



Podnebno ogledalo 2021

Promet

Delovno poročilo

Poročilo Promet je drugi zvezek Podnebnega ogledala 2021, pripravljenega v okviru priprave strokovnih podlag za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb. Projekt izvaja Institut »Jožef Stefan«, Center za energetska učinkovitost (IJS-CEU), s podizvajalci: Kmetijski inštitut Slovenije (KIS), PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o., in Gozdarski inštitut Slovenije (GIS). Projekt je financiran iz Sklada za podnebne spremembe.

PROJEKTNA NALOGA:

Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb

ŠT- POGODBE:

2550-21-311019

NAROČNIK:

Ministrstvo za okolje in prostor

KOORDINATOR NAROČNIKA:

mag. Mateja Pitako

KOORDINATOR IZVAJALCA:

mag. Stane Merše

ŠT. POROČILA

IJS-DP-?

DATUM:

31. avgust 2021

AVTORJI:

mag. Gregor Pretnar, univ. dipl. inž. grad.

Katja Miklič, univ. dipl. inž. grad., *oba PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.*

Marko Đorić, *univ. dipl. inž. el.*

Matjaž Česen, *univ. dipl. meteorol.*

dr. Marko Kovač

dr. Marko Matkovič

Tadeja Janša, *mag. posl. ved*

mag. Barbara Petelin Visočnik, *vsi IJS*

Vsebina

UVOD	4
1 POVZETEK	6
1.1 PREGLED STANJA – EMISIJE TGP	6
1.2 PREGLED STANJA – KAZALCI ZA SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV	6
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.....	30
3 SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV	34
3.1 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA PROMETA NA SPLOŠNO	37
3.2 SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP)	57
3.3 SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA TOVORNEGA PROMETA.....	70
3.4 SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO ₂	79
3.5 SPODBUJANJE NEMOTORIZIRANIH OBLIK PROMETA.....	96
4 OZNAKE, SLIKE IN TABELE	102
4.1 SEZNAM OZNAK IN KRATIC	102
4.2 SEZNAM SLIK	103
4.3 SEZNAM TABEL	104

Uvod

Podnebno ogledalo 2021 je dokument, v katerem so predstavljene glavne ugotovitve spremljanja izvajanja ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (TGP) za leto 2020. Pripravljene strokovne podlage vključujejo tudi vse elemente vsebine, potrebne za pripravo **Petega 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 TGP¹. Metodologija za pripravo Podnebnega ogledala je bila razvita v okviru projekta LIFE Podnebna pot 2050².

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.

¹ Operativni program ukrepov za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov do leta 2020, Vlada Republike Slovenije, 2014.

² LIFE ClimatePath2050 (Slovenian Path Towards the Mid-Century Climate Target), <https://www.podnebnapot2050.si/>.

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

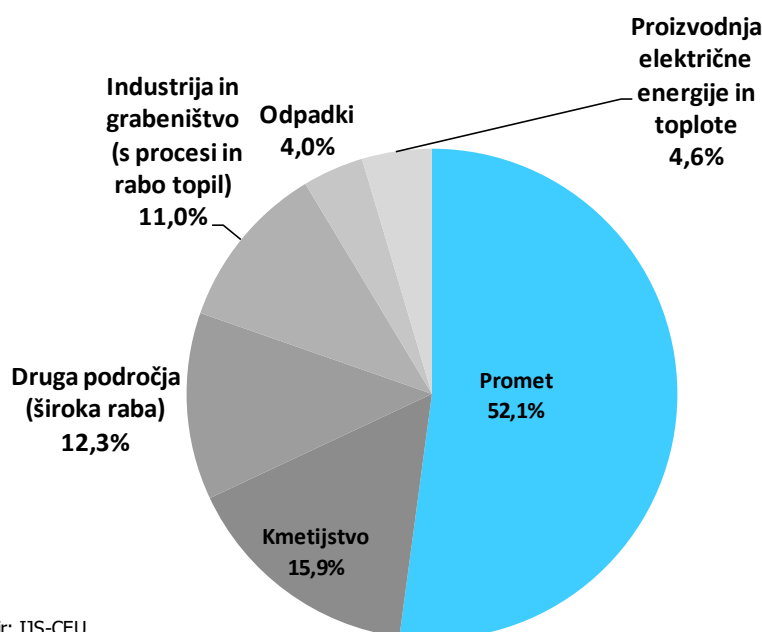
- **Pregled stanja v prometu**, v katerem so vključeni pregled stanja na področju emisij TGP, pregled kazalcev za spremljanje izvajanja ukrepov in glavna priporočila za izboljšanje izvajanja obstoječih ukrepov.
- **Pregled letnih kazalcev OP TGP**, ki vključuje analizo kazalcev za spremljanje izvajanja OP TGP v prometu za leto 2019.
- **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 2020 ter njihovo predvideno izvajanje v obdobju 2021–2022.

1 Povzetek

Cilj je zmanjšanje emisij TGP za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z izvajanjem širokega spektra ukrepov prometne in energetske okoljske politike 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 2019 kar 52,1 %, 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, poleg kmetijstva, še edini sektor, v katerem so se emisije v obdobju 2005–2019 povečale, in sicer za 1.228 kt CO₂ ekv oz. za 27,9 %. V ostalih sektorjih skupaj so se emisije v istem obdobju zmanjšale za 2.102 kt CO₂ ekv. V letu 2019 so se emisije v prometu glede na prejšnje leto zmanjšale za 3,6 %, glede na leto 2017 pa za 3,9 %. Nižje emisije so posledica upočasnitve rasti domačega potniškega in tovornega prometa, povečanja učinkovitosti vozil ter povečanja deleža biogoriv v pogonskih gorivih v prometu, kar lahko pripišemo izvajanju ukrepov ter tudi nižje prodaje goriv tujim vozilom.



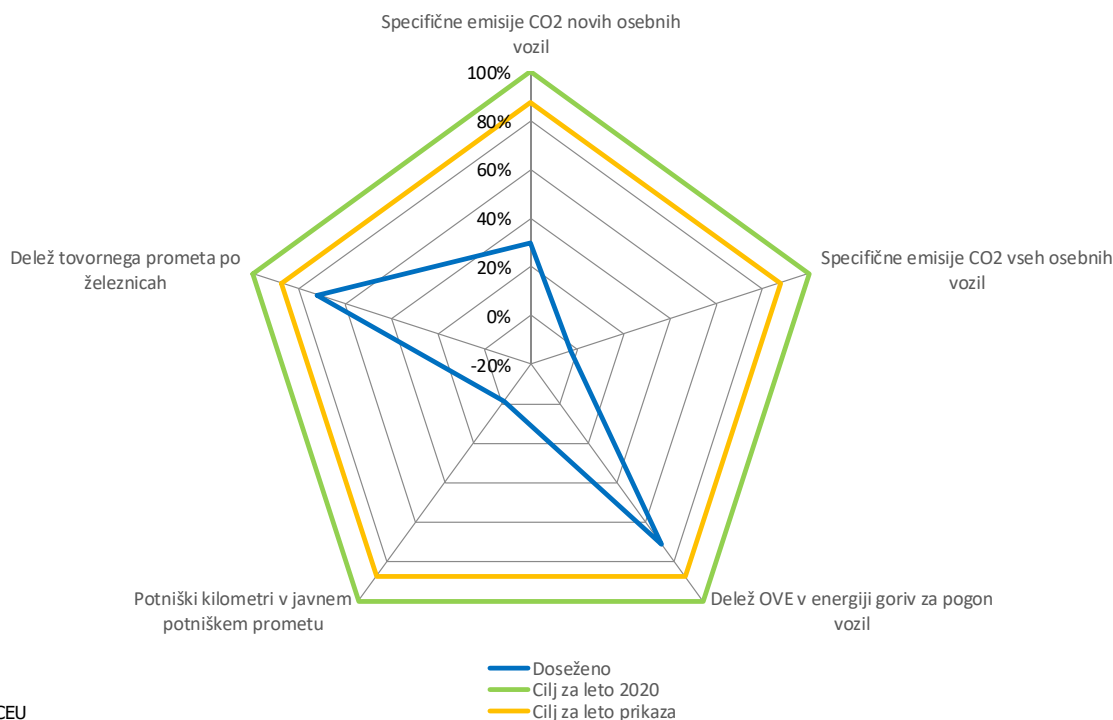
Slika 1: Delež emisij neETS v sektorju promet v letu 2019

1.2 Pregled stanja – kazalci za spremljanje izvajanja ukrepov

Sektor spremljamo s petimi kazalci, ki so usmerjeni v spremljanje izvajanja politik in ukrepov. Trenutno sta blizu doseganja cilja le dva kazalca (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 tretje leto zapored zmanjšale, vendar je zmanjšanje prepočasno in je doseganje zastavljenega cilja na kritični poti.** Za doseganje obeh ciljev glede emisij CO₂ v vozilih (novih osebnih vozil in povprečja za vsa vozila) bo treba močno okrepiti izvajanje ukrepov na tem področju, poleg tega pa bo potreben tudi hitrejši tehnološki razvoj pri alternativnih pogonih.



Vir: IJS-CEU

Slika 2: Dosežene vrednosti kazalcev na področju prometa, prikazane glede na letne ciljne vrednosti v opazovanem letu 2019 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 2019 se je delež OVE v prometu tretje leto zaporedoma povečal in je znašal 8 %. **S tem je bil še vedno 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 2019 povečalo. To sicer pomeni približevanje cilju, **vendar je zaostanek za ciljem prevelik in je na kritični poti.** V javnem potniškem prevozu po železnicah so se potniški kilometri drugo leto zapored povečali in so bili 6,5 % večji kot v letu 2018, pri čemer so vrednosti znatno nižje od tistih, ki so bile dosežene leta 2009. V medkrajevnem avtobusnem prevozu so se potniški kilometri po zmanjšanju v letu 2018, ponovno nekoliko povečali, in sicer za 1,9 %, v mestnem javnem potniškem prevozu pa so se drugo leto zapored zmanjšali in so bili 2 % manjši kot v letu 2018. Na področju javnega potniškega prometa kljub nekaterim uspešnim ukrepom ni bilo doseženega preboja, torej bo na tem področju v prihodnje potrebno bolj korenito ukrepanje. V letu 2017 je prišlo tudi do spremembe metodologije zbiranja nekaterih podatkov, kar je

vplivalo na 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 se je znižal pod ciljno vrednosti kazalca. Po zmanjšanju za 1 odstotno točko v letu 2018, se je v letu 2019 delež znižal še dodatno za 0,4 odstotne točke v primerjavi z letom 2018. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu je v obdobju od leta 2011 do 2016 nekoliko nihalo, v obdobju 2017–2019 pa se je precej povečalo, in sicer za 8,2 %, 5,3 % ter 2 % v primerjavi z letom prej. V obdobju 2011–2019 se je število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu povečalo za 20,8 %, v železniškem prevozu pa se je število prevoženih tonskih kilometrov povečalo za 29,9 %. Hitrejša rast železniškega tovornega prevoza od rasti cestnega prevoza je skladna z zastavljenim ciljem, vendar bo za doseganje cilja potrebno zagotoviti dodatno preusmeritev tovornega prevoza na železnice.

1.3 Priporočila

Leta 2020 se je izteklo obdobje izvajanja OP TGP. Izvajanje ukrepov se v obdobju 2021–2030 nadaljuje v okviru *Celovitega nacionalnega energetskega in podnebnega načrta Republike Slovenije (NEPN)*³.

PRIPOROČILO PROMET 01/2021	
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 nadaljevati 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 podnebnih sprememb v čim večji meri usmerjeni tudi k zmanjševanju negativnih vplivov, ki jih ima pandemija na zmanjšanje uporabe in ugleda javnega potniškega prometa.

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

PRIPOROČILO PROMET 02/2021

V skladu s smernicami iz *NEPN* je treba nadaljevati 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, ki omogočajo širšo uporabnost infrastrukture. 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.

IZVAJALEC Mzi, MOP, občine, Eko sklad

UTEMELJITEV 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 dnevni 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 03/2021

Dopolniti je treba nov *Zakon od davku na motorna vozila*. Potrebna je večja progresivnost lestvice za stopnje obdavčitve glede na emisije CO₂, saj trenutno veljavna potrošnikov k nakupu emisijsko primernejšega avtomobila ne spodbuja dovolj.

IZVAJALEC MF

UTEMELJITEV Pri sprejetju novega *Zakona o davku na motorna vozila* v letu 2021 je sicer prišlo do progresivne vezave davka na emisije CO₂. Toda primerjava s podobnimi zakoni po EU je pokazala, da se prelom v progresivnosti zgodi pri relativno visokih izpustih CO₂ (približno 200 g CO₂/km). Davek zato za izbiro čistejših in električnih vozil ni dovolj stimulativen.

PRIPOROČILO PROMET 04/2021

V skladu z načrtovanim v *NEPN* je treba izboljšati shemo subvencioniranja električnih vozil, da bi se doseglo hitrejšo zamenjavo starejših neučinkovitih vozil

<u>IZVAJALEC</u>	Mzl, Eko sklad
<u>UTEMELJITEV</u>	Preučiti je treba 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 05/2021	
Na področju finančnih spodbud za infrastrukturo za alternativna goriva in elektromobilnost je treba nadaljevati 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 postavitev 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>	Mzl
<u>UTEMELJITEV</u>	<i>Akcijski načrt za alternativna goriva</i> predvideva vrsto podpornih ukrepov za razvoj elektromobilnosti, zato je potrebno okrepiti njegovo izvajanje, da bo dosežene načrtovan obseg. Za pospešitev razvoja elektromobilnosti 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 06/2021	
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 izvezajo 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 07/2021

Na področju omejevanja parkiranja je treba zagotoviti čim prejšnje izvajanje v skladu z načrtovanim v *NEPN*, 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.

IZVAJALEC MJU, Ministrstvo za delo, MzI

UTEMELJITEV 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 08/2021

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

IZVAJALEC MzI, občine, DRSI, DARS

UTEMELJITEV 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 09/2021

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.

IZVAJALEC MzI

UTEMELJITEV IJPP je že uveden za vse potnike, zato so na vrsti nadaljni ukrepi za integracijo javnega potniškega prometa. Javni potniški promet je trenutno 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.

Trenutno upravljavec v Sloveniji še ni vzpostavljen, zato njegove naloge izvaja MZI, ki pa ima v ta namen zelo omejene kadrovske kapacitete. Ravno zato se v *Predlogu Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu* ureja ustanovitev upravljavca javnega potniškega prometa.

Vzpostavitev celovitega upravljanja sistema (IJPP) bo tako potekala hkrati na dveh nivojih: na nivoju ustanavljanja Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in na nivoju izvajanja projekta integracije javnega potniškega prometa.

Nova potniškoprometna družba DUJPP bo prevzela vse delo, ki ga danes opravljajo medkrajevni prevozniki, pa tudi naloge MZI. Namen ustanovitve DUJPP je zagotovitev večje stopnje samostojnosti, učinkovitosti in kakovosti pri opravljanju in vodenju nalog sistema gospodarske javne službe potniškega prometa. To se bo doseglo z združitvijo kadrovskih in finančnih potencialov ter potencialov znanja in izkušenj. Eden ključnih ciljev ustanovitve DUJPP je sistemska in bolj racionalna raba proračunskih sredstev.

PRIPOROČILO PROMET 10/2021

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 Direkcije RS za infrastrukturo uredi tako, da bo omogočalo učinkovitejše izvajanje večletnih projektov.

IZVAJALEC DRSI, MZI

UTEMELJITEV 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 11/2021

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.

