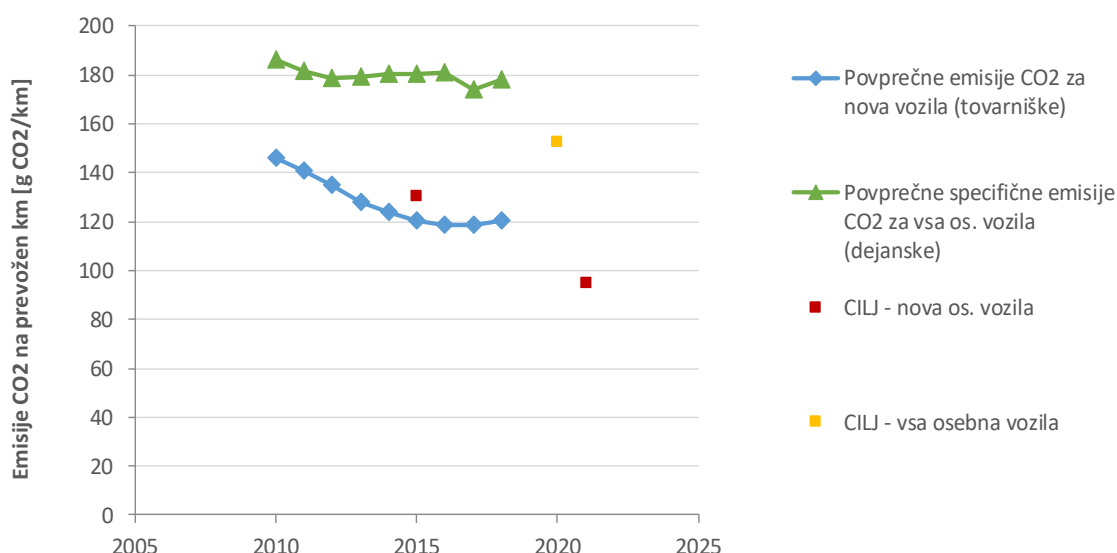
- **[PO2_PROMET] Emisije CO₂ iz novih in vseh osebnih vozil** (poglavje 2.1), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
 - spodbujanje učinkovitosti vozil in rabe goriv z nizkimi emisijami v okviru davka na motorna vozila;
 - finančne spodbude za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost;
 - finančne spodbude za vozila z nizkimi emisijami;
- **[PO3_PROMET] Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil** (poglavje 0), ki vključuje naslednje instrumente iz spremljanja izvajanja ukrepov (poglavje 3):
 - obvezni delež OVE v motornem prometu;
- **[PO4_PROMET] Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu** (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 prevoz** (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 spodbud fosilnim gorivom.

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

KLJUČNO SPOROČILO



V letih 2016 in 2017 se je trend zmanjševanja specifičnih emisij novih vozil ustavil, v letu 2018 pa so se celo nekoliko povečale, kar resno ogroža doseganje cilja. Pozitivno je, da se je velika razlika med tovarniškimi podatki o rabi energije in izpustih ter dejanskimi podatki, z uvedbo novega merilnega cikla zmanjšala. Povprečne emisije vseh vozil so se v letu 2017 močno znižale, vendar so se v letu 2018 ponovno povečale. Takšen trend je lahko posledica tako spreminjajočih se predpostavk o prevoženih kilometrih na vozilo za različne razrede vozil, kot tudi dejstva, da v realnem življenju novejša vozila nimajo nižjih emisij od starejših vozil, ker so težja in močnejša. To se odraža tudi na povprečnih emisijah CO₂ za nova vozila, kjer se je padajoč trend popolnoma ustavil in se sedaj emisije povečujejo (SUV fenomen). Doseganje obeh ciljev je na kritični poti, zato bo potrebno okrepiti izvajanje ukrepov na tem področju.



Slika 4: 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. Na emisije CO₂ na prevožen kilometer pomembno vpliva tudi način vožnje. 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 letih 2016 in 2017 se je trend zmanjševanja specifičnih emisij novih vozil ustavil, v letu 2018 pa so se celo nekoliko povečale, in sicer na 120 gCO₂/km, kar močno ogroža doseganje cilja za leto 2021 v višini 95 gCO₂/km. Precej vpliva na zniževanje specifičnih emisij novih vozil je imelo v preteklosti izkoriščanje pomanjkljivosti merilnega cikla, zaradi česar se je povečevala razlika med tovarniškimi podatki in dejansko rabo energije in specifičnimi emisijami CO₂. Študija ICCT⁴ je pokazala, da je razlika leta 2001 znašala 8 % medtem ko je leta 2015 v povprečju dosegla 39 %. V letih 2016 in 2017 se razlika ni povečevala. Ustavev povečevanja razlike sovpada z uvedbo novega merilnega cikla (WLTP). WLTP je stopil v veljavo za nove tipe avtomobilov septembra 2017, za vsa novo registrirana vozila pa septembra 2018. Od 1. 1. 2019 imajo vsa vozila, ki so v prodaji, objavljene samo podatke po WLTP merilnem ciklu. Prenehanje izkoriščanja pomanjkljivosti starega merilnega cikla je razkrilo, da se kljub povečevanju učinkovitosti vozil, povprečna specifična raba vozil ne zmanjšuje, ker se povečujeta velikost in teža vozil ter tudi moč njihovih motorjev. V zadnjem času se to najbolj očitno kaže kot SUV fenomen.

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 2018 pa so se po močnem znižanju leta 2017 ponovno povečale in so znašale 178,3 gCO₂/km oziroma 2,6 % več kot leto prej. Ponovna sprememba trenda je lahko posledica spreminjajočih se predpostavk o prevoženih kilometrih na vozilo za različne razrede vozil.

METODOLOŠKA POJASNILA

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

4 From laboratory to road A 2018 update of official and "real-world" fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe, ICCT, 2019

Cilji in pravna podlaga

Cilji so povzeti po **Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)** (http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf)

Metodologija izračuna

Specifične emisije za nova osebna vozila (gCO_2/km) 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 (gCO_2/km) so izračunane kot kvocient emisij CO_2 osebnih vozil ter prevoženih kilometrov osebnih vozil. Prevoženi kilometri osebnih vozil so pridobljeni iz modela COPERT. Emisije CO_2 , 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 CO_2 v cestnem prometu izračunane na novo z upoštevanjem bolj natančnih podatkov o prevoženih kilometrih po razredih vozil, zato so se emisije CO_2 na prevožen kilometer za vsa vozila spremenila za celotno časovno vrsto.

Potrebne nadaljnje ocene, če kazalec ne sledi cilju

Doseganje ciljev glede specifičnih emisij CO_2 za nova osebna vozila je v pristojnosti proizvajalcev osebnih vozil, ki so v primeru nedoseganja ciljev podvrženi denarnim kaznim. K nižjemu povprečju specifičnih emisij 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 CO_2 , razpoložljivost infrastrukture za vozila z nižjim ogljičnim odtisom, trošarinska politika pri gorivih idr. Študije so pokazale, da imajo davčni ukrepi, ki vplivajo na ceno vozila ob nakupu, večji vpliv na odločitev kupcev kot davčni ukrepi, ki vplivajo na letne stroške uporabe vozila⁵, vendar je pomembno, da je davčna politika konsistentna in da tudi davki, ki vplivajo na letne stroške vozila, spodbujajo k nakupu učinkovitejših vozil.

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 CO_2 iz novih in vseh vozil* je prikazan v tabeli (Tabela 1).

Tabela 1: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za kazalec *Emisije CO_2 iz novih in vseh vozil*

Podatek	Enota	Vir	Razpoložljivost	Datum zajema
Specifične emisije CO_2 novih osebnih 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	27. 3. 2020
Emisije CO_2 iz osebnih vozil	kt CO_2	Kazalci v okviru MMR (Števec kazalca TRANSPORT C0) Model COPERT (ARSO)	Podatki so EK poročani 15. marca skupaj z evidencami emisij za leto X – 2	27. 3. 2020
Prevoženi km osebnih vozil	Mkm	Kazalci v okviru MMR (Imenovalec kazalca TRANSPORT C0) Model COPERT (ARSO)	Podatki so EK poročani 15. marca skupaj z evidencami emisij za leto X – 2	27. 3. 2020

Podatki za obdobje: 2005–2018

Geografska pokritost: Slovenija

Informacije o kakovosti za ta kazalec:

Vzeli so pri spremljanju prevoženih kilometrov osebnih vozil v Sloveniji, ki so uporabljeni za izračun povprečnih specifičnih emisij za vsa osebna vozila in pri zgoraj opisani razliki 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 CO_2 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: 13. 4 2020

Avtorja: Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu projekta [LIFE ClimatePath2050](#)

5 ICCT, 2048 (<https://theicct.org/publications/using-vehicle-taxation-policy-lower-transport-emissions>)

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 opisani razliki med tehničnimi podatki o specifičnih emisijah novih vozil in dejanskimi emisijami.

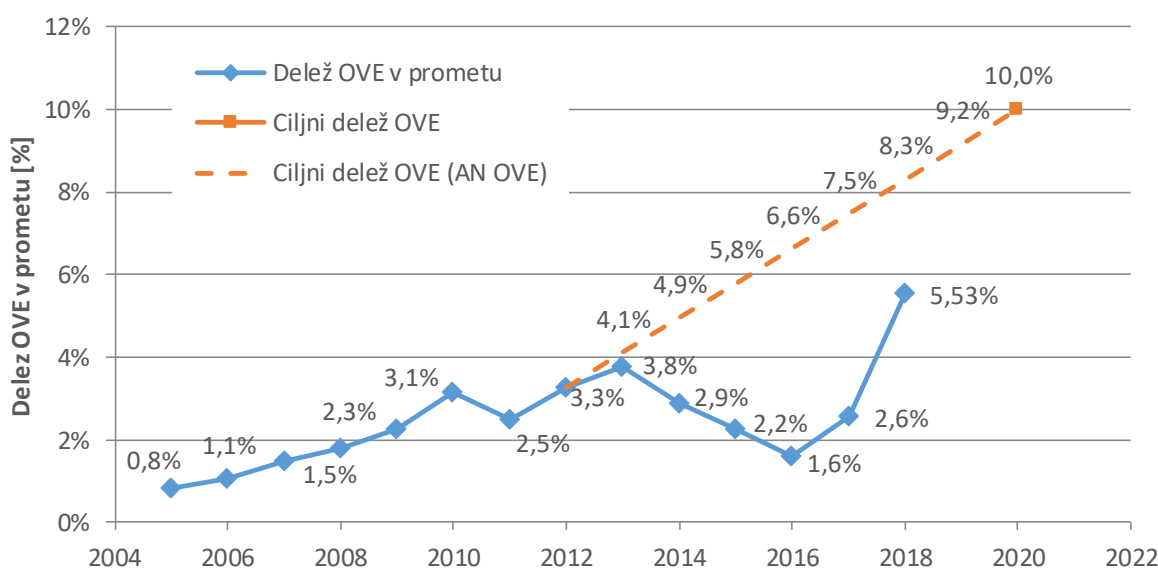
Z zbiranjem podatkov o stanju prevoženih kilometrov na tehničnih pregledih se je dostopnost podatkov o prevoženih kilometrih močno izboljšala, potrebno je še vzpostaviti sistem na ARSO, ki bo omogočal redno upoštevanje najnovejših podatkov v modelu COPERT, ki se uporablja za izračun emisij TGP in onesnaževal 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 2018 se je delež OVE v prometu drugo leto zaporedoma povečal in je znašal 5,5 %. S tem je bil še vedno znatno nižji od letnega cilja v AN OVE, kar 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 5: Gibanje deleža OVE v prometu v letih 2005–2018 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 nastajajo emisije TGP, vendar se to gorivo obravnava kot CO₂ nevtravno, 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 prevozihi, je to zelo pomemben element zmanjševanja emisij iz prometa. Sporočilno je kazalec *Delež OVE v energiji 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-odstotni delež OVE v prometu. 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 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 2018 se je delež OVE v prometu drugo leto zaporedoma povečal, vendar je zaostajanje za indikativnim ciljem še vedno veliko, 2,8 odstotnih točk.

Primerjava s ciljno trajektorijo iz AN OVE ter ciljem za leto 2020 pokaže, da bo potrebno delež OVE v letih 2019 in 2020 povečevati enako ali hitreje kot v letu 2018.

METODOLOŠKA POJASNILA

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

Cilji in pravna podlaga

Cilji so povzeti po **Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)** (http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf) in Direktivi 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 kazalec *Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil*

Podatek	Enota	Vir	Razpoložljivost	Datum zajema
Delež OVE v prometu	%	SURS (podatek dostopen na spletni strani SiSTAT; Energetski kazalniki, Slovenija, letno)	Podatki so na voljo oktobra za preteklo leto	27. 3. 2020

Podatki za obdobje: 2005–2018

Geografska pokritost: Slovenija

Informacije o kakovosti za ta kazalec:

V statistiki se trenutno zajema le manjši del rabe električne energije v cestnem prometu – podatki SODO o rabi na javnih polnilnicah.

Datum zadnje osvežitve kazalca: 13. 4. 2020

Avtor: Marko Đorić, IJS-CEU, pripravil v sklopu projekta [LIFE ClimatePath2050](#)

2.2.4 Vrzeli in priporočila za odpravo vrzeli

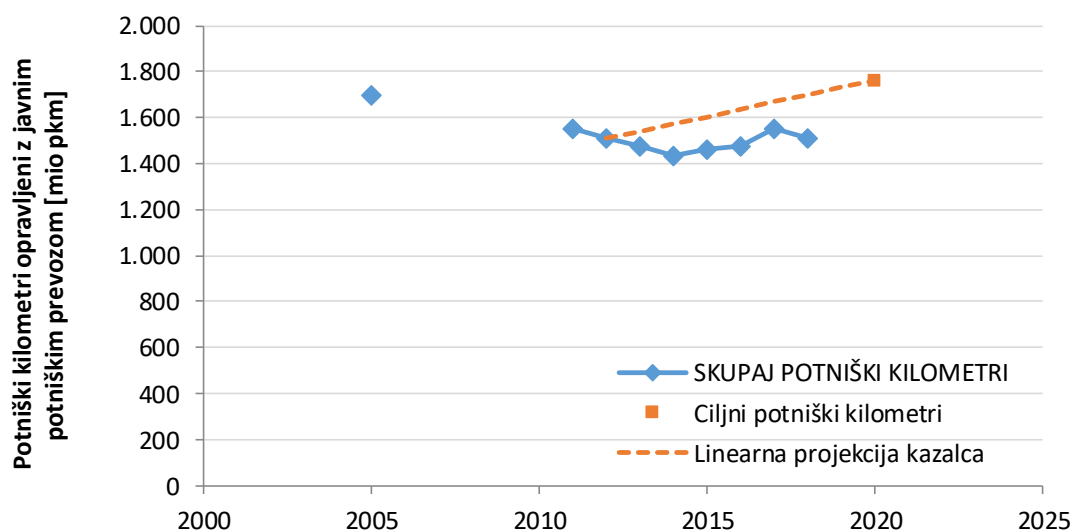
V statistiki se trenutno zajema le manjši del rabe električne energije v cestnem prometu – podatki SODO o rabi na javnih polnilnicah. Nujno bi bilo potrebno vzpostaviti sistem za oceno celotne rabe električne energije v cestnem prometu, saj bo to predstavljalo vedno večji del porabe energije v prometu.

