



Podnebni svet

Številka: 35400-10/2023-2550-116  
Datum: 10. 2. 2025

**Zadeva: Zapisnik o 14. seji Podnebnega sveta**

**Kraj:** Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

**Čas:** 13.00-15:20

**Prisotni člani:** doc. dr. Žiga Zaplotnik, prof. dr. Hojka Kraigher, dr. Maja Simoneti, dr. Jonas Sonnenschein, prof. dr. Griša Močnik, prof. dr. Dunja Bandelj, prof. dr. Niko Samec, prof. dr. Franci Gabrovšek.

**Opravičeni člani:** prof. dr. Andreja Kutnar

**Ostali prisotni:** Uroš Vajgl, Andrej Gnezda, mag. Mateja Pitako, Darko Trajanov, Tadej Žaucer, Nataša Kovač, mag. Andrej Rajh, Tanja Kocjančič, Tatjana Colnar, Leon Pregelj, Branka Videtič, dr. Peter Gašperšič, mag. Eva Tomič.

Predlagan je naslednji dnevni red:

1. Potrditev predloga dnevnega reda
2. Predstavitev nabora predlaganih ukrepov s področja transporta
  - a) Uvod
  - b) Zmanjšanje emisij v tovornem prometu
  - c) Omejitev hitrosti: 30km/h v naseljih, 110km/h na avtocestah
  - d) Uporaba tretjega pasu avtocest za javni prevoz
  - e) Pravični prehod v prometu
3. Pregled uresničitve sklepov
4. Razno
  - f) Podnebni zakon: naslednji korak?
  - g) Novosti iz mednarodnih podnebnih svetov

## **K točki 1 – Potrditev predloga dnevnega reda**

14. redna seja Podnebnega sveta se je pričela s predstavitvijo vseh udeležencev. Podnebni svet je potrdil spremembe dnevnega reda, s čimer se ukrepi vezani na cestninjenje obravnavajo prvi.



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

### **a) Uvod**

V uvodni predstavitvi podatkov je Podnebni svet opomnil, da podnebni cilji predvidevajo podnebno nevtralnost do leta 2050, kljub zastavljenim ciljem pa emisije iz naslova prometa še vedno rastejo. Ob tem v Sloveniji analiza preteklih trendov kaže na rast števila voznih kilometrov med domačimi in tujimi vozili, zlasti v tovornem prometu. Povečanje pritiska na domačo cestno infrastrukturo pa predvideva tudi Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt (NEPN), kar predstavlja velik izziv za razogljčenje tega sektorja, kjer med glavnimi dejavniki Podnebni svet izpostavlja energetsko učinkovitost, porazdelitev po vrstah prevoza in ogljično intenzivnost goriva. Podnebni svet je opozoril tudi na podatke Agencije Republike Slovenije za okolje (ARSO), da so slovenska gospodinjstva po deležu izdatkov za promet v samem vrhu med državami članicami Evropske unije. Po podatkih ARSO je za največji delež zunanjih stroškov prometa odgovoren potniški cestni promet, sledi mu tovorni cestni promet, bistveno manjši delež pa gre pripisati železniškemu prometu. Glavnino nastajajočega finančnega bremena zunanjih stroškov prometa lahko pripisujemo zlasti prometnim nesrečam, zastojem, podnebnim spremembam, onesnaženju zraka, hrupu in škodi na habitatih

V NEPN je predviden ukrep 27.3 Ministrstva za infrastrukturo (MZI), ki vključuje uveljavitev pristojbine za CO<sub>2</sub> v cestninjenje. Podnebni svet ukrep pozdravlja, vendar ugotavlja, da so podrobnosti uveljavitve pristojbine za CO<sub>2</sub> še vedno odprte in se sprašuje o vlogi stimulatивne višine cestnine.

