



Mapiranje deležnikov in vzvodov moči po ključnih zakonodajnih predlogih in procesih

Pripravljeno za Podnebni program mreže Koalicije za trajnostno prometno politiko

Ljubljana, oktober 2025

Avtorica: Barbara Simonič¹ (Inštitut za podnebne rešitve, Ljubljana)

Podnebni program Koalicije za trajnostno prometno politiko, KTPP, sofinancirata Eko sklad j.s. in 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.



REPUBLIKA SLOVENIJA
**MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO**

¹ Univ. dipl. politologinja mednarodnih odnosov (FDV), *Master od Arts in European Political and Administrative Studies*, Kraljevina Belgija (College of Europe, Bruges)

Povzetek

Dokument »Mapiranje deležnikov in vzvodov moči«, pripravljen za Koalicijo za trajnostno prometno politiko (KTPP), predstavlja analitični pregled zakonodajnih procesov, deležnikov in mehanizmov vpliva, pomembnih za zagovorništvo trajnostne mobilnosti v Sloveniji in EU v obdobju štiriletnega podnebnega programa KTPP 2025-2029. Temelji na spoznanju, da uspešno vplivanje na oblikovanje in izvajanje politik ni mogoče brez strateškega pristopa, usposobljenosti in koordinacije nevladnih organizacij.

Poročilo uvodoma opredeli vlogo KTPP kot mreže, ki se trudi prepoznati ključne zakonodajne procese, oblikovati skupne prioritete in sistematično krepi vpliv civilne družbe na prometno politiko. Predstavi proces nastajanja javnih politik; od zaznave družbenih problemov, uvrstitve na politični dnevni red, oblikovanja rešitev do implementacije in nadzora, ter vlogo različnih akterjev na evropski, nacionalni in lokalni ravni. Posebno pozornost namenja institucionalni strukturi EU, postopkom sprejemanja zakonodaje in priložnostim za vplivanje civilne družbe v posameznih fazah.

V nadaljevanju dokument predlaga uporabo metod, kot sta policy network analiza in matrika vpliva deležnikov, ter opiše ključne institucije in organizacije; od evropskih do slovenskih (ministrstva, agencije, lokalne skupnosti, podjetja, akademska sfera, NVO). Analiza pokaže izrazito neravnovesje moči med akterji, ki ohranjajo avtomobilskocentričen razvoj (npr. MZI, DARS, industrija), in tistimi, ki zagovarjajo transformativno prometno politiko.

Osrednji del poročila zajema identifikacijo vseh ključnih vsebin na širšem področju prometa, ter predlaga razvrstitev v prioritete časovnem okviru, pomembnosti vpliva in zahtevnosti področja. Najvišje na lestvici so izpostavljene teme, ki imajo potencialno velik vpliv na podnebne in okoljske cilje, so relativno enostavne za zagovorništvo in je ključen trenutek za vplivanje časovno blizu. Hkrati pa iz nabora finančnih, zakonodajnih, izvajalskih in nadzornih vsebin opozori tudi na širše vzvode moči – financiranje, lobiranje in javno mnenje ter na pomen naslavljanja podnebnega kontriranja in diskurzov zavlačevanja, ki ovirajo ambiciozne podnebne politike.

Gradivo tako lahko predstavlja temelje za nadaljnje zagovorniške aktivnosti in usposabljanja KTPP: oblikovanje zemljevida deležnikov, izvedbo ankete o prioritetah, interesu in zmogljivosti članic KTPP, povezovanje z evropskimi mrežami ter vključitev NVO v vse faze političnega procesa – od postavljanja tem na dnevni red do spremljanja izvajanja ukrepov. Dokument preko pregleda vsebin, procesov in deležnikov ponuja celovit strateški okvir za krepitev vpliva civilne družbe pri prehodu na trajnostno mobilnost.

Kazalo vsebine

Povzetek	3
Uvod	5
Osnovni koncepti in procesi	7
Delovanje EU.....	7
Faze oblikovanja politik	11
Metode analize in zemljevid deležnikov	13
Identificiranje ključnih zakonodajnih procesov in predlogov na področju prometne politike in trajnostne mobilnosti.....	17
Splošno.....	20
Finančni sklop.....	24
Sklop podnebnih strategij, politik in ukrepov	34
Sklop politik vezanih na varstvo okolja in narave ter prostor.....	52
Sklop nadzornih mehanizmov	58
Sklop mednarodnih procesov in politik.....	61
Zaključek.....	66

Uvod

KTPP, kot zapisano v prijavi podnebne mreže, se želi načrtno in strateško odzivati na zakonodajne procese in situacije v prostoru, ki vplivajo na prometno politiko in trajnostno mobilnost v obdobju naslednjih 4 let, tj. do julija 2029. Odzivanje bo moralo biti prilagojeno interesom in kapacitetam članic ter koordinatorja, vendar v kar največji meri načrtovano in usklajeno na podlagi predhodno dogovorjenih prioritet. Za uspešno zagovorništvo ambicioznih prometnih politik in trajnostne mobilnosti ni dovolj odziv po načelu "ad hoc", temveč zahteva pripravo načrta, usposabljanje, pa tudi trajno pridobivanje in nadgrajevanje znanja, izkušenj in zmogljivosti, ob sprotne učenju in prenosu izkušenj med organizacijami.

Ključne korake zagovorniškega procesa so strokovnjaki² razdelili na osem faz, ki ni nujno da si sledijo v zaporedju, jih je pa koristno poznati. Prva faza obsega analizo okoliščin, ki se v fazi 2 nadaljuje v identificiranje predmeta zagovorništva – v katerem delu lahko spremenimo sistem in kje so največje ovire. Temu sledi postavitve jasnih ciljev in prioritet zagovorniškega projekta ter šele v nadaljevanju identifikacija deležnikov, ki ima moč vplivati na spremembe, zaveznike in nasprotnike. Naslednje faze so še izgradnja podporne koalicije (faza 5), oblikovanje sporočil deležnikom, razvoj akcijskega načrta ter spremljanje in vrednotenje zagovorniških aktivnosti in njihovih učinkov. To gradivo želi osvetliti prve štiri faze za KTPP, saj je pomembno da se dobro opredeli področje prometne politike in trajnostne mobilnosti, okoliščine, vzroke, rešitve in ovire. Po drugi fazi – postavitvi ciljev in prioritet (na podlagi vprašalnika v prilogi), lahko tako šele sledi podrobna identifikacija vseh deležnikov in mapiranje vzvodov moči.

