



Podnebni svet

Številka: 35400-10/2023-2550-76

Datum: 21. 5. 2024

Zadeva: Zapisnik o 7. seji Podnebnega sveta

Kraj: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

Čas: 14.00-17.00

Prisotni člani: prof. dr. Franci Gabrovšek, prof. dr. Hojka Kraigher, dr. Maja Simoneti, dr. Jonas Sonnenschein, doc. dr. Žiga Zaplotnik, prof. dr. Griša Močnik, prof. dr. Dunja Bandelj (udeležba na daljavo)

Opravičeni člani: prof. dr. Niko Samec, prof. dr. Andreja Kutnar

Ostali prisotni: mag. Tina Seršen, mag. Andrej Rajh, Tanja Kocjančič, Darko Trajanov, Andrej Gnezda, mag. Mateja Pitako, Klara Poličnik

Predlog dnevnega reda:

1. Potrditev predloga dnevnega reda
2. Predaja stališča Podnebnega sveta glede Energetskega zakona (EZ-2)
3. Pregled uresničitve sklepov 6. seje
 - a. Sklep 3: Podnebni svet se strinja s predlaganimi spremembami Poslovnika Vlade Republike Slovenije glede vladnih gradiv. MOPE se o možnih spremembah posvetuje z Generalnim sekretariatom Vlade Republike Slovenije.
4. Srečanje s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo (MZI) in Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) na temo reševanja vprašanj prometa
5. Razprava o Nacionalnem energetske in podnebnem načrtu (NEPN)
 - a. Cilji
 - b. Ukrepi
 - c. Drugo
6. Razprava: Ali naj Podnebni svet sprejme stališče glede drugega bloka jedrske elektrarne (JEK2)?
7. Razno:
 - a. Letno poročilo o delu Podnebnega sveta
 - b. Naslednji koraki glede predloga prepovedi uvoza tropskega lesa
 - c. Predstavitve članov Podnebnega sveta na spletu

K točki 1 – Potrditev dnevnega reda

Podnebni svet je potrdil dnevni red s spremembo vrstnega reda določenih točk: seja se nadaljuje s točkama 4 in 5.

K točki 4 – Srečanje s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo (MZI) in Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) na temo reševanja vprašanj prometa

Podnebni svet je MZI povabil na sejo za razpravljanje o posodobitvi NEPN – prenovi ukrepov in ciljev v sektorju prometa – ter o zakonodajnih in drugih pobudah MI, ki imajo znatnejši učinek na podnebje.

Podnebni svet predstavi izhodišča:

Zaradi strmega naraščanja emisij, kot to predvideva NEPN, bi bili v prometu potrebni ukrepi kot so:

- 1) **Zmanjšanje omejitev hitrosti na avtocestah** skladno z omejitvami v zahodni Evropi (npr. Irska, Švica, Nizozemska), Skandinaviji (npr. Norveška, Finska, Švedska), Združenim kraljestvom in večjim delom ZDA; v primeru slabih vremenskih razmer hitrost omejujejo tudi v Franciji in Nemčiji. Ukrep zmanjšanja hitrosti na 110 km/h bi prinesel prihranek v deležu 16 % emisij oz. 24 % v primeru električnih vozil na enako količino prevoženih km.
- 2) **Ukinjane subvencij kot so dodatek za prevoz na delo** prav tako skladno z drugimi državami.
- 3) **Obvezno število dni dela od doma** v sektorjih, kjer je to mogoče (javna uprava in zasebni sektor, storitveni sektor).

Študije kažejo še na druge prednosti, ki jih prinaša ukrep zmanjšanja hitrosti na avtocestah na 110 km/h:

- znatno zmanjšanje potniških km,
- zmanjšanje emisij delcev PM2.5 in PM10,
- zmanjšanje hrupa,
- preprečevanje fantomskih zastojev z zmanjševanjem razlike hitrosti med dvema pasovoma,
- povečanje hitrosti javnega prevoza, ki tako postane bolj konkurenčen,
- povečanje števila delovnih ur, izkoristek časa, npr. z delom na vlaku, kar je dobra praksa v Nemčiji,
- države s strožjimi omejitvami hitrosti imajo najmanjše število smrti na potniški km v prometu.

