

Odziv KTPP na predstavitev predlogov ukrepov in spodbud za sektor promet v okviru izvedbe prenove Nacionalnega podnebnega in energetskega načrta (NEPN)

Splošno - pozitiven odziv

Tako, kot je zapisano v predstavitvi predlogov ukrepov in spodbud za sektor promet, se tudi v Koaliciji za trajnostno prometno politiko strinjamo, da bo **zmanjševanje emisij potrebno tako na področju potniškega, kot tovornega prometa**. Veseli nas, da obstaja zavedanje, da je potrebno spremeniti strukturo potniškega prometa, kjer trenutno prevladujejo osebni avtomobili. Ključno je, da se **področje razogliččenja obravnava prioritarno, najprej z izboljšanim javnim potniškim prometom** (več linij, večja frekvenca, učinkovit in konkurenčen osebnemu vozilu ter finančno ugoden). Pozdravljamo predlagane ukrepe na področju zmanjšanja motorne prometne aktivnosti in veseli nas, da so bili nekateri naši predlogi, ki smo jih podali maja 2023 upoštevani.

Ponovno je potrebno premisliti

- Gradnja tretjega pasu na AC je nepotrebna, saj ga zaradi majhne količine avtobusov, ki bi se vozili po tem pasu, ni smiselno graditi in bo ostal neizkoriščen, če pa ga namenimo še ostalim vozilom, ustvarjamo induciran promet. Širitev cestnih kapacitet je kontraproduktivna pri zmanjševanju TGP.
- Ukrepi so razdelani različno podrobno, zato je pri določenih ukrepih potrebno narediti še dodatne analize.
- Potrebno je jasno opredeliti, da širitev cestne infrastrukture negativno vpliva na izpuste toplogrednih plinov.
- Prioritizacija ukrepov: Opredeliti kateri ukrepi izkazujejo potencial za največje znižanje izpustov TGP; glede na to, da taki ukrepi (npr. omejevanje motornega prometa v mestih) običajno predstavljajo tudi ukrepe z največ političnega tveganja in tveganja za nesprejetost v javnosti, določiti spremljevalne ukrepe specifičnega komuniciranja in/ali participacije ob uvajanju takih ukrepov.
- Pogrešamo splošen cilj za spremembo modal splita (npr. povečanje deleža JPP s 5 na 20% v skupni količini pkm leta *n*) in izračun potrebnih učinkov konkretnih ukrepov, ki bi do tega pripeljali.

Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje in prostor (sedaj Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo) s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.

Možnosti za izboljšavo

1. Integralni ukrepi: horizontalni ukrepi od prometnega načrtovanja, promoviranja trajnostne mobilnosti preko kampanj in mobilnostnih načrtov ter financiranja do koordiniranega razvoja trajnostne mobilnosti in naslavljanja mobilnostne revščine.

Odziv KTPP:

- **Ukrep 21.2. - Spodbujanje trajnostne mobilnosti - aktivnost izvajanje rednih in celovitih državnih promocijskih kampanj, ki bi naslavljalje spreminjanje potovalnih navad (od 2024 dalje):** želimo si, da je ta ukrep bolj učinkovit in promocijske kampanje zahtevamo tudi od avtomobilskih proizvajalcev, kot so to naredili v Franciji. Prav tako je primerno, da pričnemo s finačnim spodbujanjem odmika od lastništva vozil ([vir](#)).
- **Ukrep 21.3. - Zmanjševanje mobilnostne revščine:** akcijski načrti za porabo sredstev Socialnega sklada za podnebje in izvedba CRP projekta sta cilja, ki bosta dosežena v vsakem primeru. Smiseln ukrep je sprejetje uradne definicije in določitev kazalcev merjenja prevozne revščine, s pomočjo katerih bo lažje ugotoviti njen obseg. Za namene ustavitve in zmanjšanja prevozne revščine je potrebno izvajati ukrepe za povečanje dostopnosti JPP in pomoč ranljivim gospodinjstvom oziroma posameznikom za lažji prehod na trajnostne oblike mobilnosti in vozila na električni pogon, kar presega ta ukrep in mora biti vključeno v ostale ukrepe v prometu.
- **Ukrep 21.4. - Koordinacija razvoja trajnostne mobilnosti:** zapisati je potrebno, katerim ciljem zmanjševanja TGP bo prispevala medresorska delovna skupina in natančno določiti kaj bo njen namen. Bo ta skupina ocenjevala lokalne in regijske CPS oziroma izvedbo ukrepov iz teh strategij? Bo sodelovala pri pripravi razpisov projektov s področja TM? Medresorska skupina mora imeti jasne naloge, ki jih mora tudi doseči.