Pričujoče gradivo želi prispevati k okrepljeni vlogi nevladnih organizacij znotraj KTPP v vseh ključnih točkah in za vse ključne vsebine trajnostne mobilnosti (TM). NVO lahko namreč z organiziranim nastopom v komunikaciji z državnimi akterji (ta del je že izpolnjen z ustanovitvijo KTPP), informiranostjo in strokovnostjo (kar zahteva delitev dela, profesionalizacijo, analize pripravljene sproti in na zalogo ipd.) ter pravočasno aktivnostjo v vseh pomembnih fazah političnega odločanja pomembno vplivajo na oblikovanje in izvajanje politik.³

V podporo sistematičnemu izobraževanju za zagovorništvo za področje trajnostne prometne politike in mobilnosti bo najprej v oktobru 2025 organiziran dogodek, namenjen spoznavanju zakonodajnega procesa ter sistemu spremljanja politik in zakonov. Na izobraževanju bodo članice KTPP seznanjene s postopkom priprave politik in zakonov, v kakšnih relacijah so z evropskimi predpisi ter kje so priložnosti za vključevanje javnosti, komuniciranje ipd. Izobraževanju bo sledilo mentoriranje, če bodo članice lahko izkazale interes po podpori s strani strokovnjakov s področja prava, komuniciranja, kampanj, lobiranja. Na izkazane potrebe se bo koordinator (društvo CIPRA) odzval in organiziral strokovno podporo – mentorje za podporo članicam. Učinkovitost aktivnosti bo ovrednotena z evalvacijo med članicami.

Z vidika uspešnega zagovorništva pa je potrebno razumeti in prepoznati vzvode moči in ključne deležnike tudi na splošno na evropski, nacionalni in lokalni ravni, specifično za področje TM in prometa. Zato je v nadaljevanju predstavljeno delovanje EU, faze priprave politik, metode analize deležnikov in osnutek zemljevida deležnikov in identificiranih vzvodov moči za vse do sedaj identificirane ključne procese na mednarodni, evropski in nacionalni ravni. Gradivu bo sledila

² <https://mreza-za-otrokove-pravice.si/wp-content/uploads/2022/06/Vpliv-NVO-na-oblikovanje-politik.pdf>, str. 10-13

³ Fink-Hafner, D. (2001). Analiza politik – akterji, modeli in načrtovanje politike skupnosti. V *Jadranje po nemirnih vodah managementa nevladnih organizacij*, ur. Golovac. Dejan, 53-62. Ljubljana. Zavod Radio Študent. (str. 109-110).



anketa za članice K TPP z namenom identificiranja njihovih prioritiet, interesa in kapacitet za vključevanje v posamezne procese v naslednjih 4 letih v okviru K TPP.

Osnovni koncepti in procesi

Slovenija je del Evropske unije (EU) od leta 2004, Evroobmočja in Schengena pa od leta 2007. To je pomembno, saj ocene kažejo, da je kar 80% okoljske zakonodaje držav članic (DČ) EU zakonodaja, ki se sprejema v okviru EU. Postopek priprave stališč je opisan na spletni strani MZEZ (velja z izjemo neaktivnih oz. neaktualnih delovnih skupin)⁴, poenostavljeno pa gre za to, da pristojno (o tem katero je pristojno včasih potekajo dolga pogajanja) ministrstvo pripravi stališče, ga medresorsko uskladi (oseba pristojna za pripravo stališča pošlje stališče poznanim na drugih ministrstvih) in objavi na EU portalu. Ko je objavljeno na Portalu EU, je podlaga za pogajanja Slovenije v Svetu EU. Pogosto je stališče napisano zelo na splošno in daje veliko diskrecijskega prostora pogajalcem na SPBR.

Delovanje EU

EU ima za pravno podlago v **Lizbonski pogodbi**, ki je začela veljati 1. decembra 2009. Ta je bila sprejeta po neuspešnih poskusih sprejema »evropske ustave«, ki je bila dvakrat zavržena na referendumih. Vseeno se Lizbonska pogodba približa evropski ustavi, saj z izjemo simbolov določa tako delovanja kot načela Evropske unije, vključno z načelom da ima pravo EU pravo prednost pred nacionalnim pravom, da EU na področjih izključne pristojnosti podpisuje mednarodne pogodbe, se pridružuje mednarodnim organizacijam v imenu DČ, ipd.

Sestavljata jo Pogodba o delovanju Evropske unije (PDEU) in Pogodba o EU (PEU). Listina EU o temeljnih pravicah ni neposredno vključena v Lizbonsko pogodbo, vendar ima enako pravno zavezujočo naravo in pravno veljavnost, kot jo imata temeljni pogodbi.

Z Lizbonsko pogodbo so bile prvič pojasnjene **pristojnosti EU** in sicer

- **izključna pristojnost**, ko lahko samo Unija izdaja zakonske akte, države članice pa lahko le izvršujejo zakonodajo EU;
- **deljena pristojnost**, ko lahko države članice izdajajo zakonske akte in sprejemajo pravno zavezujoče ukrepe, če Unija ne izvaja svoje pristojnosti, in
- **podporna pristojnost**, ko Unija sprejema ukrepe v podporo oziroma dopolnitev politik držav članic.

Večina pristojnosti je deljenih (npr. okolje, promet, podnebne spremembe), turizem pa spada npr. pod podporne pristojnosti.⁵ Tudi pri deljenih pristojnostih delitev pogosto ni jasna, zato npr. na mednarodnih podnebnih pogajanjih nastopa tako Evropska komisija kot predsedujoča DČ Svetu EU, stališča DČ EU in EK pa so včasih tudi nasprotujoča in tekmujejo med sabo.