2.3 [PO4_PROMET] Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu

KLJUČNO SPOROČILO



V letu 2018 je prišlo do zmanjšanja števila skupnih potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu, s čimer je bil prekinjen večleten pozitiven trend rasti. Potniški kilometri so se povečali v prevozu po železnicah, medtem ko so se v cestnem javnem potniškem prevozu zmanjšali.



Slika 6: Gibanje potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu v letih 2005 in 2011–2018 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 prevozom. K javnemu potniškemu prevozu pri tem prištevamo cestni javni linijski potniški prevoz, mestni javni linijski potniški prevoz ter železniški potniški prevoz. Z vidika emisij je javni potniški prevoz primernejši kot osebni prevoz z avtomobili, saj so specifične emisije na potniški kilometer za javni potniški prevoz 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 prevoza. 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 1.763 mio pkm skupnega javnega potniškega prevoza do leta 2020 oziroma njegovo povečanje za 16,5 % v primerjavi z letom 2018. Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

2.3.3 Komentar

Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu (JPP) so bili v letu 2005 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 leta 2017 doseglo 1.550 mio oz. skoraj enako vrednost kot v letu 2011. Leta 2018 so se potniški kilometri v javnem potniškem prevozu zmanjšali za 2,3 % in so ocenjeni na 1.514 mio. Cilj OP TGP je povečevanje števila potniških kilometrov.

Železniški potniški prevoz k potniškim kilometrom v javnem potniškem prevozu⁶ prispeva največ, vendar se je v opazovanih letih tudi najbolj zmanjšal. Leta 2005 je obseg potniških kilometrov znašal 777 mio, kar je predstavljalo 46 % pkm v javnem potniškem prevozu. Leta 2018 je bil obseg ocenjen na 656 mio, kar je 16 % manj kot leta 2005, delež pa se je znižil na 43 %. Glede na preteklo leto so se potniški kilometri v železniškem prevozu povečali za slab odstotek, kar je šele drugo povečanje glede na predhodno leto v opazovanem obdobju.

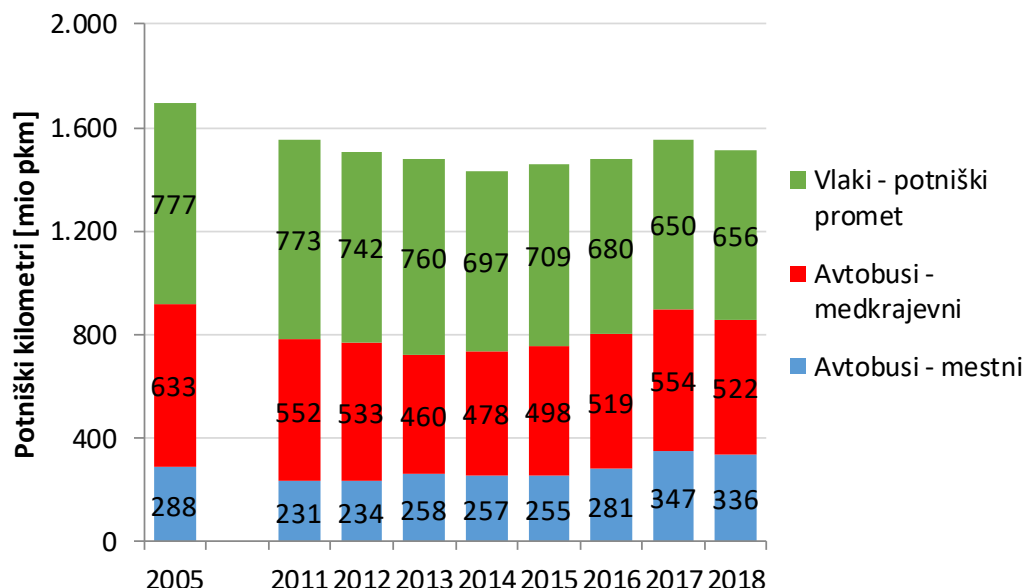
Obseg potniških kilometrov v cestnem javnem linijskem prevozu se je leta 2018 prvič po letu 2013 zmanjšal v primerjavi z letom prej, in sicer za 5,7 %, ter je znašal 522 mio pkm. V obdobju 2014–2017 se je obseg potniških kilometrov skupno povečal za 20,3 % v primerjavi z letom 2013, v letu 2018 pa je bil opažen upad pkm. Pri interpretaciji trendov se je potrebno zavedati, da je dvakrat prišlo do spremembe v metodologiji. Leta 2013 je prišlo 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 za leto 2013 niso popolnoma primerljivi s podatki predhodnih let. Istega leta so bile v okviru *Zakona o prevozih v cestnem prometu*⁷ 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. Od septembra 2016 pridobi SURS podatke, ki se nanašajo na integrirani javni potniški prevoz (IJPP), torej število prepeljanih potnikov in njihovih potniških kilometrov, od Ministrstva za infrastrukturo. Za vse ostale potnike, ki še niso v sistemu IJPP, pa SURS še vedno pridobi podatke prek vprašalnika. Pri cestnem javnem linijskem prevozu razlika v potniških kilometrih zaradi spremembe ni znatna.

Potniških kilometrov v mestnem javnem prevozu SURS ne zbira, zato jih je 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. Potniški kilometri v mestnem javnem potniškem prevozu so tako ocenjeni: 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. Leta 2017 se je število potniških kilometrov povečalo za 22,7 %, v letu 2018 pa se je ponovno zmanjšalo, in sicer za 3 % v primerjavi z letom prej, in je ocenjeno na 336 mio pkm. Tudi v mestnem potniškem prevozu so po letu 2010 večja podjetja prešla na uporabo elektronskih vozovnic, zato

6 Opazujemo trende v železniškem, mestnem in medkrajevnem javnem potniškem prometu

7 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

je SURS leta 2013 ob prenovi vprašalnika za leta od 2005 dalje naredil oceno števila potnikov, ki omogoča primerljivost podatkov. Enako je uvedba integriranega JPP septembra 2016 vplivala na spremembo metodologije pri mestnem JPP. Po novem številu prevoženih kilometrov ocenjuje MzL. Nova metodologija je vplivala na znatno višje število prepeljanih potnikov, in sicer so bili mesečni podatki višji od 20 do 40 %, kar je znatno vplivalo na dvig pkm leta 2017.



Slika 7: Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2018 (Vir: IJS-CEU)

Na podlagi prvih podatkov za leto 2019 je možno sklepati na rast JPP, vendar bo ta rast premajhna za doseganje cilja leta 2020. Dodatno bodo na obseg JPP leta 2020 vplivali ukrepi zaradi epidemije koronavirusa. Iz tega izhaja, da cilj zagotovo ne bo dosežen. Spodbujanje uporabe JPP bo potrebno močno okrepiti.

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 prevozu zmanjšali za 11,6 %, medtem ko je v cestnem prevozu slika nekoliko boljša in so se potniški kilometri povečali za 11,9 %, vendar pa je to predvsem rezultat velike rasti v letu 2017. Leta 2018 je bil cilj popravljen, saj v prejšnjih letih rezultati projekcij niso bili pravilno interpretirani. Popravljeni cilj je bil določen na podlagi rasti potniških kilometrov med izhodiščnim letom v projekcijah in letom 2020, prej je bila za leto 2020 uporabljena absolutna številka, kar ni bilo korektno zaradi sprememb metodologije statistike za JPP.

METODOLOŠKA POJASNILA

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

Cilji in pravna podlaga

Cilji so povzeti po **Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)** (http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf)

Metodologija izračuna

Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu (pkm) 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 zbira, 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 regiji⁸ iz leta 2009, kjer je navedeno, da povprečna prevožena razdalja z javnim mestnim prevozom znaša 4,7 km, za leto 2009 ob uporabi predpostavke povprečna 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. Metodologija zbiranja podatkov se je v opazovanem obdobju dvakrat spremenila, leta 2013 (prenova raziskovanja – popravek podatkov pred tem letom, da so konsistentni) in septembra 2016 (zajem podatkov iz administrativnega vira zaradi uvedbe integriranega JPP).

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 prevozu nujno povezovanje različnih vrst javnega potniškega prevoza 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 prevozu* je prikazan v tabeli (Tabela 3).

Tabela 3: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za kazalec *Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu*

Podatek	Enota	Vir	Razpoložljivost	Datum zajema
Potniški kilometri v cestnem javnem linijskem prevozu	pkm	SURS (SiStat; Cestni javni linijski potniški prevoz (medkrajevni in mednarodni), Slovenija, mesečno)	Sredi tekočega meseca se objavijo podatki za dva meseca nazaj	20. 3. 2020
Potniški kilometri v železniškem potniškem prevozu	pkm	SURS (SiStat; Železniški potniški prevoz, Slovenija, četrtletno)	V začetku četrtletja se objavijo podatki za dve četrtletji nazaj	20. 3. 2020
Število potnikov v mestnem javnem linijskem potniškem prevozu		SURS (SiStat; Mestni javni linijski potniški prevoz, Slovenija, mesečno)	Sredi tekočega meseca se objavijo podatki za dva meseca nazaj	20. 3. 2020
Dolžina in število linij mestnega javnega potniškega prevoza (povprečna dolžina linije)	km	SURS (SiStat; Mestni javni linijski potniški prevoz, Slovenija, letno)	Konec junija so objavljeni podatki za preteklo leto	20. 3. 2020

Podatki za obdobje: 2005–2018

Geografska pokritost: Slovenija

Informacije o kakovosti za ta kazalec:

Pri podatkih o ocenjenih potniških kilometrih v mestnem javnem potniškem prevozu je vrzel. Podatkov o potniških kilometrih za mestni prevoz 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 prevozu. Kljub temu so sedaj podatki o uporabi javnega potniškega prevoza bolj točni, saj se šteje vsaka uporaba, pred uporabo elektronskih vozovnic pa je bila uporaba javnega potniškega prevoza ocenjena s strani izvajalcev. V prihodnje se predvideva, da se bo zaradi natančnejše registracije potnikov število pkm v javnem potniškem prevozu zmanjšalo, verjeten pa je tudi vpliv pandemije koronavirusa. Dodatni podatki o pkm-jih v JPP so bili pridobljeni tudi v okviru vzorčnega raziskovanja o

⁸ 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.

dnevni mobilnosti potnikov, ki ga je izvajal SURS v letu 2017. Potniške kilometre za železniški potniški prevoz izračunavajo Slovenske železnice.

Datum zadnje osvežitve kazalca: 13. 4. 2020

Avtorja: Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu projekta [LIFE ClimatePath2050](#)

2.3.4 Vrzeli pri izračunavanju kazalca

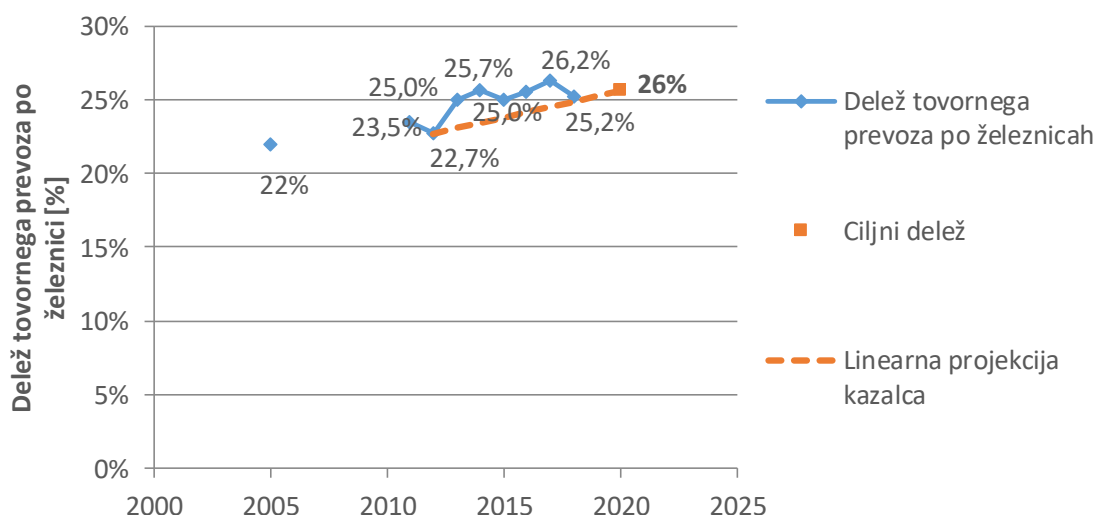
Vrzel je pri podatkih o potniških kilometrih v mestnem javnem potniškem prevozu, ki so trenutno ocenjeni s strani IJS-CEU. Podatkov o potniških kilometrih za mestni prevoz namreč ni, saj elektronski sistem beleži le vstopne točke potnikov. Enak problem se je z uvedbo enotne vozovnice za dijake in študente pojavil tudi pri javnem cestnem prevozu. Ministrstvo za infrastrukturo trenutno ocenjuje potniške kilometre za javni cestni prevoz in oceno posreduje SURS. Kljub temu so sedaj podatki o uporabi javnega potniškega prevoza bolj točni, saj se šteje vsaka uporaba, pred uporabo elektronskih vozovnic pa je bila uporaba javnega potniškega prevoza ocenjena s strani izvajalcev. V prihodnje se predvideva, da se bo zaradi natančnejše registracije potnikov število pkm v javnem potniškem prevozu zmanjšalo, verjeten pa je tudi vpliv pandemije koronavirusa. Dodatni podatki o pkm-jih v JPP so bili pridobljeni tudi v okviru vzorčnega raziskovanja o dnevni mobilnosti potnikov, ki ga je izvajal SURS v letu 2017. Potniške kilometre za železniški potniški prevoz izračunavajo Slovenske železnice.