2. Ukrepi za zmanjšanje števila/skrajšanje dolžine potovanj: najpomembnejši segment aktivnosti je vezan na prostorsko načrtovanje, zajete so aktivnosti za zmanjšanje potreb po poteh na delo ter digitalizacija.

Odziv KTPP:

- **Ukrep 22.1. - Delovna zakonodaja - Spodbujanje dela od doma:** neustrezna merila/kazalnik ukrepa. Pomembno je predvsem, koliko je skupnih dni ko delaš od doma. Učinek je enak če delaš od doma vsak teden po en dan, ali pa en cel

teden na mesec. Zato bi morali meriti skupno število (delež) dni, ko se dela od doma.

Dodatna nadgradnja pa bi bila, da bi upoštevali le tiste, ki se v službo vozijo z avtomobilom (in tudi z javnim prevozom - sicer je pri tem TGP na osebo manj). Če nekdo, ki sicer v službo hodi peš ali s kolesom dela od doma, to ne prinaša nobenih koristi. Najboljši pokazatelj bi bili prihranjeni kilometri. Najbolje bi bilo, da se vzpostavi sistem, ki bi iz obračunanih plač avtomatsko pogledal koliko je bilo delovnih dni ter kolikokrat je bil obračunan prevoz na delo.

- **Ukrep 22.2 - Trajnostna mobilnost v okviru prostorskega načrtovanja - Stroge zahteve za novogradnje:** Manjka cilj. Cilj je lahko nek delež, lahko tudi 100 % novogradenj na območju z ustrezno dostopnostjo do JPP - vsaj 23 parov voženj v razdalji do 1000 m. Novogradnje ne bi smele biti v območjih brez dostopa do JPP. Lahko pa se uvede še dodatne kriterije na primer dostop do storitvenih dejavnosti peš in s kolesom.
- **Ukrep 22.3 - Digitalna infrastruktura - Ciljna vrednost:** pri 5G je ciljna vrednost naselje, pri omrežnih priključnih pa gospodinjstva. Na gospodinjstva bo težko meriti, saj se uradna evidenca gospodinjstev ne vodi več. Predlagamo, da se obe vrednosti meri na stanovanja. Zaradi specifičnosti poselitve pa bo tudi težko doseči 100 % pokritost - predlagamo znižanje vrednosti.

3. Ukrepi za izboljšanje javnega prometa: javni potniški promet mora predstavljati resno alternativo prevozu z osebnim avtomobilom, zato so predvidene številne aktivnosti, ki bodo to omogočile, od opolnomočenja upravljalca, priprave strategije, izgradnje infrastrukture, izboljšanja pogojev za več modalno mobilnost, preureditev JPP, pogostejših voženj ter izboljšanja uporabniške izkušnje.

Odziv KTPP:

- Manjka ukrep **povečanja kapacitet avtobusov**, saj se v zadnjem času prepogosto dogaja, da na določenih relacijah (pri nekaterih sicer v konicah, drugod preko celega dneva) ni zadostnega števila sedežev in potniki ostanejo na avtobusni postaji, ker je **avtobus prepoln**. Potrebno je **sprotno preverjanje**, kje se pomanjkanje dogaja in na teh relacijah vzpostaviti več avtobusov.
- Na področju infrastrukture za JPP (železnic, večmodalnih potniških središč) morajo imeti prednost ukrepi, ki bodo v najkrajšem času in z relativno nizkimi vložki zagotovili največji učinek; izogibati se je treba preambicioznim in predimenzioniranim projektom, katerih izvedba se zaradi zahtevnosti in cene zamika predaleč v prihodnost.