Lizbonska pogodba določa **zakonodajni postopek**, ki je v večini primerov redni zakonodajni postopek, v katerem se v Svetu EU sprejema odločitve s kvalificirano večino (kvalificirana večina pomeni vsaj 55 % DČ, tj. 15 od 27, ki predstavljajo najmanj 65 % prebivalstva Unije)⁶, potem pa gre zakonodajni predlog v EP (največ tri branja, imenovan je poročevalec v okviru EP in pristojni odbor EP) in trialoge (med EK, EP in Svetom EU), med katerim se besedilo uredbe ali direktive še prilagodi. Postopek soglasja pa se uporablja npr. na področju skupne zunanje in varnostne politike (kot je sprejem sankcij proti Rusiji). Sprejem pravnih instrumentov – uredb (velja neposredno), direktiv (mora biti še prenesena vsebina v nacionalno zakonodajo) in sklepov je

⁴ <https://www.gov.si/teme/oblikovanje-nacionalnih-stalisc-do-politik-eu-in-usklajevanje-evropskih-zadev/>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/SL/legal-content/summary/division-of-competences-within-the-european-union.html>

⁶ Če Svet ne odloča na predlog Komisije ali podpredsednika/visokega predstavnika, se potrebna večina držav članic poviša na 72 % (člen 238(2) PDEU). Pogosto se za izračun, ali bo predlog sprejet na Svetu EU, uporablja kalkulator: <https://www.consilium.europa.eu/sl/council-eu/voting-system/voting-calculator/>

lahko nadalje še razčlenjen in sicer se dodeli EK pristojnost priprave in sprejema izvedbenih in delegiranih akte (podrejenih aktov direktiv ali uredb) v sodelovanju z DČ (t.i. komitološki odbori;⁷ na področju podnebnih sprememb je Odbor za podnebne spremembe v okviru katerega se npr. opredeli načine poročanja glede izpolnjevanja Evropskih podnebnih pravil, ali pomembneje npr. tehnični odbor za motorna vozila, v katerem se prilagaja zahteve za proizvajalce avtomobilov glede izpolnjevanja CO₂ izpustov avtomobilov na ravni skupine).

Začetek zakonodajnega procesa se začne na pobudo **Evropske komisije (EK)** – v veliki večini primerov, ali na pobudo EP, Sveta EU ali državljanov preko državljanske pobude (peticije, ki mora zbrati najmanj 1 mio podpisov državljanov DČ EU).

Zakonodajne pristojnosti **Evropskega parlamenta (EP)** so znatne v okviru rednega zakonodajnega postopka, ki se uporablja za več kot 85 področij politike. Obstajata še postopek odobritve (npr. za mednarodne pogodbe) in postopek posvetovanja (npr. na področju notranjega trga, ki je v izključni pristojnosti EK). Evropski parlament tudi izvoli predsednika Komisije z večino glasov poslancev, ki glasujejo o predlogu Evropskega sveta, ta pa mora kandidata izbrati s kvalificirano večino, pri čemer mora upoštevati rezultate evropskih volitev. Parlament še vedno odobri tudi Komisijo kot kolegij.

Evropski svet (ES) je institucija EU, sestavljena iz najvišjih predstavnikov izvršne oblasti DČ EU (predsednikov vlad). Sestaja se štirikrat na leto in opredeljuje splošne politične usmeritve in prednostne cilje, ne opravlja pa zakonodajne naloge. Kvalificirana večina Evropskega sveta izvoli predsednika za mandat 30 mesecev (dve leti in pol), ki ga je mogoče enkrat podaljšati.

Svet EU pa je zakonodajno telo EU, ki je sestavljeno iz različnih formacij pristojnih ministrov DČ (npr. okoljski Svet EU – zasedanje okoljskih ministrov) in zaseda javno, kadar odloča ali glasuje o osnutkih zakonodajnih aktov. Predsedstvo Sveta EU se izmenjuje vsakih šest mesecev, vendar je vzpostavljeno osemnajstmesečno skupinsko predsedstvo treh držav članic, da bi zagotovili večjo kontinuiteto dela. Izjema je Svet za zunanje zadeve, ki mu stalno predseduje podpredsednik/visoki predstavnik.

Najpomembnejši del pogajanj o zakonodajnem predlogu EK pa poteka med DČ EU v **Odboru stalnih predstavnikov** (kratica **COREPER**, ki izhaja iz francoskega poimenovanja *Comité des représentants permanents*), ki je podsestava Sveta EU Na stalnem predstavništvu Slovenije pri EU v Bruslju (**SPBR**) so zaposleni pogajalci, ki v imenu Slovenije pogajajo zakonodajne predloge⁸. Odbor sestavljata dva dela in sicer Coreper II, ki ga vodi stalni predstavnik in pokriva npr. trgovinsko politiko, finance in regionalno politiko ter Coreper I, ki ga vodi namestnik stalnega predstavnika in pokriva npr. gospodarstvo, notranji trg in industrijo, okolje, infrastrukturo in energetiko, mdr. Obe sestavi Coreperja se sestane vsak teden, potekata skrito od oči javnosti, dnevni red pa je razdeljen na točke namenjene potrditvi brez razprave in točke načrtovane za razpravo. Ker je večino odprtih vprašanj že prej usklajenih v okviru delovnih skupin (npr. *WPE – working group on environment*, *WPIEI – Working group on international environmental issues*), v katerih v imenu Slovenije pogajalci pogajajo posamezne točke predloga, je za razpravo na nivoju

⁷ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/adopting-eu-law/implementing-and-delegated-acts/comitology_en