2.4 [PO5_PROMET] Trajnostni tovorni prevoz

KLJUČNO SPOROČILO



Skladno z zastavljenim ciljem je potrebno zagotoviti hitrejšo rast železniškega tovornega prevoza od cestnega prevoza, kar je bilo v opazovanem obdobju zaenkrat tudi doseženo. Delež železniškega prevoza v skupnem tovornem prevozu z vsaj eno točko v Sloveniji še naprej vztraja nad ciljno trajektorijo, vendar je v letu 2018 padel pod indikativni cilj za leto 2020. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu se je v opazovanem obdobju 2011–2018 povečalo za 18,4 %. V istem obdobju se je v železniškem prevozu število prevoženih tonskih kilometrov povečalo za 30,4 %. Potrebno bo zagotoviti nadaljevanje teh pozitivnih trendov tudi v prihodnje.



Slika 8: Gibanje deleža prevoza tovora po železnici v skupnem kopenskem tovornem prevozu v letih 2005 in 2011–2018 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: IJS-CEU)

2.4.1 Definicija

Trajnost tovornega prevoza v Sloveniji spremljamo preko deleža opravljenega tovornega prevoza po železnicih v celotnem tovornem prevozu po Sloveniji. Železniški tovorni prevoz 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 prevoza 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 prevoz ter mednarodni prevoz, ki ima blago naloženo ali razloženo v Sloveniji).

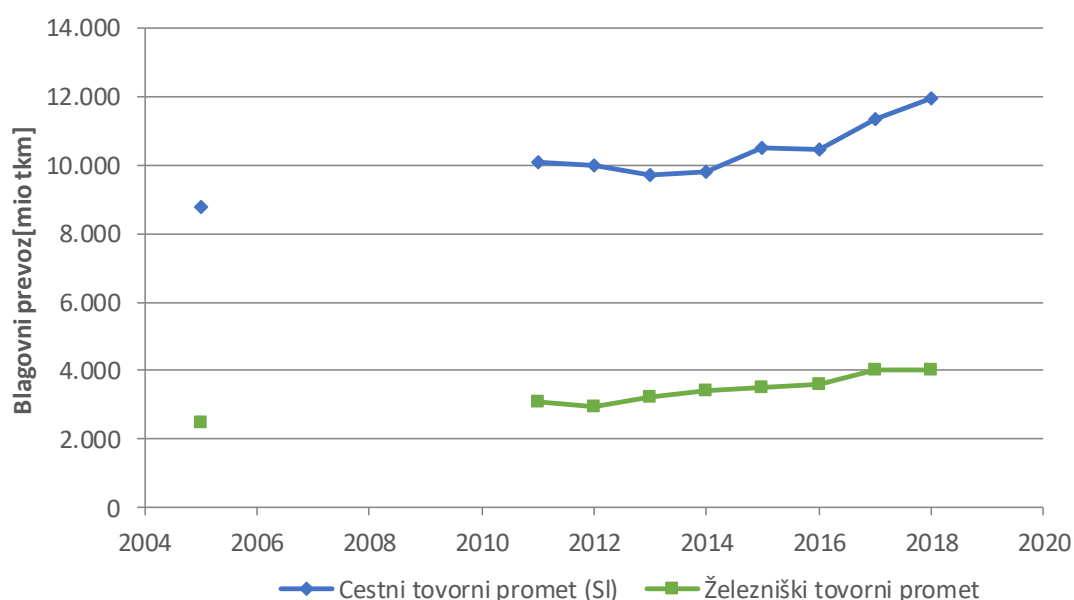
2.4.2 Cilji

Cilj OP TGP je doseganje 26-odstotnega deleža železniškega prevoza v skupnem tovornem prevozu z vsaj eno točko v Sloveniji v letu 2020. Posledično to pomeni zmanjšanje prometa tovornih vozil, zaradi omejenosti povečevanja prevoza tovora po železnicah, 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 bila presežena že v letu 2017 (26,2 %) in čeprav se je vrednost v letu 2018 zmanjšala (25,2 %) je še vedno nad linearno trajektorijo, vendar ne več nad ciljno vrednostjo za leto 2020. 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 s 23 % nekoliko višji, po tem letu je vrednost nekoliko nihala, leta 2017 pa je delež s 26,2 % dosegel najvišjo vrednost v opazovanem obdobju. Leta 2018 je vrednost padla na 25,2 %.

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 %, v letu 2018 pa za 5,3 % in je leta 2018 znašal 11.946 mio tkm, kar je za 18,4 % več kot leta 2011. Večina tonskih kilometrov (leta 2018 81 %) je odpadla na mednarodni prevoz, ki ima vsaj eno točko v Sloveniji. Glavne države so Avstrija, Italija in Nemčija.



Slika 9: Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2018 (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. V letu 2018 je ostal na skoraj enaki ravni kot leto prej in je znašal 4.033 mio tkm. Tudi pri železnicah večino tonskih kilometrov odpade na mednarodni prevoz, ki ima vsaj eno točko v Sloveniji (leta 2018 84 %).

METODOLOŠKA POJASNILA

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

Cilji in pravna podlaga

Cilji so povzeti po **Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)** (http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/op_tgp/op_tgp_2020.pdf)

Metodologija izračuna

Tonske kilometre v cestnem prevozu 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 prevoz težkih tovornih vozil. Tonske kilometre v železniškem prevozu 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 prevozu, saj je obseg tovornega prevoza po železnicah močno odvisen od razvitosti infrastrukture.

Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov

Pregled virov in razpoložljivosti podatkov za kazalec *Trajnostni tovorni prevoz* je prikazan v tabeli (Tabela 4).

Tabela 4: Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za kazalec *Trajnostni tovorni prevoz*

Podatek	Enota	Vir	Razpoložljivost	Datum zajema
Tonski kilometri v cestnem prevozu	tkm	SURS (SiSTAT; Cestni blagovni prevoz, Slovenija, četrtno)	Sredi četrtnetja so objavljeni podatki za predpreteklo četrtnetje	20. 3. 2020
Tonski kilometri v železniškem blagovnem prevozu	tkm	SURS (SiSTAT; Železniški blagovni prevoz, Slovenija, četrtno)	V začetku četrtnetja se objavijo podatki za predpreteklo četrtnetje	20. 3. 2020

Podatki za obdobje: 2005–2018

Geografska pokritost: Slovenija

Informacije o kakovosti za ta kazalec:

Vrzel predstavlja tovorni prevoz 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 prevoza tujih tovornih vozil po slovenskih cestah, se variabilnost prodane količine goriv v Sloveniji povečuje. Podatki o tonskih kilometrih za ta vozila niso na voljo, zato v kazalcu niso upoštevani.

Datum zadnje osvežitve kazalca: 13. 04. 2020

Avtor: Marko Đorić, IJS-CEU, pripravil v sklopu projekta [LIFE ClimatePath2050](#)

2.4.4 Vrzeli v izračunavanju kazalca

Vrzel predstavlja tovorni prevoz 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 prevoza tujih tovornih vozil po slovenskih cestah, se variabilnost prodane količine goriv v Sloveniji povečuje. Podatki o tonskih kilometrih za ta vozila niso na voljo, zato v kazalcu niso upoštevani.

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	MzI, MOP, Eko sklad	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
Ukrepi upravljanja mobilnosti	OP EKP	✓	drugo (organizacijski)	MzI, občine	da
	ReNPRP30	✓			
Spodbude za uporabo sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti	OP EKP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	MzI	da
	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	MOP, MzI	/
	AN URE	✓			
Trajnostna mobilnost v okviru prostorskega načrtovanja	OP TGP	✓	načrtovanje	MOP	da
	AN URE	✓			
Koordinacija razvoja trajnostne mobilnosti	OP TGP	✓	drugo (organizacijski ukrep)	MzI	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP)					
Subvencioniranje prevozov v javnem potniškem prometu	OP TGP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	MzI	/
	AN URE	✓			
Koncesije za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa	OP TGP	✓	ekonomski	MzI	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
Sistem integriranega javnega potniškega prometa (IJPP)	OP TGP	✓	drugo (organizacijski)	MzI	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
	ReNPRP30	✓			
Spodbude za ureditev infrastrukture za javni potniški promet	OP TGP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	MzI, občine	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
	ReNPRP30	✓			
Drugi ukrepi upravljanja mobilnosti za izboljšanje storitev JPP	OP TGP	✓		MzI, občine	da
	AN URE	✓			

Ime instrumenta	Strateške podlage		Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila
	OP EKP	✓	drugo (organizacijski ukrep), promocija, ozaveščanje		
	ReNPRP30	✓			
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 CO ₂					
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, MOP – 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, MF, MGRT	da
	AN OVE	✓			
	ReNPRP30	✓			
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	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
	ReNPRP30	✓			

Ime instrumenta	Strateške podlage		Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila
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 ☒	ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	načrtovanje	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MzI, MOP, Eko sklad	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ 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> ☒	
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: Together towards competitive and resource-efficient urban mobility; Annex: A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)	
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)

Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	V letu 2019 so bile CPS sprejete še v treh občinah (Bohinj, Križevci in Kozje), s pripravo pa so začele občine Dobrova-Polhov Gradec, Ankaran in Gorje. Skupno je bilo do konca leta 2019 sprejetih 82 občinskih CPS-jev. V letu 2019 se je začela priprava dveh regionalnih CPS (za območje Julijskih Alp in Koroško). Skupno sta bili do sedaj sprejeti dve regionalni CPS: za čezmejno Goriško regijo ter Ljubljansko urbano regijo. Na celjsko-velenjskem območju pa je bila podpisana zaveza 11 občin o sodelovanju na področju trajnostne mobilnosti.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov je predvideno za CPS-je, ki jih je sofinanciral MzL.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	MzL bo še naprej spremljal izvajanje ukrepov iz CPS. Do konca te finančne perspektive (2014–2020) za pripravo CPS ni več predvidenih kohezijskih sredstev. Leta 2020 bo v okviru evropskega projekta <i>Prosperity</i> pripravljen končni program celostnega prometnega načrtovanja (CPN). Prioritete so: • priprava pravnega okvira CPN, • zagotovitev rednega nacionalnega financiranja, • prenova CPS smernic za občine, • vzpostavitev sistema CPS na regionalni ravni, • vzpostavitev spremljanja kakovosti (vsebine), • izboljšanje medsektorskega sodelovanja in • priprava drugih tematskih smernic. V pripravi je <i>Zakon o trajnostni mobilnosti</i>, ki bo vključeval tudi področje CPS (npr. načrtovanje, priprava, spremljanje in vrednotenje). V okviru projekta <i>LIFE IP CARE4CLIMATE</i> bo izveden ukrep »Razvoj sistema celostnega prometnega načrtovanja«. Na podlagi novih evropskih smernic bodo prenovljene nacionalne smernice za celostno prometno načrtovanje (CPS) občin in podporne tematske smernice za področja, ki se v Sloveniji kažejo kot posebej zanimiva. Pregledani bodo tudi potencialni viri financiranja občin za pripravo in izvajanje ukrepov, ki so del CPS. V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> je načrtovano nadaljevanje in pospešeno izvajanje instrumenta tudi v prihodnjem finančnem obdobju. Predvidena je nadgradnja CPS občin v regijske strategije s poudarkom na izboljšanju organizacije javnega prometa.
PREDVIDENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

V skladu z načrtovanjem v *NEPN* priporočamo, da se čim prej pripravi usmeritve in spodbude za pripravo regionalnih CPS.

VIRI PODATKOV

- MZI
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<http://sptm.si/>)
- Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

UKREPI UPRAVLJANJA MOBILNOSTI

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30: U.39, priloga 3 Trajnostna mobilnost		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS ☒	ETS	☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ 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> ☒		
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	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
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) Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Objavljene so bile <i>Nacionalne smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove</i>. Izvedenih je bilo pet pilotnih projektov za različne tipe ustanov. Ukrepa sta bil izvedena v okviru projekta »<i>Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti</i>« (nosilec Mzl), ki je potekal v sklopu Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. Decembra 2019 je bilo v okviru Slovenske platforme za trajnostno mobilnost (SPTM) izvedeno izobraževanje za pripravo mobilnostnih načrtov za
-----------------	--

ustanove, na podlagi katerega je bil pripravljen seznam potencialnih izdelovalcev.

Izvedena sta bila dva pilotna projekta priprave trajnostne prometne politike, in sicer za mesti Trebnje in Idrija.

Uveden je bil certifikat *Pešcem prijazna ustanova*. Certifikat je namenjen podjetjem, javnim ustanovam in nevladnim organizacijam, ki že zagotavljajo dobre pogoje za dostop do svoje lokacije pešcem, ali pa želijo na tem področju v prihodnje aktivno delovati.

Eko Sklad je konec leta 2019 objavil poziv za pridobitev kredita ali subvencije za spodbujanje izvajanja naslednjih ukrepov trajnostne mobilnosti (78FS-PO19):

- mobilnostni načrti,
- parkirišča za kolesa in kolesarnice za zaposlene ali javno izposojanje koles (na podlagi koncesijske pogodbe oz. javno zasebnega partnerstva),
- električna kolesa (e-kolesa) in kolesa za službeno uporabo ali javno izposojanje (na podlagi koncesijske pogodbe oz. javno zasebnega partnerstva),
- polnilnice za električna vozila, ki se nahajajo v bližini lokacije podjetja, in so namenjene polnjenju vozil za zaposlene in/ali javno uporabo,
- polnilnice za vozila na vodik, ki se nahajajo v bližini lokacije podjetja, in so namenjene polnjenju vozil za zaposlene in/ali javno uporabo.

Namen javnega poziva je spodbuditi izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti v podjetjih oz. prehod na trajnostno mobilnost v zasebnem sektorju in s tem prispevati k zmanjšanju emisij TGP v sektorju promet.

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE

V okviru projekta »*Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti*« bodo pripravljene nacionalne smernice za izdelavo strategij upravljanja mestne logistike.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* bo izveden ukrep upravljanja zelene mestne logistike, v katerega bosta vključena dva pilotna projekta zelene logistike. Izvedena bo analiza mednarodnih projektov in praks uvajanja novih oblik logistike v zakonodajni okvir v državah članicah EU. Predmet analize bo tudi stanje v Republiki Sloveniji, oblikovani bodo predlogi za spremembo zakonodaje. Potreba po integraciji okoljskih vsebin v proizvodne procese narašča, del teh pa predstavlja tudi zelena logistika.

V okviru istega projekta bodo pripravljene mobilnostni načrti ob večjih gradbenih delih, na njihovi podlagi pa nacionalne smernice za mobilnostne načrte ob izrednih dogodkih (npr. zapore cest itd.).