IZVAJALEC MZI, DRSI

UTEMELJITEV *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. Na

<p>spletni strani http://www.krajsamorazdalje.si/ so na vpogled projekti glede na status izvedbe in financiranje. Nadaljnji razvoj potniškega prometa je še zlasti pomemben v luči epidemije novega koronavirusa ter s tem povezanega zmanjšanja obsega in pomena javnega potniškega prometa.</p>	
<p>PRIPOROČILO PROMET 12/2021</p>	
<p>Čim prej je treba pripraviti državno strategijo javnega potniškega prometa, kot je to tudi načrtovano v <i>NEPN</i>.</p>	
<p><u>IZVAJALEC</u></p>	<p>MZI</p>
<p><u>UTEMELJITEV</u></p>	<p>Strateški dokument JPP bi moral obsegati železnico kot hrbtenico JPP, medkrajevne in mestne avtobusne prevoze ter navezavo na sorodna področja trajnostne mobilnosti, kot so infrastruktura za pešce in kolesarje, parkirišča P+R, sopotništvo idr.</p> <p>Za delovanje JPP se vsakoletno namenja veliko sredstev, zato je smiselno pregledati stanje, 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.</p>
<p>PRIPOROČILO PROMET 13/2021</p>	
<p>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.</p>	
<p><u>IZVAJALEC</u></p>	<p>občine, regije</p>
<p><u>UTEMELJITEV</u></p>	<p>Umeščanje novih kolesarskih povezav v prostor je časovno zelo zahtevna naloga, ki zahteva usklajevanje državnih, lokalnih in zasebnih interesov. Ker so evropski finančni viri časovno omejeni, prihajajo projekti v valovih, enkrat jih je veliko, drugič pa malo. Posledica obeh dejavnikov je sicer usposobljen, a preobremenjen kader za to področje na DRSI.</p> <p>Postopki za izvedbo vseh potrebnih nalog za izgradnjo kakovostnih kolesarskih povezav so dolgotrajni. Odkupi zemljišč, načrtovanje, umeščanje v prostor, javne razgrnitve, recenzije itd. zahtevajo svoj čas priprave, ki ga ni mogoče prehitovati.</p> <p>V OP EKP ni veliko manevrskega prostora za 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.</p>

PRIPOROČILO PROMET 14/2021

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

PRIPOROČILO PROMET 15/2021

Čim prej je treba začeti združevati/optimizirati mestni tovorni promet, opredeliti okoljske cone, kjer se dostava vrši z alternativnimi oblikami prometa, spodbujati nakup električnih vozil za mestni tovorni promet (npr. tovorna kolesa), določiti časovne in prostorske omejitve dostav, vzpostaviti konsolidacijske centre, informacijske platforme, kombinirati prevoz tovora, spodbujati intermodalne prevozne verige, okrepiti nadzor cestnega tovornega prometa, razvijati logistične koncepte za tovarniški in gradbiščni promet ter infrastrukturne projekte za zeleno logistiko (železniška infrastruktura, letališka infrastruktura, logistična območja) ter nenazadnje ozaveščati.

IZVAJALEC MzI

UTEMELJITEV V zadnji Beli knjigi je Evropska komisija sprejela načrt s pobudami za zgraditev konkurenčnega transportnega sistema, ki bo povečal mobilnost in odpravil ovire na ključnih področjih. Do leta 2030 naj bi v mestih prepolovili uporabo avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestnem prometu in vzpostavili logistiko brez CO₂. Želji in zavezi po razvoju nizkoogljične družbe sledi tudi *Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030*, kjer sta zapisana nova trenda v razvoju prometa, razogljičenje in digitalizacija. MzI že pripravlja *Nacionalne smernice za izdelavo Strategij upravljanja mestne logistike (SUML)*, katerih preizkus se bo izvedel v okviru dveh pilotnih projektov SUML za dve izbrani mesti v Sloveniji.

PRIPOROČILO PROMET 16/2021

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 17/2021

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

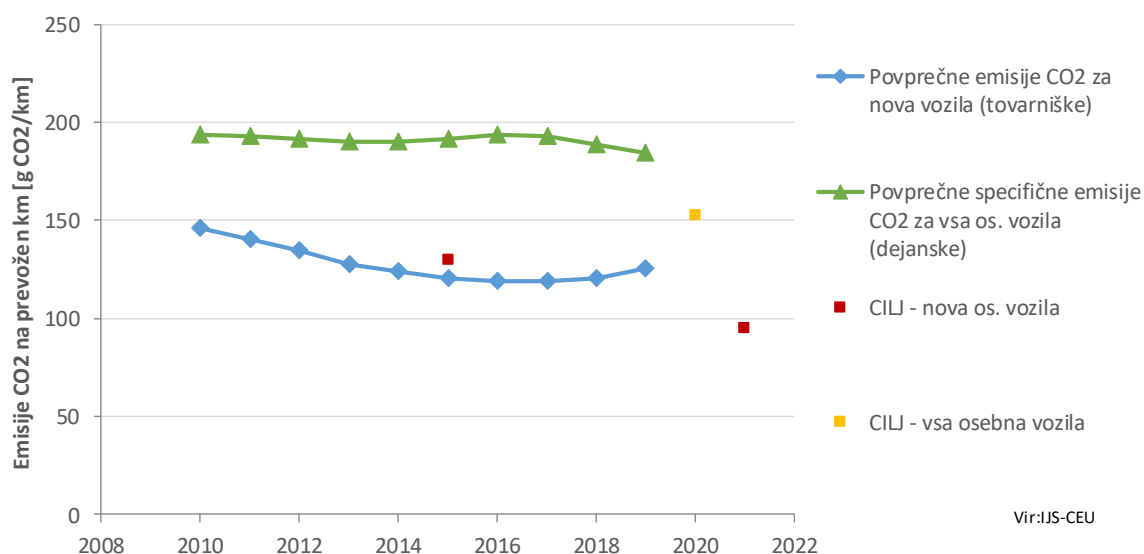
KLJUČNO SPOROČILO



V letih 2016 in 2017 se je trend zmanjševanja specifičnih emisij novih vozil ustavil, v letih 2018 in 2019 pa so se celo povečale, kar resno ogroža doseganje cilja. Prva ocena za leto 2020 sicer kaže na močno znižanje, vendar je doseganje cilja za leto 2021 še vedno na kritični poti in bo treba okrepiti izvajanje ukrepov na tem področju. Povprečne emisije vseh vozil so se v letih 2018 in 2019 močno znižale. Nadaljnje zniževanje je pričakovano tudi v letu 2020, vendar v manjšem obsegu kot v preteklih letih, ker se bo število prvič registriranih vozil močno zmanjšalo, poleg tega se delež biogoriv ne bo več tako hitro povečeval. Cilj v letu 2020 je zelo daleč od trenutnega stanja, kar pomeni, da bo kljub napovedanemu znižanju cilj težko dosegljiv.

KEY MESSAGE

In 2016 and 2017, the trend of reducing specific emissions of new vehicles has stopped, and they have even increased in 2018 and 2019, seriously jeopardising the achievement of the target. While the first assessment for 2020 shows a sharp reduction, achieving the 2021 target remains on a critical path meaning that strengthening of the implementation of measures in this area is needed. Average emissions of all vehicles fell sharply in 2018 and 2019. Further reductions are also expected in 2020, but to a lesser extent than in previous years, as the number of first-time registered vehicles will decline sharply and the share of biofuels will no longer increase so rapidly. The 2020 target is very far from the current situation, which means that, despite the reduction announced, the target will be difficult to reach.



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

A comparison of the specific CO₂ emissions of new vehicles with target values for the years 2015 and 2021 and with the specific CO₂ emissions of all vehicles (Source: SEA, JSI-EEC)

Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izpust-co2-iz-novih-vseh-osebnih-vozil>).

Položaj v DPSIR

Obremenitve

Trend



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).

Cilj(i)

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.

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, 2017 in 2018 se je trend zmanjševanja specifičnih emisij novih vozil popolnoma ustavil, v letu 2019 pa so se celo povečale, in sicer na 125 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. Ustavitev povečevanja razlike sovпада 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 letih 2018 in 2019 pa so se, po majhnem znižanju leta 2017, specifične emisije končno znatneje zmanjšale in so znašale 188,5 gCO₂/km oziroma 184,4 gCO₂/km. Zmanjšanje je pričakovano tudi v letu 2020 vendar v manjšem obsegu kot v preteklih letih, ker se bo število prvič registriranih vozil močno zmanjšalo, poleg tega se delež biogoriv ne bo več tako hitro povečeval. Cilj v letu 2020 je znatno nižji od trenutnega stanja, kar pomeni, da bo kljub napovedanemu znižanju cilj težko dosegljiv.

Metodologija

Cilji povzeti po:

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)

Podatki za Slovenijo

Metodologija zbiranja podatkov:

Za izračun specifičnih emisij novih vozil potrebujemo bazo registriranih vozil dostopno na spletni strani portala NIO. Za izračun specifičnih emisij vseh osebnih vozil pa potrebujemo prevožene kilometre osebnih vozil pridobljenih iz modela COPERT.

Metodologija obdelave podatkov:

Specifične emisije za nova osebna vozila (gCO₂/km) so izračunane kot povprečje specifičnih emisij posameznih novih osebnih 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 (gCO₂/km) so izračunane kot kvocient emisij CO₂ osebnih vozil ter prevoženih kilometrov osebnih vozil. Emisije CO₂, ki so izračunane z modelom COPERT, pa so povzete iz kazalcev v okviru mehanizma spremljanja emisij TGP (MMR), ki so vsako leto poročani Evropski komisiji s strani ARSO. V letu 2018 so bile emisije CO₂ v cestnem prometu izračunane na novo z upoštevanjem bolj natančnih podatkov o prevoženih kilometrih po razredih vozil, zato so se emisije CO₂ na prevožen kilometer za vsa vozila spremenila za celotno časovno vrsto.

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

Podatkovni viri

Podatkovni niz	Enota	Vir	Obdobje uporabljenih podatkov	Razpoložljivost podatka	Frekvenca osveževanja podatkov	Datum zajema podatkov
Specifične emisije CO ₂ novih osebnih vozil	gCO ₂ /km	Baza registriranih vozil (MzI; Evidenca registriranih vozil - presek stanja; spletna stran http://nio.gov.si)	2005-2019	V začetku leta za preteklo leto	enkrat letno	15. 7. 2021
Emisije CO ₂ iz osebnih vozil	kt CO ₂	Kazalci v okviru MMR/Uredbe o upravljanju (Števec kazalca TRANSPORT C0) Model COPERT (ARSO)	2005-2019	Podatki so EK poročani 15. marca skupaj z evidencami emisij za leto X – 2	enkrat letno	15. 7. 2021
Prevoženi km osebnih vozil	Mkm	Kazalci v okviru MMR/Uredbe o upravljanju (Imenovalec kazalca TRANSPORT C0) Model COPERT (ARSO)	2005-2019	Podatki so EK poročani 15. marca skupaj z evidencami emisij za leto X – 2	enkrat letno	15. 7. 2021

Opredelitev kazalca:

Relevantnost kazalca: 1

Točnost uporabljenih podatkov: 2

Časovna primerljivost: 1

Prostorska primerljivost: 2

Datum zadnje osvežitve kazalca: 16. 07. 2021

Avtorja: Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu naloge *Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb*

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

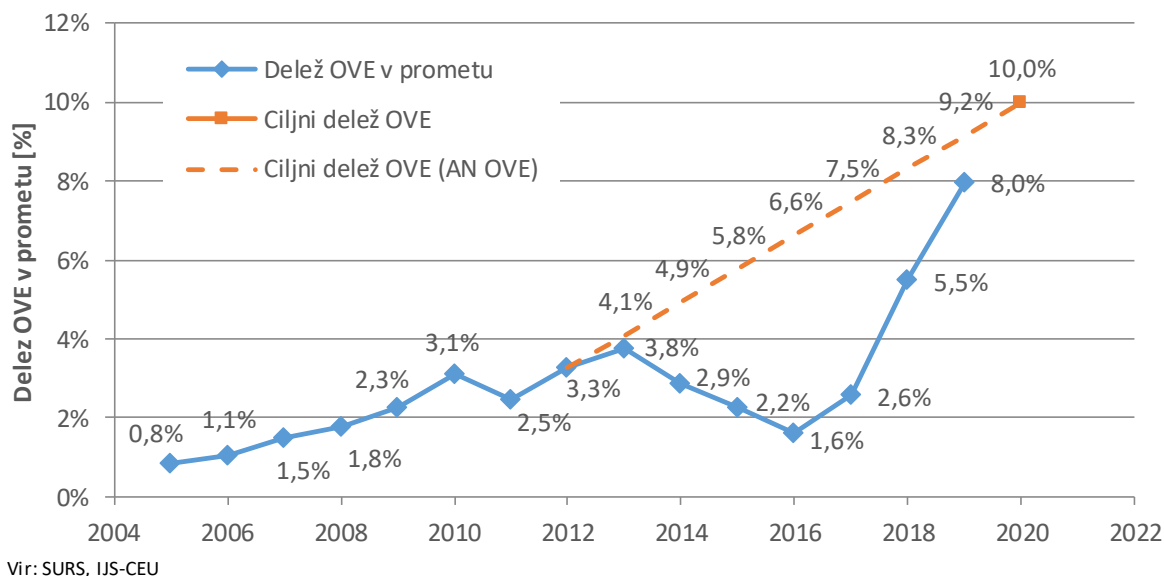
KLJUČNO SPOROČILO



V letu 2019 se je delež OVE v prometu povečal že tretje leto zaporedoma in je znašal 8 %. S tem je bil še vedno 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.

KEY MESSAGE

The share of RES in transport increased for the third year in a row and in 2019 amounted to 8%. That was lower than the annual target in the National Renewable Energy Action Plan 2010–2020 (NREAP) and represents a delay on the path to the 2020 target under Directive 2009/28/EU. In order to achieve the 2020 target, consistent implementation of the measures adopted in the NREAP will be required.



Slika 4: Gibanje deleža OVE v prometu v letih 2005–2019 v primerjavi s ciljem leta 2020 in linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU)
Share of RES in transport in the period 2005–2019 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office of RS, JSI-EEC)

Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/delez-ove-v-energiji-goriv-za-pogon-vozil-0>).

Položaj v DPSIR

Obremenitve

Trend



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 nevtralnno, kar pomeni, da se emisij CO₂ v evidencah ne upošteva. Ker emisije TGP nastajajo tudi pri proizvodnji biogoriv, poleg tega se s proizvodnjo biogoriv lahko povzroča drugo okoljsko škodo, se v deležu OVE upošteva samo biogoriva, ki so bila pridobljena na trajnosten način. Raba električne energije v prometu ne povzroča emisij, vendar emisije nastajajo pri njeni proizvodnji. Zato se v deležu OVE upošteva samo električna energija, ki je proizvedena iz OVE. Poleg izboljšanja učinkovitosti, spremembe strukture prevozov ter zmanjšanja potreb po prevozi, je to zelo pomemben element zmanjševanja emisij iz prometa. Sporočilno je kazalec *Delež OVE v 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.

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.

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 2019 se je delež OVE v prometu že tretje leto zaporedoma povečal, vendar še vedno zaostaja za indikativnim ciljem, in sicer za 1 odstotno točko. Povečevanje deleža biogoriv je v največji meri posledica sprejema spremenjene uredbe o oblikovanju cen reguliranih naftnih derivatov leta 2017, ki pri izračunu cene reguliranih goriv uvaja tudi dodatek za biokomponento, kar omogoča distributerjem goriv, da del stroškov za biogoriva prenesejo v končno ceno goriv.

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

Metodologija

Cilji povzeti po:

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>)

Podatki za Slovenijo

Metodologija zbiranja podatkov:

Podatke za Slovenijo zbira SURS na podlagi Zakona o državni statistiki. Podatke o porabi biogoriv pridobi od Ministrstva za infrastrukturo, ki so mu distributerji goriv dolžni vsako leto poročati skladno z Uredbo o obnovljivih virih energije v prometu.

Metodologija obdelave podatkov:

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).