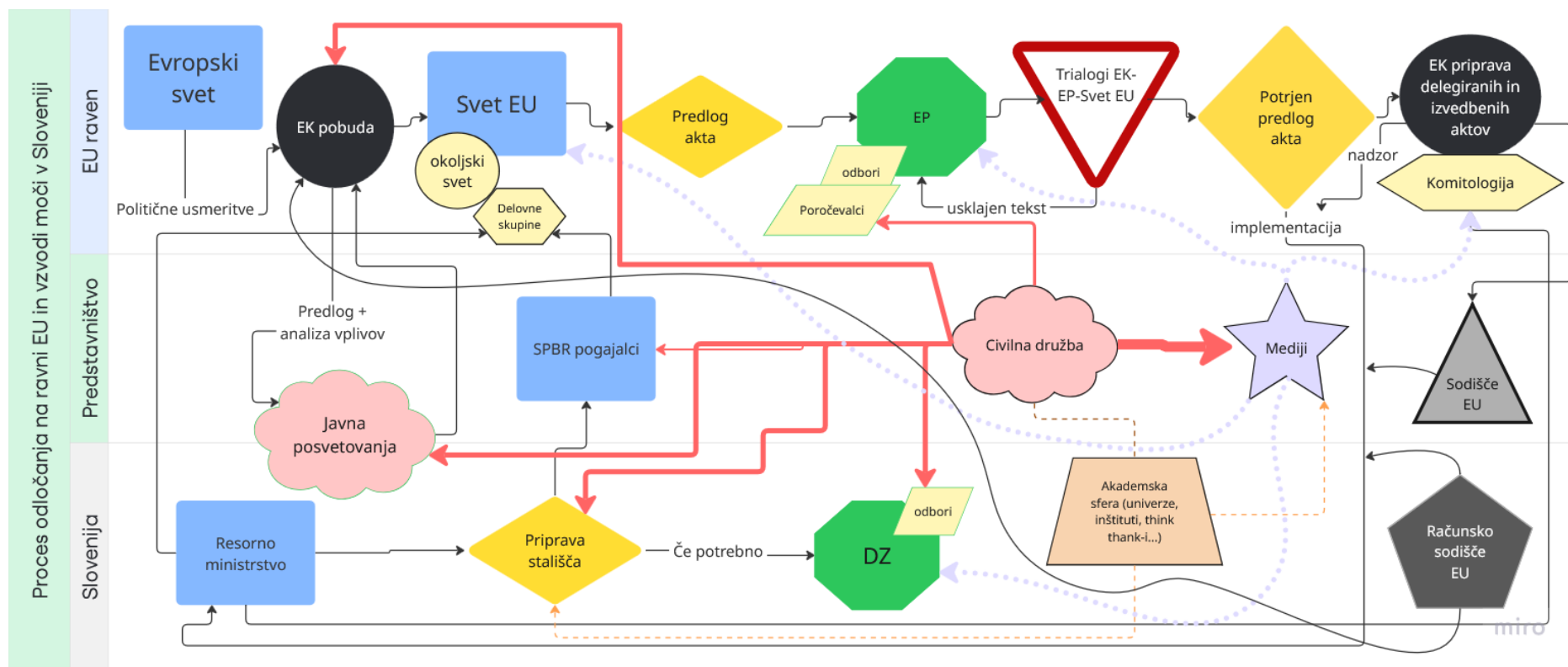
⁸ Pomembno je poznati kdo pokriva katero področje – seznam je objavljen na spletu:

<https://www.gov.si/predstavnistva/stalno-predstavnistvo-pri-evropski-uniji-bruselj/o-stalnem-predstavnistvu-pri-evropski-uniji-bruselj/>

Coreper ponavadi malo odprtih točk, še manj pa za razpravo na Svetu EU, katerega seje med ministri so javne.⁹

⁹ <https://www.consilium.europa.eu/sl/meetings/calendar/?category=mpo>

Slika 1: Poenostavljen prikaz rednega zakonodajnega postopka EU in izvodi vpliva civilne družbe



Faze oblikovanja politik

V demokratičnih družbah je proces odzivanja na družbene probleme odprt, hkrati pa tudi večplasten in obsega več različnih faz, ki se med seboj tudi prekrivajo.¹⁰ Pomembno je, da identificiramo in ovrednotimo, v katerih fazah in na kakšen način lahko najbolj učinkovito vplivamo na politike, saj z omejenimi kapacitetami, znanjem in finančnimi viri, ne moremo narediti vsega, kar bi si želeli ali bi bilo treba za uspešno doseganje ciljev KTPP. Hkrati pa je prepoznanje različnih faz pomembno tudi za identificiranje pravih naslovnikov, deležnikov, sodelavcev in nasprotujočih sil zagovorniških aktivnosti.

Prva faza je sestavljena iz prepoznanja nečesa kot družbenega problema, javno opozarjanje na ta problem in možne načine reševanja kar umesti problem v javno sfero. Druga faza obsega uvrstitvev problema na dnevni red političnih odločevalcev (odločevalskih teles kot so DZ, Vlada, EK, ES, Svet EU, EP), kjer se tehtata obseg in pomen problema ter potreba oz. vrsta institucionalnega vpletanja v reševanje problema. Tretja faza vsebuje oblikovanje alternativnih rešitev v procesih oblikovanja javnih politik (ter sprejem strateških dokumentov kot so strategije na ravni Slovenije, ali Sporočila Komisije, delovni dokumenti EK, Poročila, Zelene ali Bele knjige EK), kjer različni akterji predlagajo različne javne politike ali ukrepe ter se trudijo vplivati na odločanje političnih odločevalcev. V četrti fazi gre za konkretno izvajanje politik oz. ukrepov (implementacijo), kar npr. lahko predstavlja sprejem enega od predlogov rešitev v obliki zakona s strani DZ, sprejem akta s strani ministra ali vlade, sprejem delegiranega akta na ravni EU, ipd. Hkrati je lahko izvajanje politike tudi preneseno na druge izvajalce, npr. organe v sestavi ministrstev, druge javne in zasebne institucije, ter celo nevladne organizacije (npr. upravljanje naravnega rezervata Škocjanski zatok s strani DOPPS). Zadnja faza predvideva poročanje o izvajanju politik in ukrepov, vrednotenje (uspešnosti) izvajanja ter nadzor nad izvajanjem. Lahko gre npr. za javno pooblastilo (kot npr. konzorciju pod vodstvom IJS-CEU v primeru poročanja o izvajanju NEPN), naročilo posameznih vrednotenj (npr. ocene vplivov posameznih direktiv s strani EK), nadzor nad implementacijo direktiv in uredb (ter visoke kazni v primeru neustreznega prenosa ali izvajanja ter tožba pred sodiščem EU kot v primeru odlagališča Bukovžlak¹¹ ali opominov v primeru preseganj na območjih kakovosti zunanjega zraka v preteklosti v Sloveniji) ali pripravo poročil s strani računskega sodišča EU ali v Sloveniji.