Odgovori MZI:

- Na ravni EU ne prihaja do iniciativ glede zmanjšanja hitrosti.
- V Sloveniji imamo upravljanje s prometom, ki obsega tudi dinamično spreminjanje hitrosti in ne potrebujemo novih predpisov, tega ne vključujemo v NEPN. Te naloge je potrebno preusmeriti na izvajalca – DARS.
- Ali obstajajo študije, ki kažejo na zmanjšanje števila prevoženih km na avtocesti, narejene za slovenski tip poselitve? Podnebni svet naj naredi takšno študijo in dokaže, da se bo povečala pretočnost. Predloga MZI ne zavrača a priori, a če želimo ukrepe izvesti, morajo biti utemeljeni na slovenskem modelu.

- Pokazati je treba tudi, da se promet zaradi takšnih ukrepov ne preusmeri na državno omrežje, da bodo na voljo alternative. Cilj MZI je namreč razbremenitev državnih cest, tudi s preusmeritvijo prometa na avtoceste.
- Eden izmed ukrepov so denimo spremembe načina obračunavanja cestnine – kolikor porabiš, toliko plačaš.
- Problem je, da imamo avtocesto, ki je sprojektirana za hitrost 130 km/h – imeli bi predimenzionirano infrastrukturo.
- Strinjamo se, da je Švica dober primer, zlasti zato, ker imajo vsa naselja strnjena ob infrastrukturi: 80 % njihovih prebivalcev živi ob železniški progi.
- Glede dela od doma: tri četrtine delavcev pri nas dela v tovarnah, kjer tega ni mogoče organizirati; v javni upravi pa delo od doma spodbujamo.

Odgovori Podnebnega sveta:

- Podnebni svet je zagovarjal stališče, da so v razpravi o reševanju prometne problematike potrebni vsi argumenti, ki so pomembni za družbo.
- Omenjene študije o zmanjšanju hitrosti so narejene za evropski tip poselitve, ki je primerljiv s slovenskim. Zavaljo racionalnosti se sklicujemo na primerljiva okolja, izvesti parcialne študije za vsak ukrep je težko in omejeno smiselno.
- Parcialne študije niso potrebne, moramo pa imeti podatke, ki jih lahko posredujemo; za ta namen so potrebne informativne kampanje.
- Lahko bi izvedli pilotni projekt z enomesečnim dinamičnim spreminjanjem hitrosti, kjer bi lahko izmerili razlike napram referenčnemu stanju na podlagi katerih bi se potem lahko odločali o ukrepih.

Prikazana sta bila dva scenarija omejevanja hitrosti:

- 1) **Maksimalni/ekstremni scenarij**, ki predvideva omejitve na 110 km/h.
- 2) **Postopni, ciljani scenarij**, ki predvideva omejitve na problematičnih mestih, kjer prihaja do zastojev (npr. ljubljanska regija, kjer je načrtovano širjenje vpadnice na tri pasove, ki bodo ožji in bo hitrost nujno potrebno omejiti). Upoštevana je možnost dinamičnega vodenja prometa v konkretnih situacijah. Pri tem pa je bil poudarjen pomislek, da se s tem vpliva le na del prometa.

Podnebni svet je mnenja, da je **javnost treba obveščati, kaj vse prinašajo (na kaj vplivajo) tovrstni ukrepi (omejitve) v prometu in ministrstva imajo za to dobre pogoje**. V nadaljevanju je bilo poudarjeno:

- Ljudje se večinoma z emisijami iz prometa ne obremenjujejo, kar ne pomeni, da za družbo niso problem – to je zdravju in okolju škodljive.
- Izobraževanje prinaša učinek šele čez nekaj let, a so tudi očitne prednosti, ki jih lahko učinkovito komuniciramo, npr. dejstvo, da se pri manjšanju hitrosti zmanjša poraba goriva. Vsak posameznik razmišlja o tem, koliko porabi za gorivo: dobra informacija bi bila, kako priti iz Novega mesta v Ljubljano na način, da bi z istim tankom prevozili dvakrat več.
- Od Celja do Ljubljane pridemo prej, če spoštujemo omejitve, saj bo ves prometni tok v smeri potovanja napredoval hitreje.
- Ne glede na socialni status pa ljudje razmišljajo o višini cen goriva in razdalji, ki jo prevozijo.
- V ukrepih je treba prepoznati prispevek k manjšanju fosilne odvisnosti.
- Reprezentativen vzorec: 90 % Slovencev po rezultatih Eurobarometra dojema podnebne spremembe kot resen problem, le 10 % tega ne meni. Podnebne teme so del diskurza velike večine političnih strank, tudi desnih, ki so jih do nedavnega zanikale. Glasna manjšina pa je tista, ki ustvarja drugačen videz.
- Naj se ministrstva potrudijo s predlogi, kaj bi naredili za zmanjšanje emisij – »več točk« v javnosti bi dobili tisti, ki bi bili bolj učinkoviti.