Podatkovni viri

Podatkovni niz	Enota	Vir	Obdobje uporabljenih podatkov	Razpoložljivost podatka	Frekvenca osveževanja podatkov	Datum zajema podatkov
Delež OVE v prometu	%	SURS (podatek dostopen na spletni strani SiSTAT; Energetski kazalniki, Slovenija, letno) Podroben izračun je dostopen na EUROSTAT spletni strani: https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares	2005-2019	Podatki so na voljo oktobra za preteklo leto	enkrat letno	15. 7. 2021

Opredelitev kazalca:

Relevantnost kazalca: 1

Točnost uporabljenih podatkov: 1

Časovna primerljivost: 1

Prostorska primerljivost: 2

Datum zadnje osvežitve kazalca: 16. 07. 2021

Avtorja: Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu naloge *Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb*

2.3 [PO4_PROMET] Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu

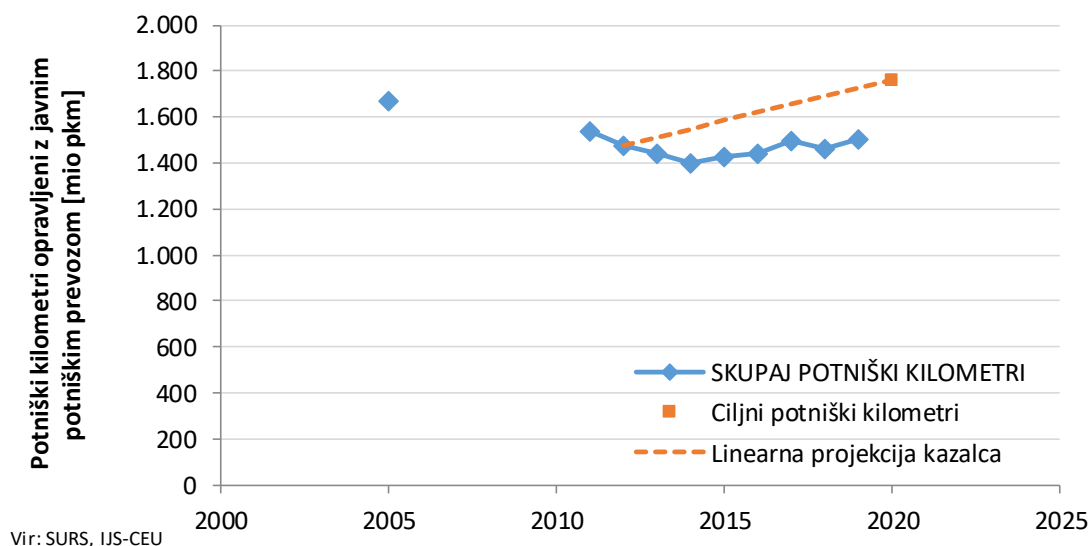
KLJUČNO SPOROČILO



Po zmanjšanju v letu 2018, se je v letu 2019 število skupnih potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu ponovno povečalo. Potniški kilometri so se povečali tako v prevozu po železnicah kot tudi v cestnem javnem potniškem prevozu.

KEY MESSAGE

After the decrease in number of total passenger kilometres in public passenger transport in 2018, in 2019 the number of total passenger kilometres in PPT again increased. Passenger kilometres increased in both rail transport and road public passenger transport.



Slika 5: Gibanje potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu v letih 2005 in 2011–2019 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU)
 Passenger kilometres in public passenger transport in 2005 and in the period 2011–2019 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office RS, JSI-EEC)

Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/potniski-kilometri-v-javnem-potniskem-prevozu>).

Položaj v DPSIR

Obremenitve

Trend



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.

Cilji

Cilj OP TGP je povečevanje obsega javnega potniškega prevoza. Posledično to pomeni zmanjšanje oz. manjšo rast 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 19 % v primerjavi z izhodiščnim letom 2012. Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

Komentar

Potniški kilometri v javnem potniškem prevozu (JPP) so bili v letu 2005 ocenjeni na 1.672 mio, do leta 2011 so se zmanjšali za 7,9 %, do leta 2014 pa še za 9,2 % in so s 1.398 mio dosegli najmanjšo vrednost v opazovanem obdobju. V letih 2015, 2016 in 2017 je število naraščalo in leta 2017 doseglo 1.494 mio. Leta 2018 so se potniški kilometri v javnem potniškem prevozu sicer zmanjšali za 2,3 %, vendar so se v letu 2019 ponovno povečali za 3,2 % in so ocenjeni na 1.506 mio. Cilj OP TGP je povečevanje števila potniških kilometrov.

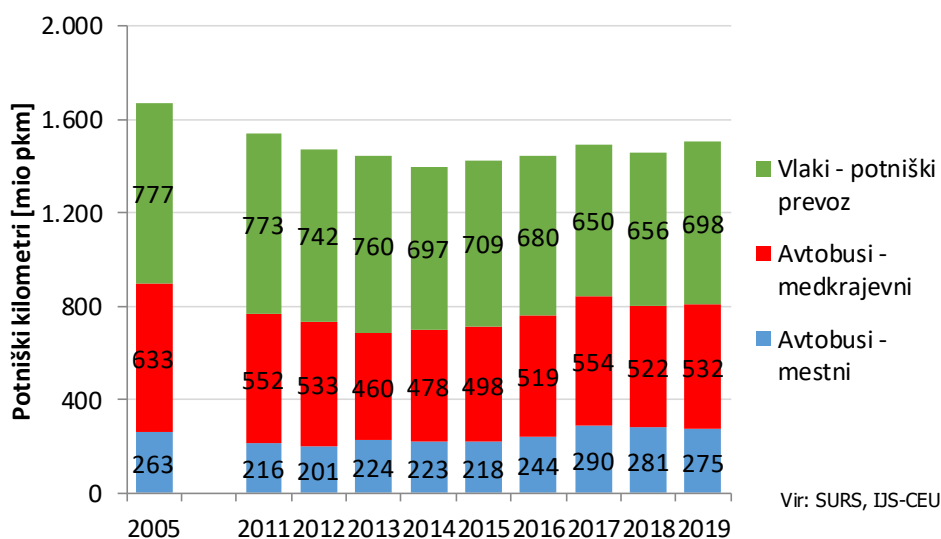
Železniški potniški prevoz k potniškim kilometrom v javnem potniškem prevozu⁵ prispeva največ, vendar se je v opazovanih letih tudi najbolj zmanjšal. Leta 2005 je obseg potniških kilometrov znašal 777 mio, kar je predstavljalo 46 % pkm v javnem potniškem prevozu. Leta 2019 je bil obseg ocenjen na 698 mio, kar je 10 % manj kot leta 2005, delež pa je ostal 46 %. Glede na preteklo leto so se potniški kilometri v železniškem prevozu povečali za skoraj 6,5 %, kar je največje povečanje glede na predhodno leto v opazovanem obdobju. Na gibanje potniških kilometrov po železnici imajo v zadnjih letih velik vpliv dela na železniškem omrežju.

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

Obseg potniških kilometrov v cestnem javnem linijskem prevozu se je leta 2019 povečal 1,9 % v primerjavi z letom 2018 in je znašal 532 mio pkm. V obdobju 2013–2017 se je obseg potniških kilometrov skupno povečal za 20,3 % vendar, če primerjamo leti 2012 in 2019 je obseg potniških kilometrov skoraj enak. 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*⁶ 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.

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 4,7 km. Povprečna razdalja je določena na podlagi analize (Koblar, 2021) in študije (Bensa, 2009). Potniški kilometri v mestnem javnem potniškem prevozu so tako za leto 2005 ocenjeni na 263 mio pkm, do leta 2011 so se zmanjšali za 17,8 %, zmanjšanje pa se je nadaljevalo do leta 2015. V letih 2016 in 2017 se je število potniških kilometrov povečalo za 12,2 % oz. 18,8 % in je v letu 2017 ocenjeno na 290 mio pkm, kar je tudi najvišja vrednost v opazovanem obdobju. V letih 2018 in 2019 se je ponovno zmanjšalo, in sicer za 3,1 % oz. 2 % v primerjavi z letom prej, in je v letu 2019 ocenjeno na 275 mio pkm. Tudi v mestnem potniškem prevozu so po letu 2010 večja podjetja prešla na uporabo elektronskih vozovnic, zato je SURS leta 2013 ob prenovi vprašalnika za leta od 2005 dalje naredil oceno števila potnikov, ki omogoča primerljivost podatkov. Enako je uvedba integriranega JPP septembra 2016 vplivala na spremembo metodologije pri mestnem JPP. Po novem številu prevoženih kilometrov ocenjuje MZI. 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.

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



Slika 6: Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2019 (Vir: IJS-CEU)

Na podlagi prvih podatkov za leto 2020 je možno sklepati na močno zmanjšanje JPP zaradi popolnega ustavljanja JPP-ja kot posledica ukrepov zaradi Covid-19. 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 5,9 %, medtem ko je v cestnem prevozu slika nekoliko boljša in so se potniški kilometri povečali za 10 %, 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. Popravljen 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.

Metodologija

Cilji povzeti po:

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)

Podatki za Slovenijo

Metodologija zbiranja podatkov:

Analiza JPP je bila narejena na podlagi podatkov, ki jih zbira statistični urad RS. 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).

Metodologija obdelave podatkov:

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 4,7 km. Predpostavka je bila določena na podlagi študije Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji⁷ iz leta 2009 in članka Izračun hitrosti potovanj z mestnim avtobusom: primer Ljubljane⁸ iz leta 2021.

Podatkovni viri

Podatkovni niz	Enota	Vir	Obdobje uporabljenih podatkov	Razpoložljivost podatka	Frekvenca osveževanja podatkov	Datum zajema podatkov
Potniški kilometri v cestnem javnem linijskem prevozu	pkm	SURS (SiStat; Cestni javni linijski potniški prevoz (medkrajevni in mednarodni), Slovenija, mesečno; povezava)	2005-2019	Sredi tekočega meseca se objavijo podatki za dva meseca nazaj	enkrat letno	15. 7. 2021
Potniški kilometri v železniškem potniškem prevozu	pkm	SURS (SiStat; Železniški potniški prevoz, Slovenija, četrletno; povezava)	2005-2019	V začetku četrletja se objavijo podatki za dve četrletji nazaj	enkrat letno	15. 7. 2021
Število potnikov v mestnem javnem linijskem potniškem prevozu		SURS (SiStat; Mestni javni linijski potniški prevoz, Slovenija, mesečno; povezava)	2005-2019	Sredi tekočega meseca se objavijo podatki za dva meseca nazaj	enkrat letno	15. 7. 2021
Dolžina in število linij mestnega javnega potniškega prevoza (povprečna dolžina linije)	km	SURS (SiStat; Mestni javni linijski potniški prevoz, Slovenija, letno; povezava)	2005-2019	Konec junija so objavljeni podatki za preteklo leto	enkrat letno	15. 7. 2021

Opredelitev kazalca:

Relevantnost kazalca: 1

Točnost uporabljenih podatkov: 2

Časovna primerljivost: 1

Prostorska primerljivost: 2

Datum zadnje osvežitve kazalca: 23. 08. 2021

⁷ Bensa B. et al.; Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji- končno poročilo; Omega consult, Ljubljana, 2009; dostopno na spletni strani http://www.ruralur.si/sites/default/files/ruralur/Strokovne_podlage_urejanje_javnega_prometa_v_regiji.pdf.

⁸ Koblar s., Mladenovič L., Izračun hitrosti potovanj z mestnim avtobusom: primer Ljubljane, 2020, Urbani izziv, dostopno na spletni strani: <https://urbani-izziv.uirsi.si/Portals/urbaniizziv/Clanki/2020/urbani-izziv-2020-31-01-05.pdf>

Avtorja: Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu naloge *Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb*

2.4 [PO5_PROMET] Trajnostni tovorni prevoz

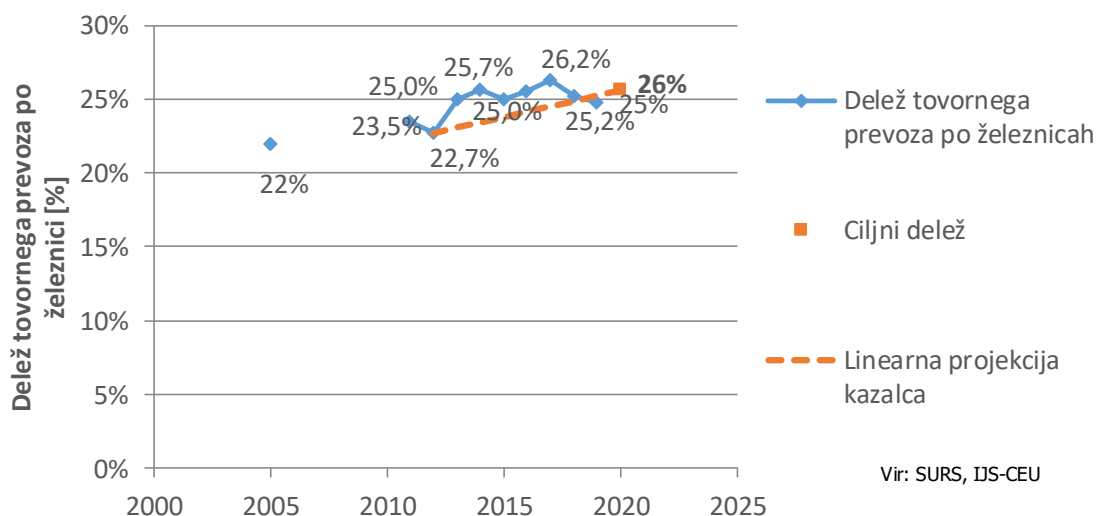
KLJUČNO SPOROČILO



Skladno z zastavljenim ciljem je potrebno zagotoviti hitrejšo rast železniškega tovornega prevoza od cestnega prevoza, kar v letu 2019 ni bilo doseženo. Delež železniškega prevoza v skupnem tovornem prevozu z vsaj eno točko v Sloveniji je, prvič po letu 2012 padlo pod ciljno trajektorijo. Število prevoženih tonskih kilometrov v cestnem prevozu se je v opazovanem obdobju 2011–2019 povečalo za 22,2 %. V istem obdobju se je v železniškem prevozu število prevoženih tonskih kilometrov povečalo za 29,9 %. Potrebno bo zagotoviti dodatno preusmeritev tovornega prevoza na železnice.

KEY MESSAGE

In accordance with the set targets, it is necessary to ensure faster growth of rail freight transport in comparison to road freight transport. This was not achieved in 2019. The share of rail freight transport in total freight transport with goods loaded or unloaded in Slovenia fell under the projection values of the indicator. The number of tonne-kilometres in road transport increased by 22,2% in the period 2011–2019. In the same period, the number of tonne-kilometres achieved in rail transport increased by 29,9%. It is necessary to ensure additional redirection of freight transport to rails.



Slika 7: Gibanje deleža prevoza tovora po železnici v skupnem kopenskem tovornem prevozu v letih 2005 in 2011–2019 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU)

Share of rail freight transport in 2005 and in the period 2011–2019 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office RS, JSI-EEC)

Celoten kazalec je dostopen na spletni strani *Kazalcev okolja*, ki jo ureja ARSO (<http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/trajnostni-tovorni-prevoz>).

Položaj v DPSIR

Gonilne sile

Trend



Definicija

Trajnost tovarnega prevoza v Sloveniji spremljamo preko deleža opravljenega tovarnega prevoza po železnicah v celotnem tovarnem prevozu po Sloveniji. Železniški tovorni prevoz manj obremenjuje okolje od cestnega, saj so emisije CO₂ na tonski kilometer pri prevozu tovora po železnicah za 92 % nižje kot pri prevozu tovora po cesti s težkimi tovarnimi 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 tovarnega 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).

Cilji

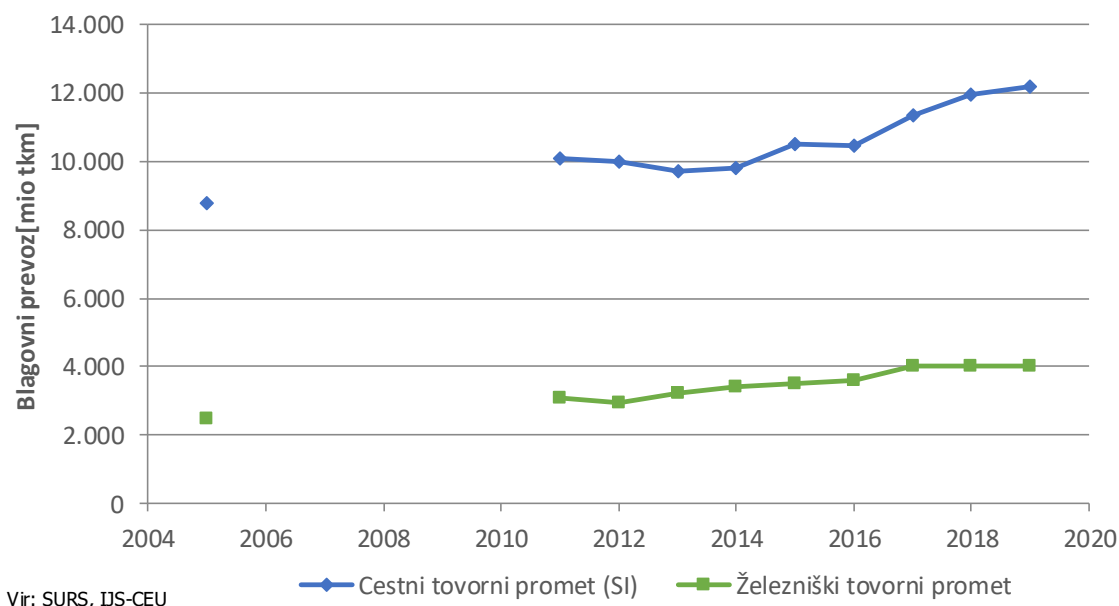
Cilj OP TGP je doseganje 26-odstotnega deleža železniškega prevoza v skupnem tovarnem prevozu z vsaj eno točko v Sloveniji v letu 2020. Posledično to pomeni zmanjšanje prometa tovarnih vozil, zaradi omejenosti povečevanja prevoza tovora po železnicah, in s tem tudi doseganje prihranka energije in emisij TGP ter povečano prometno varnost na cestah in zmanjševanje zastojev. Ciljna vrednost za leto 2020 je bila presežena že v letu 2017 (26,2 %), vendar se je v zadnjih dveh letih vrednost zmanjšala (na 24,8 % leta 2019) in je trenutno pod linearno trajektorijo in ciljno vrednostjo za leto 2020. Ciljne vrednosti za vmesna leta so določene z linearno interpolacijo.

