



Podnebni svet

Številka: 35400-10/2023-2550-107
Datum: 6. 1. 2025

Zadeva: Zapisnik o 13. seji Podnebnega sveta

Kraj: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

Čas: 14.00-16.40

Prisotni člani: doc. dr. Žiga Zaplotnik, prof. dr. Hojka Kraigher, dr. Maja Simoneti, dr. Jonas Sonnenschein, prof. dr. Griša Močnik

Opravičeni člani: prof. dr. Andreja Kutnar, prof. dr. Dunja Bandelj, prof. dr. Niko Samec, prof. dr. Franci Gabrovšek

Ostali prisotni: Andrej Gnezda, Gregor Marko Frim

Predlagan je naslednji dnevni red:

1. Potrditev predloga dnevnega reda
2. Razprava o predlogih za zmanjšanje emisij v transportnem sektorju
3. Interno glasovanje o pripravi stališča glede energetskih razmer in razvojnih izzivov v Šaleški dolini
4. Pregled uresničitve sklepov prejšnjih sej:
 - a) Priprava stališča glede zakona o cestninjenju
 - b) Posvet o pripravi predlogov za razogljčenje transporta
 - c) Člani Podnebnega sveta se bodo v začetku leta 2025 sestali z multidisciplinarno zasedbo MZI za razpravo o Zakonu o cestninjenju in razogljčenju transporta
5. Razno:
 - e) Kako popularizirati zeleni prehod?

K točki 1 – Potrditev predloga dnevnega reda

Člani Podnebnega sveta so predlagani dnevni red spremenili z združitvijo točke 3 in točke 4 d), saj gre za glasovanje o isti zadevi. Iz dnevnega reda se izbriše točka 4 d): Podnebni svet izvede interno glasovanje o pripravi stališča, v katerem opozarja na resnost situacije in obveznosti čim hitrejšega prehoda na alternativne vire energije v Šaleški dolini.

K točki 2 – Razprava o predlogih za zmanjšanje emisij v transportnem sektorju

Člani Podnebnega sveta so se v 2. točki dnevnega reda osredotočili na ukrepe za blaženje podnebnih sprememb v prometnem sektorju. Ta predstavlja približno tretjino izpustov toplogrednih plinov v



Sloveniji, hkrati pa je Slovenija glede izdatkov gospodinjstev za prevoz daleč nad povprečjem Evropske unije (EU).

Podnebni svet je sprva obravnaval učinke ukrepa, ki predvideva omejitev hitrosti vožnje, kar po raziskavah sodeč pomembno prispeva k izboljšanju prometne varnosti in pretočnosti prometa ter zmanjšanju hrupa in izpustov toplogrednih plinov. Ukrep znižanja omejitve hitrosti na avtocestah so že uvedle nekatere države in mesta kot Nizozemska, Španija, Wales, Bruselj, Grenoble, Bologna idr., od koder poročajo o praktični potrditvi napovedanih pozitivnih učinkov. Raziskave kažejo, da znižanje hitrosti vožnje zagotavlja okoljske koristi in vpliva tudi na varnost v prometu. Sočasno prehod na aktivno mobilnost in javni promet dodatno prispeva k varnejšemu in bolj trajnostnemu mestnemu okolju. Člani Podnebnega sveta so dodali, da se tudi potovalni časi lahko izboljšajo zaradi lažjega vključevanja prometa iz stranskih ulic, ki zagotavlja bolj neprekinjen pretok. Omejitev hitrosti vožnje prispeva tudi k boljši pretočnosti prometa v prometnih konicah, ko zaradi nesorazmernih hitrosti prihaja do zastojev.

Člani Podnebnega sveta so vnovič opozorili na potrebo po ukinitvi škodljivih subvencij za fosilna goriva. Podnebni svet tovrstnim subvencijam nasprotuje, ker so v nasprotju s cilji zmanjšanja izpustov in hkrati zavirajo prehod na bolj trajnostne oblike prometa.

Podnebni svet je predlagal razširitev spodbud za pospešen prehod na električno mobilnost, predvsem za pospeševanje nabave novih električnih vozil in širjenje polnilne infrastrukture. Slovenija pri nakupih vozil na električni pogon zaostaja v primerjavi z državami kot so Švedska, Danska in Norveška, ki v prehodu na električno mobilnost prednjačijo. Predlagali so tudi elektrifikacijo voznega parka v javnem sektorju in sicer s povečanjem deleža električnih in hibridnih vozil v javnem sektorju, zlasti za službena vozila ter dvigom omejitev najvišjih cen za nakup električnih vozil v javnem sektorju.