- Dober primer je Nizozemska, ki je v 2020 omejila hitrost in jo znižala na 100 km/h in le na začetku naletela na odpor javnosti.
- Primerljiv zgled je tudi Združeno kraljestvo, kjer so v osemdesetih uvedli obvezne varnostne pasove in naleteli na zelo nenaklonjen odziv voznikov; z upadanjem števila smrtnih žrtev pa se je javno mnenje zelo spremenilo.
- Nujno je potrebno zmanjšati količino emisij, zadeva je kritična in nižja hitrost vožnje na AC bi lahko bila minimalni prispevek vsakega, ki bo imel pomemben učinek.

Podnebni svet je mnenja, da je **NEPN treba uravnovesiti**. Najbolj celovito naslavlja podnebno politiko. Zato:

- Vreden bi bil napor, da se te teme podrobneje preučijo in najde način, kako jih vključiti v NEPN, saj se njihovega pomena vsi zavedamo.
- Vsa relevantna ministrstva se morajo dogovoriti o sodelovanju na tem širokem področju (infrastruktura, prometne in stanovanjska politika, davki, itd.)

Drugi predlogi:

- Mogoči sta dve poti, zmanjšanje emisij ali/in zmanjšanje prometa.
- Multimodalnost je možnost: Eno je infrastruktura, železniška postajališča naj bodo stičišče (avtomobili, kolesarji in pešci). Pri načrtovanju se morajo storitve uskladiti. Drugo je stvar upravljalca, načrtovanje časa prestopanja na teh točkah in usklajevanje voznih redov, ki so prilagojeni zaposlenim. Vlogo igra tudi sofinanciranje trajnostne mobilnosti.
- Dober argument je, da ne smemo zgrešiti neETS ciljev, saj to prinaša finančne posledice.
- Naselja je treba zgostiti ob ustrezni infrastrukturi in v bližini storitev, a to je dolgotrajen proces. Lažje je razvijati javni promet.

Odgovori predstavnikov MOPE:

- Imamo prometno situacijo, ki jo moramo obvladovati. Je posledica politik brez premisleka – širiti infrastrukturo je najhitrejši in navidezno najmanj kontroverzen ukrep, čeprav gre za omejevanje prostora, rušenje, onesnaževanje.
- Občine imajo škarje in platno pri razvoju poselitve.
- Moramo imeti ukrepe, ki bodo prinesli hitre učinke, do 2030/2050, a reševati je treba tudi sistemske probleme, sicer se bo celotno stanje poslabševalo.
- Podnebni svet je posvetovalno telo vlade, ki predlaga ukrepe – naslovi naj jih tudi na vodstvo MZI in ohranja dialog o tem, kaj se na prometu danes dela, kaj se lahko vzpostavi v naslednjih petih letih in potem tudi dolgoročno v NEPN.

Podnebni svet je prosil, da MZI predstavi dosedanje ukrepe na področju prometa in nadaljnje načrte (do 2030):

1. Tovorni promet: v EU je prost pretok in na to ni mogoče vplivati (omejevanje prevoza je vezano na sporazume, enostransko je to težko doseči), dovolilnice za prevoznike iz tretjih držav, kar ima vpliv na tranzit, Slovenija lahko posega, uravnava
2. Osebni promet: Zakon o cestninjenju, ki v ceni upošteva CO₂; to omogoča evropska politika, direktiva je v postopku sprejema.
3. NEPN: emisije je treba zmanjševati; npr. obremenitev tovora z višjimi emisijami.

Udeleženci so se strinjali, da je **zgled prometne politike Avstrija**, ki je prav tako kot Slovenija tranzitna država. Ima dobro strategijo, na ravni države je zastavljen jasen cilj in vsi segmenti delajo na tem:

- omejevanje prometa z dovolilnicami glede na Euro 5, Euro 6 standard, kar pa posledično preusmerja promet k nam,
- obstajajo »eko točke«, interes, da se na najbolj čist način vozi čez državo,

- emisije CO2 naj bi se posebej zaračunavale kot del infrastrukturnega ali eksternega stroška – to dopušča direktiva o vinjeti in spodbuja industrijo, da se trudi in razvija produkte.