- **Ukrep 23.1. - Nadgradnja železniškega omrežja - splošno:** treba je natančneje definirati pojem “nadgradnja” oz. ga po potrebi nadomestiti z npr. “Izboljšanje pogojev za povečanje kapacitete in dvig kvalitete storitev JPP”.
- **Ukrep 23.1. - Nadgradnja železniškega omrežja - Nadgradnja postaj in postajališč po prioritetah in potencialu števila potnikov:** manjka ciljna vrednost, ki jo je potrebno nujno opredeliti.
- **Ukrep 23.1. - Nadgradnja železniškega omrežja - Elektrifikacija železniškega omrežja, kjer je to prometnotehnološko potrebno in ekonomsko upravičeno:** Pri cilju 55 % elektrificiranih prog I. 2030 (50 % I. 2022) je potrebno paziti, da ne bomo preprosto ukinili kakšne regionalne neelektrificirane proge in s tem zvišali deleža! Primerneje je, da je cilj dolžina elektrificiranega omrežja.
- **Ukrep 23.1. - Nadgradnja železniškega prometa - Nadgradnja enotirnih prog v dvotirne, kjer je to prometnotehnološko potrebno in ekonomsko upravičeno:** potrebno bi bilo spremeniti trenutni cilj “30 % dvotirnih prog I. 2030 (27 I. 2022)” v cilj, ki je izražen v dolžinah.
- **Ukrepa 23.1. in 23.2. - Nadgradnja železniškega omrežja in izgradnja novih železniških prog:**
Pri aktivnosti “Nadgradnja regionalnih prog: št. 70 Jesenice–Nova Gorica, št. 72 Prvačina–Ajdovščina, št. 80 odsek Ivančna Gorica–Birčna vas, št. 34 Dravograd–d.m.*” naj bo namesto Jesenice-Nova Gorica lokacija Nova Gorica spremenjena v Sežana (nelogično je, da bi se prenavljal samo odsek Jesenice-Nova Gorica ker je končna postaja linije Sežana). Prav tako je rok 2050 prepozen (2050 je nesprejemljiva ročnost za nadgradnjo regionalnih prog in preusmeritev tovornega prometa mimo Potniškega centra Ljubljana).
- **Ukrep 23.2. - Izgradnja novih železniških prog - Izgradnja LŽV - Ljubljanskega železniškega vozlišča (poglobitev in/ali obvozne proge tovornega prometa; potniški in primestni promet ostane na nivoju terena):** Nesprejemljiva ročnost, saj je 2050 prepozno. Obvoznice za tovorni promet bi bile nujne že v sklopu izgradnje PCL.
- **Ukrep 23.2. Izgradnja novih železniških prog - Nova proga na letališče:** ker je projekt časovno še zelo oddaljen, je potrebno za začetek zagotoviti ustrezno povezanost s čim bolj direktnimi avtobusi.
- **Ukrep 23.3. - Pogoji za večmodalno mobilnost - Zagotavljanje pogojev za večmodalnost JPP in koles (parkirna mesta za kolesa na postajah JPP, okrepitev voznega parka za prevoz koles, informacijska podpora):** Bolje bi bilo razdeliti na dva ukrepa. Parkiranje koles na postajah je za dnevno mobilnost, med tem ko je prevoz koles na vlak za turizem. Oba ukrepa se na nek način izključujeta - če vzameš kolo na vlak, ne potrebuješ stojala za kolo na postaji in obratno. Za dnevno mobilnost seveda ni smotno, da bi kolesa vozili na vlak, saj enostavno ni zadostne kapacitete, da bi vsak potnik imel še

kolo. Tudi cilje je potrebno bolj razdelati. Za prevoz koles na vlakih bi bil dober pokazatelj delež (število) zavrženih potnikov, ki niso morali potovati zaradi prezasedenosti kapacitete za kolesa. Morda bi bila smiselna rezervacija, tako kot je na mednarodnih vlakih. Seveda bi morala biti bolj avtomatizirana in cenejša, kot pri mednarodnih vlakih. Trenutno je npr. zelo tvegano iti za vikend v Koper s kolesom, saj imaš za povratek na voljo le en vlak. Število mest za kolesa pa je omejeno.