Podnebni svet je na seji obravnaval tudi učinke ekstremnih vremenskih dogodkov in vplivov podnebnih sprememb na infrastrukturo. Predlagali so aktivnejšo vlogo države pri urejanju površin za stoječi promet, ki naj omogočajo pronicanje vode v primerih ekstremnega deževja in naj bodo ozelenjene, ker to dodatno prispeva k zadrževanju padavinske vode na lokaciji in blaži učinke vročinskih otokov.

Podnebni svet je predlagal tudi spremembe v davčni politiki. Izpostavili so potrebo po prilagoditvi davka na motorna vozila glede na izpuste CO₂ ter po spremembah v zakonodaji o cestninjenju in trošarinah. Dodatno so opozorili na potrebo po vključitvi okoljevarstvenih vidikov v zakonodajo o pravilih cestnega prometa. Na seji so obravnavali tudi nacionalno politiko javnega prometa, vključno z vprašanjem enotnih vozovnic in bistvenimi izboljšavami sistema javnega prevoza.

Podnebni svet je točko zaključil z opozorilom na pomembnost povezovanja prometnih, podnebnih in urbanističnih politik ter potrebo po okrepitvi sodelovanja med lokalnimi in nacionalnimi organi za doseg trajnostnih ciljev.

Sklep 1: Podnebni svet bo do 27. januarja 2025 pripravil paket predlaganih ukrepov s področja prometa.

K točki 3 – Interno glasovanje o pripravi stališča glede energetskih razmer in razvojnih izzivov v Šaleški dolini

Člani Podnebnega sveta so s konsenzom sprejeli odločitev o pripravi Stališča Podnebnega sveta glede energetskih razmer in razvojnih izzivov v Šaleški dolini.



Sklep 2: Podnebni svet bo pripravil stališče glede energetskih razmer in razvojnih izzivov v Šaleški dolini.

V krajši razpravi je Podnebni svet podprl interventni zakon, ki zagotavlja finančno podporo za ogrevanje v Šaleški dolini in opozoril na nujnost priprave alternativnih rešitev do aprila 2027. Člani Podnebnega sveta so izpostavili potrebo po celovitem pristopu, vključujočem prestrukturiranju regije in zagotovitvi dolgoročnih alternativ za 2500 zaposlenih v energetskem sektorju. Pri tem je treba zeleni prehod predstaviti kot priložnost za izboljšanje kakovosti življenja, ter izkoristiti obstoječe vire, kot so toplotne črpalke, lesna biomasa in daljinsko ogrevanje. Pozivajo k socialno pravičnem prehodu in hitri ter premišljeni implementaciji ukrepov, saj nadaljnje zamude ne bodo rešile problemov v povezavi z energetskim prehodom.

K točki 4 – Pregled uresničitve sklepov prejšnjih sej:

- a) Priprava stališča glede zakona o cestninjenju
- b) Posvet o pripravi predlogov za razogljichenje transporta
- c) Člani Podnebnega sveta se bodo v začetku leta 2025 sestali z multidisciplinarnoasedbo MZI za razpravo o Zakonu o cestninjenju in razogljichenju transporta

Člani Podnebnega sveta so se seznanili s stanjem uresničitve sklopov prejšnjih sej.

K točki 5 – Razno

d) Kako popularizirati zeleni prehod?

Podnebni svet je med razpravo o popularizaciji zelenega prehoda poudaril pomen neodvisnega in znanstveno utemeljenega komuniciranja. Člani sveta ocenjujejo, da popularizaciji zelenega prehoda škodijo predvsem populistični diskurzi, zato mora biti komunikacija res dobro načrtovana in prilagojena različnim ciljnim javnostim s pokrivanjem različnih strokovnih področij. Komunikacija bi morala biti strateško načrtovana in osredotočena na konkretne in smiselne ukrepe, ki spodbujajo aktivno sodelovanje posameznikov pri zelenem prehodu. V razpravi je bilo poudarjeno, da je za učinkovito spopadanje s podnebno krizo ključen usklajen pristop od zgoraj navzdol in aktivna vloga države, medtem ko morajo seje Podnebnega sveta ostati prostor za podajanje inovativnih in včasih tudi provokativnih predlogov.

Pripravil:
Gregor Marko Frim
svetovalec

dr. Žiga Zaplotnik
predsednik Podnebnega sveta