K točki 5 – Razprava o Nacionalnem energetske in podnebne načrtu (NEPN)

Člani Podnebne sveta so opozorili, da je dokument sestavljen preveč obsežno: strateški dokumenti morajo imeti največ deset strani (strateške vsebine in obrazložitve z morebitnimi prilogami).

Predstavniki MOPE so odgovorili, da je format predpisan z EU uredbo in ga ni mogoče spreminjati (določena so poglavja in vsebine):

1. **Prvo poglavje je povzetek** (tri do štiri strani s ključnimi cilji),
2. **Drugo poglavje so nacionalni cilji po petih razsežnostih**,
3. **Tretje poglavje so ukrepi po razsežnostih**, ki prispevajo k tem ciljem, razdeljeni dodatno v posamezne podskupine (promet, industrija, stavbe, itd.)
4. **Četrto poglavje je analitična podlaga**,
5. **Peto poglavje so makroekonomske analize** (učinki politik in ukrepov, finančni vidiki, potrebne investicije).

Potrebno je poenotiti razumevanje, čemu je NEPN namenjen, torej ciljem in ukrepom do 2030, po letih, sektorjih in področjih.

PREDLOGI:

- Podnebni svet predlaga, da se oblika formata in namen pojasni ob javni razgrnitvi NEPN, saj obstajajo kritike na to temo.
- Prav tako je bilo predlagano, da se javnosti pojasni časovna dimenzija NEPN: pogled do 2040, prenavljanje na 10-letnem intervalu.

Predstavniki MOPE so povedali, da se bo v naslednjih dneh pričelo **javno posvetovanje, ki bo trajalo 30 dni**. Prva javna predstavitev bo 3. junija 2024 na Fakulteti za elektrotehniko Univerze v Ljubljani.

V tem času bi bilo dobrodošlo, da se Podnebni svet sestane s konzorcijem NEPN in predstavi priporočila in predloge.

Sklep 1: Podnebni svet se s konzorcijem NEPN sestane 5. junija ob 13. uri v prostorih MOPE.

Komentarji glede 26 % deleža OVE v prometu, o tekočih biogorivih; glede na poročilo IPCC in »conseus about food security«: v 2050 se nam obeta »food gap« v proizvodnji svetovne hrane, in sicer ob nespremenjeni rabi tal in spremembi prehrane. Glede na naraščajoči standard življenja količina zavržene hrane narašča.

Odgovori:

- biogoriva so neučinkovita z rabo tal ,
- glede na »uni data base«: število km, ki jih lahko naredimo na 1 ha zemlje v primerjavi, če bi 1 ha posejali s sončnimi paneli: 1 ha koruznega polja - 22.000 km; 1 ha sončnih panelov - 3.487.000 km;

Kilometres driven per hectare: US biofuels vs. electric cars and solar

The number of kilometres that could be driven from one hectare of US biofuels (mostly corn), compared to an electric car powered by solar.



Data Sources: Based on UNECE; EV Database; and USDA • Note: Assumes 20 m² of land needed to produce one MWh of solar; and an EV efficiency of 144 and 171 Wh per kilometre.

Vir: UNECE, EV Database. Vir: <https://www.sustainabilitybynumbers.com/p/us-corn-biofuels>

- problem je zapiranje »gapa« na OVE deležu, to je povsem neučinkovito v NEPN: 26 % je OVE delež v prometu do 2030, 21 % je biogoriv,
- obstaja tehnično dovolj zahtevna zakonodaja, ki omejuje biogoriva (regeneracijo) – NEPN mora to razložiti;
- področje ureja RED3 s trajnostnimi merili: pod katerimi pogoji biogorivo šteje kot trajnostno; uredba bo to podrobneje uredila (koruza ne gre v bioetanol oz. nič kar na njivi zraste, zgolj kompost, slama po žetvi, ... obdelovalna zemlja je namenjena prehrani ljudi);
- OVE elektrika ne more iti v dvojno štetje v sektorju promet in hkrati v energetiki;
- ostaja vprašanje uvoza odpadnih jedilnega olja iz Kitajske: NEPN to upošteva – modeliranje omejitve, ki jih prinaša nova direktiva Fit for 55: biogoriva 1. generacije se ne smejo več uporabljati.