MOP namerava v začetku leta 2020 objaviti dokument *Mirujoči promet v urbanih naseljih: priporočila* (v okviru Državnega prostorskega reda).

Nadaljevalo se bo izobraževanje v organizaciji MZL skupaj z izvajalci projekta »*Izobraževanje za trajnostno mobilnost*«. V okviru projekta bo v letih 2020, 2021 in 2022 potekalo več izobraževanj na temo sodobnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja. Prvi dve izobraževanji na temo upravljanja parkiranja bosta v začetku leta 2020, sledilo bo izobraževanje o umirjanju prometa v mestih.

Spodbude Eko sklada za ukrepe trajnostne mobilnosti bodo razpisane tudi v letu 2020.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje in pospešeno izvajanje instrumenta, ki vključuje izvedbo pilotnih projektov v okviru ukrepa trajnostne parkirne politike, omejevanje prometa v mestnih jedrih in uporabo sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti.

NEPN predvideva tudi spremembo koncepta parkirnih normativov z omejitvijo dolgotrajnega parkiranja s povečanjem stroškov zanj, še posebej za na delo (višje cene (+30 %), ukinitve možnosti podaljševanja na daljavo idr.). Predlaga tudi uvedbo takse za vstop v mesto, v katerem je vzpostavljen učinkovit mestni javni potniški promet (izvedba celovite raziskave za uvedbo »povečanih stroškov za vstop v mesto«, priprava ustrezne zakonodajne rešitve, določitev prejemnika in namena zbranih sredstev), spodbujanje dela od doma (izdelava celovite analize in priprava spodbud za uvajanje dela od doma s ciljem zmanjšanja poti na delo za vsaj 10 %); ter spodbujanje oblikovanja trajnostnih mobilnostnih načrtov za organe javnega sektorja in podjetja, s katerimi se promovira uporaba JPP in zmanjšuje uporaba osebnih vozil, vključno z ukinitvijo brezplačnih parkirnih mest za javne uslužbenke.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prej izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*, zlasti v povezavi z omejitvijo dolgotrajnega parkiranja za na delo ter spodbujanjem dela od doma.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Eko sklad (<https://www.ekosklad.si/gospodarstvo/pridobite-spodbudo/seznam-spodbud?ukrep%5B%5D=vozila-in-infrastruktura-trajne-mobilnosti>)
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<http://sptm.si/>)
- Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

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 ☒	ETS	☐
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	☒	
	zmanjšanje emisij TGP	☒	
	povečanje rabe OVE	☐	
	drugo: _____	☐	
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	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011) Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Akcijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Eko sklad je konec leta 2019 objavil poziv za pridobitev kredita ali subvencije za spodbujanje izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti (78FS-PO19), ki vključuje tudi dva ukrepa uporabe sodobnih tehnologij: - prikazovalnike bližnjih postajališč in odhodov z njih v realnem času, - registratorje odhoda/prihoda za trajnostne načine prevoza. Namen javnega poziva je spodbuditi izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti v podjetjih oz. prehod na trajnostno mobilnost v zasebnem sektorju in s tem prispevati k zmanjševanju emisij TGP v sektorju promet.
-----------------	--

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov z vidika zmanjšanja emisije CO₂ je predvideno, vendar rezultati še niso znani.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE

Spodbude Eko sklada za ukrepe trajnostne mobilnosti bodo razpisane tudi v letu 2020.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje in pospešeno izvajanje instrumenta tudi v prihodnjem finančnem obdobju, vključno z uvajanjem digitalizacije v prometu, med drugim so predvideni:

- digitalni dokumenti v cestnem prometu (direktiva EFTI, e-CMR);
- elektronsko cestninjenje;
- vzpostavitev sistema potovalnih podatkov za multimodalne poti, ki bi poleg javnega potniškega prometa vključeval tudi alternativne oblike prevoza v mestih, vključno s podatki o storitvah, ki so namenjene ali prilagojene gibalno oviranim, ter parkirišči;
- vzpostavitev sistemov optimizacije prometa v mestih s prednostno obravnavo javnega potniškega prometa, kolesarjev in pešcev;
- vzpostavitev sistemov dostopa do potovalnih informacij za uporabnika, vključno z informatizacijo upravljanja parkiranja;
- vzpostavitev evidence javnih e-polnilnic v prostorskem informacijskem sistemu.

PREDVIDENI UČINKI

Predvideno je tudi spremljanje učinkov z vidika zmanjšanja emisije CO₂.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Za naslednjo finančno perspektivo 2021–2026 priporočamo vključitev ukrepov sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti. Priporočamo tudi čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

VIRI PODATKOV

- Eko sklad (<https://www.ekosklad.si/gospodarstvo/pridobite-spodbudo/seznam-spodbud?ukrep%5B%5D=vozila-in-infrastruktura-trajne-mobilnosti>)
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

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 ☒	ETS	☐
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	☒	
	zmanjšanje emisij TGP	☒	
	povečanje rabe OVE	☐	
	drugo: _____	☐	
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) Aksijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Ukrep se ni izvajal.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

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. V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetskim in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> je načrtovano, da se v dialogu s socialnimi partnerji in civilnimi iniciativami najde ustrezno trajnostno rešitev pri obračunu nadomestila stroškov prevoza na delo, s ciljem spodbujanja večje uporabe JPP in drugih oblik trajnostne mobilnosti.
----------------------	---

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz NEPN v okviru ukrepov davčne politike in obračuna potnih stroškov, ki ne izvzemajo tudi nagrajevanja hoje in kolesarjenja. Ob izračunu povračila za prevoz na delo na podlagi oddaljenosti predlagamo uvedbo regresije za daljše prevoze oziroma povezavo povračil za prevoz na delo z uporabo javnega potniškega prometa.

VIRI PODATKOV

- IPoP – Inštitut za politike prostora
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

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 ☒ ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)
VRSTA INSTRUMENTA	informiranje / promocija / ozaveščanje
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MOP, Mzl
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐
KRATEK OPIS	Promocija ukrepov trajnostne mobilnosti.

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 — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
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) Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Evropski teden mobilnosti (ETM) je pobuda, ki lokalne skupnosti spodbuja k uvedbi in promociji trajnostnih prometnih ukrepov. V letu 2019 se mu je pridružilo 80 občin, največ do sedaj. Osrednja tema je bilo pešačenje pod sloganom <i>Gremo peš!</i> Sodelovanje občin v ETM sofinancira Mzl. Po številu sodelujočih občin ostaja Slovenija na mednarodni ravni v prvi deseterici držav (leta 2019 na 10. mestu), po deležu sodelujočih občin pa je verjetno blizu vrha. Glede na rezultate ankete ETM sta med najbolj uspešnimi aktivnostmi <i>Pešbus</i> in <i>Dan brez avtomobila</i>. Promocijske aktivnosti potekajo tudi v okviru drugih, lokalnih projektov. V letu 2019 za razliko od predhodnih let ni bila izvedena kampanja <i>Pripelji srečo v službo</i>. Nadaljeval se je program »Aktivno v šolo in zdravo mesto« (sofinancer Ministrstvo za zdravje, nosilec IpoP – Inštitut za politike prostora). Izvedeno je bilo usposabljanje za izvajanje spremljanja na poti v šolo (Bicivlak,
-----------------	--

Pešbus) za predstavnike šol in občin. Pešbus je od leta 2016 do leta 2019 izvedlo že 94 šol. V šolskem letu 2019/2020 naj bi Pešbus potekal v 63 šolah po 150 progah, ustavljal na 370 postajah in v šolo pripeljal vsaj 2.500 otrok.

V okviru OP EKP se je nadaljeval projekt »*Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti*« (nosilec MZI), ki je razdeljen na 5 ukrepov (kampanja za ozaveščanje in promocijo trajnostne mobilnosti, mobilnostni načrti za ustanove, izobraževanje o trajnostni mobilnosti za vrtce in osnovne šole, zelena mestna logistika in trajnostna parkirna politika, omejevanje prometa v mestnih jedrih ter uporaba sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti). V tem sklopu se je nadaljevalo zlasti izobraževanje o trajnostni mobilnosti za vrtce in osnovne šole, in sicer z izvedbo izobraževalno-ozaveščevalnih iger za otroke v vrtcih in osnovnih šolah. V šolskem letu 2019/2020 z aktivnostmi v tem okviru sodeluje 120 osnovnih šol. Ukrepa mobilnostni načrt ter trajnostna prometna politika sta podrobneje predstavljena v instrumentu *Ukrepi upravljanja mobilnosti*.

Z začetkom leta 2019 se je pod vodstvom MOP začel projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE*, v okviru katerega sta predvidena tudi izvedba javnih kampanj za aktivno mobilnost in vključevanje občin v aktivno promocijo trajnostne mobilnosti v okviru ETM.

DOSEŽENI UČINKI

Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE

Aktivnosti v okviru ETM ter programa »*Aktivno v šolo in zdravo mesto*« se bodo nadaljevale tudi v letih 2020 in 2021.

Do julija 2021 se bodo nadaljevale tudi aktivnosti na področju izobraževanja o trajnostni mobilnosti v vrtcih in osnovnih šolah.

Nadaljevalo se bo izobraževanje v organizaciji MZI skupaj z izvajalci projekta »*Izobraževanje za trajnostno mobilnost*«. V okviru projekta bo v letih 2020, 2021 in 2022 potekalo več izobraževanj na temo sodobnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja. Prvi dve izobraževanji na temo upravljanja parkiranja bosta v začetku leta 2020. Skupaj bo izvedenih 10 delavnic s tujimi predavatelji, predvidene pa so tudi predstavitve domačih dobrih praks, priprava izobraževalnega gradiva za strokovno in splošno javnost (filmi, tiskano gradivo), predstavitve na visokošolskih zavodih ter izvedba delavnic na srednjih šolah.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* bodo v naslednjih letih izvedeni naslednji mehki ukrepi:

- šest večjih ozaveščevalnih kampanj, ki bodo promovirale aktivno mobilnost – hojo in kolesarjenje,
- kampanja *Mesta pešcem in kolesarjem*,
- vključevanje lokalnih skupnosti v izvajanje promocijskih aktivnosti trajnostne mobilnosti v okviru ETM in 6 pozivov za sofinanciranje aktivnosti občin v okviru ETM,
- celovita prenova *Slovenske platforma za trajnostno mobilnost*, da bo omogočala tudi interaktivne funkcionalnosti, kot je spletni forum za ključne udeležence.

V okviru tega projekta bodo vsako leto v obdobju 2020–2025 objavljeni razpisi za mehke ukrepe za občine iz sredstev Sklada za podnebne spremembe.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje, okrepitev in

pospešeno izvajanje instrumenta s ciljem doseči čim širšo javnost in spremeniti potovalne navade.

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

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE* (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Projekt »Aktivno v šolo in zdravo mesto«
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

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 ☒	ETS	☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)		
VRSTA INSTRUMENTA	načrtovanje		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MOP		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐		
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 energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Strategija prostorskega razvoja (2004) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Končan je bil osnutek <i>Strategije prostorskega razvoja Slovenije (SPRS)</i>, z javno razpravo v začetku leta 2020. Eden od ciljev procesa priprave dokumenta je integracija ciljev prehoda v nizkoogljično družbo v prostorsko politiko. V letu 2019 je bil zaključen projekt <i>Integracija CPS in občinskih prostorskih načrtov (OPN) s celovito obravnavo dostopnosti v prostorskem načrtovanju</i> (nosilec UIRS). V projektu je bilo ugotovljeno, da sistem že zdaj priporoča in omogoča integracijo oziroma je ne preprečuje. Zaradi odsotnosti obveznosti integracije in nadzora je na izvedbeni ravni integracije malo.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	Načrtovana sta obravnava in odločanje o SPRS, ki bo razširila nabor ukrepov za prehod v NOD na področju prometa v okviru prostorske politike.
----------------------	---

Na 4. nacionalni konferenci o trajnostni mobilnosti februarja 2020 je bila izvedena delavnica *Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja*.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* sta načrtovani integracija CPS in občinskih prostorskih načrtov (OPN) s celovito obravnavo dostopnosti v prostorskem načrtovanju – povezovanje na ravni regij ter prerazporeditev oziroma zgostitev dejavnosti tako, da se poveča uporaba JPP za pot na delo za 20 %, kar se uveljavlja na ravni države (SPRS), regij (regionalni plani) in občin (občinski plani in OPN). Pri tem je za sočasno zagotavljanje dostopnosti javnega prometa ključna vloga MOP v okviru njegovih pristojnosti (SPRS, državni prostorski red) in MzI (načrtovanje prometne infrastrukture). *NEPN* predvideva tudi spremembo koncepta parkirnih normativov in omejitve pri rabi površin za parkiranje (ne določa se minimalno, ampak maksimalno število parkirnih mest).

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo pripravo državne strategije oziroma smernic, ki bodo jasno opredelile prioritete, cilje in navodila za prostorsko načrtovanje in integracijo celostnega prometnega načrtovanja ter mehanizme in obveznosti integracije celostnih prometnih strategij in občinskih prostorskih načrtov. Po potrebi je treba dopolniti *Zakon o urejanju prostora*.

VIRI PODATKOV

- MOP
- UIRS
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

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 ☒	ETS ☐	
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐		
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	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
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) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Ustanovljen je bil <i>Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko (Mzl)</i>, ki izvaja strokovne in upravne naloge s področij javnega potniškega prometa, trajnostne mobilnosti in prometne politike. Sprejet je bil <i>Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)</i>, ki pokriva vse sektorje, ki prispevajo k emisijam TGP, tudi promet. Mzl je na poziv Odbora Državnega zbora RS za infrastrukturo, okolje in prostor pripravil <i>Akcijski načrt za udejanjanje trajnostne mobilnosti v</i>
-----------------	---

območju osrednjeslovenskega (ljublanskega) širšega mestnega območja za obdobje 2019–2025. Ukrepi so razdeljeni po skupinah:

- železniški promet (735 mio EUR)
- javni promet in trajnostna mobilnost (609 mio EUR)
- cestni promet (644 mio EUR),
- vodni promet (0,03 mio EUR),
- zračni promet (32 mio EUR).

Akcijski načrt ima finančni okvir in jasno časovnico, v kateri sta določena vrsta ukrepov in zaporedje njihovega izvajanja za udeležanje trajnostne mobilnosti v območju osrednjeslovenskega (ljublanskega) širšega mestnega območja.