- **Ukrep 23.4. - Izboljšanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa - Popolna preureditev sistema JPP s ciljem zagotavljanja atraktivnega in integriranega mestnega in medkrajevnega avtobusnega ter železniškega JPP (nove oz. spremenjene linije, hitre in bolj direktne linije, taktni vozni redi, večje število odhodov, usklajeni vozni redi avtobusov z železniškimi vozni redi, višje subvencije ...) in oblikovanje standarda kakovosti:** je cilj usklajen s predvidenimi kapacitetami infrastrukture v letu 2023? Kapacitete železniške infrastrukture morajo v ciljnem letu 2030 ustrezati predvidenemu številu 1200 pkm (za primerjavo: v letu 2019 so SŽ realizirale pribl. 700 km), prav tako morajo biti urejene prestopne točke (večmodalna potniška središča), ki bodo omogočala sistematične in enostavne prestopne med posameznimi prevoznimi sredstvi in navezavo na aktivno mobilnost.
- **Ukrep 23.6 - Izboljšanje uporabniške izkušnje v javnem potniškem prometu - Uvedba MaaS:** rok in ciljna vrednost nista usklajena (2035 in 2040).

4. Ukrepi za povečanje deleža poti z aktivno mobilnostjo: Kakovostna infrastruktura za kolesarjenje in pešačenje sta ključna za razmah, potrebne pa bodo tudi dodatne spodbude ter ukrepi umirjanja prometa.

Odziv KTPP:

- Kolo je potrebno okronati za najbolj ekološko prevozno sredstvo na doseg do 10 km, torej znotraj mest in to jasno in glasno venomer izpostavljati in promovirati.
- Manjka ukrep pravice do odbitka DDV od nabave električnega kolesa, kot je to urejeno pri nabavi električnega avtomobila.
- Glede na neoporečnost in hkrati koristnost na večih področjih, bi bilo smiselno na enak način, z odbitkom DDV spodbuditi tudi nakup navadnega kolesa, ne samo električnega.
- Finančne nagrade za tiste, ki na delo pridejo trajnostno namesto z avtomobilom.
- Davčna ureditev izposoje službenih koles (predvsem za namene prihoda in odhoda z dela) - Trenutna davčna ureditev namreč delodajalce odvrča od investicij v trajnostno mobilnost. V okvir vrednotenja bonitete na poenostavljen način ne sodijo navadna in električna kolesa. Zato morajo za uporabo e-koles

Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje in prostor (sedaj Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo) s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.

in celo navadnih koles zaposleni plačati boniteto. Zgolj za motorna vozila pod oznako KN 8703 se namreč uporablja drugi odstavek 43. člena Zakon o dohodnini - ZDoh-2. Za ostale primere se boniteta obračuna po prvem odstavku 43. člena ZDoh-2, ki določa, da se znesek bonitete določa na podlagi primerljive tržne cene. Na podlagi petega odstavka 39. člena pa se bonitete, ki jih delodajalec delojemalcu ne zagotavlja redno ali pogosto, ne vključujejo v davčno osnovo delojemalca, če vrednost vseh bonitet v mesecu ne presega 15 eurov. Ker bi delojemalec uporabo e-kolesa ali kolesa zagotavljal redno, se navedena določba ne more uporabiti. Predlagamo spremembo drugega odstavka 43. člena ZDoh-2, kjer se določi, da se za kolesa ali kolesa na električni pogon, ki jih delodajalec zagotovi delojemalcu v privatno uporabo, poveča dosedanja spodbuda za uporabo okolju prijaznejših vozil. V teh primerih je vrednost bonitete enaka nič.

5. Ukrepi za bolj trajnostno uporabo avtomobilov: Parkirna politika ima pomemben vpliv na privlačnost avtomobila za vsakodnevno mobilnost. NEPN predvideva ukrepe, ki spreminjajo trenutno usmeritev. Vključene so spodbude za sopotništvo in souporabo avtomobilov. V tem sklopu so tudi dodatne aktivnosti, ki zmanjšujejo privlačnost uporabe avtomobilov.