Imamo torej še en razlog, zakaj je **potrebno zmanjšati emisije oz. porabo energije v prometu**, da bi dosegli ta odstotek. Hkrati zmanjšana raba energije v prometu avtomatično dviguje OVE delež.

K točki 2 – Predaja stališča Podnebnega sveta glede Energetskega zakona (EZ-2)

Podnebni svet je predstavnikom MOPE predal končno verzijo stališča Podnebnega sveta glede energetskega zakona iz dne 7. 12. 2023.

K točki 3 – Pregled uresničitve sklepov 6. seje

- Sklep 3: Podnebni svet se strinja s predlaganimi spremembami Poslovnika Vlade Republike Slovenije glede vladnih gradiv. MOPE se o možnih spremembah posvetuje z Generalnim sekretariatom Vlade Republike Slovenije.**

Predstavniki MOPE so povedali, da vzpostavljajo dialog z Generalnim sekretariatom Vlade RS v zvezi s potrebo, da bi Podnebni svet v preučitev sistematično prejemal vsa relevantna gradiva ministrstev, in sicer v čim bolj zgodnji fazi priprave.

K točki 5 – Ali naj Podnebni svet sprejme stališče glede drugega bloka jedrske elektrarne (JEK2)?

Podnebni svet se je večinsko strinjal, da bo podal stališče o JEK2, saj je podnebne spremembe potrebno upoštevati v diskusiji o nukleariki.

Vprašanje jedrske energije je potrebno obravnavati z vidika celotnega življenjskega cikla – od samega začetka do konca uporabe goriva:

- Uran je rudnina,¹ ki jo pridobivamo iz zgolj določenih območij, saj ni veliko virov, npr. iz Kazahstana. Izkopavanje in predelava uranove rude je okoljsko breme.
- Potrebno je dolgoročno skladiščiti radioaktivne odpadke, pri tem se pojavlja tudi etično vprašanje. Slovenija ima načrt za izgradnjo skladišča za nizko- in srednje radioaktivnih odpadkov. Visokoradioaktivne odpadke shranjujemo v bazenih ob nukleariki in trajne rešitve za skladiščenje še ni. Najverjetneje bomo morali te odpadke shraniti več sto metrov globoko pod zemljo, kar bo stalo več milijard.

IZ RAZPRAVE O JEK2:

- potrebujemo digitalni dvojček trenutnega in prihodnjega slovenskega energetskega omrežja, kar je ustrezna strokovna podlaga za odločanje o optimalni energetski mešanici prihodnosti. Temo so do neke mere že analizirala Bohinec in sodelavci (<https://ev.fe.uni-lj.si/1-2-2022/Bohinec.pdf>) ter Jože P. Damijan, potrebujemo pa temeljitejšo študijo, ki bo relevantna za strokovno objavo v svetovnem merilu;
- razprave v javnosti so diametralne. Na zadnji razširjeni seji treh svetov SAZU so posamezni predstavniki Sveta za razvoj in Sveta za energetiko razpravljali o JE (eni veliki ali več majhnih) kot tehnološko energetski rešitvi. Predstavniki Sveta za varovanje okolja, npr. Dušan Plut, pa vidijo JEK2 kot bianco odpustek, da bomo še naprej energetsko potratni.
- nuklearika zagotavlja nizkoogljično energijo in ima nekatere prednosti, kot so manjša poraba prostora na količino energije, manjša poraba materialov in rudnin na količino proizvedene energije. Problem pa je tudi vrsta negativnih vidikov:
 - Tako pri JE kot pri drugih enotah za proizvodnjo energije je potrebno upoštevati celotni 'life cycle'. Pri JE to pomeni tako pridobivanje urana kot skladiščenje visoko radioaktivnih odpadkov; vse je potrebno tudi okoljsko in ekonomsko ovrednotiti in slednje upoštevati v diskusiji o JE.
 - Analize Lazard kažejo, da so »levelized cost of energy« novih JE višje od novih sončnih, vetrnih, geotermalnih elektrarn, zaradi česar bo povprečna cena energija iz nove JE kmalu celo višja od novih sončnih elektrarn s hranilniki. Trend cene OVE proizvodnih enot hkrati strmo pada, zato obstaja velika verjetnost, da bo cena proizvodnje elektrike iz OVE bistveno nižja od cene proizvodnje energije iz nuklearke v času njene izgradnje.
 - Delovanje nukleark je že danes pogosto nerentabilno in je proizvodnja iz nukleark v primeru zelo nizkih trznih cen zmanjšana, primer: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-04-09/european-nuclear-plants-put-out-of-work-by-green-power-surge> ali <https://si.bloombergadria.com/ekonomija/slovenija/57077/poceni-elektrika-tezava-za-slovensko-nuklearko/news/>. Povprečna cena električne energije v Španiji in na Portugalskem (iz OVE) je že v marcu in aprilu 2024 je bila bistveno nižja od 45 evrov na MWh, kar je tipična proizvodna cena že amortiziranih nukleark.