Predstavniki DARS so pojasnili, da je plačilo cestnine sestavljeno iz infrastrukturne pristojbine, iz pribitka ter iz pristojbine za zunanje stroške, ki so lahko vezani na CO<sub>2</sub> in na hrup in onesnaževanje zraka. Za slednje Direktiva o evrovinjeti državam članicam nalaga, da jih morajo pričeti zaračunavati z marcem 2026, pri zaračunavanju emisij CO<sub>2</sub> pa direktiva predvideva več možnosti (samo diferenciacijo infrastrukturne pristojbine, samo zaračunavanje zunanjih stroškov za CO<sub>2</sub> ali kombinacijo obojega). Višina infrastrukturne pristojbine je določena metodološko, z njo pa se krijejo stroški cestninskih cest, kar omogoča vračanje kreditov, vzdrževanje cest, upravljanje, cestninjenje, vključno s financiranjem ukrepov, ki prispevajo k varovanju okolja. DARS glede višine infrastrukturne pristojbine pojasnjuje, da imajo mnoge druge države že odplačane večje dele avtocestne infrastrukture, kar pomeni, da ne morejo več bistveno dvigovati infrastrukturne pristojbine. V Sloveniji medtem obstaja razkorak med dejanskimi stroški infrastrukture in pobrano infrastrukturno pristojbino.

### **b) Zmanjšanje emisij v tovornem prometu**

Električna tovorna vozila so oproščena nekaterih pristojbin, vendar je njihova uporaba omejena zaradi vozniških razdalj in pomanjkanja polnilne infrastrukture. S cestninskimi ukrepi že vplivamo na naraščajoči trend deleža obnovljivih virov energije v prometu, z njimi pa ne moremo pričakovati zmanjševanja prometa, temveč z zagotavljanjem alternativnih oblik prevoza - denimo po železniškem omrežju. Slovenija ostaja ena ključnih tranzitnih poti med Balkanom in Zahodno Evropo, glavni razlog za naraščajoči tovorni promet pa so gospodarske razmere, ki narekujejo večjo mobilnost blaga. Najboljši način za stimulatивno cestninjenje DARS vidi skozi diferenciacijo infrastrukturne pristojbine, s čimer bi se čistejšim vozilom omogočilo plačevanje nižjih cestnin.

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) je izrazilo podporo za takojšnje obračunavanje zunanjih stroškov v cestninah. Opozarjajo, da breme prevzema celotna družba, ko zunanji stroški niso internalizirani. Trenutno tujci predstavljajo velik delež tovornega prometa v Sloveniji, zato bi bilo racionalno, da se stroški bolj enakomerno porazdelijo.



### c) Omejitev hitrosti: 110km/h na avtocestah, 30km/h v naseljih

V nadaljevanju je Podnebni svet predstavil ukrep omejitve najvišje dovoljene hitrosti na 110 km/h na avtocestah in 30km/h v naseljih. Uvodoma so izpostavili okoljske, ekonomske in prometno-varnostne koristi uvedbe nižjih omejitev hitrosti na avtocestah, s čimer bi pripevali k neposrednem zmanjšanju nacionalnih emisij CO<sub>2</sub> za ~1 %. Ukrep bi sodeč po ugotovitvah raziskav in izkušenj iz drugih držav in mest hkrati znižal stroške za promet slovenskih gospodinjstev, prispeval bi k večji uporabi javnega prevoza, zmanjšanju hrupa in onesnaženosti zraka z emisijami trdih delcev, pomembno pa bi prispeval tudi k zmanjšanju fantomskih zastojev zaradi bolj enakomernih hitrosti vožnje.

Izkušnje držav z nižjimi hitrostnimi omejitvami na avtocestah kažejo tudi na bistveno izboljšano prometno varnost zaradi zmanjšanja možnosti prometnih nesreč in z njimi povezanih smrti. Zmanjšanje omejitve hitrosti bi lahko spodbudilo razvoj energetsko učinkovitejših vozil, kar bi dolgoročno prispevalo k nižji porabi energije in manjšemu vplivu prometa na okolje. Na podlagi analiz in mednarodnih izkušenj je ukrep ocenjen kot učinkovit in sinergijsko koristen za okolje, promet, gospodarstvo in družbo.