DOSEŽENI UČINKI

Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO
IZVAJANJE

MzI pripravlja *Zakon o trajnostni mobilnosti*. Njegov osnutek bo pripravljen v letu 2020. Zakon bo definiral temeljne pojme o trajnostni mobilnosti, zagotovil sistemske vire za financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti, določil pristojnosti različnih ravni in institucij ter spremljanje kakovosti izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti.

MzI pripravlja vsebine za novo finančno perspektivo v obdobju 2021–2027 in načrtuje vire za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti iz EU sredstev.

Na MzI bo v letih 2020 in 2021 pripravljen zbir nacionalnih smernic s specifičnih področij trajnostne mobilnosti (mobilnostni načrti, parkirna politika, zelena mestna logistika) za spreminjanje potovalnih navad državljanov na ravni institucije ali mesta.

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.

V 6-letnem načrtu vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 (na podlagi *Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji*) je za trajnostno mobilnost predvidenih 606 mio EUR.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano izboljšanje koordinacije vseh akterjev za doseganje večjih sinergijskih učinkov. *NEPN* predvideva tudi določitev novega koncepta financiranja trajnostne prometne infrastrukture za zagotavljanje potrebnih javnih finančnih sredstev (npr. infrastrukturni sklad) za pospešeno načrtovanje, umeščanje (priprava DPN idr.) in izgradnjo sodobne železniške in druge trajnostne prometne infrastrukture ter predlaga pripravo strategije razvoja javnega potniškega prometa in državne kolesarske strategije.

PREDVIDENI UČINKI

Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

VIRI PODATKOV

- MZI
- Celoviti nacionalni energetske in podnebne načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

3.2 Spodbujanje javnega potniškega prometa (JPP)

SUBVENCIONIRANJE PREVOZOV V JAVNEM POTNIŠKEM PROMETU	
SPLOŠEN OPIS	
OZNAKA	OP TGP: NP-1 AN URE: P.1a
UČINEK V SEKTORJU	promet
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS ☒ ETS ☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> ☒
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) Zakon o cestnih prevozi (Ur. l. RS, št. 67/19)
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 energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030
IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019	
POTEK IZVAJANJA	Ukrep se izvaja. Namenjena sredstva so pripomogla k uporabi sistema javnega potniškega prometa na celotnem območju Republike Slovenije. Z novelo <i>Zakona o prevozi v cestnem prometu</i> je bila napovedana uvedba brezplačnega medkrajevnega javnega potniškega prometa za vse upokojene, vojne veterane, invalide in mlade športnike, ki naj bi

začela veljati v drugi polovici leta 2020. Napovedane so tudi ugodnejše cene mesečnih imenskih vozovnic.

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE

V letu 2020 bo uveden brezplačni medkrajevni JPP za vse upokoјence, vojne veterane, invalide in mlade športnike. Preostalo subvencioniranje bo potekalo tako kot do sedaj.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebne načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje instrumenta za povečanje dostopnosti in konkurenčnosti JPP.

PREDVIDENI UČINKI

Povečanje števila potnikov.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

KONCESIJE ZA IZVAJANJE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE POTNIŠKEGA PROMETA

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: NP-1 AN URE: P.1a OP EKP: prednostna os 7	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS ☒	ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> ☒	
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) Zakon o prevozih v cestnem prometu ZPCP-2G (Ur. l. RS, št. 67/19) 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	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo)

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30)

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)

6-letni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025

Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Predvideno je nadaljevanje izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa. Obstoječe koncesije so se iztekle leta 2019. Konec leta 2019 so bile sprejete spremembe in dopolnitve <i>Zakona o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2G)</i>, ki je omogočil podaljšanje koncesijskih pogodb do 2. 12. 2021. DO takrat mora MZL objaviti nov razpis za sklenitev koncesij ali prevoznih pogodb. Poleg tega je bila maja 2019 sprejeta nova <i>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</i>, ki tudi ureja to področje.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	Predvideno je nadaljevanje izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa. Do konca leta 2021 bo izveden nov razpis za podelitev koncesij ali sklenitev prevoznih pogodb. V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetskim in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> sta načrtovana nadaljnji razvoj in uporaba modela koncesij za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa na področju cestnega in železniškega prometa. Namen je s strateškim pristopom k intermodalnosti spodbuditi povezanost in usklajenost ter s tem tudi konkurenčnost javnega prometa v vseh koncesijskih območjih v RS.
PREDVIDENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

VIRI PODATKOV

- MZL

- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

SISTEM INTEGRIRANEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (IJPP)

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: NP-1 AN URE: P.1a OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: U.31, U.33, U.34, U.36, priloga 3 Trajnostna mobilnost	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS ☒	ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	drugo (organizacijski)	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MzI	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> ☒	
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, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Ur. l. RS, št. 29/19) Zakon o prevozi v cestnem prometu ZPCP-2G (Ur. l. RS, št. 67/19)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji 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)
 6-letni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025
 Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA

Od avgusta 2019 so na voljo enkratna, dnevna in tedenska neimenska enotna vozovnica, poleg mesečnih in letnih, ki so bile na voljo že pred tem. Vozovnica velja za vse potnike, ne samo za dijake in študente. Z enotno vozovnico lahko potniki na določeni relaciji potujejo večkrat dnevno z vsemi vrstami in izvajalci javnega prevoza, vendar v sistem še vedno ni vključen Ljubljanski potniški promet.

Sprejeta je bila *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).

Poleg tega je MzL prevzel tudi financiranje prevozov težje in težko gibalno oviranih študentov invalidov.

Z začetkom leta 2019 se je pod vodstvom MOP začel projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE*, v okviru katerega je predviden tudi sklop ukrepov s področja integriranja javnega potniškega prometa.

DOSEŽENI UČINKI

Število potnikov v JPP v medkrajevnem linijskem javnem prevozu po nekaj letih rasti od leta 2017 ponovno upada, **kar je tudi posledica natančnejše registracije potnikov**. V mestnem javnem linijskem prevozu število potnikov prav tako upada (podatki SURS, SiStat). Število potnikov v železniškem prometu je po letih upada leta 2018 glede na leto 2017 prvič v zadnjem desetletju rahlo naraslo. Podatkov za leto 2019 še ni.

Učinki ukrepov se merijo tudi z raziskovanjem dnevne mobilnosti potnikov v Sloveniji, ki ga je SURS prvič izvedel leta 2017, prihodnji dve izvedbi pa sta načrtovani leta 2021 ter leta 2024 ali 2025.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE

V obdobju 2020–2025 je v »Operativnem načrtu vlaganj v promet in prometno infrastrukturo od leta 2020 do leta 2025« predvidena ustanovitev upravljavca sistema javnega potniškega prometa, ki je nujna za nadaljnji razvoj IJPP, saj bo upravljavec celovito skrbel za uveljavitev javnega interesa pri javnem potniškem prometu in dokončno izvedbo integracije javnega potniškega prometa: postavitev pravil za nove koncesije in uskladitev voznih redov.

V istem obdobju je predvidena vzpostavitev informacijske platforme za IJPP (integrirani javni potniški promet) v okviru NCUP (Nacionalnega centra za upravljanje s prometom) za uporabnike javnega prevoza. Informacijska platforma bo omogočala spremljanje voznih redov, prihodov in zamud javnega prevoza v realnem času, prikaz na portalu oz. aplikacijah itd.

Projekt *Uvedba IJPP v RS* predvideva tudi uskladitev voznih redov med posameznimi vrstami prevoza (železniški prevoz potnikov, javni linijski

medkrajevni prevoz potnikov, mestni prevoz potnikov), ki bo zagotavljala, da se bodo vozni redi dopolnjevali in podpirali za boljšo ponudbo potnikom in spodbujali uporabo vrste prevozov, ki imajo na določeni relaciji ali v določeni smeri primerjalno prednost.

Integraciji vozovnice mora slediti tudi spletna oziroma mobilna aplikacija, ki omogoča tako nakup kot tudi validacijo vozovnic. V obdobju 2020–2025 je predvidena uvedba tehnološko sodobnih in uporabniku prijaznih sistemov plačevanja vozovnice.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* so v ukrepu integriranje javnega potniškega prometa med letoma 2020 in 2026 predvideni mehki ukrepi za večjo konkurenčnost javnega potniškega prometa. Pripravljeni bodo predlogi za izboljšanje sistema JPP s poudarkom na tarifni in upravljavski integraciji ter izboljšanju dostopnosti in informiranosti. Informacije o JPP in ostalih trajnostnih potovalnih načinih bodo zbrane na spletni platformi, izdelani po vzorcu koncepta *mobilnost kot storitev - MaaS*. Cilj akcije je povečati delež poti in potniških kilometrov JPP v naslednjih desetih letih na račun deleža poti, opravljenih z osebnimi avtomobili.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovan nadaljnji razvoj IJPP:

- ustanovitev upravljavca sistema javnega potniškega prometa;
- uveljavitev enotne vozovnice na celotnem območju javnega prometa v Sloveniji;
- prilagoditev voznih redov;
- vzpostavitev informacijskih platform.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

Priporočamo tudi čim prejšnjo vključitev vseh ponudnikov mestnega potniškega prometa, vključno z Ljubljanskim potniškim prometom, v sistem enotne vozovnice, izvedena pa mora biti tudi nadaljnja integracija voznih redov različnih vrst prevozov: avtobusnega, železniškega, mestnih in šolskih prevozov. V sklopu integracije je treba zagotoviti zadostno število kompetentnih kadrov za vzpostavitev, vodenje, vzdrževanje in razvoj integriranega javnega potniškega prometa. V prihodnosti bi bilo dobro preučiti možnost vključitve izposoje koles in souporabe avtomobilov v sistem enotne vozovnice.

Čim prej je treba vzpostaviti kontinuirano zbiranje podatkov o dejansko prepeljanih potnikih in začeti s statistično obdelavo.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE* (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

SPODBUDU 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 ☒	ETS ☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> ☒	
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, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Ur. l. RS, št. 29/19) Zakon o prevozih v cestnem prometu ZPCP-2G (Ur. l. RS, št. 67/19) Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 99/08) 6-letni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 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 Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo)

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030
 Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30)
 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)
 Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	V okviru javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti – vozlišč P+R iz leta 2017 je bilo v izvedbi sedem projektov (Grosuplje, Stanežiče, Kamnik, Borovnica, Sevnica, Krško, Šentjur pri Celju). Dva projekta sta zaključena, ostali bodo zaključeni leta 2020. Nadaljevala so se dela na Kočevski progi, vendar potniški promet kljub napovedim tudi leta 2019 še ni stekel. Začela se je prenova železniške postaje Maribor v vrednosti 55 milijonov evrov. Prenova bo končana septembra 2020. Začela se je nadgradnja železniškega postajališča Štore. Ostala dela na področju železniške infrastrukture so vključena pri instrumentu <i>Izboljšanje železniške infrastrukture</i>. Začela se je priprava strokovnih podlag in predštudije upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju Ljubljanske urbane regije (LUR) s ciljem zagotoviti celovitost prometnega sistema, ki se osredotoča na povečanje atraktivnosti javnega potniškega prometa. Študija bo podala podlage za nadaljne investicije na regionalnih progah in na območju LUR. Maja 2019 so Slovenske železnice (SŽ) podpisale pogodbo za nakup dodatnih 26 vlakov Stadler (poleg 26-ih, za katere je bila pogodba podpisana že leta 2018). Skupna vrednost naročila v letu 2019 je znašala 151 milijonov evrov brez DDV-ja, skupno za 52 vlakov pa 320 milijonov. Konec leta 2019 se je na Poljskem začelo testiranje novih potniških vlakov Stadler. S tem projektom je bil storjen prvi korak k modernizaciji potniškega prometa, kar je eden od najpomembnejših strateških ciljev SŽ.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	Dodatna sredstva za izgradnjo P+R vozlišč v tej finančni perspektivi niso več predvidena, razen projektov mestnih občin, prijavljenih v okviru mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN). V letih 2020 in 2021 bodo sredstva namenjena za izboljšanje infrastrukture javnega prometa. Dodatna sredstva bodo razpisana tudi iz mehanizma CTN. V okviru izvajanja ReNPRP30 je v pripravi vrsta projektov za izboljšanje infrastrukture za JPP.
----------------------	--

Predvidena dela na področju železniške infrastrukture so vključena pri instrumentu *Izboljšanje železniške infrastrukture*.

SŽ do leta 2025 načrtuje celovito prenovo železniškega potniškega parka.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano intenzivno nadaljevanje in nadgradnja instrumenta, zlasti 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 z vključevanjem mikromobilnosti.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*. Vozlišča P+R se morajo v prostor umeščati tako, da ne povečujejo skupnega števila kilometrov, prevoženih z osebnim motornim prometom.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Direkcija RS za infrastrukturo
- SURS, SiStat
- Slovenske železnice
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

DRUGI UKREPI UPRAVLJANJA MOBILNOSTI ZA IZBOLJŠANJE STORITEV JPP

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: NP-1 AN URE: P.1a OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: U.11 – U.16, priloga 3 Trajnostna mobilnost	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS ☒	ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	drugo (organizacijski ukrep), promocija, ozaveščanje	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, občine	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> ☒	
KRATEK OPIS	Ukrepi za izboljšanje storitev JPP, kot so uvajanje rumenih pasov, povečanje pogostnosti voženj javnega prometa, zagotavljanje udobnega in enostavnega prestopa med prometnimi sredstvi javnega prevoza, uvajanje novih storitev (prevozi na klic v JPP).	

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 — Action Plan on Urban Mobility (COM(2009) 490 final, 30. 9. 2009)
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 do leta 2030 Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Uvedenih je bilo 18 hitrih avtobusnih linij med večjimi kraji in Ljubljano. Ti hitri avtobusi imajo majhno število postankov. Slovenske železnice (SŽ) so v začetku leta uvedle spletni nakup vozovnic za vlak preko spletne trgovine in mobilne aplikacije. Nakup vozovnice za vlak z mobilno aplikacijo trenutno poteka v anonimnem načinu, tako kot pri spletnem, zato so na voljo zgolj neimenske splošne (enosmerne in povratne) vozovnice za odrasle ter vozovnice za otroke do 12 let. V okviru Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) je bil izveden pilotni projekt prevoza na klic v Škofljici.
-----------------	--

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO
IZVAJANJE

SŽ načrtuje postavitve kartomatov po vsej Sloveniji.