V Evropi in Sloveniji je že kar nekaj politik na področju prometa in trajnostne mobilnosti sprejetih in v fazi izvajanja, imajo pa pomembne vrzeli, ki jih npr. proizvajalci avtomobilov¹², države¹³ ali tuji interesi¹⁴ uspešno izkoriščajo. V Sloveniji na splošno velja ocena, da smo v zadnjem času napredovali na področju načrtovanja (npr. dela se že druga generacija občinskih celostnih prometnih strategij), manj uspešni pa na področju izvajanja, implementacije rešitev v praksi. Na to redno opozarjajo poročevalske institucije (npr. ARSO glede emisij TGP in onesnaževal zraka, IJS CEU z vsakoletno pripravo poročil o izvajanju podnebnih ukrepov v katerih redno opozarja na

¹⁰ Povzeto in prirejeno po <https://www.fm-kp.si/zalozba/ISBN/961-6268-67-8/105-123.pdf> in <https://mreza-za-otroke-pravice.si/wp-content/uploads/2022/06/Vpliv-NVO-na-oblikovanje-politik.pdf>, lasten dodatek za EU raven in dopolnitve faz.

¹¹ <https://www.celje.info/aktualno/sloveniji-12-milijona-evrov-kazni-ker-ni-pravocasno-sanirala-odlagalisca-bukovzлак/>

¹² <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20250502IPR28225/co2-emissions-ep-adopts-flexibility-measures-for-carmakers>

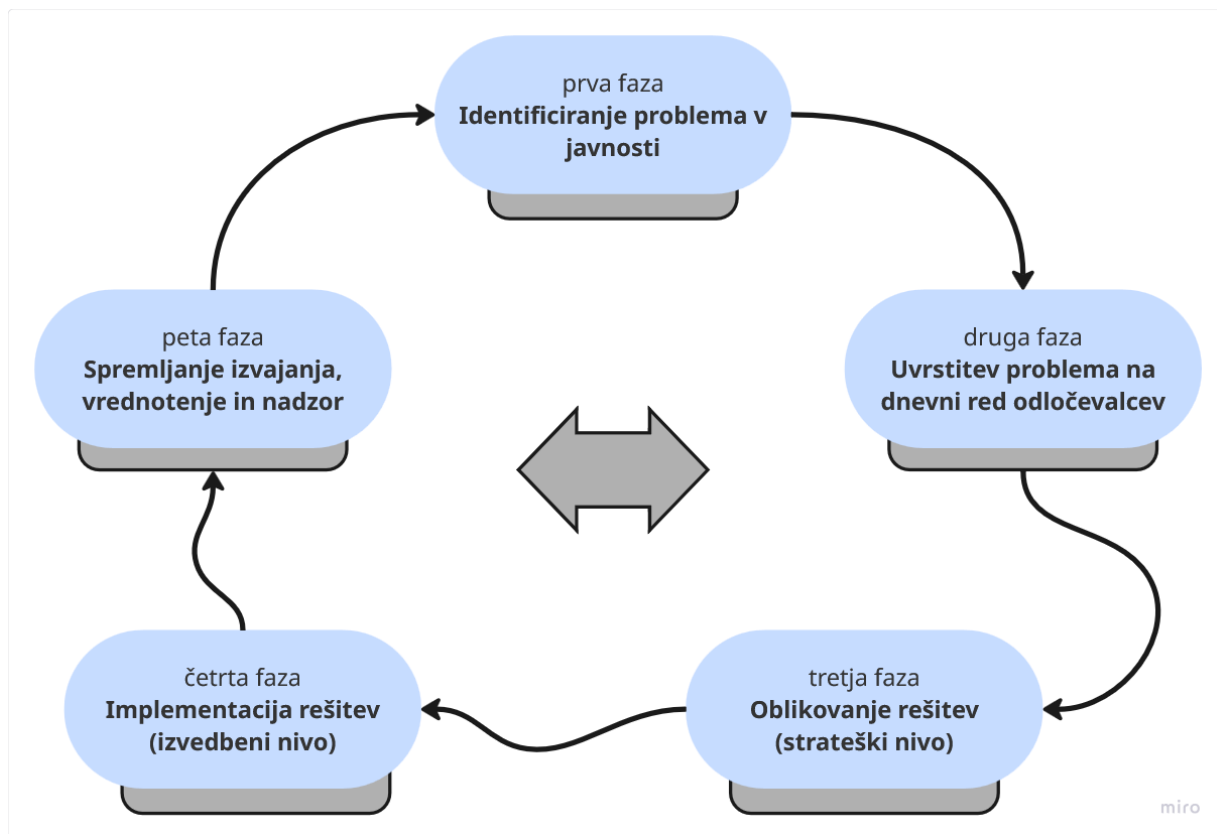
¹³ <https://www.eca.europa.eu/en/publications?ref=SR-2024-01>

¹⁴ <https://www.transportenvironment.org/articles/eu-cave-in-on-vehicle-trade-rules-will-cost-european-lives-as-us-pick-up-trucks-flood-into-europe>

promet kot kritičen sektor za doseganje ciljev in neizvajanje ukrepov v tem sektorju¹⁵⁾ pa tudi nadzorne institucije kot je Računsko sodišče na ravni EU in v Sloveniji.