Ukrep omejitve najvišje dovoljene hitrosti v naseljih na 30 km/h ima več dokazanih pozitivnih učinkov na stanje okolja, varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti tudi pešcev in kolesarjev, ter lokalno gospodarstvo. Nižja hitrost vožnje hitro in učinkovito zniža stopnjo onesnaženosti zraka in hrupa v okolju in število prometnih nesreč, vključno tistih z udeležbo pešcev in kolesarjev. V povprečju je implementacija omejitve 30 km/h v evropskih mestih prispevala k zmanjšanju števila trkov za 23%, zmanjšanju smrtnih žrtev za 37% in zmanjšanju poškodb za 38%. Predlog je Podnebni svet podkrepil z dejstvi, da je ob trku pri hitrosti 50 km/h verjetnost smrtnega izida 5x večja kot pri hitrosti 30 km/h, nižja hitrost pa prispeva tudi k krajši zavorni poti ter pomembnemu povečanju vidnega polja. Zaradi lažjega vključevanja vozil iz stranskih ulic potovalni časi ostajajo nespremenjeni. Podnebni svet je dodatno opozoril, da promet oziroma utrjene vozne in parkirne površine ter vozeča in stoječa vozila zavzemajo veliko prostora in pomembno prispevajo tudi k pregrevanju lokalnega zraka in nastanku toplotnih otokov in iz tega vidika dodaten faktor tveganja za zdravje v urbanem okolju.

Predstavniki MZI so glede predlaganega ukrepa znižanja dovoljene hitrosti vožnje na avtocestah opozorili, da DARS upravlja s 620 km cestnega omrežja hitrih cest in avtocest, pri čemer so hitrosti na posameznih odsekih že omejene nižje kot 130 km/h. Zaradi spremembe omejitev na le deležu cestnega omrežja bi bil učinek ukrepa lahko omejen. Glede primerjav s tujino pa so opozorili, da je javni potniški promet v nekaterih evropskih državah bistveno bolj razvit in zato predstavlja primerno alternativo vožnji z osebnimi avtomobili. V NEPN je sicer že predvidena študija glede vpliva zmanjšanja hitrosti, dodatno pa so predlagali, da lahko DARS z obcestnimi napismi voznike spodbuja k bolj varni in varčni vožnji.

DARS je izrazil strinjanje z ugotovitvami, da so nižje hitrosti ugodne z vidika porabe energije, zmanjšanja hrupa, onesnaževanja zraka s trdimi delci in CO<sub>2</sub>, kot tudi pretočnosti in prometne varnosti. Poudarili pa so, da je pri implementaciji ukrepov ključno sistematično načrtovanje. DARS zato v sodelovanju z Institutom Jožef Stefan analizira podatke o gostoti prometa na celotnem avtocestnem omrežju ter izvaja kompleksne izračune emisij ob upoštevanju topografije omrežja.

Po podatkih DARS je najpogosteje realizirana hitrost na avtocestah 110 km/h, kljub omejitvi 130 km/h večina voznikov vozi med 110 in 120 km/h. Ocenjujejo, da bi vpliv predlaganega ukrepa na zmanjšanje emisij bil nekoliko manjši, vendar pa bi se zagotovo izboljšala pretočnost prometa, zmanjšali bi se



fantomski zastoji in število prometnih nesreč. Dodajajo, da je uvajanje aktivnih sistemov upravljanja prometa na vpadnicah nujno podpreti z ustreznimi sistemi nadzora, kot je sekcijsko merjenje hitrosti.