Odziv KTPP:

- **Ukrep 25.2 - Spodbujanje k učinkovitejši rabi avtomobila - Podpore za širitev sistemov za souporabo avtomobilov s pozitivno diskriminacijo, npr. z ugodnostmi v zvezi s parkiranjem, cestninami pri opuščanju lastnih vozil itd.:** pri cilju te aktivnosti predlagamo bolj konkretizirano ciljno vrednost. Izhodišče naj bo stopnja centralnosti po ReSPR50. 32 naselij je do vključno tretje stopnje. Še bolje bi bilo vključiti še naselja 4. ravni, a to je potem že 63 naselij, kar je lahko dolgoročen cilj. Na ta naselja je vezano tudi omrežje JPP, kar pomeni, da bi potem večina prebivalcev imela dostop do deljenih avtomobilov, če že ne direktno, pa s kratko vožnjo z JPP-jem.
- **Ukrep 25.3 - Zmanjševanje privlačnosti uporabe avtomobila - dodatni ukrepi potrebni za doseganje ciljev - Preučitev možnosti in učinkov elektronskega cestninjenja za osebni promet glede na prevožene kilometre:** Implementacija naj bi bila le v primeru neizpolnjevanja ciljev. Ukrep bo politično neprivačen, vendar je zelo potreben za zmanjševanje voženj, še posebej zaradi postopnega uvajanja električnih vozil, kjer se ne bo pobralo trošarine na račun pogonskih goriv, kar je trenutno edini strošek, ki je vezan na uporabo avtomobila, vse ostalo je fiksno (vinjeta, cestna taksa).
- **Ukrep 25.3 - Zmanjševanje privlačnosti uporabe avtomobila - dodatni ukrepi potrebni za doseganje ciljev - Preučitev možnosti in učinkov**

Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje in prostor (sedaj Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo) s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.

vključevanja zunanjih stroškov v cestnine in druge dajatve za osebni promet: Tudi ta ukrep bi bil verjetno zelo učinkovit, a zahteven za izvedbo. Vseeno mislimo, da tudi če izpolnimo cilje, bi bilo pravično, da uporabniki plačajo tudi eksterne stroške.

6. Ukrepi za bolj učinkovit tovorni promet: Ukrepi so usmerjeni na izgradnjo železniške infrastrukture in spodbujanje prevoza po železnicah ter povečanje učinkovitosti prevoza tovora.

Odziv KTPP:

- Manjka ukrep odprave vračila trošarin za nakup goriva za komercialne namene, za prevoznike, saj gre za škodljivo subvencijo.

7. Zniževanje emisij vozil: Alternativna goriva v prometu bodo pomembno prispevala k zniževanju emisij, njihovo uvajanje pa bo zahtevalo številne aktivnosti, saj bo za razvoj večine potrebna infrastruktura in zamenjava vozil. Med ostale ukrepe sodita spodbujanje varčne vožnje ter izboljšanje tehničnih pregledov s ciljem zmanjšanja emisij onesnaževal vozil.

Odziv KTPP:

- **Ukrep 27.1. Spodbujanje varčne vožnje:** ukrep naj se ne odraža v nagrajevanju voznikov vozil, ki vozijo vozila na fosilni pogon, nagrada je že privarčevano gorivo. Davek na motorna vozila je zelo nizek in eden od ukrepov bi moral biti, da se ta davek poveča in da postane lastništvo avtomobila drago, kar bi spodbudilo trajnostne načine potovanja in sheme deljenja vozil. Pri tem je potrebno upoštevati, da je nujen poglobljen premislek glede obdavčitev z vidika mobilnostne revščine. Menimo, da bi moral biti na vseh ravneh, kjer je govora o prispevku k blaženju oz. prilagajanju podnebnim spremembam vpeljan progresivni pristop; kdor več onesnažuje, tudi več vplača v namen odprave onesnaževanja; kdor več prisluži, tudi več vplača v ta fond, tako da vsi enako progresivno prispevamo (ni smiselno in pravično, da se podraži lastništvo avtomobila tistim, ki ga npr. nujno potrebujejo za dostop do JPP).
- **Ukrep 27.2. Ozaveščanje o alternativnih gorivih:** informiranje o biogorivih mora vsebovati tudi informiranje o negativnih vplivih biogoriv ter tudi poenostavitev prikaza lokacij polnilne infrastrukture za BEV, ki bo uporabniku prijazna.
- **Ukrep 27.3. Spodbujanje nakupa in uporabe učinkovitejših vozil preko dajatev.** Trenutni ZDMV pri določitvi davka upošteva vrsto goriva, CO₂ izpuste,

Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje in prostor (sedaj Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo) s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje, podnebje in energijo ali Eko sklada j.s.