Vedno bolj pa se opaža pomembnost in vpliv posameznih družbenih akterjev na prvo fazo, v procesu transformacije ključnih družbenih vprašanj v relevantne družbene probleme in posebej vpliv na interpretacijo teh vprašanj (npr. na udaru je celoten EU zeleni prehod, vloga znanosti in države). Močni akterji so vsilili ideološke in vrednostne interpretacije obravnavane tematike, in povzročili, da je npr. znanost na področju podnebnih sprememb postala kontroverzna in ideološko vprašanje (več o tem v prvem poglavju naslednjega dela). S tem ko oblikujejo javno mnenje ali spodbujajo glasno manjšino, vplivajo tudi na oblikovanje dnevnega reda političnih odločevalcev, saj se ti vnaprej odločijo izogibati temam ali sprejemati odločitve, ki bodo povzročile veliko razburjenje v delu javnosti (npr. trenutno navodilo političnih odločevalcev je, da se ne sprejema nobenih dodatnih obremenitev do volitev). Na ta način pa je otežena že razprava o teh vprašanjih, kaj šele oblikovanje ambicioznih politik in izvajanje učinkovitih, a nepriljubljenih ukrepov. Zato je pomembno, da nevladni sektor naslovi tudi prvo fazo in pri tem sklepa zaveznitva z deli družbe, ki imajo sorodne cilje (drugimi NVO s sorodnih področjih, akademsko sfero, naprednimi mediji, pa tudi posameznimi vplivneži in politiki).

Slika 2: Shema faz priprave politik

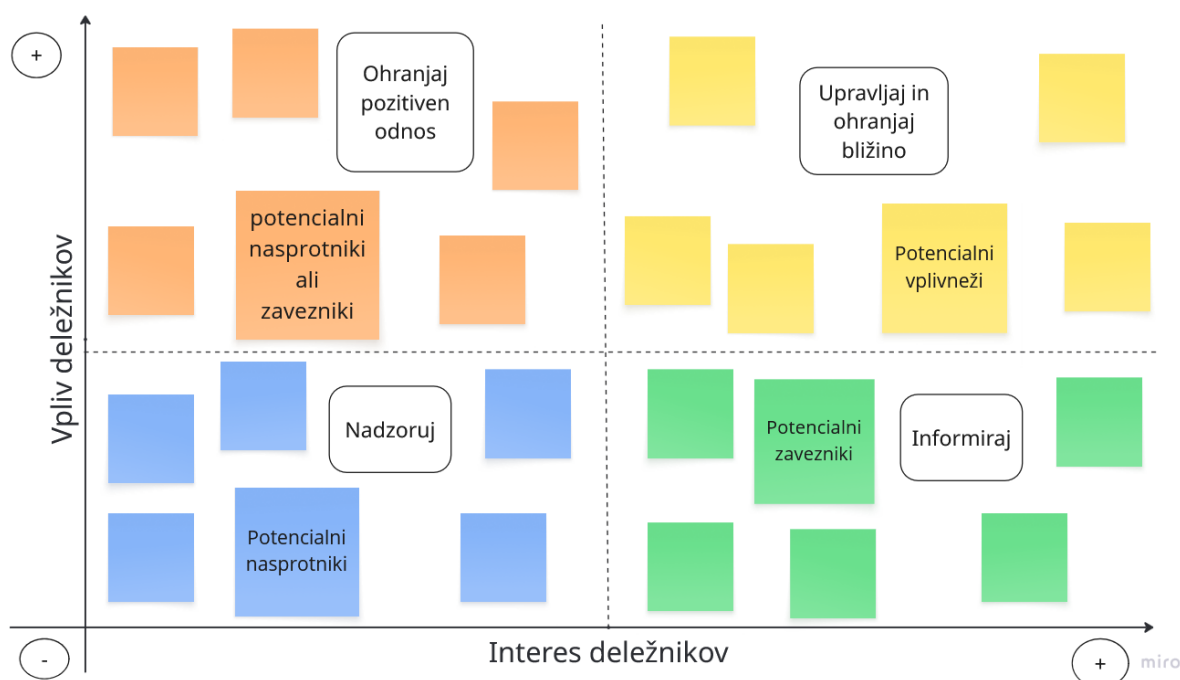


¹⁵ Npr. ukrepi na področju obdavčitve energentov so bili predvideni že v prvem Operativnem programu zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2012 (http://vlada.arhiv-spletisc.gov.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2009/podnebn/op_toplogredni_plini2012_1.pdf), pa se že več kot 15 let ponavljajo v vsakem načrtu brez izvedbe v prejšnjem.

Metode analize in zemljevid deležnikov

Po identifikaciji ključnih vsebin v različnih fazah oblikovanja politik, je čas za identifikacijo in mapiranje ter analizo deležnikov ter vzvodov moči. Za to obstaja vrsta različnih pristopov in metodologij, med katerimi je najbolj celovita t. i. *policy network* analiza. Gre za celostno analizo neformalnih in formalnih mrež, povezav in interakcij med akterji na določenem področju politike (*policy*). Za tako analizo je potrebnega kar nekaj časa in sredstev, saj največkrat vključuje tudi izvedbo intervjujev s ključnimi deležniki.¹⁶ Obstajajo pa preprostejše metode kot je izdelava matrice deležnikov, ki deležnike razporedi glede na njihov vpliv in interes pri posamezni temi, kot razvidno spodaj. Deležnike se identificira in razvrsti v vsak kvadrant, ki označuje svojo skupino deležnikov, čemur sledi ustrezen angažma teh skupin deležnikov.

Slika 3: Matrika moči in vpliva deležnikov



Obstajajo tudi drugi pristopi k analizi moči deležnikov, npr. pristop kocke moči (*power cube approach*). Ta nam pomaga pri analizi deležnikov po ravneh (globalna, državna, lokalna), načinu dostopa (zaprti prostori kot so ekspertne skupine; nadzorovano odprti prostori kot so javna posvetovanja; ali zavzeti prostori, kjer družbene skupine zavzamejo določeni prostor s protesti, lokalnimi iniciativami ipd.) in obliki moči (vidna kot je državni zbor; skrita kot so pogosto lobistični stiki v Sloveniji; nevidna, kjer gre za aktiven nadzor nad informacijami, mediji ipd.).¹⁷

Ne glede na pristop ali metodo, pa je ključno identificirati in popisati akterje v Sloveniji, ki so aktivni na področju prometne politike in trajnostne mobilnosti kot prvi korak k mapiranju deležnikov. Popis in analiza deležnikov je bila že izvedena v procesu podpore pri pripravi nove