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 2019 je vrednost padla na 24,8 %.

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 zadnjih treh letih povečeval in je leta 2019 znašal 12.185 mio tkm, kar je za 20,8 % več kot leta 2011. Večina

tonskih kilometrov (leta 2019 81 %) je odpadla na mednarodni prevoz, ki ima vsaj eno točko v Sloveniji. Glavne države so Avstrija, Italija in Nemčija.



Slika 8: Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2019 (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. V letu 2019 se je železniški blagovni prevoz nekoliko zmanjšal v primerjavi z letom prej in je znašal 4.018 mio tkm. Glavna ovira za hitrejšo povečevanje prevoza po železnicah je omejena prepustnost železniške infrastrukture, zato je nujno potrebno nadaljevati z izboljšanjem le-te, preko nadgradnje. Tudi pri železnicah večino tonskih kilometrov odpade na mednarodni prevoz, ki ima vsaj eno točko v Sloveniji (leta 2019 84 %).

Metodologija

Cilji povzeti po:

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)

Podatki za Slovenijo

Metodologija zbiranja podatkov:

Tonske kilometre v cestnem prevozu objavlja SURS. Prav tako SURS objavlja tudi tonske kilometre v železniškem prevozu.

Metodologija obdelave podatkov:

Tonski kilometri v cestnem prevozu so pridobljeni 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. 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)).

Podatkovni viri

Podatkovni niz	Enota	Vir	Obdobje uporabljenih podatkov	Razpoložljivost podatka	Frekvenca osveževanja podatkov	Datum zajema podatkov
Tonski kilometri v cestnem prevozu	tkm	SURS (SiSTAT; Cestni blagovni prevoz, Slovenija, četrtletno; povezava)	2005-2019	Sredi četrtletja so objavljeni podatki za predpreteklo četrtletje	enkrat letno	15. 7. 2021
Tonski kilometri v železniškem blagovnem prevozu	tkm	SURS (SiSTAT; Železniški blagovni prevoz, Slovenija, četrtletno; povezava)	2005-2019	V začetku četrtletja se objavijo podatki za predpreteklo četrtletje	enkrat letno	15. 7. 2021

Opredelitev kazalca:

Relevantnost kazalca: 1

Točnost uporabljenih podatkov: 1

Časovna primerljivost: 1

Prostorska primerljivost: 1

Datum zadnje osvežitve kazalca: 23. 08. 2021

Avtorja: Marko Đorić in Matjaž Česen, IJS-CEU, pripravila v sklopu naloge *Strokovne podlage za izpolnitev nacionalnih, evropskih in mednarodnih obveznosti poročanja ter pripravo stališča s področja blaženja podnebnih sprememb*

3 Spremljanje izvajanja ukrepov

V okviru spremljanja izvajanja ukrepov v prometu so zajeti instrumenti, predstavljeni v spodnji tabeli (Tabela 1).

Tabela 1: Pregled izvajanja instrumentov v prometu

Ime instrumenta	Strateške podlage	Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila	
SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA PROMETA NA SPLOŠNO					
Celostne prometne strategije (CPS) občin	OP TGP	✓	načrtovanje	Mzl, MOP, Eko sklad	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
Ukrepi upravljanja mobilnosti	OP EKP	✓	drugo (organizacijski)	Mzl, občine	da
	ReNPRP30	✓			
Spodbude za uporabo sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti	OP EKP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl	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, Mzl	/
	AN URE	✓			
Trajnostna mobilnost v okviru prostorskega načrtovanja	OP TGP	✓	načrtovanje	MOP	da
	AN URE	✓			
Koordinacija razvoja trajnostne mobilnosti	OP TGP	✓	drugo (organizacijski ukrep)	Mzl	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
SPODBUJANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA (JPP)					
Subvencioniranje prevozov v javnem potniškem prometu	OP TGP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl	/
	AN URE	✓			
Koncesije za izvajanje gospodarske javne službe potniškega prometa	OP TGP	✓	ekonomski	Mzl	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
Sistem integriranega javnega potniškega prometa (JPPP)	OP TGP	✓	drugo (organizacijski)	Mzl	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
	ReNPRP30	✓			
Spodbude za ureditev infrastrukture za javni potniški promet	OP TGP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	Mzl, občine	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
	ReNPRP30	✓			
Drugi ukrepi upravljanja mobilnosti za izboljšanje storitev JPP	OP TGP	✓	drugo (organizacijski ukrep), promocija, ozaveščanje	Mzl, občine	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
	ReNPRP30	✓			

Ime instrumenta	Strateške podlage	Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila	
SPODBUJANJE TRAJNOSTNEGA TOVORNEGA PROMETA					
Izboljšanje železniške infrastrukture	OP TGP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	MzI	da
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
	ReNPRP30	✓			
Drugi ukrepi za spodbujanje somodalnosti	AN URE	✓	sklop instrumentov	MzI	da
	ReNPRP30	✓			
	SRP	✓			
Izboljšanje učinkovitosti cestnega tovornega prometa	AN URE	✓	sklop instrumentov	MzI	da
	ReNPRP30	✓			
SPODBUDE ZA IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI VOZIL, VOŽNJE IN ZASEDENOSTI VOZIL TER RABE GORIV Z NIZKIMI EMISIJAMI CO₂					
Spodbujanje učinkovitosti vozil in rabe goriv z nizkimi emisijami v okviru davka na motorna vozila in drugih dajatev	OP TGP	✓	davčna politika	MF – davek na motorna vozila, MzI, 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	✓			
Spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce	OP TGP	✓	ekonomski (finančne spodbude)	MzI, občine	/
	AN URE	✓			
	OP EKP	✓			
	ReNPRP30	✓			

Z letom 2021 se bo nabor ukrepov zaradi začetka izvajanja NEPN nekoliko razširil. Dodatni ukrepi so prikazani v naslednji tabeli (Tabela 2), z njihovim spremljanjem pa bomo začeli v okviru *Podnebnega ogledala 2022*.

Tabela 2: Novo načrtovani instrumenti za zmanjševanje emisij TGP v prometu

Ime instrumenta	Strateške podlage	Vrsta instrumenta	Odgovornost	Priporočila	
Zagotovitev dodatnih sredstev za hitrejši in intenzivnejši razvoj železniške infrastrukture – prednostno, pred širitvijo kapacitet avtocestnega omrežja.	NEPN	✓	ekonomski (proračunska in EU sredstva)	MzI, MF, SVRK	spremljanje od 2022
	?				
	?				
Hitrejši razvoj trajnostne mobilnost	NEPN	✓	ekonomski (finančne spodbude) / predpisi	MzI, občine	spremljanje od 2022
	?				
	?				
Razvoj in proizvodnja čistejših virov energije in alternativnih goriv	NEPN	✓	ekonomski	MzI, SVRK	spremljanje od 2022
	?				
	?				

3.1 Spodbujanje trajnostnega prometa na splošno

CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE (CPS) OBČIN	
SPLOŠEN OPIS	
OZNAKA INSTRUMENTA	OP TGP: NORG-4 AN URE: P.1 OP EKP: prednostna os 4
UČINEK V SEKTORJU	promet
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)
VRSTA INSTRUMENTA	načrtovanje
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MOP, Eko sklad
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>strateško in ciljno načrtovanje, ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov, povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa, dostopnost in kakovost bivanja.</u> <input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Ukrep je namenjen vzpostavitvi trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov – celostnih prometnih strategij. OP TGP načrtuje spodbujanje izdelave CPS, ki bodo določile nabor ukrepov trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije. Ukrep je financiran tudi v okviru izvajanja OP EKP.
PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE	
EU ZAKONODAJA	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: 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	Nacionalne smernice za pripravo občinske Celostne prometne strategije 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 2020

POTEK IZVAJANJA	<p>V letu 2020 so bile CPS sprejete še v dveh občinah (Ankaran, Dobrova - Polhov Gradec), s pripravo pa je začela občina Kranjska Gora. Skupno je bilo do konca leta 2020 sprejetih 86 občinskih CPS-jev.</p> <p>V letu 2020 se nadaljuje 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.</p> <p>Tudi v letu 2020 se je pripravljala prenova <i>Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije (OCPS)</i>.</p> <p>Leta 2020 se je zaključil projekt CIVITAS PROSPERITY (partnerji projekta so bili LIFE IP CARE4CLIMATE, UIRS in MzI), ki predstavlja orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij (podaja izhodišča in opis metodologije, navodila za izdelavo presoje kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij ter priporočila za nadaljnje delo).</p> <p>Decembra leta 2020 je RRA LUR pripravila prvi osnutek Regionalnega razvojnega programa Ljubljanske urbane regije 2021–2027 (RRP LUR).</p>
DOSEŽENI UČINKI	<p>Spremljanje učinkov je za CPS-je, ki jih je sofinanciral MzI.</p>

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE	<p>MzI bo še naprej spremljal izvajanje ukrepov iz CPS.</p> <p>V letu 2021 so v dveh delih izšle prenovljene smernice za pripravo OCPS. Priloga k smernicam je metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov, za potrebe pripravljavanja in spremljanje učinkov OCPS ter način poročanja.</p> <p>V teku je programiranje evropske kohezijske politike (2021–2027), v sklopu operativnega programa so načrtovana sredstva za izvajanje CPS.</p> <p>V začetku leta 2021 je bil objavljen predlog <i>Zakona o celostnem prometnem načrtovanju</i>, ki ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave ter pravila za povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. Glavni namen Zakona je zagotoviti sistem celostnega prometnega načrtovanja na vseh ravneh (lokalni, regionalni in državni) ter zagotoviti sistemski vir financiranja. Zakon je trenutno v medresorskem usklajevanju, njegov predviden sprejem je konec leta 2021.</p> <p>V okviru projekta <i>LIFE IP CARE4CLIMATE</i> bo izveden ukrep <i>Razvoj sistema celostnega prometnega načrtovanja</i>. 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.</p> <p>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. Poleg občinskih je predvidena izdelava tudi regijskih CPS.</p>
----------------------	--

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov je predvideno za CPS-je, ki jih je sofinanciral Mzi.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

V skladu z načrtovanim 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)
- Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij, februar 2021 (https://www.care4climate.si/files/1406/025-19-0037-2021-1_C4C_3-2-6_Orodje-za-presojo-kakovosti-vsebina_CPS-ver-feb-2021_PP_usklajeno_lektura_TK-LM-MB.pdf)

DATUM PRIPRAVE

1. avgust 2021

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	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) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21) Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	V začetku leta 2020 je bil s strani MOP objavljen dokument <i>Mirujoči promet v urbanih naseljih: priporočila</i> (v okviru Državnega prostorskega reda). Mzl je skupaj z izvajalci projekta <i>Izobraževanje za trajnostno mobilnost</i> organiziralo izobraževanja na temo sodobnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja. Januarja je bilo izvedeno izobraževanje <i>Upravljanje parkirnih mest</i> , maja <i>Sodobni pristopi k celostnemu umirjanju prometa v naseljih</i> , junija
-----------------	---

Urejanje javnega prostora po meri pešcev in kolesarjev ter Nova orodja za pripravo celostnih prometnih strategij in oktobra Mikromobilnost.

Meseca decembra je bila v sklopu akcije *Zelena logistika* pod okriljem projekta LIFE IP CARE4CLIMATE izvedena delavnica *Upravljanje mestne logistike*.

Februarja 2020 se je odvila *4. nacionalna konferenca o trajnostni mobilnosti*, katere osrednja tema je bila integracija prostorskega in prometnega načrtovanja.

V letu 2020 je tekla promocija certifikata *Pešcem prijazna ustanova*, ki je bil uveden skupaj z *Nacionalnimi smernicami za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove leta 2019*. 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.

DOSEŽENI UČINKI

Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO
IZVAJANJE

Leta 2022 bodo v okviru projekta *Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti* pripravljene *Nacionalne smernice za izdelavo strategij upravljanja mestne logistike*, kasneje tudi na temo upravljanja parkirne politike.

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.

Nacionalne smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove (objavljene leta 2019) bodo v naslednjih letih osnova za sofinanciranje Mobilnostnih načrtov s strani MzI. V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE* bodo pripravljene tudi mobilnostni načrti ob večjih gradbenih delih, na njihovi podlagi pa *Nacionalne smernice za mobilnostne načrte ob izrednih dogodkih* (npr. zapore cest itd.).

Nadaljevalo se bo izobraževanje v organizaciji MzI skupaj z izvajalci projekta *Izobraževanje za trajnostno mobilnost*. V okviru projekta bo tudi v letih 2021 in 2022 potekalo več izobraževanj na temo sodobnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja (*Hoja kot načina mobilnosti v mestih, Vloga občin pri izvajanju Nacionalnega energetskega in podnebnega načrta, Okrogla miza o razpoložljivosti podatkov pri čezmejnem načrtovanju mobilnosti, Kolo – vozilo prihodnosti! idr.*)

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetskega in podnebnim 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.

V naslednjih letih predvideva *NEPN* 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 ustreznih 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 prejšnje 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 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. avgust 2021

SPODBUDE ZA UPORABO SODOBNIH TEHNOLOGIJ ZA UČINKOVITO UPRAVLJANJE MOBILNOSTI

SPLOŠEN OPIS

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	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 energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	<p>Eko Sklad je imel od decembra 2019 do maja 2020 objavljen poziv za pridobitev kredita ali subvencije za spodbujanje izvajanja naslednjih ukrepov trajnostne mobilnosti (78FS-PO19):</p> <ul style="list-style-type: none"> • mobilnostni načrti, • 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),
-----------------	--

- 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.

Poziv vključuje tudi dva ukrepa uporabe sodobnih tehnologij:

- prikazovalnike bližnjih postajališč in odhodov z njih v realnem času,
- regulatorje odhoda/prihoda za trajnostne načine prevoza.

Namen javnega poziva je bil spodbuditev izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti v podjetjih oz. prehod na trajnostno mobilnost v zasebnem sektorju in s tem prispevati k zmanjševanju emisij TGP v sektorju promet. V 2020 je bilo na javnem pozivu 78 izplačil za 11.074,26 EUR, in sicer so bila vsa za nakup navadnih in električnih koles za službeno uporabo (skupaj 22). Izplačanih sredstev za druge namene v letu 2020 ni bilo.

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

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO
IZVAJANJE

Spodbude Eko sklada za ukrepe trajnostne mobilnosti so v letih 2021 in 2022 planirane zgolj kot sredstva za izplačila že dodeljenih spodbud po zaključenem javnem pozivu (78FS-PO19). Novega podobnega javnega poziva trenutno ni razpisanega.

V drugi polovici leta 2021 bo Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko izvedla javni razpis za sofinanciranje projektov v okviru programa *Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje*, v katerem so bodo dodelila sredstva Norveškega finančnega mehanizma 2014–2021 oziroma Finančnega mehanizma EGP 2014–2021. K prijavi bodo vabljeni prijavitelji s projekti, ki prispevajo k povečanju proizvodnje energije iz obnovljivih virov, izboljšanju upravljanja trajnostne mobilnosti, uveljavljanju načel krožnega gospodarstva in izboljšanju upravljanja ekosistemov pod pritiskom zaradi podnebnih sprememb. Skupna višina razpoložljivih sredstev v okviru tega javnega razpisa bo 15.564.705,88 EUR. Delež sofinanciranja projektov bo znašal do 100 % vseh upravičenih izdatkov. Skrajni rok za zaključek projektov bo 30. april 2024.