SŽ razvija več novih storitev, med njimi »S SŽ od doma do cilja«, pri kateri namerava s P+R sistemom omogočiti prevoze ne le med železniškimi postajami, temveč do tam, kamor bodo želeli potniki. Druga od omenjenih novih storitev je tudi E-Mobilni, pri kateri si bodo lahko potniki na železniških postajah izposodili električna vozila in z njimi nadaljevali pot do cilja.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* so načrtovani:

- priprava strategije razvoja javnega potniškega prometa;
- priprava ukrepov za spodbujanje sopotništva – zagotovitev systemske podpore in povečanje zasedenosti vozil za vožnjo na delo za vsaj 30 % (parkirišča sistema »parkiraj in se pelji skupaj«, zagotovitev parkirnih mest za vozila z večjo zasedenostjo idr.);
- posodobitev konceptov in shem mestnega potniškega prometa s ciljem večje kakovosti in dostopnosti;
- uvajanje hitrih avtobusov na avtocestah in krožnih linij na ljubljanskem obroču;
- priprava spodbud za uvedbo novih storitev javnega prevoza (na zahtevo idr.), vključno z zagotavljanjem JPP tudi na območjih, kjer ni dovolj povpraševanja za uvedbo rednih linij, novimi storitvami v mestih itd.;
- vzpostavitev digitalne platforme, ki bo spodbujala vse možnosti javnega potniškega prevoza, oblike sopotništva ter iskanje in razvoj novih poslovnih modelov trajnostne mobilnosti;
- ureditev mikro-mobilnih vozlišč na mestnih vpadnicah.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Pripraviti in izvajati je treba ambicioznejše ukrepe za uvajanje rumenih pasov v mestnem in medkrajevem prometu.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Slovenske železnice
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

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 ☒	ETS ☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ 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 ☒	
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	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011)	
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 2019

POTEK IZVAJANJA

Nadaljevala so se dela na Kočevski progi.

V teku je bila nadgradnja železniškega odseka Zidani Most–Celje, nadgradnja železniške proge Poljčane–Slovenska Bistrica, vgradnja evropskega transportnega sistema ETCS na progah Zidani Most–Dobova in Pragersko–Šentilj, priprava dokumentacije za prenovo železniškega predora Karavanke, nadgradnja proge Maribor–Šentilj, priprava dokumentacije za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Divača in izdelava dokumentacije za uvedbo daljinskega vodenja prometa na glavnih progah. V gradnji je več podvozov, protihrupnih ograj, železniških postaj, peronov, podhodov in ukrepov za odpravo ozkih grl na infrastrukturi.

Nadaljevali so se projekti nadgradnje proge Poljčane–Slovenska Bistrica, modernizacija proge Pesnica–Šentilj–državna meja, Rimske Toplice–Laško in Laško–Celje ter Maribor–Počehova.

Končana je bila sanacija ozkega grla pred tovorno postajo Koper. Namen izvedbe projekta je bila obnova železniškega odseka med postajo Dekani in vozliščem Bivje (projekt izvlačnega tira).

Nadaljeval se je projekt izgradnje železniške proge Tivolski lok, ki je v fazi priprave dokumentacije.

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

Zaključen je bil projekt uvedbe ETCS sistema na železniških odsekih državna meja–Dobova–Zidani most, na odseku Pragersko–Maribor–Šentilj pa je še v teku.

2. februarja 2019 je bil vzpostavljen nov, četrti železniški tovorni koridor (Rail Freight Corridor) skozi Slovenijo, in sicer Jantarni koridor (Amber corridor): Koper–Ljubljana–Zalaszentivan–Sopron/Csorna–(madžarsko-srbska meja)–Kelebia–Budimpešta–Komárom–Leopoldov/Rajka–Bratislava–Žilina–Katovice/Krakov–Varšava/Lukow–Terespol–(poljsko-beloruska meja).

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE

Izvajanje vseh projektov iz leta 2019 se bo nadaljevalo tudi v letih 2020 in 2021. Modernizacija Kočevske proge bo zaključena.

Iz Sklada za podnebne spremembe bo financirana načrtovana nadgradnja gorenjske železniške proge. V letih 2020 in 2021 bo posodobljen le odsek od Podnarta do Lesc, celotna proga bo posodobljena do leta 2027.

Leta 2020 bo končana prenova odseka Zidani Most–Celje, do leta 2022 pa odseka Maribor–Šentilj.

Nadaljevala se bo priprava dokumentacije za izgradnjo Tivolskega loka.

Leta 2020 se bo začela nadgradnja in posodobitev postaje Pragersko. Začeli se bosta tudi varnostno-tehnična nadgradnja železniškega predora

Karavanke in izvedba podatkovnega omrežja za daljinsko vodenje prometa na javni železniški infrastrukturi.

Nadaljeval se bo projekt vzpostavitve daljinskega vodenja železniškega prometa na javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji. Izvedba je predvidena od maja 2020 do novembra 2025.

Do leta 2023 bo zaključen projekt uvedbe ETCS sistema na celotnem jedrnem omrežju v Republiki Sloveniji.

Priprava večine projektov poteka počasneje, kot je bilo načrtovano.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano intenzivnejše vlaganje v razvoj železniškega omrežja s ciljem večje uporabe tako za tovorni kot tudi potniški promet, skladno z veljavnim načrtom vlaganj v promet in prometno infrastrukturo. Predvideni so nadgradnja in povečanje zmogljivosti koridorjev, nadgradnja prog za doseganje TEN-T standardov in povečanje zmogljivosti, obnova tovornega in potniškega voznega parka, razvoj postaj; priprava akcijskega načrta za elektrifikacijo železniškega prometa, organizacija elektrificiranega železniškega tranzita in ureditev digitalne platforme, ki bo povezovala vse možnosti javnega prevoza ter omogočila učinkovit pregled in organizacijo železniškega prometa.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

VIRI PODATKOV

- MZI
- DRSI
- <http://www.krajsamorazdalje.si/>
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

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 ☒ ETS ☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐
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	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011)
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 do leta 2030 Akcijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	V letu 2019 se ukrepi niso izvajali. Na MZI je bila ustanovljena medresorska delovna skupina, ki bo preučila možnosti za vzpostavitev ukrepov za spodbude kombiniranega prevoza.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

- PREDVIDENO IZVAJANJE** Načrtovan je začetek izvedbe intermodalnega logističnega centra Ljubljana, ki povezuje BTC, Slovenske železnice, Mercator in Mestno občino Ljubljana ter druge partnerje.
- V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje in intenzivnejše izvajanje instrumenta za večjo povezanost vseh oblik prometa.
- Predvideni so:
- vključevanje zunanjih stroškov v cestnine in druge dajatve za tovorni promet;
 - spodbujanje uporabe intermodalnih prometnih enot;
 - posodobitev in razvoj intermodalnih terminalov idr.;
 - izgradnja P+R parkirišč;
 - proaktivno sodelovanje akterjev na različnih področjih prometa tako cestne kot tudi železniške infrastrukture;
 - preučitev in uvedba nove cestninske politike s ciljem preusmeritve prometnih tokov na železnice in primestni JPP ter razbremenitve vsakodnevnega cestnega prometa.

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. Med ukrepi, ki jih izvajajo v Evropi, so spodbude za intermodalni prevoz (menjava načinov prevoza), gradnja terminalov in prekladalnih postaj ter nabava prekladalne opreme.

VIRI PODATKOV

- MzI
- MOL
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

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 ☒	ETS	☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐		
KRATEK OPIS	Načrtovani so naslednji instrumenti za izboljšanje učinkovitosti cestnega tovornega prometa: uvedba IT za boljšo izkoriščenost obstoječih cest, izvedba dodatnih počivališč/parkirišč in mest za nadzor za tovorna vozila, uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila, vključevanje eksternih stroškov v cestnine in druge dajatve za tovorni promet.		

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011) Directive 2009/33/EC on promoting clean and energy-efficient road transport vehicles Communication (COM(2011) 112 final) — A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Akcijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	V okviru Nacionalnega centra za upravljanje prometa (NCUP) se je nadaljeval postopek integracije upravljanja prometa. V sklopu faze 1 se vzpostavljajo podatkovno skladišče za prometne podatke, makroskopski prometni model ter dinamični simulacijski prometni model, platforma za pridobivanje masovnih podatkov o gibanju vozil v realnem času ter enotna nacionalna točka za dostop do prometnih podatkov. Po navodilu Mzl je Direkcija RS za infrastrukturo s 1. junijem izvedla ukrepe za prehod tranzitnega tovornega prometa z najbolj obremenjenih cest na
-----------------	--

vzporedno avtocestno omrežje, ki predstavlja varnejšo cestno povezavo z boljšimi prometno tehničnimi elementi. Ukrepi so bili izvedeni na glavnih cestah Jelšane – Postojna (G1-6) in Starod – Kozina (G1-7) ter nekaterih glavnih in regionalnih cestah v severovzhodnem delu Slovenije. DRSI je prometno ureditev spremenila oziroma dopolnila na način, da je upoštevala potrebe gospodarstva, hkrati pa upoštevala vpliv na varnost in kakovost bivanja lokalnega prebivalstva.

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO
IZVAJANJE

Integracija upravljanja prometa v okviru NCUP bo izvedena predvidoma leta 2021, ko bo v centru dokončno v celoti vzpostavljen informacijski sistem, potreben za opravljanje nalog. V sklopu faze 2 bodo vzpostavljeni prometni geografsko-informacijski sistem (GIS), nacionalni cestni prometno-informacijski center, baza multimodalnih prometnih podatkov, postavljena bo IT infrastruktura za nacionalno koordinacijo prometnih ukrepov na cestnem omrežju in vzpostavljeno informacijsko okolje za povezavo vozila z informacijskimi storitvami v oblaku (C-ITS 3G/4G/LTE). Izdelan bo tudi simulator uporabe cestno-prometne infrastrukture in vplivov na vožnjo.

V okviru projekta »*Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti*« bodo pripravljene nacionalne smernice za izdelavo strategij upravljanja mestne logistike.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* bo izveden ukrep upravljanja zelene mestne logistike, v katerega bosta vključena dva pilotna projekta zelene logistike. Izvedena bo analiza mednarodnih projektov in praks uvajanja novih oblik logistike v zakonodajni okvir v državah članicah EU. Predmet analize bo tudi stanje v Republiki Sloveniji, oblikovani bodo predlogi za spremembo zakonodaje. Potreba po integraciji okoljskih vsebin v proizvodne procese narašča, del teh pa predstavlja tudi zelena logistika.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebno načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje izvajanja instrumenta s poudarkom na razvoju IT in drugih rešitev za boljše upravljanje prometa in izkoriščenost cest. Predvideni so:

- uporaba elektronskega cestninjenja tovornih vozil tudi kot orodja za upravljanje prometa (npr. v času prometnih konic zaradi zmanjševanja zastojev in emisij, v nočnem času zaradi zmanjševanja hrupa itd.);
- preučitev in postopno zaračunavanje zunanjih stroškov za tovorni promet (kot možen vir za infrastrukturni sklad) skladno z zakonodajo EU;
- uvedba stabilnega vira financiranja in vzpostavitev elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku;
- povečanje obteženosti tovornih vozil;
- zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni).

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*. Treba bo tudi aktivneje začeti z izvajanjem prepovedi vstopa v mestna območja za tovorna motorna vozila, ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila. Treba je izvajati ukrepe iz strategije razvoja prometa na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji.

VIRI PODATKOV

- DARS (https://www.dars.si/Sistem_DarsGo)
- ReNPRP30
- Projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE* (<https://www.care4climate.si/sl/o-projektu/podrocja-aktivnosti-projekta/trajnostna-mobilnost>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. april 2020

3.4 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

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: OP-9 AN URE: P.3		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS	☒	ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)		
VRSTA INSTRUMENTA	davčna politika		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	☒	
	zmanjšanje emisij TGP	☒	
	povečanje rabe OVE	☐	
	drugo:	☐	

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 energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Akcijski program za alternativna goriva v prometu Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

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 2020

POTEK IZVAJANJA	MF je januarja 2020 pripravil nov predlog <i>Zakona o davku na motorna vozila</i> , ki bi spremenil obdavčitev glede cene in jo naredil povsem odvisno od emisij CO ₂ . Po krajši javni razpravi se je izkazalo, da predlog močno
-----------------	--

	zmanjšuje obdavčitev najdražjih, in praviloma tudi najbolj onesnažujočih, vozil na račun večine. V primerjavi s podobnimi davki v EU je vpliv davka na ceno avtomobila močno premajhen in ne zajema eksternih stroškov (na primer onesnaženja, povečanega prometa ipd.).
DOSEŽENI UČINKI	Leta 2018 se je vrednost kazalca povprečne emisije za nova vozila ponovno poslabšala.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	Nadaljevanje izvajanja – potrebna je koordinacija z MF. V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> sta načrtovani ravno sprememba in dopolnitev Zakona o davku na motorna vozila z uvedbo bolj progresivne lestvice za stopnje obdavčitve glede na emisije CO ₂ .
PREDVIDENI UČINKI	Učinke spremljamo preko kazalca povprečne emisije za nova vozila.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Čeprav je predvidena posodobitev lestvice za stopnje obdavčitve glede na emisije CO₂, je smiselno uporabiti bolj progresivno lestvico, podobno kot v drugih državah EU.

VIRI PODATKOV

- MF
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

22. april 2020

2. DEL: OSTALE DAJATVE

ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MOP
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 2019

POTEK IZVAJANJA	Leta 2019 je bilo z novelo <i>Zakona o dohodnini</i> uveljavljeno znižanje bonitete za uporabo službenega vozila v zasebne namene za vozila na električni pogon. Boniteta je bila znižana za 1,2 odstotne točke, in sicer z 1,5 na 0,3 % nabavne vrednosti vozila mesečno. Ukrep je bil izveden v skladu z <i>Akcijskim programom za alternativna goriva v prometu</i> .
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> je predvidena uvedba progresivnosti tudi pri letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu. Ključna ovira za izvedbo
----------------------	--

tega je, da se finančno obremenijo lastniki obstoječih vozil z visokimi emisijami, lastniki z nizkimi dohodki pa nimajo možnosti ukrepanja. Predvideno je tudi dodatno spodbujanje zamenjave starih vozil z najslabšimi lastnostmi in izbire najučinkovitejših novih vozil.

V *Akcijskem programu za alternativna goriva v prometu* sta v obdobju 2020–2021 načrtovana naslednja ukrepa, oba veljata za prvih 20.000 registriranih vozil na električni pogon:

- oprostitvev 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.