EURO standarde ter moč motorja. Sliši se okolju prijazno, a žal je zakon, ki je v uveljavi od januarja 2021 davek za večino vozil močno znižal (za 65 %) in tako znižal tudi prihodke države, ki bi jih lahko namenila za ukrepe trajnostne mobilnosti. Je v nasprotju z okoljskimi zavezami ter trajnostnimi ukrepi na področju prometa. Vključitev dodatne diferenciacije davka glede na maso je koristna, saj avtomobilska industrija z oglaševanjem spodbuja rast velikosti in mase vozil, tudi električnih.

Glede ZDajMV predlagamo oprostitev le za brezemisijška vozila (CO₂ izpusti so nič) in ne za hibridna vozila, ki so se izkazala za razliko od oglaševanih vrednosti okolju manj prijazna na terenu. Kakršenkoli ukrep, ki spodbuja nakup hibridnih vozil ni učinkovit.

- **Ukrep 27.4. Finančne spodbude za prehod na vozila z nizkimi emisijami CO₂** naj se spremeni v "Finančne spodbude za prehod na vozila brez emisij". Subvencije naj bodo z namenom omilitve prevozne revščine progresivne glede na dohodek: ljudje z najvišjimi dohodki ne potrebujejo subvencij, ljudje z nizkimi dohodki potrebujejo konkretnejše subvencije. Pri subvencioniranju nakupa električnih vozil naj se upošteva tudi masa in velikost vozila, pri čemer se mora spodbujati le nakup majhnih in lahkih vozil. Omogočiti je potrebno tudi subvencije najema vozil, ki bi spodbudile odmik od lastništva vozil. Učinkovite so še ([vir](#)):
 - Sheme, ki s finančno podporo spodbujajo zamenjavo avtomobila z aktivno mobilnostjo, javnim potniškim prevozom ali čistejšimi vozili (angl. scrappage schemes).
 - Sheme podpore za nakup koles.
 - Znižanje cen javnega prevoza (ugodne terminske vozovnice).
 - Vozlišča skupnostne mobilnosti (angl. shared mobility hubs).
 - Socialni zakup električnih vozil (angl. social leasing).
- **Ukrep 27.6. Olajšanje uporabe električnih lahkih tovornih vozil:** potrebno je dodati omejitve motornih lahkih tovornih vozil za dostave v mestih in spodbujanje zelene logistike, ki zavzema manj prostora.
- **Ukrep 27.8. Zagotovitev namenskega vira za financiranje ukrepov s področja alternativnih goriv v okviru Zakona o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanju:** del dajatve naj se ne nameni za spodbujanje škodljivih alternativnih goriv, kot so na primer biogoriva.
- **Ukrep 27.10. Načrtovanje in spodbujanje postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture: zagotovitev oskrbovalnih mest za ostala alternativna goriva v cestnem prometu (vodik, UZP) skladno s cilji EU in potrebami:** glede na ceno teh polnilnih mest, bi bilo bolj smiselno sredstva usmeriti v kaj drugega. Pri vodiku je glavna težava nizka energetska učinkovitost, ter dejstvo, da večina proizvedenega vodika ni "zelenega".

Ta ukrep se nato ponovi pri polnilnicah za BEV - tam naj ostane le infrastruktura za BEV.

- **Ukrep 27.10. Načrtovanje in spodbujanje postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture - Zagotovitev polnilnih mest za oskrbo ladij v pomorskem prometu skladno s cilji EU in potrebami:** v cilju so izpostavljene kontejnerske in potniške ladje, kaj pa ostale tovarne ladje (avtomobili, razusti tovor)? Poleg tega ne bo dovolj le infrastruktura, potrebno bo te ladje tudi dejansko priklopiti na elektriko.
- **Ukrep 27.16. Povečevanje deleža OVE v prometu:** to samo po sebi ni ukrep, cilj v EU zakonodaji, ukrepi pa so vse aktivnosti, ki nam bodo ta cilj pomagali doseči.
- **Ukrep 27.17. Spodbujanje primešavanja biogoriv** naj se črta. Spodbujanje biogoriv z nižanjem trošarine je škodljiva subvencija.