¹ [World's ten largest uranium mines \(mining-technology.com\)](https://www.mining-technology.com)

- Cena razgradnje nuklearke je bila 3 evre na MWh, kar pomeni danes že 12 evrov na MWh. Izračuni kažejo, da tudi to ne bo dovolj.
- Če se odločimo za izgradnjo velike jedrske elektrarne JEK2, utegne biti večina sredstev za razogljčenje namenjena vlaganjem v časovno odmaknjeno proizvodnjo energije (leta 2039 ali kasneje) in preusmerjena od hitrih rešitev z vlaganji v OVE.
- Ali si Slovenija kot ena manjših držav lahko privošči tako veliko investicijo?
- Ni jasno, kateri stroški so vključeni v oceno stroškov izgradnje JEK2 (do 16 milijard).
- NEK2 se zaenkrat procesno vodi podobno kot TEŠ6, politično odločanje in legitimiranje poteka brez ustreznega upoštevanja vseh dimenzij investicije in delovanja oziroma proizvodnje energije.
- JE kot pogoj za samooskrbo je mit, saj smo še vedno odvisni od uvažanja gorivnih elementov.

Podnebni svet podaja dve stališči glede JEK2:

- 1) Namesto, da bi se argumentirano odločali o strukturi nacionalne energetske mešanice, se odločamo, ali bomo gradili JEK2, pri čemer politika, stroka in javnost še nimajo zadostnih podatkov in podrobnih informacij o projektu in delovanju nove elektrarne.
- 2) Ekonomski model JEK2 ni jasen, ker ni ustrezno razdelana celotna ekonomsko-financišna shema izgradnje in delovanja. Ni tudi jasno, kdo bo porok za investicijo in pod kakšnimi pogoji. Posledično ni jasno, kakšna naj bi bila pričakovana proizvodna cena energije na MWh.

Sklep 2: Podnebni svet poziva poslance Državnega zbora, da preložijo odločanje o Resoluciji o dolgoročni miroljubni rabi jedrske energije v Sloveniji in referendumskem vprašanju. Za optimalno in dolgoročno vzdržno porabo močno omejenih javnih sredstev za naložbe v razogljčenje so ključne dodatne informacije in strokovne podlage o projektu JEK2 in njegovi ekonomiki.

Glede na hiter razvoj tehnologij na področju OVE bodo oportunitetni stroški nove jedrske elektrarne zagotovo pomemben dejavnik. Tudi prvi podatki, ki jih je objavila družba GEN energija, kažejo na velik razpon stroškov financiranja in posledično stroškov proizvodnje električne energije.

S tem sklepom se Podnebni svet ne opredeljuje proti jedrski energiji, temveč poudarja pomen strokovno vsestransko informiranega odločanja in legitimiranja projekta, ki s trenutno razpoložljivimi podatki nista mogoča.

Sklep 3: Podnebni svet dovoljuje navajanje njegovega stališča glede JEK2 v novici o poteku 7. seje Podnebnega sveta na spletnem mestu državne uprave.

K točki 7 – Razno

b. Letno poročilo o delu Podnebnega sveta

Sklep 4: Podnebni svet bo pripravil letno poročilo za obdobje od septembra 2023 do 2024, ki bo za namene obveščanja javnosti objavljen na osrednjem spletnem mestu državne uprave.

c. Naslednji koraki glede predloga prepovedi uvoza tropskega lesa

Točka je bila izpuščena.

d. Predstavitev članov Podnebnega sveta na spletu

Točka je bila izpuščena.

Pripravila:
Klara Poličnik
svetovalka

dr. Jonas Sonnenschein
namestnik predsednika Podnebnega sveta