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 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. avgust 2021

SPodbujanJE TRAJNOSTNE IZBIRE TRANSPORTA V OKVIRU OBRAČUNA POTNIH STROŠKOV

SPLOŠEN OPIS

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

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

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

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 energetska 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 izvezajo 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 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. avgust 2021

PROMOCIJA UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI/INFORMIRANJE IN OZAVEŠČANJE CILJNIH JAVNOSTI

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: NU-4 AN URE: P.1	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	informiranje / promocija / ozaveščanje	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MOP, MzI	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	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 2020

POTEK IZVAJANJA	<p>19. evropski teden mobilnosti (ETM) je potekal med 16. in 22. septembrom 2020 v spremenjenih razmerah, kot jih je narekovala epidemiološka situacija. Navkljub omejitvam se je ETM pridružilo kar 78 občin, ki so občane k hoji ali kolesarjenju spodbujale na domiselne načine. Večina občin je organizirala Dan brez avtomobila, Park(irmi) dan ali pa Pešbus. Danes le 25 odstotkov slovenskih šolarjev prihaja v šolo peš ali s kolesom, večina se jih pripelje z avtomobilom, medtem ko jih je še pred 15 leti kar 75 odstotkov v šolo pešačilo ali kolesarilo. Zato v okviru projekta Izobraževanje za trajnostno mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah z <i>Belim zajčkom</i> in <i>Kokoško Rozi</i> spodbujamo otroke in njihove starše, da pustijo avto doma.</p> <p>Nadaljeval se je program <i>Aktivno v šolo in zdravo mesto</i>, v okviru katerega je bilo izvedeno spletno usposabljanje za izvajanje <i>Pešbusa</i> in <i>Bicivlaka</i>, namenjeno predstavnikom šol in občin. <i>Pešbus</i> je od leta 2016 do pomladi leta 2021 izvedlo že 118 šol in en vrtec. V šolskem letu 2020/2021 je <i>Pešbus</i> potekal na 76 šolah in v enem vrtcu (15 od teh je <i>Pešbus</i> izvajalo prvič), po več</p>
-----------------	--

kot 210 progah, ustavljal na več kot 520 postajah in v šolo pripeljal več kot 3.800 otrok. Dve šoli sta izvajali tudi *Bicivlak*. Izvajanje programa vodi IPoP – Inštitut za politike prostora, pri izvajanju sodeluje CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp. Program sofinancira Ministrstvo za zdravje RS in je del prizadevanj *Dober tek Slovenija za več gibanja in bolj zdravo prehrano*.

Leta 2020 je bil izdelan tudi prvi *Lokalni načrt hodljivosti (LNH)* za boljše zdravje in kakovost bivanja. LNH za Črno na Koroškem sta izdelala IPoP – inštitut za politike prostora in CIPRA Slovenija Društvo za varstvo Alp v sodelovanju z Zavodom Dostop, Zavodom za spodbujanje dostopnosti in lokalnimi akterji v okviru programa Aktivno v šolo in zdravo mesto, ki ga sofinancira Ministrstvo za zdravje.

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 je z aktivnostmi v tem okviru sodelovalo 120 osnovnih šol. Ukrepa mobilnostni načrt ter trajnostna prometna politika sta podrobneje predstavljena v instrumentu *Ukrepi upravljanja mobilnosti*. V letu 2020 se je izvajal tudi projekt *Izobraževanje za trajnostno mobilnost* v okviru katerega so potekale delavnice za strokovno javnost in občine s tujimi predvatelji na različne aktualne teme s področja trajnostne mobilnosti: kolesarjenje, parkirna politika v mestih, umirajnje prometa, mikromobilnost, izdelava CPS, itd. Skupaj je bilo izvedenih 6 delavnic.

Leta 2020 se je v okviru projekta izvedlo delavnice na 14. srednjih šolah širom Slovenije v 10 statističnih regijah. Ozaveščanje mladih o posledicah izbire načina potovanja na okolje in zdravje je zelo pomembno. Ciljna skupina so dijaki tretjih letnikov, ki so ravno v obdobju, ki jim omogoča uporabo osebnega avtomobila. Na praktičnih delavnicah, ki zajema delo v skupini dijaki spoznajo 5 korakov trajnostne mobilnosti »sodeluj, hodi, kolesari, deli, spreminjaj«. Namen je izmenjava mnenj in spoznanj o pozitivnih in negativnih posledicah različnih načinov mobilnosti. Dijaki v okolici svoje šole pregledajo stanje prometne infrastrukture z vidika dostopnosti pešca, javnega potniškega prometa, kolesarja in osebnega avtomobila. Naloga je identificirati problematične točke v okolici šole oz. na poti do nje ter o tem nadalje poročati pristojnim na občini.

V okviru projekta *LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)*, ki je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstev Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta je leta 2020 v Škofji Loki potekala *Odpirna ulica*. Gre za ukrep odpiranja javnega prostora za ljudi tako, da pešci in kolesarji dobijo prednost, motorni promet pa je omejen (z izjemo dostopa za stanovalce in predstavnike lokalnega gospodarstva). Odpiranje ulic za ljudi spodbuja srečevanje ljudi in povezovanje skupnosti ter ustvarja prostor za druženje, ustvarjalnost, gibanje in varno aktivno mobilnost.

Promocijske aktivnosti potekajo tudi v okviru drugih, lokalnih projektov.

DOSEŽENI UČINKI

Učinki instrumenta so posredni, zato njihovo spremljanje ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE

Aktivnosti v okviru ETM ter programa *Aktivno v šolo in zdravo mesto* se bodo nadaljevale tudi v letih 2021 in 2022. V sklopu programa bo izvedeno tudi

interdisciplinarno izobraževanje na temo načrtovanja prostora, ki podpira zdrav življenjski slog, namenjeno prostorskim načrtovalcem, urbanistom, projektantom in upravljavcem prostora.

Potekale bodo tudi aktivnosti na področju izobraževanja o trajnostni mobilnosti v vrtcih in osnovnih šolah.

V letu 2021 je v teku izdelava *Lokalnega načrta hodljivosti* (LNH) za občino Piran, v letu 2022 pa je predvidena izdelava LNH z še eno slovensko občino.

Nadaljevalo se bo izobraževanje v organizaciji MzI skupaj z izvajalci projekta *Izobraževanje za trajnostno mobilnost*. V okviru projekta bo tudi v letih 2021 in 2022 potekalo več izobraževanj na temo sodobnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja. 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:

- ozaveščevalne kampanje za namen promocije aktivne mobilnosti – hoje in kolesarjenja,
- projekt *Odprta ulica* v Postojni leta 2021, s predvideno ponovitvijo v Postojni in Škofji Loki leta 2022,
- septembra 2021 bo izvedena 1. kampanja *Šolska ulica*, ki se bo pilotno izvedla v Mestni občini Nova Gorica – na Šolski ulici v Solkanu. Glavni namen ukrepa je izboljšanje varnosti in udobnosti šolske poti. Ukrep prinaša novost, in sicer omejevanje motornega prometa v času jutranje konice (npr. eno uro pred začetkom pouka) in lahko tudi v času popoldanske konice na cesti v neposredni okolici šole. Projekt *Šolska ulica* bo predvidoma ponovljena tudi v letu 2022 in 2023 v drugih občinah.
- 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 energetska 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)
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost <https://www.sptm.si/>

DATUM PRIPRAVE

1. avgust 2021

TRAJNOSTNA MOBILNOST V OKVIRU PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA
SPLOŠEN OPIS

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Strategija prostorskega razvoja (2004) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	<p>V začetku leta 2020 je bil osnutek <i>Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS)</i>, z usmeritvami za zagotavljanje prostorskih možnosti za nizkoogljično družbo, predstavljen na javni razpravi, v okviru katere je bilo organiziranih 6 javnih posvetov in 2 predstavitvi za različne zainteresirane skupine. V poletnem času je bila dopolnjena SPRS predstavljena vodstvu ministrstva. Dokument je bil decembra oddan v končno odobritev pred nadaljevanjem postopka priprave.</p> <p>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). Ob zaključku naloge so bile pripravljene <i>Smernice za integracijo prometnega in prostorskega načrtovanja (oktober 2019)</i>, v katerih so navedeni principi, instrumenti in vsebine katere je potrebno v nadaljevanju razvijati (umeščanje velikih generatorjev prometa, zasnova pešpoti, zasnova kolesarske infrastrukture, zasnova JPP, zasnova prestopnih in mobilnostnih točk, zasnova vodenja cestnega motornega prometa, superbloki – območja prijaznega prometa in upravljanje parkiranja). Navedene vsebine je MOP, Direktorat za</p>
-----------------	--

prostor, graditev in stanovanja, leta 2020 vključil v *Priporočila za izdelavo urbanistične zasnove* (kot obvezne strokovne podlage po ZUreP2).

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

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO
IZVAJANJE

Načrtovan je sprejem SPRS, ki bo razširila nabor ukrepov za prehod v nizkoogljico družbo.

Vsebine iz *Smernic za integracijo prometnega in prostorskega načrtovanja* je MzI, Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko, leta 2021 vključil v pripravo *Zakona o celostnem prometnem načrtovanju*. Trenutno je pripravljen v Predlogu in posredovan v javno obravnavo. Zakonu bo v naslednjih letih sledila priprava številnih podzakonskih aktov in pravilnikov.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni 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)
- Predlog Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) (<https://e-uprava.gov.si/drzava-in-druzba/e-demokracija/predlogi-predpisov/predlog-predpisa.html?id=12158>)

DATUM PRIPRAVE

1. avgust 2021

KOORDINACIJA RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

SPLOŠEN OPIS

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	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 energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	<p>Sprejet je bil <i>Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN)</i>, ki pokriva vse sektorje, ki prispevajo k emisijam TGP, tudi promet.</p> <p>Mzl je na poziv Odbora Državnega zbora RS za infrastrukturo, okolje in prostor pripravil <i>Akcijski načrt za udejanjanje trajnostne mobilnosti v območju osrednjeslovenskega (ljublanskega) širšega mestnega območja za obdobje 2019–2025</i>. Ukrepi so razdeljeni po skupinah:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 (ljubljskega) širšega mestnega območja.

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

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE

MzI je februarja 2021 v javno obravnavo posredovalo novi *Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN)*, ki bo vzpostavil zakonski okvir za uresničevanje celostnega prometnega načrtovanja v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne kohezije in varstva okolja. Cilj Zakona je zagotoviti sistemski vir financiranja za pripravo celostnih prometnih strategij in ukrepe trajnostne mobilnosti ter bolje povezati prostorsko in prometno načrtovanje.

V sklopu nove finančne perspektive, tj. v obdobju 2021–2027, MzI načrtuje vire za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti iz EU sredstev.

MzI pripravlja 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 podnebnim 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 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. avgust 2021

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 <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Leta 2013 so bile uveljavljene spremembe glede subvencioniranja prevozov študentov in dijakov, tako da so subvencije neodvisne od socialnega statusa upravičenca.
PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE	
EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) (Ur. l. RS, št. 58/06) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21) 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 do leta 2030 Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030
IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020	
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 bil 1. 7. 2020 uveden brezplačni medkrajevni javni potniški promet za upokojenece, starejše od 65 let, vojne veterane in imetnike Evropske kartice ugodnosti invalida.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE S 1. 7. 2021 so bile uvedene cenejše vozovnice za vikende in praznike (75-odstotni popust) in družinske vozovnice za potovanja med vikendi in prazniki (družinska vozovnica za 1+4 osebe za 15 EUR oz. 1+9 oseb za 30 EUR, s tem da mora biti v skupini vsaj en otrok, mlajši od 14 let) z veljavnostjo do 4 dni.

S 1. 9. 2021 bodo cenejše tudi vse subvencionirane vozovnice za dijake in študente, in sicer bo cena enotna 25 EUR/mesec, veljala pa bo za vse relacije ter za vlak in avtobus (karta Slovenija).

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim 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. avgust 2021

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 <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u> <input checked="" type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Koncesije so podeljene za izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa (GJS JPP). Cene so regulirane. Del sredstev za opravljanje storitev prispeva neposredno integralni proračun z nadomestili za izvajanje GJS.	

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Ur. l. RS, št. 29/19) Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu (Ur. l. RS, št. 99/08) 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) (Ur. l. RS, št. 58/06) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 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)

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

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

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	<p>Predvideno je nadaljevanje izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa.</p> <p>Obstoječe koncesije so se iztekale leta 2019. Konec leta 2019 so bile sprejete spremembe in dopolnitve <i>Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2G)</i>, ki je omogočil podaljšanje koncesijskih pogodb do 2. 12. 2021. Do takrat mora MzI objaviti nov razpis za sklenitev koncesij ali prevoznih pogodb.</p>
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE	<p>Predvideno je nadaljevanje izvajanja gospodarske javne službe javnega potniškega prometa.</p> <p>Do konca leta 2021 bo izveden nov razpis za podelitev koncesij ali sklenitev prevoznih pogodb. V razpisu bo povečan standard dostopnosti za 20 %, tj. na račun jutranjih in popoldanskih konic, oddaljenejših krajev ter turizma.</p> <p>Do konca leta 2021 bo uveljavljena tudi 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>.</p> <p>V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske 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.</p>
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)
- 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 (Uradni list RS, št. 29/19 in 79/21) (<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED6921>)

DATUM PRIPRAVE

1. avgust 2021

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 <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u>		<input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Projekt uvajanja integriranega javnega potniškega prometa je bil financiran iz sredstev Kohezijskega sklada v finančni perspektivi 2007–2013, in se nadaljuje v obdobju 2014–2020[1] (Ukrep: 036. Multimodalni prevoz). IJPP vključuje: kombinirano vozovnico, usklajene urnike, izboljšano dostopnost in promocijo.		

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, 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) Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo) (Ur. l. RS, št. 58/06) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
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

Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP EKP)

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)

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

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA

Od septembra 2020 je za študente in dijake možen tudi spletni nakup subvencionirane vozovnice v javnem avtobusnem, železniškem in mestnem prometu, z upoštevanjem neizkoriščene vrednosti vozovnice iz preteklega šolskega in študijskega leta.

Pod vodstvom MOP se je nadaljeval projekt *LIFE IP CARE4CLIMATE*, v okviru katerega je predviden tudi sklop ukrepov s področja integriranja javnega potniškega prometa.

Leta 2020 je bila izvedena nadgradnja informacijskega sistema (IS) IJPP s povezavo z IS Nacionalnega centra za upravljanje s prometom (NCUP) in širitvijo kapacitet ter zmogljivosti IS NCUP. Izdelane so bile rešitve za spremljanje premikanja vozil, ki so v sistemu IJPP ter spremljanje realizacije voznih redov. V tem letu je bil začetek vzpostavitve multimodalne platforme NCUP z vzpostavitvijo OpenAPI vmesnika za čezmejno izmenjavo multimodalnih podatkov in izdelavo multimodalnega načrtovalca poti.

DOSEŽENI UČINKI

Število potnikov v JPP v medkrajevnem in mestnem linijskem javnem prevozu po nekaj letih rasti od leta 2017 upada, kar je tudi posledica natančnejše registracije potnikov in pandemije zaradi koronavirusa COVID-19. (podatki SURS, SiStat). Število potnikov v železniškem prometu po letih upada od leta 2018 zopet rahlo narašča. Podatkov za leto 2020 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 2021–2022

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: postavitve pravil za nove koncesije in uskladitev voznih redov.

V tem obdobju je predvidena integracija ostalih multimodalnih podatkov v multimodalno platformo NCUP, izdelava NeTEx servisa za pretvorbo podatkov v NeTEx format, nadgradnja OpenAPI v aktivno vozlišče, ki bo omogočalo push-pull izmenjavo podatkov o javnem potniškem prometu z državami v alpski in podonavski regiji.