Predvideno je, da se bo zaradi izredno intenzivnih razvojnih sprememb na področju vozil in samih tehnologij na alternativna goriva akcijski program dopolnjeval vsaki dve leti z veljavnostjo za naslednja tri leta. Trenutno veljavni akcijski načrt je bil sprejet leta 2019.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

VIRI PODATKOV

- MzI
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 2020

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 ☒	ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	predpisi, informiranje/ozaveščanje,	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	☒
	zmanjšanje emisij TGP	☒
	povečanje rabe OVE	☐
	drugo: zmanjšanje emisij onesnaževal zraka	☒

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	Uredba (ES) o označevanju pnevmatik št. 1222/2009, 228/2011 in 1235/2011 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 Uredba (EU) 510/2011 o emisijah CO₂ za lahka tovorna vozila Uredba (EU) 2018/2043 in Uredba (EU) 2018/2042 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153 in (EU) 2017/1152 za pojasnitev preskusnih pogojev WLTP in zagotovitev spremljanja homologacijskih podatkov 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)
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	Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

1. DEL: INFORMACIJE O RABI GORIVA ZA VOZILA

ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MOP
KRATEK OPIS	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 zunanjega 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 označevanje vozil in pnevmatik, tudi v smeri vrednotenja vplivov v življenjski dobi, zmanjšanje specifičnih emisij pri vozilih.
--	---

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

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. WLTP je stopil v veljavo za nove tipe avtomobilov septembra 2017, za vsa novo registrirana vozila pa septembra 2018. Od 1. 1. 2019 imajo vsa vozila, ki so v prodaji, objavljene samo podatke po WLTP merilnem ciklu.
DOSEŽENI UČINKI	S kazalcem se spremlja specifične emisije CO ₂ novih vozil. Prenehanje izkoriščanja pomanjkljivosti starega merilnega cikla je razkrilo, da se, kljub povečevanju učinkovitosti vozil, povprečna specifična raba vozil ne zmanjšuje, ker se povečujeta velikost in teža vozil ter tudi moč njihovih motorjev.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta. V letu 2020 je treba določiti tudi razliko med vrednostmi emisij CO ₂ , navedenimi v homologaciji, in izmerjenimi v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151.
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

6. maj 2020

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 2019

POTEK IZVAJANJA Ukrep se izvaja brez sprememb.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta.
V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je na področju označevanja pnevmatik predvideno nadaljnje informiranje, in sicer vključno z informacijami o vrednotenju vplivov v življenjski dobi in o zmanjšanju specifičnih emisij pri vozilih.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

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>)
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 2020

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 ☒	ETS ☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: zmanjšanje emisij onesnaževal zraka ☒	
KRATEK OPIS	OP TGP načrtuje ukrepe spodbujanja varčne vožnje, prvenstveno preko učiteljev varne vožnje, izpitnih centrov in drugih multiplikatorjev ukrepa. Po Zakonu o voznikih (Ur. l. RS, št. 85/2016) je učenje osnov tehnik varčne in okolju prijazne vožnje sestavni del praktičnega usposabljanja voznikov.	

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 energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Ukrep se izvaja brez sprememb.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta. V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetskim in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> je predvideno nadaljevanje izvajanja instrumenta in razvoj novih inovativnih pristopov, ki vključujejo: • nove mobilne aplikacije za spremljanje učinkovitosti vožnje, • preučitev možnosti za znižanje dovoljene hitrosti na avtocestah, • uvedbo spodbud pri zavarovanju, brisanju kazenskih točk itd.
----------------------	---

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

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>)
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 2020

OBVEZNI DELEŽ OBNOVLJIVIH VIROV ENERGIJE V MOTORDEM PROMETU

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: OP-3, OP-4 AN OVE: 50 ReNPRP30: Ro.35	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS ☒	ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	predpisi, davčna politika	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MzI, MF, MGRT	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije ☐ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☒ drugo: _____ ☐	
KRATEK OPIS	Po 380. členu EZ-1 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 vzpodbuja rabo OVE v motornem prometu tako, da izvzema plačevanje trošarine za biogoriva. Poleg tega distributerji za primešavanje biokomponente mineralnim gorivom prejmejo dodatek. Dodatek za biokomponento je v pristojnosti MGRT in predstavlja razliko v ceni med običajnim mineralnim gorivom in biogorivom, za katerega velja obveznost primešavanja k mineralnemu gorivu. Za delež OVE v prometu je v OP TGP za leto 2020 zastavljen cilj 10 %, v NEPN pa je za leto 2030 načrtovano, da bo delež OVE v prometu dosegel 21 %, pri čemer bo delež biogoriv v porabi tekočih goriv brez UNP v cestnem in železniškem prometu vsaj 11 %.	

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 (EZ-1), Ur. l. RS, št. 17/14 , 81/15 – EZ-1A, 43/19 – EZ-1B in 60/19 – uradno prečiščeno besedilo 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)
Akcijski program za alternativna goriva v prometu
Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA

Delež OVE v prometu se je v obdobju 2005–2013 povečeval in je leta 2013 dosegel vrednost 3,8 %. V obdobju 2005–2013 se je stanje znatno poslabšalo, delež je leta 2016 znašal le še 1,6 % in je za indikativnim letnim ciljem zaostajal že za 5 odstotnih točk. Leta 2018 se je delež OVE v prometu drugo leto zaporedoma povečal in je znašal 5,5 %. S tem je še vedno zaostajal za indikativnim letnim ciljem iz OP TGP, pa tudi za vrednostjo, ki je bila opredeljena v okviru *Uredbe o obnovljivih virih energije v prometu*. Ta je namreč predvidela sistematično zviševanje energijskega deleža OVE v prometu po letih (2017 – 2,6 %, 2018 – 7,0 %, 2019 – 8,4 %, 2020 – 10,0 %). Odstopanje od zastavljenih ciljev izvajanja instrumenta tako še naprej ostaja zelo veliko, in sicer tudi zato, ker imajo obnovljive komponente za gorivo praviloma visoko ceno in se jim distributerji zato izogibajo.

DOSEŽENI UČINKI

Leta 2018 je delež OVE v prometu zaostajal za indikativnim letnim ciljem iz OP TGP za 2,8 odstotnih točk, za predvideno vrednostjo iz *Uredbe o obnovljivih virih energije v prometu* pa za 1,5 odstotne točke.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

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.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je predvideno nadaljevanje izvajanja instrumenta, ki vključuje odpravo vseh tehničnih in drugih ovir za povečevanje deleža OVE v prometu, trajnostno usmeritev v napredna biogoriva in vodik (tudi na železnici), vključno s spremembo modela regulacije cen tekočih goriv, ter trajnostno usmeritev v uvajanje plinov iz OVE v polnilnicah CNG in LNG.

PREDVIDENI UČINKI

Leta 2020 naj bi bil delež OVE v prometu 10 %. Da bi ta cilj dosegli, bi bilo potrebno delež v letih 2019 in 2020 povečevati enako ali hitreje kot leta 2018.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prej izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*.

VIRI PODATKOV

- MZI, MF
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 2020

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 ☒	ETS ☐
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MzI, MOP, Eko sklad	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐	
KRATEK OPIS	Področje prometa je zaznano kot pereč problem emisij TGP (ter drugih delcev, hrup...). Akcijski načrt za alternativna goriva v prometu stremi k prestrukturiranju prometa (osebne, tovorne, JPP) z uporabo alternativnih goriv. Predlaga tudi širok obseg ukrepov, spodbud za doseganje preoblikovanje prometa in prometne infrastrukture. 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. MzI dodeljuje sredstva v okviru OP EKP.	

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP) Akcijski program za alternativna goriva v prometu Akcijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustreznih infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v RS Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Leta 2019 je Eko Sklad izplačal 335.773 evrov spodbud za izgradnjo polnilnih postaj za električna vozila (43 AC in 5 DC), kar je nekoliko manj kot leto prej, ko je bilo za 55 polnilnih postaj izplačanih skoraj 364.000 evrov. Spodbude se izplačujejo iz sredstev Sklada za podnebne spremembe. Eko sklad je konec leta 2018 razpisal 3,5 milijonov evrov sredstev za nepovratne finančne spodbude občinam za izgradnjo kolesarske infrastrukture, med drugim tudi za postavitev postaj sistema izposoje javnih koles in električnih koles (65SUB-LSKI18). Do zaprtja poziva marca 2019 je prispelo 5 vlog, 2 sta bili zavrnjeni, 2 občini pa sta prejeli odločbo o dodelitvi pravice do nepovratne finančne spodbude v višini 847.059 evrov. Poziv je bil leta 2019 nadomeščen z novim pozivom 61SUB-LSKI19. Na voljo je 3,2 milijonov evrov sredstev (preostala neporabljenega sredstva javnega poziva 65SUB-LSKI19 z dodatnim milijonom evrov). Do konca leta 2019 je na ta poziv prispelo 16 vlog, zaenkrat so bile odobrene 4, znesek dodeljenih nepovratnih sredstev pa znaša skoraj 2,2 milijona evrov. Tudi te spodbude se izplačujejo iz sredstev Sklada za podnebne spremembe. Tudi leta 2019 sta še potekala 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). Oba projekta se bosta končala decembra leta 2020. Javni razpis MZL za sofinanciranje nakupa pametnih polnilnih postaj v okviru OP EKP tudi leta 2019 še ni bil objavljen.
-----------------	--

DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.
-----------------	------------------------------------

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE	Eko sklad bo leta 2020 nadaljeval z izvajanjem <i>Pogodbe o izvajanju ukrepov na podlagi Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letu 2019</i>, ki velja do izpolnitve vseh pogodbenih obveznosti. V programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2020–2023 je predvideno nadaljnje spodbujanje izgradnje polnilnih postaj, in sicer v okviru ukrepa finančnih spodbud za podjetja za naložbe v trajnostno mobilnost in v okviru spodbujanja razvoja trga alternativnih goriv v prometu. Poziv za spodbujanje trajnostne mobilnosti za podjetja je bil objavljen konec leta 2019 (78FS-PO19). Razpisani so 4 milijoni evrov nepovratnih sredstev in 5 milijonov evrov kreditnih sredstev, med ukrepi, za katere je mogoče pridobiti sredstva, pa so tudi polnilnice za električna vozila in polnilnice na vodik. V okviru spodbujanja razvoja trga alternativnih goriv v prometu bodo ravno tako podprte polnilnice za električna vozila in polnilnice na vodik, in sicer za javni sektor, občine in občane. V OP EKP so načrtovane finančne spodbude v skupni višini 3 milijone evrov za postavitev javne infrastrukture za alternativna goriva in pametnih polnilnih postaj za pospešeno uvajanje elektro mobilnosti, in sicer je ciljna vrednost za leto 2023 50⁹ javnih polnilnic za električna vozila. O tem, kdaj bo objavljen prvi razpis, zaenkrat še ni informacij. Predlog <i>Zakona o učinkoviti rabi energije</i>, ki je bil v javni obravnavi aprila 2020, predpisuje minimalno število parkirnih mest z infrastrukturo za alternativna goriva, natančneje električnih polnilnic, pri graditvah in večjih
----------------------	--

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

prenovah stanovanjskih in nestanovanjskih stavb z več kot deset parkirnimi mesti.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano intenzivno nadaljevanje izvajanja instrumenta, ki vključuje intenzivno izvajanje ukrepov Akcijskega programa za alternativna goriva v prometu, izvedbo demonstracijskega projekta oziroma več projektov za postavitve polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb, pripravo in sprejem predpisa za umeščanje e-polnilnic v strnjene stanovanjske soseske ter večje stanovanjske bloke in stolpnice, poenotenje priključnih standardov in razvoj naprednih storitev polnjenja ter usmerjanje investorjev v hitro polnilno infrastrukturo na lokacije, kjer večja vlaganja v omrežja niso potrebna (mapiranje možnih lokacij za hitre polnilnice).

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*. Med demonstracijske projekte za postavitve polnilne infrastrukture za stanovalce večstanovanjskih stavb je treba vključiti tudi primer, kjer lastniki stanovanj/vozil niso hkrati tudi lastniki parkirnih prostorov.

VIRI PODATKOV

- MZI, Eko sklad, MOP
- Eko sklad, osnutek Letnega poročila Eko sklada za leto 2019, februar 2020
- Eko sklad, Poslovni in finančni načrt Eko sklada za leto 2020, januar 2020 (<https://ekosklad.si/informacije/o-skladu/poslovni-nacrt/poslovni-in-financni-nacrt-za-leto-2020>)
- Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2020–2023 (Ur. l. RS, št. [14/20](#))
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 2020

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 ☒	ETS	☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐		
KRATEK OPIS	Akcijski načrt za alternativna goriva v prometu (2018) stremi k prestrukturiranju prometa (osebnega, tovarnega, JPP) z uporabo alternativnih goriv. Predlaga tudi širok obseg ukrepov, spodbud za doseganje preoblikovanje prometa in prometne infrastrukture. Eko sklad dodeljuje nepovratne finančne spodbude za nakup električnih baterijskih vozil (osebne avtomobile, motorne 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.		

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 energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Akcijski program za alternativna goriva v prometu Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	Tudi leta 2019 so lahko občani in pravne osebe zaprosili za nepovratne spodbude za vozila z nizkimi emisijami v okviru Eko sklada. V letu 2019 sta bila objavljena dva razpisa v skupni vrednosti 3,6 milijona evrov (64SUB-EVOB19 in 66SUB-EVPO19), do objave so bili odprti razpisi iz preteklih let. Iz sredstev Sklada za podnebne spremembe je Eko sklad leta 2019 objavil dva nova poziva za občine. V okviru poziva za zamenjavo zastarelih komunalnih vozil z visokimi izpusti delcev PM10 z novimi komunalnimi vozili (68SUB-KV19) je na voljo 900.000 evrov nepovratnih sredstev, za nakup
-----------------	--

novih vozil za izvajanje javnega mestnega in medkrajevnega potniškega prometa ter za prevoz potnikov in njihove prtljage (70SUB-PP19) pa 10 milijonov evrov nepovratnih sredstev.

Leta 2019 je Eko sklad objavil tudi poziv za dodeljevanje finančnih spodbud za pnevmatike višjega energijskega razreda pri tovornih vozilih in avtobusih (77SUB-PN19), kjer višina razpisanih nepovratnih sredstev znaša 1,5 milijona evrov.

Skupaj je bilo občanom leta 2019 za nakup novega e-vozila oz. predelanega vozila na električni pogon izplačanih 2,8 milijona evrov nepovratnih sredstev. Višina izplačanih spodbud pravnim osebam je bila 6,6 milijonov evrov, in sicer za nakup novih e-vozil oz. predelanih vozil na električni pogon, novih vozil za javni potniški promet na plin in novih komunalnih vozil. Skupaj je bilo podprtih 871 vozil, od tega 512 vozil občanov. Večina, 733, je bilo novih električnih vozil kategorij M1, N1 in L7e, 107 električnih koles, 27 avtobusov na plin in 2 komunalni vozili.