Svetovalka predsednice RS za podnebne politike in človekove pravice je izrazila podporo za ukrep znižanja najvišje dovoljene hitrosti, ukrep je bil namreč že predstavljen na enem od predsedničinih forumov na Brdu pri Kranju. Opozorila je, da je pri uveljavitvi tovrstnih ukrepov moč pričakovati mešan odziv javnosti, zato bi bilo pomembno ukrepe pospremiti z ustrežno informacijsko kampanjo o koristih vožnje z nižjimi hitrostmi. Kampanja bi lahko opozarjala na nižje emisije in koristi varčne vožnje, pri čemer so se vsi prisotni strinjali, da bo z vidika vplivanja na večjo družbeno sprejemljivost ukrepa pomembno izpostaviti tudi prihranke pri porabi goriva.

**Sklep 1: Podnebni svet predlaga izvedbo nacionalne kampanje za promocijo varne in varčne vožnje. Določiti bo potrebno nosilca kampanje.**

**d) Uporaba tretjega pasu avtocest za javni prevoz; e) Pravični prehod v prometu**

Podnebni svet je v nadaljevanju pozdravil ukrep uporabe tretjega pasu na avtocestah za javni potniški promet. Izrazili so podporo in opozorili na možnosti za izboljšave v javnem potniškem prometu z zavedanjem, da je krepitev železniške infrastrukture zahteven in finančno obremenjujoč proces. Predlagajo povečanje števila avtobusnih povezav kot alternativo za krajevni promet, dodatno pa so poudarili perspektivo varnosti pri omejitvah hitrosti v mestih, saj te bistveno spremenijo pogoje za hojo in kolesarjenje, posebej za otroke, kot najbolj ranljivo skupino v prometu. Pri tem Podnebni svet poziva k aktivnejši vlogi države in spodbujanju občin, da omejitvene ukrepe uveljavijo na zaokroženih območjih, ne zgolj na odsekih posameznih cest.

Predstavniki MZI so pojasnili, da je prometna ureditev na občinskih cestah v pristojnosti lokalnih skupnosti oziroma občin, ki same znotraj zakonskih okvirov odredijo prometni režim. Veljavna zakonodaja s področja pravil v cestnem prometu namreč lokalnim skupnostim že sedaj omogoča, da same določijo območja, kjer velja omejitev hitrosti 30 km/h (ali manj), zato ne vidijo potrebe po generalnem znižanju hitrosti v naselju s 50 km/h na 30 km/h. Z vidika zagotavljanja varnosti udeležencem prometa prav tako velja, da se lahko na cestah, ob katerih potekajo šolske poti, in na delih cest v naselju, ki potekajo pred vzgojno-varstvenimi in izobraževalnimi ustanovami ter drugimi ustanovami s specifično populacijsko strukturo, mimo katerih z rešitvami in ukrepi v skladu s predpisi, ki urejajo projektiranje cest, ni mogoče zagotoviti želene hitrosti vozil, postavijo oziroma izvedejo naprave in ukrepi za umirjanje prometa (npr. grbine in ploščadi).

### **K točki 3 – Pregled uresničitve sklepov**

Pregled uresničitve sklepov bo izveden na naslednji seji Podnebnega sveta.

### **K točki 4 – Razno**

**f) Podnebni zakon: naslednji korak?**

Predstavniki MOPE so pojasnili, da Podnebni zakon pričakuje manjše tehnične popravke. Zakon bo predvideno v obravnavi na Vladi še v februarju.



**g) Novosti iz mednarodnih podnebnih svetov**

Podnebni svet Zvezne republike Nemčije bo organiziral ekskluzivno predavanje za vse Podnebne svete v Evropi, ki bo potekalo 25. februarja 2025 ob 13. uri. Tudi nemški Podnebni svet poudarja ukrepanje glede prometa kot eno najpomembnejših področij.

**Sklep 2: Podnebni svet je sklenil, da se bo za vsak ukrep v nadaljevanju določilo rok izvedbe in nosilca odgovornosti oz. izvajalca.**

**Sklep 3: Podnebni svet predlaga izvedbo študije smotrnosti kratkoročnih ukrepov s področja prometa.**

Pripravil:  
Gregor Marko Frim  
svetovalec

dr. Žiga Zaplotnik  
predsednik Podnebnega sveta