Višji delež biogoriv kot predvideno v prvem NEPN bo gotovo pomenil več biogoriv prve generacije (prehranske rastline, oglično slabši od fosilnih goriv), saj je potencial za napredna biogoriva zelo nizek in tako 12 % delež OVE z biogorivi nedosegljiv na način, da bi bili raba in proizvodnja biogoriv trajnostni in zmanjševali izpuste TGP.

V novem predlogu NEPN so škodljiva tekoča biogoriva še vedno zastopana, predvidena je celo njihova rast. Iz 1460 GWh leta 2020 bi njihovo porabo do 2030 povečali na 1881 GWh. Od tega je predvidenih cca 25 % naprednih biogoriv, njihova količina naj bi se v istem obdobju povečala iz 73 na 470 GWh. Kljub zaostritvi ciljev v EU znotraj direktive o obnovljivih virih energije (REDIII) za promet, lahko države izberejo, da ne gredo na pot biogoriv.

Biogoriva prve generacije na osnovi poljščin/hrane povzročajo deforestacijo in uničenje ekosistemov, zmanjšujejo biodiverzitetu ter so ob upoštevanju posredne rabe zemljišč bolj škodljiva za podnebje kot fosilna goriva. Poleg tega **poglabljajo prehransko krizo** in povečujejo lakoto v svetu. Izsledki študije, ki jo je izvedel nemški Inštitut za energetiko in okolje (Institut für Energie- und Umweltforschung – IFEU), kažejo, da je za pridelavo poljščin za biogoriva, ki so porabljena v Evropi, potrebnih 9,6 milijonov hektarjev zemljišč – to je več kot površina otoka Irske, oziroma 5,3 milijonov hektarov, če upoštevamo proizvodnjo soproizvodov, predvsem krme za industrijsko živinorejo. Veliko učinkovitejša bi bila tudi uporaba zemljišč za pridobivanje sončne energije.

Po podatkih analize je za napajanje električnega avtomobila s sončno energijo potrebnih 40-krat manj površin kot za avtomobil, ki uporablja biogoriva. Če bi torej v sončno energijo pretvorili samo 2,5 % zemlje, ki je trenutno namenjena

pridelavi poljščin za biogoriva, bi lahko proizvedli enako količino ekvivalentne energije, pri čemer bi ogromne količine zemljišč ostale na voljo za povrnitev v naravno stanje ali za proizvodnjo hrane. Ta biogoriva ostajajo zamejena tudi znotraj nove RED direktive s tem, da je ta meja postavljena previsoko. Imajo pa države članice možnost, da teh biogoriv ne uporabljajo.

Glede biogoriv na osnovi sojinega in palmovega olja pa v 2023 pričakujemo, da bo EK s sprejemom delegiranih aktov skrajšala obdobje še možne uporabe teh biogoriv iz 2030 na čimprej. Napredna biogoriva (A v Annex IX v RED) imajo po drugi strani zelo nizek potencial, prav tako pa so bolj pomembna v drugih industrijah, kjer ni drugih alternativ. Zaradi visoke cene in trhljih trajnostnih meril, ki jih revizija OVE direktive žal ni zaostрила, pa se za napredna biogoriva velikokrat **ne uporablja odpadnih, temveč kar osnovne sestavine**. Na primer pri odpadnih gospodinjskih oljih je bilo ugotovljenih veliko goljufij, zaradi visoke cene biogoriv in nepoznavanje izvora, so se med odpadnimi olji znašla tudi deviška olivna olja.

- **Ukrep 27.19. Nadzor nad emisijami vozil:** Vezano na cilj 0 % leta 2030 - če na tehničnem pregledu ne bo ugotovljenih nobenih nepravilnosti, lahko začnemo dvomiti v izvajanje pregledov. Cilj pregleda bo ravno to, da se neustreznim vozilom ne podaljša tehničnega dovoljenja.