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

DOSEŽENI UČINKI

S spodbudami Eko sklada za vozila z nizkimi emisijami je bilo leta 2019 doseženo:

- zmanjšanje rabe energije: 3,4 GWh/leto
- zmanjšanje emisije CO₂: 1,1 kt/leto

Učinki so bili izračunani v skladu s *Pravilnikom o metodah za določanje prihrankov energije (Ur. l. RS, št. 67/15 in 14/17)*. Podatki še niso dokončni.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE

Eko sklad bo spodbude za vozila z nizkimi emisijami občanom in pravnim osebam namenjal tudi v prihodnje. Načrtovani znesek za leto 2020 je 5,5 milijonov evrov. Z javnimi pozivi leta 2020 so se zaradi vedno večjega števila podprtih vozil znižale spodbude za električna vozila kategorije M1 in N2 na 6.000 evrov (prej 7.500) in L7e (na 2.000 evrov), spodbude za priključne hibride pa so bile ukinjene. Za nakup pnevmatik višjega energijskega razreda pri tovornih vozilih in avtobusih, bo Eko sklad namenil dodatnega pol milijona evrov nepovratnih sredstev. Pri sredstvih, ki se zagotavljajo iz Sklada za podnebne spremembe, bo Eko sklad leta 2020 nadaljeval z izvajanjem *Pogodbe o izvajanju ukrepov na podlagi Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letu 2019*, ki velja do izpolnitve vseh pogodbenih obveznosti.

V programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2020–2023 je predvideno nadaljnje spodbujanje nakupa električnih vozil, in sicer v okviru spodbujanja trajnostne mobilnosti območij ohranjanja narave in spodbujanja razvoja trga alternativnih goriv v prometu. V okviru poziva za spodbujanje trajnostne mobilnosti za podjetja, ki je bil objavljen konec leta 2019 (78FS-PO19), so med ukrepi, za katere je mogoče pridobiti sredstva, tudi električna kolesa. Razpisani so 4 milijoni evrov nepovratnih sredstev in 5 milijonov evrov kreditnih sredstev.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je predvideno intenzivno izvajanje in prilagajanje instrumenta razmeram na trgu. Za hitrejši nakup in večji učinek instrumenta so načrtovani postopno letno zniževanje spodbud za vozila (2020–2025) ter določitev zgornje višine vrednosti vozila za upravičenost do

spodbude, poleg tega pa so predvidene še dodatne spodbude ob odjavi starega vozila iz prometa, spodbude za elektrifikacijo voznega parka v mestih (JPP – avtobusi, taksiji) ter spodbude za aktivno trajnostno mobilnost.

PREDVIDENI UČINKI Učinki projektov, podprtih z nepovratnimi sredstvi Eko sklada, se vnaprej ne načrtujejo.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prejšnje izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz NEPN.

VIRI PODATKOV

- MZI, Eko sklad, MOP
- Eko sklad, osnutek Letnega poročila Eko sklada za leto 2019, februar 2020
- Eko sklad, Poslovni in finančni načrt Eko sklada za leto 2020, januar 2020 (<https://ekosklad.si/informacije/o-skladu/poslovni-nacrt/poslovni-in-financni-nacrt-za-leto-2020>)
- Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2020–2023 (Ur. l. RS, št. [14/20](#))
- Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

6. maj 2020

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: U.17, U.39, priloga 3: Trajnostna mobilnost	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS ☒	ETS ☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐	
KRATEK OPIS	Spodbude za ureditev kolesarske infrastrukture (stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, kolesarskih stez ipd.) so načrtovane iz sredstev Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 preko razpisov za ukrepe trajnostne mobilnosti (2017–2020), mehanizma CTN (2017–2023) in dogovora za razvoj regij (2017–2023). Od leta 2018 so sredstva za kolesarsko infrastrukturo namenjena tudi iz Sklada za podnebne spremembe.	
PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE		
EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011)	
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) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030	
IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019		
POTEK IZVAJANJA	Mzl je septembra 2017 objavil javni razpis, katerega predmet je bila dodelitev nepovratnih sredstev mestnim občinam, ki imajo CPS, tudi za sofinanciranje investicij v infrastrukturo za kolesarje. Razpis je bil odprt do	

septembra 2018, izvedba projektov pa je predvidena do vključno leta 2020. Potrjenih je bilo 107 projektov, od tega jih 57 vključuje tudi infrastrukturo za kolesarje z ocenjeno vrednostjo naložb v višini 9 milijonov evrov.

Mestne občine so upravičene do sofinanciranja kolesarske infrastrukture tudi preko mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN). Vključenih je 49 projektov, od tega 42 projektov vključuje tudi gradnjo kolesarske povezav s predvideno višino naložb 48 milijonov evrov (sofinancirajo 23 milijonov).

Konec leta 2017 je bilo objavljeno drugo povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije (DRR), kjer so bila sredstva namenjena tudi gradnji regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti. V podpisane dogovore je vključenih 67 predlogov projektov v skupni dolžini ca. 500 km novih kolesarskih površin, ki so v fazi projektiranja. Skupna ocenjena vrednost projektov je 240 milijonov evrov, predvidena višina sofinanciranja pa 136 milijonov. Zaradi dolgotrajnih postopkov pridobivanja popolne vloge se ocenjuje, da se bo del predlogov projektov moral črpati iz naslednje finančne perspektive. Formalno sta bila potrjena in že izvedena 2 projekta.

MzI, DRSI in DRI izvajajo projekt označevanja državnega kolesarskega omrežja, na podlagi leta 2018 sprejetega *Pravilnika o kolesarskih povezavah* (Ur. l. RS, št. [29/18](#)).

Eko Sklad je konec leta 2019 objavil poziv za pridobitev kredita ali subvencije za spodbujanje izvajanja naslednjih ukrepov trajnostne mobilnosti na področju kolesarjenja (78FS-PO19):

- parkirišča za kolesa in kolesarnice za zaposlene ali javno izposajo koles (na podlagi koncesijske pogodbe oz. javno zasebnega partnerstva),
- električna kolesa (e-kolesa) in kolesa za službeno uporabo ali javno izposajo (na podlagi koncesijske pogodbe oz. javno zasebnega partnerstva).

Namen javnega poziva je spodbuditi izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti v podjetjih oz. prehod na trajnostno mobilnost v zasebnem sektorju in s tem prispevati k zmanjševanju emisij TGP v sektorju promet.

DOSEŽENI UČINKI

Učinki ukrepov se merijo z analizo potovalnih navad v Sloveniji, ki jo izvaja SURS. Prva je bila izvedena leta 2018, naslednja je predvidena ob koncu finančne perspektive leta 2023.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021

PREDVIDENO IZVAJANJE

Proračun za leto 2020 predvideva vlaganja v naslednje kolesarske povezave:

- Jesenice–Lesce–Bled,
- Radgona–Murska Sobota–Lendava–Lenti,
- Brezovica–Vrhnika–Logatec,
- Ptuj–Malečnik,
- Želodnik–Prevoje,
- Rogaška Slatina–Podčetrtek–Bistrica ob Sotli,
- Kočevska kolesarska povezava,
- Trbonje–Maribor,
- Daljinska kolesarska povezava v Trebnjem,
- Most na Soči–Tolmin,
- Daljinska kolesarska povezava v Savinjski regiji,
- Celje–Laško,
- Idrija–Mokraška vas,
- Daljinska kolesarska pot Sava–Krka BIKE,
- Naklo–Bohinj,

- kolesarske povezave Primorsko-notranjske in Obalno-kraške regije,
- državne kolesarske povezave v LUR-severni del,
- državne kolesarske povezave v LUR-zahodni del,
- Ptuj-Središče ob Dravi,
- kolesarsko omrežje Koroške regije,
- Murska kolesarska pot,
- kolesarsko omrežje severne Primorske,
- Postaja-Most na Soči-Tolmin,
- Žalec-Šempeter,
- Spuhlja-Zavrč (Zabovci),
- Murska Sobota-Rakičan,
- označitev in ureditev kolesarskih povezav.

V postopku javnega naročanja so še dela na 9 drugih lokacijah.

Poleg tega so v letih 2020 in 2021 predvidena tudi sredstva za kolesarjenje kot turistični produkt.

Sredstva MzI za sofinanciranje gradnje kolesarske infrastrukture so v okviru zgoraj navedenih razpisov načrtovana tudi za leti 2020 in 2021.

Nepovratne finančne spodbude za občine za ureditev kolesarske infrastrukture (stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, kolesarskih stez ipd.) so od leta 2018 načrtovane tudi iz sredstev Sklada za podnebne spremembe. Podlaga za pridobitev nepovratnih sredstev za izgradnjo kolesarske infrastrukture so sprejete celostne prometne strategije občin. V letu 2020 bo na voljo do 6 milijonov evrov za javni poziv za gradnjo kolesarskih površin ter izgradnjo kolesarnic na železniških postajah/postajališčih.

V letu 2020 je predvidena označitev kolesarskih povezav D6 (Parenzana) in D5 (Eurovelo13) ter R20.

Spodbude Eko sklada za ukrepe trajnostne mobilnosti bodo razpisane tudi v letu 2020.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture tudi v prihodnjem finančnem obdobju, prednostno za dnevno mobilnost v mestih in na poti do mest.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Priporočamo čim prej izvajanje instrumenta v skladu s smernicami iz *NEPN*. Država naj zagotovi vire, ki bodo omogočili kontinuiteto financiranja gradnje in prenove infrastrukture, primarno za namen dnevne mobilnosti, hkrati pa je treba zagotoviti tudi, da sta gradnja in prenova skladni s trenutno veljavnimi smernicami. Še naprej je treba zagotavljati spodbude za izvajanje podporne infrastrukture, kot so varovana in pokrita kolesarska parkirišča, integracija z železniškim prometom, sistemi izposoje koles, opremljenost lokacij delovnih mest s tuši in garderobami itd.

Poenostaviti je treba postopke umeščanja kolesarskih povezav v prostor, pristopiti k spremembi s tem povezane zakonodaje in pripraviti državno strategijo razvoja kolesarjenja.

VIRI PODATKOV

- MzI
- DRSI
- Eko Sklad (<https://www.ekosklad.si/gospodarstvo/pridobite-spodbudo/seznam-spodbud?ukrep%5B%5D=vozila-in-infrastruktura-trajne-mobilnosti>)

- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

25. marec 2020

SPODBUJANJE IZGRADNJE INFRASTRUKTURE ZA PEŠČE

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: NP-3 AN URE: P.4 OP EKP: prednostna os 4 ReNPRP30: U.39, priloga 3: Trajnostna mobilnost	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS ☒	ETS ☐
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 ☒ zmanjšanje emisij TGP ☒ povečanje rabe OVE ☐ drugo: _____ ☐	
KRATEK OPIS	Spodbude so načrtovane iz sredstev Kohezijskega sklada in Evropskega sklada za regionalni razvoj v obdobju 2014–2020.	

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	White Paper – Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (COM(2011) 144 final, 28. 3. 2011)
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) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2019

POTEK IZVAJANJA	MzL je septembra 2017 objavil javni razpis, katerega predmet je bila dodelitev nepovratnih sredstev mestnim občinam, ki imajo CPS. Namen razpisa je bil sofinanciranje investicij v trajnostno mobilnost, med drugim v infrastrukturo za pešce. Razpis je bil odprt do septembra 2018, izvedba pa je predvidena do vključno leta 2020. Od 107 potrjenih projektov jih 61 vključuje tudi infrastrukturo za pešce, in sicer pločnike, pešpoti ali skupni prometni prostor. Vrednost vloženih sredstev v infrastrukturo za pešce je 15 milijonov evrov.
-----------------	---

Mestne občine so do dodatnih sredstev za investicije v infrastrukturo za trajnostno mobilnost upravičene v okviru mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN). Potrjenih ali v različnih fazah potrjevanja je 49 projektov, od katerih jih 22 vključuje tudi infrastrukturo za pešce in sicer pločnike, pešpoti in mešane poti za pešce in kolesarje, skupni prometni prostor, brvi in dvigalo. Vrednost vloženih sredstev za infrastrukturo za pešce je 19 milijonov evrov.

Od leta 2018 dalje so v ta namen predvidena tudi sredstva Sklada za podnebne spremembe.

DOSEŽENI UČINKI

Učinki ukrepov se merijo z analizo potovalnih navad v Sloveniji, ki jo izvaja SURS. Prva je bila izvedena leta 2018, naslednja je predvidena ob koncu finančne perspektive leta 2023.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2020–2021
**PREDVIDENO
IZVAJANJE**

V obdobju 2020–2021 se bodo zaključevali potrjeni projekti občin iz javnega razpisa, ki ga je objavil MzI. Celostne teritorialne naložbe v mestnih občinah bodo potrjene in se začele izvajati, zaključene bodo do konca leta 2023.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce tudi v prihodnjem finančnem obdobju.

PREDVIDENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Ni posebnih priporočil.

VIRI PODATKOV

- MzI
- DRSI
- Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), Vlada RS, februar 2020 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf)

DATUM PRIPRAVE

25. marec 2020

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)
CPS	celostna prometna strategija
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 energetske 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 2018	6
Slika 2:	Dosežene vrednosti kazalcev na področju prometa, prikazane glede na letne ciljne vrednosti v opazovanem letu 2018 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 želene. (vir: IJS-CEU).....	7
Slika 3:	Primerjava DMV glede na emisije vozila za različne države (Vir: priloge k predlogu spremembe DMV, MF)	10
Slika 4:	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)	17
Slika 5:	Gibanje deleža OVE v prometu v letih 2005–2018 v primerjavi s ciljem leta 2020 in linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020	21
Slika 6:	Gibanje potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu v letih 2005 in 2011–2018 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: IJS-CEU).....	24
Slika 7:	Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2018 (Vir: IJS-CEU)	26
Slika 8:	Gibanje deleža prevoza tovora po železnici v skupnem kopenskem tovornem prevozu v letih 2005 in 2011–2018 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: IJS-CEU)	29
Slika 9:	Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2018 (Vir: IJS-CEU).....	30

4.3 Seznam tabel

Tabela 1:	Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za kazalec Emisije CO ₂ iz novih in vseh vozil	19
Tabela 2:	Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za kazalec Delež OVE v energiji goriv za pogon vozil	22
Tabela 3:	Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za kazalec Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu.....	27
Tabela 4:	Podatkovni viri in organiziranost zbiranja podatkov za kazalec Trajnostni tovorni prevoz	31
Tabela 5:	Pregled izvajanja instrumentov v prometu	33