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 podnebni 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. avgust 2021

SPODBUDE ZA UREDITEV INFRASTRUKTURE ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET

SPLOŠEN OPIS

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, 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) 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) (Ur. l. RS, št. 58/06) Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE)

Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030
 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)
 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	<p>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 bila zaključena v letu 2019, ostalih pet pa leta 2020.</p> <p>Leta 2020 so se zaključila dela na Kočevski progi, potniški promet je stekel januarja 2021.</p> <p>Septembra 2020 se je končala prenova železniške postaje Maribor v vrednosti 55 milijonov evrov.</p> <p>Začela se je nadgradnja železniškega postajališča Štore.</p> <p>Ostala dela na področju železniške infrastrukture so vključena pri instrumentu <i>Izboljšanje železniške infrastrukture</i>.</p> <p>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 je podala podlage za nadaljne investicije na regionalnih progah in na območju LUR.</p> <p>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.</p> <p>V letu 2020 se je nadaljevalo testiranje novih potniških garnitur DMV proizvajalca Stadler in pričelo testiranje novih potniških garnitur EMV. 19. 1. 2020 je bilo prevzetih prvih pet (5) DMV, ki so predmet prve pogodbe. Vseh pet (5) novih potniških garnitur je bilo v vozni red vključenih dne 15. 12. 2020.</p>
DOSEŽENI UČINKI	<p>Spremljanje učinkov ni predvideno.</p>

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE	<p>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).</p> <p>V letu 2021 bo potekalo nadaljevanje testiranja novih potniških garnitur, do konca leta 2022 pa bo dobavljenih vseh 52 novih potniških garnitur. SŽ do leta 2025 načrtuje celovito prenovo železniškega potniškega parka.</p> <p>Prvih 11 novih potniških garnitur EMV je bilo dobavljenih dne 30. 6. 2021, s pričetkom obratovanja dne 4. 7. 2021.</p> <p>Nakup vozniških sredstev je sofinanciran tudi s strani Ministrstva za okolje in prostor, s strani Sklada za podnebne spremembe, vozilo EMV 001/002 je</p>
----------------------	---

ustrezno označeno z označbo (nalepko), da je vozilo sofinancirano s sredstvi Sklada za podnebne spremembe.

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 prej 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. avgust 2021

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 <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
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 <input checked="" type="checkbox"/>	zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/>	povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/>
	drugo: <u>povečanje konkurenčnosti javnega prometa</u>		<input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	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) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
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 2020

POTEK IZVAJANJA	<p>Uvedenih je bilo 18 hitrih avtobusnih linij med večjimi kraji in Ljubljano. Ti hitri avtobusi imajo majhno število postankov.</p> <p>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.</p> <p>SŽ so v okviru projekta <i>Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije</i> leta 2020 uredile 27 lokacij s 1.654</p>
-----------------	--

parkirnimi mesti za kolesa. Vrednost del je bila 2.957.763,65 EUR. Parkirna mesta za kolesa so bila izvedena s stojali pod nadstreški, stojali na prostem, urejenimi površinami za izposajo koles, izposajo e-koles, nekatere lokacije tudi z video nadzorom in nameščeno urbano opremo (smetnjaki, klopi, označbe, usmerjevalne table ...).

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

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 podnebno načrtom Republike Slovenije (NEPN)* so načrtovani:

- priprava strategije razvoja javnega potniškega prometa;
- priprava ukrepov za spodbujanje sopotništva – zagotovitev sistemske 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.

SŽ nadaljuje s projektom *Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije*. Leta 2021 je v izvedbi 18 lokacij s 750 parkirnimi mesti (vrednost del je 1 mio EUR). Leta 2022 je v planu ureditev 128 lokacij s 4.020 parkirnimi mesti (vrednost del je ocenjena na 3 mio EUR), leta 2023 pa še dodatnih 37 lokacij s 1.640 parkirnimi mesti za kolesa (vrednost del je ocenjena na 2 mio EUR).

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Pripraviti in izvajati je treba ambicioznejše ukrepe za uvajanje rumenih pasov v mestnem in medkrajevnem 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. avgust 2021

3.3 Spodbujanje trajnostnega tovarnega prometa

IZBOLJŠANJE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE	
SPLOŠEN OPIS	
OZNAKA	OP TGP: NP-4 AN URE: P.2 OP EKP: prednostna os 7 ReNPRP30: priloga 2 Železniški promet
UČINEK V SEKTORJU	promet
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/> ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa, prenos blaga v tranzitu na železnico, zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovarnem in potniškem prometu, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov <input checked="" type="checkbox"/>
KRATEK OPIS	Projekti izboljšanja železniške infrastrukture se izvajajo v okviru proračunskih sredstev Agencije RS za infrastrukturo. Za doseganje specifičnih ciljev so na voljo nepovratne finančne spodbude za železniško prometno infrastrukturo v obdobju 2014–2020 in drugi ukrepi za razvoj železniškega potniškega in tovarnega prometa v okviru izvajanja OP EKP iz sredstev Kohezijskega sklada. Predvideno je tudi financiranje projektov preko Instrumenta za povezovanje Evrope.
PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE	
EU ZAKONODAJA	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) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 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)

Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2020–2030, Uradni list RS, št. 14/20

Uredba o vzpostavitvi mehanizma za okrevanje in odpornost (kot je bila predložena na plenarnem zasedanju Evropskega parlamenta)

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA

Konec leta 2020 se je zaključila 3. faza: Izvedba signalnovarnostnih in telekomunikacijskih (SVTK) del na Kočevski progi, ki je bila predpogoj za uvedbo javnega potniškega prometa. 3. januarja 2021 je po več kot 50 letih ponovno uveden redni potniški promet na relaciji Grosuplje–Kočevje.

Začela se je varnostno-tehnična nadgradnja železniškega predora Karavanke in izvedba podatkovnega omrežja za daljinsko vodenje prometa na javni železniški infrastrukturi. Dela bodo predvidoma končana v drugi polovici 2021.

Iz Sklada za podnebne spremembe bo financirana nadgradnja gorenjske železniške proge. Novembra 2020 se je začela nadgradnja železniške proge Kranj–Jesenice–d. m. na dveh odsekih hkrati, tj. na odseku Kranj–Podnart in odseku Podnart–Lesce Bled, zaključek vseh del je predviden leta 2022. Nadgradnja odsekov Lesce Bled–Žirovnica, Žirovnica–Slovenski Javornik in Slovenski Javornik–Jesenice se je pričela v letu 2021 in bo zaključena predvidoma v letu 2022.

V teku je nadgradnja železniške proge Maribor–Šentilj–d. m. leta 2020 je bila zaključena nadgradnja obstoječega odseka Pesnica–Šentilj–d. m., železniških postaj Pesnica, Šentilj, Maribor Tezno, Maribor in odseka Maribor–Počehova ter izvedba aktivne protihrupne zaščite na odseku Pesnica–Šentilj–d. m. Trenutno poteka gradnja nove železniške trase na odseku Počehova–Pesnica, ki vključuje predor Pekel in viadukt Pesnica. Dela bodo končana predvidoma v letu 2023.

Nadgradnja železniškega odseka Zidani Most–Celje je v zaključni fazi (zaključena bo leta 2021). Zaključena je nadgradnja železniških postaj Celje in Laško, železniških odsekov Rimske Toplice–Laško, Laško–Celje, gradbena dela na odseku Zidani Most–Rimske Toplice in na železniški postaji Rimske Toplice ter izvedba protihrupnih ograj. Zgrajen je bil tudi novi most čez Savinjo v Marija Gradcu. V letu 2020 je bila v izvedbi še nadgradnja železniške postaje Rimske Toplice in odseka Zidani Most–Rimske Toplice.

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

Projekt Tivolski lok se je zaradi težav pri umeščanju v prostor ustavil. Nova rešitev bo zahtevala predvsem bistveno več časa za izvedbo.

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.

V teku je projekt uvedbe ETCS sistema na železniških odsekih, trenutno na odseku Pragersko–Maribor–Šentilj.

Z letom 2020 so bili vzpostavljeni še trije evropski tovorni koridorji, od katerih dva potekata po slovenskem ozemlju: *Alpsko-zahodno balkanski tovorni*

koridor (RFC10), na relaciji Salzburg–Beljak–Ljubljana/Wels/Linz–Gradec–Maribor–Zagreb–Vinkovci/Vukovar–Tovarnik–Beograd–Sofija–Svilengrad (bolgarsko-turška meja) in Jantarni tovorni koridor (RFC11) (na relaciji Koper–Ljubljana–Zalaszentiván–Sopron/Csorna (madžarsko-srbska meja)–Kelebia–Budimpešta/Komárom–Leopoldov/Rajka–Bratislava–Žilina–Katowice/Krakov–Varšava/Łuków–Terespol (poljsko-beloruska meja).

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE Izvajanje nekaterih projektov iz leta 2020 se bo nadaljevalo tudi v letih 2021 in 2022.

Leta 2021 se je začela pripravljati projektna dokumentacija za nadgradnjo železniškega območja ljubljanskih postaj – ŽOLP. okviru projekta bodo nadgrajene žel. postaje Ljubljana Šiška, Ljubljana, Ljubljana Moste, Polje in Zalog ter odseki med postajami. Zgradila se bosta tudi dva nova (nadomestna) železniška nadvoza čez Dunajsko in Šmartinsko cesto. V teku je projektiranje 1. faze projekta.

Leta 2021 se je začela nadgradnja glavne železniške proge št. 20 na odsekih Lesce Bled–Žirovnica, Žirovnica–Slovenski Javornik in Slovenski Javornik–Jesenice. Zaključek je predviden v letu 2022.

Leta 2021 se je začela tudi nadgradnja železniške postaje Grosuplje, ki poteka v skladu z načrti in bi morala biti dokončana v 12 mesecih od uvedbe izvajalca v delo.

V tem letu se je začela tudi nadgradnja vozlišča Pragersko, ki bo trajala predvidoma do leta 2023.

Leta 2021 so se začeli postopki umeščanja v prostor za dvotirnost železniške proge št. 21 Ljubljana Šiška–Kamnik Graben. Zasnova praviloma sledi obstoječi progi. Prav tako se umešča v prostor deloma dvotirna železniška proga št. 80 državna meja–Metlika–Ljubljana. Začetek gradnje je predviden v letu 2027. Gradnja naj bi predvidoma trajala 3–4 leta.

Nadgradnja železniške proge Ljubljana–Divača je predvidena v letih od 2021 do 2027. Nadgradnja bo potekala po sklopih. Nadgradnja železniškega odseka Ljubljana–Brezovica je predvidena v letih 2021–2023. Za odsek Brezovica–Preserje–Borovnica je trenutno v izdelavi IP.

V letu 2021 se bo začela izdelava projektne dokumentacije za namen nadgradnje železniške proge d. m.–Dobova–Zidani Most. Projekt predvideva nadgradnjo proge, postaj in postajališč, sofinanciran bo z EU sredstvi.

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

Mzi bo predvidoma v drugi polovici leta 2021 začelo z izvedbo ukrepa Spodbujanje železniškega tovornega prometa, ki je namenjen za upravičene izvajalce železniškega prevoza posameznih vagonov in kombiniranega transporta blaga na slovenskem železniškem omrežju, ki bo trajal še v letu 2022. Ukrep je namenjen spodbujanju tovornega prometa po železnicah s ciljem zniževanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka, pri tem pa se z izboljšanjem konkurenčnosti storitev železniškega tovornega prevoza bolje izkorišča železniška infrastruktura in nadaljuje rast

železniškega tovornega prometa tudi ob povečani gospodarski aktivnosti, ki bo vplivala na večji obseg tovornega prometa.

Ministrstvo za infrastrukturo pripravlja javni poziv za dodelitev finančnih sredstev za vgradnjo ETCS opreme v vozna sredstva. Finančne spodbude, ki se dodeljujejo kot državne pomoči, so namenjene za sofinanciranje opreme lokomotiv in motornih železniških garnitur z digitalnim sistemom ETCS nivo 2, ki bo povezan z že vgrajenim ETCS sistemom vodenja in nadzora prometa v javni železniški infrastrukturi RS. Financira ga Evropska unija, in sicer iz Sklada za okrevanje in odpornost (Recovery and Resilience Facility – RRF), ki se izvaja v okviru Instrumenta za okrevanje »NextGenerationEU« za finančno obdobja 2021–2027. Ukrep temelji na zeleni in digitalni tehnologiji, ki se bo izvajal od leta 2022 do leta 2026.

Do leta 2023 bo zaključen projekt uvedbe sistema ETCS na celotnem jedrnem omrežju v Republiki Sloveniji (v skupni dolžini 90 km).

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetskim 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. V letu je načrtovana tudi analiza učinkov spremembe napetosti elektrificiranih prog.

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. avgust 2021

DRUGI UKREPI ZA SPODBUJANJE SOMODALNOSTI
SPLOŠEN OPIS

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	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) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	Na Mzl je bila ustanovljena medresorska delovna skupina, ki je preučila možnosti za vzpostavitev ukrepov za spodbude kombiniranega prevoza. Na podlagi njenega dela so predvidene spodbude za železniški kombinirani/tovorni promet iz naslova Podnebnega sklada, za kar bo v kratkem sklenjen poseben sporazum med MOP in Mzl. V <i>Odluku o programu porabe sredstev sklada za podnebne spremembe</i> so navedeni ukrepi in zneski.
DOSEŽENI UČINKI	Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

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 podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je načrtovano nadaljevanje in intenzivnejše izvajanje instrumenta za večjo povezanost vseh oblik prometa. Predvideni so:

- 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;
- prilagajanje cestninske politike usmeritvam in zakonodaji EU, s ciljem čim večje 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. avgust 2021

IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI CESTNEGA TOVORNEGA PROMETA

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	AN URE: P.2 ReNPRP30: Ro.36		
UČINEK V SEKTORJU	promet		
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)		
VRSTA INSTRUMENTA	sklop instrumentov		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	MzI		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Načrtovani so naslednji instrumenti za 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) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	V okviru Nacionalnega centra za upravljanje prometa (NCUP) se je nadaljeval postopek integracije upravljanja prometa. V sklopu faze 1 se je vzpostavilo podatkovno skladišče za prometne podatke, makroskopski prometni model ter dinamični simulacijski prometni model, platforma za pridobivanje masovnih podatkov o gibanju vozil v realnem času (FCD) ter enotna nacionalna točka za dostop do prometnih podatkov.
-----------------	--

Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) je s 1. junijem 2019 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 (ukrep je bil prilagojen s 1. 8. 2019, z 9. 2. 2021 je bila v prometni režim vključena tudi cestna povezava do mejnega prehoda Petišovci). 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 na eni strani upoštevala potrebe gospodarstva, hkrati pa upoštevala vpliv na prometno varnost in kakovost bivanja lokalnega prebivalstva.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO
IZVAJANJE

Integracija upravljanja prometa v okviru NCUP bo izvedena predvidoma leta 2023, ko bo v centru dokončno v celoti vzpostavljen informacijski sistem, potreben za opravljanje zakonsko opredeljenih nalog NCUP. 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). Izdelana bo tudi platforma (repozitorij) digitalne cestne infrastrukture (digitalizacija cest).

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

V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE bo obravnavana tudi tema upravljanja zelene mestne logistike. Integracija okoljskih vsebin v proizvodne procese narašča, del tega predstavlja tudi nova organizacija logističnih procesov (zelena logistika). Po analitični fazi v katero so vključene analiza mednarodnih projektov in praks, uvajanja novih oblik logistike v državah članicah EU in stanje v Republiki Sloveniji, bosta izvedena dva pilotna projekta zelene mestne logistike in oblikovani predlogi za spremembo zakonodaje v RS na lokalni in nacionalni ravni.

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. Predvidena sta:

- 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 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. avgust 2021

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 <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)		
VRSTA INSTRUMENTA	davčna politika		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o davku na motorna vozila (ZDMV-1) (<i>Ur. l. RS, št. 200/20</i>) Zakon o dajatvah za motorna vozila (<i>Ur. l. RS, št. 54/17</i>) Uredba o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (<i>Ur. l. RS, št. 23/18</i>)
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 energetske 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 vozila z bencinskimi motorji.

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	MF je v letu 2020 pripravil nov predlog <i>Zakona o davku na motorna vozila (ZDMV-1)</i> , ki je stopil v veljavo z začetkom leta 2021. Nov zakon je spremenil
-----------------	--

obdavčitev, ki sedaj ni odvisna od nakupne cene vozila, temveč le od emisij CO₂ po poenotenem voznem ciklu WLTP. Analize so pokazale, da je nov zakon močno zmanjšal obdavčitev najdražjih (in praviloma težjih) vozil. Davek je sicer progresiven, toda prelom je razmeroma visoko, tako da v primerjavi s podobnimi davki po EU sorazmerno manj spodbuja k nakupu emisijsko primernejšega avtomobila. Prav tako je vpliv davka na ceno avtomobila močno premajhen in ne zajema eksternih stroškov (na primer onesnaženja, povečanega prometa ipd.).

DOSEŽENI UČINKI Leta 2020 se je vrednost kazalca povprečne emisije za nova vozila po dveh letih naraščanja močno znižala, kar pa je verjetno tudi posledica večje penetracije električnih avtomobilov med pandemijo.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE Nadaljevanje izvajanja – potrebna je koordinacija z MF. ZDMV-1 je stopil v veljavo z začetkom leta 2021. S tem je bila sicer uveljavljena bolj progresivna lestvica za stopnje obdavčitve vozil glede na emisije CO₂, kot je to predvideno s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebim načrtom Republike Slovenije (NEPN)*, vendar pa nova lestvica nakupa emisijsko primernejših avtomobilov ne spodbuja dovolj.

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

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Smiselno je povečati tako osnovno obdavčitev kot tudi progresivnost davka glede na emisije CO₂, da bo bolj spodbujal k nakupu ekološko čistejšega vozila.

VIRI PODATKOV

- MF

DATUM PRIPRAVE

18. avgust 2021

2. DEL: OSTALE DAJATVE

ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi, 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 2020

POTEK IZVAJANJA V letu 2020 je z novelo *Zakona o dohodnini* stopilo v veljavo 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 *Akcijskim programom za alternativna goriva v prometu*.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO
IZVAJANJE

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)* je predvidena uvedba progresivnosti tudi pri letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu. Ključna ovira za izvedbo tega je, da se finančno obremeni lastnike 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.

Poleg že uvedenega uravnoveženega sistema bonitet za uporabo službenih električnih vozil v zasebne namene, *Akcijski program za alternativna goriva v prometu* na področju dajatev ne prinaša drugih olajšav. Za ukrep oprostitve plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu za vozila na električni pogon, ki je v veljavi od leta 2017, program sicer predvideva, da bo ukinjen, ko bo število registriranih električnih vozil doseglo 10 % skupnega števila registriranih vozil po posameznih kategorijah. Dajatev bo primerljiva z letno dajatvijo vozil z najnižjim deležem emisij TGP in onesnaževal zraka.

Zaradi izredno intenzivnih razvojnih sprememb na področju vozil in samih tehnologij na alternativna goriva, se bo akcijski program dopolnjeval vsaki dve leti z veljavnostjo za naslednja tri leta. Trenutno veljavni program je bil sprejet leta 2019, tako da bi morala biti njegova dopolnjena verzija pripravljena leta 2021.

Na evropski ravni je v pripravi direktiva za obdavčitev energentov in električne energije, ki predvideva dvig minimalnih trošarin. Čeprav je direktiva še v dogovarjanju, se nakazuje možnost za povečanje obremenitev cen goriv. Prav tako je v okviru paketa »Fit for 55« predlog razširitve sistema trgovanja z emisijah TGP na promet in stavbe, pri čemer bi distributerji pogonskih goriv bili dolžni kupovati pravice do emisij. To bi vplivalo na višje cene fosilnih energentov.

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 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)
- Akcijski program za alternativna goriva v prometu, Vlada RS, junij 2019 (https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/alternativna_goriva/an_alt_gor_2019.pdf)

DATUM PRIPRAVE

18. avgust 2021

INFORMACIJE O RABI GORIVA ZA VOZILA IN OZNAČEVANJE PNEVMATIK
SPLOŠEN OPIS

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	<p>Uredba (EU) o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre 2020/740, spremembi Uredbe (EU) 2017/1369 ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1222/2009</p> <p>Direktiva o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil 1999/94/ES</p> <p>Uredba (EU) 2019/631 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011</p> <p>Uredba (EU) 2018/2043 in Uredba (EU) 2018/2042 o spremembi Izvedbene uredb (EU) 2017/1153 in (EU) 2017/1152 za pojasnitev preskusnih pogojev WLTP in zagotovitev spremljanja homologacijskih podatkov</p> <p>Uredba (EU) 2017/1151 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6)</p>
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	<p>Zakon o varstvu okolja (ZVO-1) (Ur. l. RS, št. 41/04)</p> <p>Uredba o izvajanju Uredbe (EU) o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre (Ur. l. RS, št. 97/21)</p>
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	<p>Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)</p> <p>Akcijski načrt za energetske učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE)</p> <p>Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030</p>

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 zunanje zraka, ki so na voljo potrošnikom o novih osebnih avtomobilih (Ur. l. RS, št. 24/14). EU zakonodaja je sicer začela omejevati specifične emisije CO ₂ tudi za težka tovorna vozila.
-------------	---

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

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, povprečne specifične emisije vozil ne zmanjšujejo, ker se povečujeta velikost in teža vozil ter tudi moč njihovih motorjev.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE	Z začetkom leta 2021 so se zaveze iz OP TGP (OP-1) in AN URE (P.3) prenesle na NEPN, ki predvideva nadaljevanje izvajanja instrumenta: informiranje o vrednotenju vplivov v življenjski dobi in o zmanjšanju specifičnih emisij pri vozilih.
PREDVIDENI UČINKI	Učinek instrumenta je vključen v specifične emisije novih vozil.

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>)
- Uredba (EU) 2019/631 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=LV>)

DATUM PRIPRAVE

4. avgust 2021

2. DEL: OZNAČEVANJE PNEVMATIK

ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl
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 CO₂ 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* (Ur. l. RS, št. 57/21). 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 EU o označevanju pnevmatik veljajo v Sloveniji neposredno.

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA Ukrep se izvaja brez sprememb.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta. V skladu z novo Uredbo EU iz leta 2020, ki je bila v slovenski pravni red prenesena junija 2021, morajo biti od maja 2021 nove oznake EU na voljo tudi za pnevmatike za težka gospodarska vozila. Prenovljeni so razredi kotalnega upora in zavorne učinkovitosti na mokrem, kotalni hrup pa je ovrednoten s številom decibelov in tremi črkami: A, B ter C. Informacij je več in te so preglednejše. Novost je tudi QR koda, s katero lahko potrošniki dostopajo do dodatnih podatkov – informacijskih listov o pnevmatiki, ki so zbrani v evropski podatkovni zbirki za označevanje energijske učinkovitosti EPREL (European Product Registry for Energy Labelling). Uvedena sta tudi dva nova piktograma, ki kažeta ali pnevmatika izpolnjuje homologacijske standarde Unije za oprijem na snegu in/ali oprijem na ledu.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim 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 (EU) 2020/740 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/si/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0740>)
- AMZS (<https://www.amzs.si/storitve/servis-vozil/vulkanizerstvo/oznake-na-pnevmatikah>)
- Fotomarket (<https://www.avtofotomarket.si/avto-nasveti/2021/01/30/ne-spreglej-to-je-nova-oznaka-eu-za-pnevmatike/>)
- 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

13. avgust 2021

SPODBUJANJE VARČNE VOŽNJE

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: OP-5 AN URE: P.3	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	usposabljanje, izobraževanje, informiranje, promocija, ozaveščanje	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzi	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: zmanjšanje emisij onesnaževal zraka <input checked="" type="checkbox"/>	
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, Uredba 1071/2009/ES
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o voznikih (Ur.l. RS, št. 85/2016)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

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

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE	Predvideno je nadaljevanje izvajanja instrumenta. V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetska in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> je predvideno nadaljevanje izvajanja instrumenta in razvoj novih inovativnih pristopov, ki vključujejo: <ul style="list-style-type: none"> • 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

13. avgust 2021

OBVEZNI DELEŽ OBNOVLJIVIH VIROV ENERGIJE V MOTORNEM 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 <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	predpisi, davčna politika	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MF, MGRT	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input checked="" type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	<p>Po 380. členu EZ-1 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.</p> <p>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 %.</p>	

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	Direktiva (EU) 2015/1513 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva Direktiva 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov Direktiva Sveta (EU) 2015/652 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (ZSROVE; Ur. l. RS, št. 121/21) Uredba o obnovljivih virih energije v prometu (Ur. l. RS, št. 64/16 in 31/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	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
 Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

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 2019 se je delež OVE v prometu tretje leto zaporedoma povečal in je znašal 8 %. S tem je še vedno zaostajal za indikativnim letnim ciljem iz OP TGP, pa tudi za vrednostjo, ki je bila opredeljena v okviru <i>Uredbe o obnovljivih virih energije v prometu</i> . 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 dokaj veliko, in sicer tudi zato, ker imajo obnovljive komponente za gorivo praviloma visoko ceno in se jim distributerji zato izogibajo.
DOSEŽENI UČINKI	Leta 2019 je delež OVE v prometu zaostajal za indikativnim letnim ciljem iz OP TGP za 2 odstotni točki, za predvideno vrednostjo iz <i>Uredbe o obnovljivih virih energije v prometu</i> pa za 0,4 odstotne točke.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE	<p>Predmetni sektor predstavlja velik potencial k razogljičenju družbe, zato v prihodnjih dveh letih pričakujemo intenzivnejše izvajanje ukrepov za dvig deleža OVE v prometu.</p> <p>Od sredine leta 2021 obveznega deleža OVE v prometu ne ureja več <i>Energetski zakon (EZ-1)</i>, ampak <i>Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (ZSROVE)</i>, in sicer v 59. in 60. členu. Zakon opredeljuje, da mora delež OVE v prometu do leta 2030 doseči 14 %, v posameznem letu pa ne sme biti manjši kot 10 %. Obstoječa <i>Uredba o obnovljivih virih energije v prometu</i> je bila marca leta 2021 dopolnjena z določilom, da mora tudi v letu 2021 ta delež znašati 10 %. Za urejanje tega področja do leta 2030 bo predvidoma pripravljena nova uredba.</p> <p>V skladu s <i>Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN)</i> 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.</p> <p>Po novem predlogu direktive OVE v zakonodajnem paketu Fit for 55 ne bo več določen ciljni delež OVE v prometu temveč bo določeno ciljno zmanjšanje intenzivnosti emisij TGP iz goriv v prometu.</p>
PREDVIDENI UČINKI	Leta 2020 naj bi bil delež OVE v prometu 10 %. Da bi ta cilj dosegli, bi bilo potrebno delež v letu 2020 povečevati enako ali hitreje kot v letih 2018 in 2019.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

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

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

21. avgust 2021

FINANČNE SPODBUDE ZA INFRASTRUKTURO ZA ALTERNATIVNA GORIVA IN ELEKTROMOBILNOST

SPLOŠEN OPIS

OZNAKA	OP TGP: AN URE: P.3 OP EKP: prednostna os 4, ukrep 044	
UČINEK V SEKTORJU	promet	
VPLIV NA SEKTOR ETS ALI NEETS	neETS <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MOP, Eko sklad	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Področje prometa je zaznano kot pereč problem emisij TGP (ter drugih delcev, hrup...). Akcijski načrt za alternativna goriva v prometu stremi k prestrukturiranju prometa (osebnega, tovarnega, 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. Mzl 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 energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v RS Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA V letu 2020 je bil aktualen razpis za polnilne postaje 53SUB-EVPOL17 znotraj katerega je bilo:

- izplačanih dobrih 230 tisoč € spodbud za 78 AC polnilnic,
- izplačanih skoraj 35 tisoč € za 7 DC polnilnic.

Spodbude se izplačujejo iz sredstev Sklada za podnebne spremembe.

Parameter	Število	Znesek spodbude [mio €]	Zmanjšanje emisij [kt CO ₂ /leto]
Polnilne postaje	85	0,3	9

Javni razpis MzI za sofinanciranje nakupa pametnih polnilnih postaj v okviru OP EKP tudi leta 2020 še ni bil objavljen.

DOSEŽENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PREDVIDENO IZVAJANJE INSTRUMENTA V OBDOBJU 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE Eko sklad bo leta 2021 nadaljeval z izvajanjem *Pogodbe o izvajanju ukrepov na podlagi Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letu 2020*, ki velja do izpolnitve vseh pogodbenih obveznosti.

V programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023 je predvideno nadaljnje spodbujanje - področje finančnih spodbud za infrastrukturo za alternativna goriva in elektro mobilnost:

- finančne spodbude v trajnostno mobilnost v podjetjih,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti območij ohranjanja narave – polnilne postaje,
- spodbujanje izgradnje infrastrukture za alternativna goriva in nakup vozil na alternativni pogon,

V pripravi je nov OP EKP za obdobje 2021–2027, kjer so glavna prioriteta področja Kohezijske politike: pametnejša Evropa (gospodarsko preoblikovanje), bolj zelena, nizkoogljična Evropa (energetski prehod, krožno gospodarstvo, prilagajanje in obvladovanje podnebnih sprememb), bolj povezana Evropa (mobilnost in povezanost), bolj socialna Evropa (socialne pravice in zdravstveno varstvo) ter Evropa bližje državljanom. Podrobnejši dokument še ni objavljen.

MzI je za področje trajnostne mobilnosti v začetku leta 2021 napovedal javno objavo – javni razpis za sofinanciranje nakupa in postavitve pametnih polnilnih postaj za električna vozila, v višini 2 milijona evrov. Javni razpis bo predvidoma objavljen konec leta 2021.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetskim 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 investitorjev 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

Izvajanje instrumenta naj se nadaljuje v skladu s smernicami iz NEPN-a. Med demonstracijske projekte za postavitve polnilne infrastrukture naj se vključi nove modele, ki iščejo rešitev za postavitve polnilne infrastrukture v večstanovanjskih stavbah.

VIRI PODATKOV

- MzI, Eko sklad, MOP
- Eko sklad, osnutek Letnega poročila Eko sklada za leto 2020, maj 2021
- Eko sklad, Poslovni in finančni načrt Eko sklada za leto 2021, december 2020 (<https://www.ekosklad.si/informacije/o-skladu/poslovni-nacrt/poslovni-in-financni-nacrt-za-leto-2021>)
- Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023 (Ur. l. RS, št. [101/21](#)), priloga Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023 (<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ODLO2330#>)
- 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

23. avgust 2021

FINANČNE SPODBUDE ZA VOZILA Z NIZKIMI EMISIJAMI

SPLOŠEN OPIS

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

PRAVNE IN STRATEŠKE PODLAGE

EU ZAKONODAJA	/
NACIONALNE PRAVNE PODLAGE	/
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP) Akcijski načrt za energetska učinkovitost za obdobje 2017–2020 (AN URE) Akcijski program za alternativna goriva v prometu Celoviti nacionalni energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

POTEK IZVAJANJA	V okviru Eko Sklada so v letu 2020 občani in pravne osebe lahko zaprosili za nepovratne spodbude za vozila z manj emisijami. V letu 2020 razpisani javni pozivi za električna vozila: <ul style="list-style-type: none"> za občane: 79SUB-EVOB20; razpisanih nepovratnih sredstev – 3 milijone evrov (marec 2020); in 84SUB-EVOB20; razpisanih nepovratnih sredstev – 2,5 milijona evrov (december 2020); ter za pravne osebe: 80EV-PO20; razpisanih nepovratnih sredstev – 2,5 milijona evrov (marec 2020); in 85SUB-EVPO20 ; razpisanih nepovratnih sredstev – 2,5 milijona evrov (december 2020).
-----------------	--

V letu 2020 je Eko sklad objavil tudi poziv 83SUB-PN20; finančne spodbude za eko pnevmatike višjega energijskega razreda, kjer je bila skupna višina sredstev v javnem razpisu 1,1 milijona evrov.

V letu 2020 je bilo za vozila z manj emisijami izplačanih 8 milijonov evrov, za eko pnevmatike višjega razreda pa 0,5 milijona evrov:

Parameter	Število	Znesek spodbude [mio €]	Zmanjšanje emisij [kt CO ₂ /leto]
Vozila	1.391	8	583
Eko pnevmatike	12.126	0,5	2

DOSEŽENI UČINKI

S spodbudami Eko sklada za vozila z nizkimi emisijami je bilo leta 2020 doseženo:

- zmanjšanje rabe energije: 11 GWh/leto
- zmanjšanje emisije CO₂: 2,1 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 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE

V letu 2021 sta bila veljavna konec leta 2020 razpisana javna poziva v okviru Eko Sklada (skupno namenjenih 5 milijonov evrov nepovratnih sredstev) za dodeljevanje nepovratnih spodbud za nakup novih električnih vozil:

- za občane 84SUB-EVOB20⁹ (višina sredstev 2,5 milijona evrov), in za
- pravne osebe 85SUB-EVPO20¹⁰ (višina sredstev 2,5 milijona evrov).

V teh razpisih je bila višina subvencije glede na predhodna razpisa znižana (višina spodbude glede na skupine za katere se prejme nepovratno finančno spodbudo - M1:4.500 €, N1: 3.500 €, L1e-B - L7e: razpon od 300 € do 4.500 €, odvisno od kategorije. Nepovratna spodbuda ne sme preseči 20 % vrednost vozila, poleg tega spodbude ni možno pridobiti za vozila pri katerih vrednost nakupa presega 65.000 EUR). Poleg novih vozil je spodbude možno pridobiti tudi za testna vozila.

V programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023 je predvideno nadaljnje spodbujanje za področje finančnih spodbud za vozila z nizkimi emisijami:

- nadaljnje spodbujanje ukrepov trajnostne mobilnosti v podjetjih,
- nakup novih vozil za prevoz potnikov,
- nakup novih vozil za izvajanje potniškega prometa,
- spodbujanje okolju prijaznejšega tovornega prevoznitva v cestnem prometu,
- finančne spodbude občanom za nakup električnih koles,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti območij ohranjanja narave,
- spodbujanje nakupi novih okolju prijaznih komunalnih vozil,
- nabava novih vozilnih sredstev železniškega potniškega prometa ter drugi.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetskim 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

9 Javni poziv 84SUB-EVOB20: <https://www.energetika-portal.si/javne-objave/arhiv-energetika/javni-pozivi/r/javni-poziv-za-nepovratne-financne-spodbude-obcanom-za-elektricna-vozila-84sub-evob20-1268/>

10 Javni poziv 85SUB-EVPO20: <https://www.energetika-portal.si/javne-objave/objava/r/javni-poziv-za-nepovratne-financne-spodbude-pravnim-osebam-za-nova-elektricna-vozila-85su-1269/>

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 nadaljnje prilagajanje subvencij Ekosklada stanju na trgu električnih vozil pri čemer je priporočljivo da so prilagoditve napovedane vnaprej. Za pospešitev zamenjave starih neučinkovitih vozil bi bilo skladno z NEPN preučiti možnost, da bi se višje subvencije podelilo v primeru, da električni avto nadomešča star avto, ki je bil odjavljen iz prometa.

VIRI PODATKOV

- MzI, Eko sklad, MOP
- Eko sklad, osnutek Letnega poročila Eko sklada za leto 2020, maj 2021
- Eko sklad, Poslovni in finančni načrt Eko sklada za leto 2021, december 2020 (<https://www.ekosklad.si/informacije/o-skladu/poslovni-nacrt/poslovni-in-financni-nacrt-za-leto-2021>)
- Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023 (Ur. l. RS, št. [101/21](#)), priloga Program porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v obdobju 2021–2023 (<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ODLO2330#>)
- 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

23. avgust 2021

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 <input checked="" type="checkbox"/>	ETS	<input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)		
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)		
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, MOP, Eko sklad		
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije	<input checked="" type="checkbox"/>	
	zmanjšanje emisij TGP	<input checked="" type="checkbox"/>	
	povečanje rabe OVE	<input type="checkbox"/>	
	drugo: _____	<input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Spodbude za ureditev kolesarske infrastrukture (stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, kolesarskih stez ipd.) so načrtovane iz sredstev 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). V letih 2018–2020 so bila na voljo tudi sredstva za kolesarsko infrastrukturo 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) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
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 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)

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

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 mio EUR. Projekti so zaključeni.

Mestne občine so upravičene do sofinanciranja kolesarske infrastrukture tudi preko mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN). Vključenih je 37 projektov, od tega 30 projektov vključuje tudi gradnjo kolesarske povezav s predvideno višino naložb 59,8 mio EUR (sofinancirajo 28,8 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 bilo vključenih 57 predlogov projektov. Posredniški organ MZI je do roka za oddajo vlog prejel 72 vlog, preko katerih se naj bi vzpostavilo skupni dolžini 665 km kolesarskih povezav, od tega predvidoma 386 km novih/rekonstruiranih ločenih kolesarskih površin. Skupna ocenjena vrednost projektov je 293 mio EUR, predvidena višina sofinanciranja pa 136 milijonov. Na dan 1. 7. 2021 je bilo potrjenih 41 vlog v skupni vrednosti 77 mio EUR, skupne dolžne 286 km novih vzpostavljenih kolesarskih povezav in 155 km ločenih kolesarskih površin. Projekti se izvajajo med 2020 in 2023. Dva projekta sta že zaključena.

DRSI kot upravljavec izvaja projekt označevanja državnega kolesarskega omrežja, na podlagi leta 2018 sprejetega *Pravilnika o kolesarskih povezavah* (Ur. l. RS, št. 29/18). Do konca leta 2020 so bile označene povezave:

- D2 (Savska kolesarska pot) – odsek Rateče–Ljubljana izvedeno v 2016, odsek Ljubljana–Radeče izvedeno v 2020 in 2021, odsek Radeče–Krško izveden v 2021, odsek Krško–Brežice je v izvajanju,
- D3 (Dravska kolesarska pot) – izvedeno v 2018,
- D5 (EuroVelo13 – Železna zavesa) – izvedeno v 2020,
- D6 (EuroVelo8 – Parencana) – izvedeno v 2020 in 2021,
- G10 (Sava–Krka Bike) – izvedeno v 2019 in 2020,
- G12 (Sava–Krka Bike) – izvedeno v 2019 in 2020,
- R16 (Sava–Krka Bike) – odsek Kronovo–Mokronog–Sevnica izvedeno v 2021,
- R19 (Ob Kolpi)–izvedeno v 2020 in 2021,
- R20 (Ob Kolpi)–izvedeno v 2020 in 2021.

Iz sklada za podnebne spremembe se je tudi leta 2020 financirala postavitve kolesarnic na železniških postajah/postajališčih. Skupen znesek sofinanciranja je bil 6 mio EUR. V letu 2020 so SZ uredile 27 lokacij s 1.654 parkirnimi mesti za kolesa.

MZI je od 1. 7. 2020 vključeno v projektno partnerstvo projekta *Danube Cycle Plans* na programu *Podonavje*, preko katerega bo pripravljen strateški načrt za razvoj kolesarskega omrežja (predvidoma konec leta 2022).

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 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE

Proračun za leto 2021 predvideva vlaganja v naslednje kolesarske povezave:

- kolesarska povezava med zgornjo in spodno dolino v Bohinju,
- Jesenice–Lesce–Bled,
- Radgona–Murska Sobota–Lendava–Lenti,
- Brezovica–Vrhnika–Logatec,
- Ptuj–Malečnik,

- Želodnik–Prevoje,
- Rogaška Slatina–Podčetrtek–Bistrica ob Sotli,
- Kočevska kolesarska povezava,
- 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),
- kolesarsko omrežje Nove Gorice,
- kolesarsko omrežje MOL – Dunajska cesta,
- kolesarsko omrežje v MO Celje,
- označitev in ureditev kolesarskih povezav.

Poleg tega so v letih 2021 in 2022 predvidena tudi sredstva za kolesarjenje kot turistični produkt.

Poraba sredstev MzI za sofinanciranje gradnje kolesarske infrastrukture za izvajanje projektov v okviru zgoraj navedenih razpisov so načrtovana tudi za leti 2021 in 2022.

Tudi v letih 2021 in 2022 bodo v sklopu projekta *Ureditev parkirnih mest za kolesa na območju železniških postaj znotraj Slovenije* na voljo sredstva za gradnjo kolesarskih površin ter izgradnjo kolesarnic na železniških postajah/postajališčih (predviden 1 mio EUR leta 2021 in 3 mio EUR leta 2022).

Leta 2021 se bo zaključilo označevanje kolesarskih povezav omenjenih v prejšnji rubriki *Izvajanje instrumenta v letu 2020*. V letu 2022 je predvidena označitev naslednjih kolesarskih povezav:

- Gorenjsko kolesarsko omrežje (G2, G3, G6, G7, R6, R7, R9 in R10),
- Kolesarsko omrežje Severno primorske (Goriške) regije (D7, G1, G4 in G5),
- Krošnjaška kolesarska pot (G8, R13 in R14),
- G9 Škofljica–Petrina,
- D8 Ptuj–Poljčane,
- D1 Šentilj–Poljčane.

V skladu s *Celovitim nacionalnim energetske in podnebni 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

Država naj zagotovi vire, ki bodo omogočili kontinuiteto financiranja gradnje in prenove kolesarske infrastrukture, primarno za namen dnevne mobilnosti, hkrati pa je treba zagotoviti tudi, da sta gradnja in prenova skladni s trenutno veljavnimi predpisi in smernicami, ki omogočajo širšo uporabnost

infrastrukture. Ponovno bo treba zagotoviti vire v *Programu porabe sklada za podnebne* spremembe za namen izvajanja 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.

Nadaljevati je treba s poenostavitvami postopkov umeščanja kolesarskih povezav v prostor ter s pristopi k spremembi s tem povezane zakonodaje. Priporočamo tudi načrtovanje kolesarskih omrežij v sistemu prostorskega načrtovanja.

VIRI PODATKOV

- MzI
- DRSI
- 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. avgust 2021

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 <input checked="" type="checkbox"/>	ETS <input type="checkbox"/>
TGP NA KATERE VPLIVA INSTRUMENT	ogljikov dioksid (CO ₂)	
VRSTA INSTRUMENTA	ekonomski (finančne spodbude)	
ODGOVORNOST ZA IZVAJANJE	Mzl, občine	
NA KATERE CILJE VPLIVA INSTRUMENT	zmanjšanje rabe energije <input checked="" type="checkbox"/> zmanjšanje emisij TGP <input checked="" type="checkbox"/> povečanje rabe OVE <input type="checkbox"/> drugo: _____ <input type="checkbox"/>	
KRATEK OPIS	Spodbude so načrtovane iz sredstev Kohezijskega sklada 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) (Ur. l. RS, št. 75/16 in 90/21)
NACIONALNE STRATEŠKE PODLAGE	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 energetska in podnebni načrt Republike Slovenije (NEPN), za obdobje 2021–2030 Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP)

IZVAJANJE INSTRUMENTA V LETU 2020

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, projekti so zaključeni. Od 107 potrjenih projektov jih je 61 vključevalo tudi infrastrukturo za pešce, in sicer pločnike, pešpoti ali skupni prometni prostor. Vrednost vloženih sredstev v infrastrukturo za pešce je ocenjena na 15 milijonov evrov.
-----------------	---

Mestne občine so do dodatnih sredstev za investicije v infrastrukturo za trajnostno mobilnost upravičene v okviru mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN). Zaključenih, v izvedbi ali v potrjevanju je 37 projektov, od katerih jih 20 vključuje tudi izboljšave na infrastrukturi za pešce, in sicer izboljšave pločnikov, izgradnjo mešanih poti za pešce in kolesarje, vzpostavitev skupnega prometnega prostora ter izgradnjo brvi. Višina sredstev sofinanciranja za infrastrukturo za pešce je ocenjena na 9 milijonov evrov.

Na tretjem povabilu, kjer je zagotovljenih še dodatnih 3 milijonov evrov sofinanciranja se pričakuje do 11 projektov mestnih občin, od tega jih bo 6 vključevalo tudi infrastrukturo za pešce.

Med leti 2018 in 2020 so bila zagotovljena tudi sredstva Sklada za podnebne spremembe, ki od 2021 niso več predvidena.

S predlogom *Zakona o celostnem prometnem načrtovanju* se predvideva vzpostavitev osnov za trajno načrtovanje omrežij peš povezav v občinah skozi celostne prometne strategije in z vključitvijo načrtovanih povezav v prostorske načrte. Sprejem zakona je predviden v letu 2021.

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 2021–2022

PREDVIDENO IZVAJANJE Projekti celostnih teritorialnih naložb v mestnih občinah se izvajajo, v pripravi so projekti tretjega povabila, ki bodo zaključeni do konca leta 2023.

Projekti iz razpisov za sofinanciranje iz sredstev Evropske kohezijske politike so zaključeni.

V skladu s Celovitim nacionalnim energetske in podnebnim načrtom Republike Slovenije (NEPN) je načrtovano spodbujanje izgradnje infrastrukture za pešce tudi v prihodnjem finančnem obdobju, predvsem v povezavi s kolesarsko infrastrukturo v mestih.

PREDVIDENI UČINKI Spremljanje učinkov ni predvideno.

PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE

Sredstva Sklada za podnebne spremembe so del proračuna RS, ki imajo namen prispevati k blaženju (tj. zmanjševanju emisij toplogrednih plinov) podnebnih sprememb in prilagajanju nanje. Priporočamo, da se ponovno zagotovi vire v Programu porabe sklada za podnebne spremembe, saj se s tem zagotavlja tudi stalnost sofinanciranja projektov za trajnostno mobilnost v občinah.

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

1. avgust 2021

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
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
DZ	Državni zbor
ERTMS	Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (The European Railway Traffic Management System)
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
ETCS	Evropski sistem za vodenje vlakov (European Train Control System)
EU	Evropska unija (European Union)
EU-ETS	shema za trgovanje z emisijami EU (EU Emission Trading Scheme)
GJI	gospodarska javna infrastruktura
GJS	gospodarska javna služba
IJPP	integrirani javni potniški promet
INEA	Izvajalska agencija za inovacije in omrežja
IPE	Instrument za povezovanje Evrope (Connecting Europe Facility – CEF)
ISPAP	informacijski sistem za posredovanje in analizo podatkov o plačah, drugih izplačilih in številu zaposlenih v javnem sektorju
JPP	javni potniški promet
KS	Kohezijski sklad
LIFE	Evropski program – instrument financiranja na področju okolja
LPP	Ljubljanski potniški promet
LULUCF	raba zemljišč, spremembe rabe zemljišč in gozdarstvo (Land Use, Land-Use Change and Forestry)
LŽV	Ljubljansko železniško vozlišče
MF	Ministrstvo za finance
MGRT	Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo
MJU	Ministrstvo za javno upravo
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
Mzi	Ministrstvo za infrastrukturo
neETS	naprave, emisije ali sektorji zunaj sheme EU-ETS

NEPN	Nacionalni energetska podnebni načrt
NOD	nizkoogljična družba
OCPS	Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije
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
OPN	Občinski prostorski načrt
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
SUML	Strategija upravljanja mestne logistike
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
ZCPN	Zakona o celostnem prometnem načrtovanju
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 2019	6
Slika 2:	Dosežene vrednosti kazalcev na področju prometa, prikazane glede na letne ciljne vrednosti v opazovanem letu 2019 in glede na ciljne vrednosti v letu 2020. Prikazane so relativne vrednosti kot odstotek potrebnega napredka v obdobju 2012–2020. Negativna vrednost pomeni, da se je vrednost kazalca od leta 2012 poslabšala, torej da je šel razvoj v nasprotno smer od zelene. (vir: IJS-CEU).....	7
Slika 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) A comparison of the specific CO2 emissions of new vehicles with target values for the years 2015 and 2021 and with the specific CO2 emissions of all vehicles (Source: SEA, JSI-EEC)	17
Slika 5:	Gibanje deleža OVE v prometu v letih 2005–2019 v primerjavi s ciljem leta 2020 in linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir:SURS, IJS-CEU) Share of RES in transport in the period 2005–2019 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office of RS, JSI-EEC).....	21
Slika 6:	Gibanje potniških kilometrov v javnem potniškem prevozu v letih 2005 in 2011–2019 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU) Passenger kilometres in public passenger transport in 2005 and in the period 2011–2019 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office RS, JSI-EEC) ..	24

Slika 7:	Gibanje potniških kilometrov po vrstah prevoza za leta 2005 in 2011–2019 (Vir: IJS-CEU)	27
Slika 8:	Gibanje deleža prevoza tovora po železnici v skupnem kopenskem tovornem prevozu v letih 2005 in 2011–2019 v primerjavi s ciljem za leto 2020 ter linearno trajektorijo med letoma 2012 in 2020 (Vir: SURS, IJS-CEU) Share of rail freight transport in 2005 and in the period 2011–2019 in comparison to the 2020 target value and the linear trajectory between 2012 and 2020 (Source: Statistical office RS, JSI-EEC).....	30
Slika 9:	Gibanje tonskih kilometrov za cestni in železniški blagovni prevoz za leta 2005 in 2011–2019 (Vir: IJS-CEU).....	32

4.3 Seznam tabel

Tabela 1:	Pregled izvajanja instrumentov v prometu	34
Tabela 2:	Novo načrtovani instrumenti za zmanjševanje emisij TGP v prometu	36