¹⁶ Primer: <https://www.dlib.si/stream/URN:NBN:SI:DOC-NACJ7LIU/563600c7-5e21-4f8c-87ac-256a44f56d9a/PDF>

¹⁷ Več o pristopu kocke moči na str. 16-19: <https://mreza-za-otroke-pravice.si/wp-content/uploads/2022/06/Vpliv-NVO-na-oblikovanje-politik.pdf>

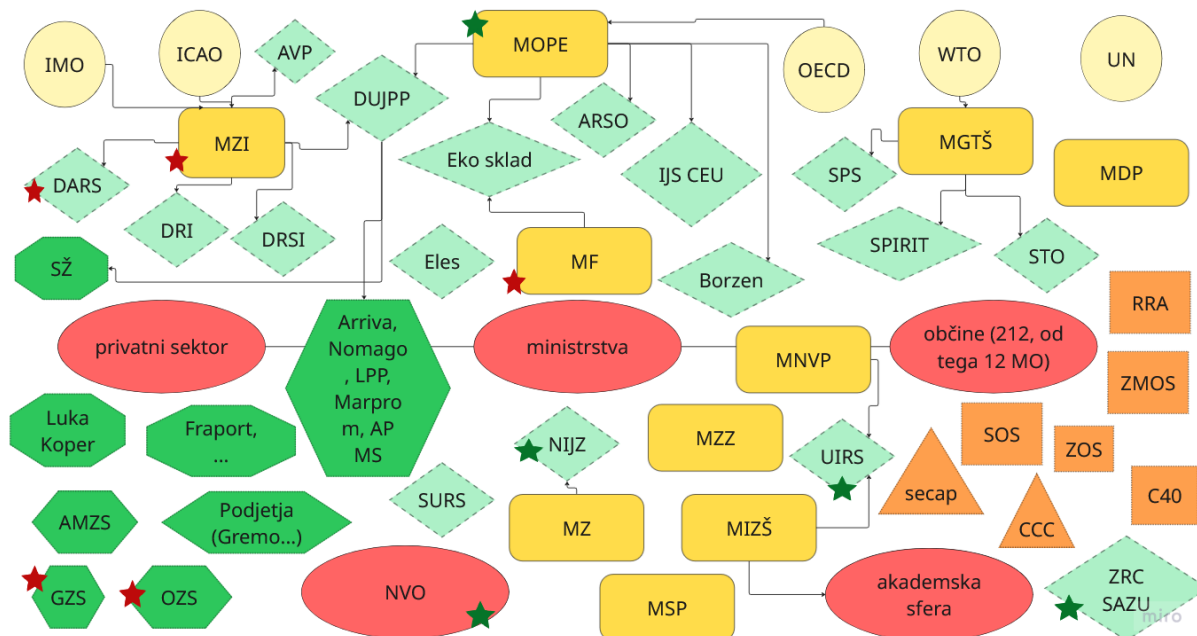
Državne celostne prometne strategije, vključno s mednarodnimi eksperti po različnih področjih. Spodaj je dopolnjen popis identificiranih ključnih deležnikov po nivojih in področjih:

Shema 1: Popis ključnih deležnikov

Št.	Raven/področje	Institucija	Opomba
	Svet	OECD	
		ICAO	
		IMO	
		WTO in UN konvencije/telesa (WHO)	
	EU	DG Move, DG Envi, DG Clima, ...	
		SPBR	
		EP (MEPs)	
	EU/NVO	T&E	
		BEUC	
		EEB	
	Slovenija	MOPE, Mzl, MF, MZ, MNVP, MGTŠ, MVZI, ...	
		DRI, DRSI, DUJPP, AVP, Agencija za železniški promet...	
		DARS	
		Eles	
		Borzen, Eko sklad	
		SPS, SPIRIT, STO	
		inšpektorati	
		SURS	
		ARSO	
		IJS CEU	
	Lokalna raven	MOL, MOM, MOK in ostale mestne občine	
		SOS, ZOS, ZMOS	
		RRA LUR, RRA Podravje, Posoški razvojni center in ostali RRAji in lokalne agencije	
	Sl javni	NL ambasada	
		SŽ (+Nomago in vsa podjetja skupine)	
		Luka Koper	
		LPP, Nomago, Arriva, Marprom, AP MS	
		Pošta, Petrol, ...	
		Politične stranke	
	Sl zasebni	PNZ, Zavita, LUZ,...	
		ACS, AMZS, OZS, GZS, CER...	
		Fraport, MB letališče, letališče Portorož	
		Goopti, Avantcar, Markun shuttle	
		Hidria (GREMO), Porche Slovenija, ..	
		DHL, Schenker, Fedex, Fersped, ...	
	Sl akademski	UIRS, ZRC SAZU (GIAM), ZAG, NLZOH	
		UM FGPA, Fakulteta za logistiko	
		UL FF, FGG, FA, FMF	
		UP FPP	
	Sl nevladni	Sindikati – železniški, delavcev prometa in zvez, ...	
		Društva, ki niso člani KTPP: Društvo za ceste Primorske, Društvo za ceste Ljubljana, Društvo za	

	prometno infrastrukturo Maribor, Društvo inženirjev prometa Slovenije (DIPS), Alpe Adria Green...	
--	---	--

Slika 4: Zemljevid deležnikov na področju prometa in trajnostne mobilnosti v Sloveniji



Opombe k zemljevidu deležnikov, ker sama identifikacija posameznega deležnika oz. institucije še nič ne pomeni v smislu kvalitete ali moči njegovega vpliva na proces:

Ministrstvo za infrastrukturo (Mzi), ki je odgovorno za infrastrukturo (ceste, železnice itd.), ima 140 zaposlenih, njihova izvajalska agencija DRSI pa še 110 zaposlenih, ki se ukvarjajo z gradnjo cest in vidijo gradnjo nove cestne infrastrukture kot dobro rešitev zastojev. Medtem ima Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) le 33 ljudi v Direktoratu za prometno politiko, ki se med drugim ukvarjajo z načrtovanjem prometa, javnim prevozom, trajnostno mobilnostjo in alternativnimi gorivi. 4-krat več ljudi je torej predanih ohranjanju statusa quo (tj. nadaljevanju razvoja cestne infrastrukture, kar označuje rdeča zvezda), kot je tistih, ki zagovarjajo transformativno prometno politiko (politiko, bi se osredotočila na t.i. *'Avoid-Shift-Improve' (ASI) framework*¹⁸, torej izogibanje potrebi po prevozu, zamenjavi prevoznih načinov in izboljšanju tehnologij prevoza) v državni upravi. Pri Ministrstvu za finance ni toliko pomembno število zaposlenih (427 konec leta 2024), temveč njihova moč kot nosilca proračuna in varuhov prihodkov (in odhodkov) v državni proračun, med katerimi so tudi okolju škodljive subvencije v obliki trošarin.

Po drugi strani pa obstajajo podjetja v državni lasti, kot sta DARS in DUJPP; prvi, ki skrbi za avtoceste (DARS) ima približno 1250 zaposlenih, DUJPP, ki je odgovoren za javni prevoz pa je imel cilj do konca leta 2024 imeti 25 zaposlenih in to povečati na 50. Potem so tu še podjetja z nejasno vlogo in nadzorom, kot je DRI in veliko kadrov (kot so Slovenske železnice ali Luka Koper), ki jih

¹⁸ <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/jiec.12391>

politične stranke štejejo za kadrovska odlagališča za politike po koncu kariere, saj veliko politično imenovanih tam po koncu kariere dobi dobro plačano službo.

Zasebni sektor je združen v Gospodarski zbornici (GZS) ali Obrtni zbornici (OZS) in se večinoma upira spremembam – večina slovenske industrije predstavlja podizvajalce nemške avtomobilske industrije, medtem ko podjetja za tovorni promet izkoristijo oprostitev trošarin in so močni akterji izza zaprtih vrat (npr. zadnji poskusi zmanjšanja okolju škodljivih subvencij so bili izbrisani iz predloga podnebne zakonodaje tudi na podlagi grožnje OZS s protestom in blokado cest; na sestanek z ministrom je prišel Pišek iz OZS). Druga podjetja, kot so ponudniki avtobusnih storitev (5 koncesionarjev v Sloveniji: Arriva, Nomago, LPP, Marprom in AP MS) in GoOpti, imajo težave z delovno silo zaradi pomanjkanja poklicnih voznikov avtobusov in posebnega statusa voznikov avtobusov v zakonodaji.

Večina lokalnih skupnosti si prizadeva za izgradnjo več cest in krožišč v svojih skupnostih (sodeč po predlogih, ki jih naslovijo na ministrstvo), medtem ko imajo nekatera mesta napredne načrte (kot so 3 mesta vključena v pobudo EK NetZeroCities, NZCs, v Sloveniji – Ljubljana, Kranj in Velenje, ki so sprejela načrte za razogljichenje, t.i. *Climate city contracts*, CCC), vendar imajo zelo malo politične ali finančne podpore za izvajanje načrtov. V večini občin je bila narejena tudi druga generacija Občinskih celostnih prometnih strategij (OCPS), nekatere so v preteklosti razvile tudi SECAP (*Sustainable energy and climate action plans*, v skladu z metodologijo Konvencije županov, nekakšni lokalni NEPNi) razvijajo se novi regionalni centri za trajnostno mobilnost in RCPS, vendar brez spremljanja in financiranja izvajanja ti načrti ne bodo enostavno preneseni v prakso. Na mednarodni ravni poleg evropske Konvencije županov obstaja tudi mednarodna pobuda županov za podnebje (C40, C40 Cities - <https://www.c40.org>).

Napredni akterji, ki se zavzemajo za transformativno prometno politiko so maloštevilni in daleč narazen. Na splošno je večina institucij in splošna kultura bolj naklonjena avtocentrizmu –razvoju, osredotočenemu na avtomobile.

Identificiranje ključnih zakonodajnih procesov in predlogov na področju prometne politike in trajnostne mobilnosti

V tem poglavju sledi prvi popis - identifikacija in opis vseh do sedaj zaznanih pomembnih zakonodajnih, strateških ali izvedbenih dokumentov na področju prometne politike in trajnostne mobilnosti in sicer za obdobju naslednjih štirih let. Dokumenti so označeni s črkami glede na to, kje v procesu priprave akta se nahajajo: v prvi fazi identifikacije problema v javnosti (J), v drugi fazi uvrstitev problema na dnevni red odločevalcev (O), v fazi oblikovanja rešitev na strateškem nivoju (priprava strategije, S) ali načrtovalskem nivoju (priprava akcijskega načrta ukrepov, N), v četrti fazi implementacije rešitev (izvedba, I), ali v zadnji fazi - na poročevalskem nivoju (spremljanje in poročanje o izvajanju ukrepov, P) ali nadzornem (preverjanju izvajanja, N). Pomembno je, da prepoznamo in opredelimo možnosti vplivanja v celotnem krogu priprave politik, izvajanja in spremljanja izvajanja ukrepov vse do nadzora nad izvajanjem, saj različne vsebine zahtevajo različen pristop in se pogosto zataknejo v različnih fazah.

Na začetku je treba opredeliti vsebine, ki bodo opredeljene kot dovolj pomembne za angažma KTPP ter imele hkrati dovolj interesa in zmogljivosti na strani članic mreže za ustrezen nivo zagovorniških aktivnosti. Predlaga se izvedba ankete (predlog je v Prilogi 1), ki bi lahko opremila popis vsebin z barvno lestvico glede na ocene podane v anketi. Na ta način bi ocenili, katere prioritete imajo dovoljšen interes in zmogljivosti na strani članic KTPP za izvajanje zagovorniških aktivnosti v naslednjem letu in prihodnjih štirih letih.

Primer ocene področja (po zbiranju informacij s strani ankete):

Prioriteta	Interes članic KTPP:	Zmogljivosti članic KTPP:
(3,9/5)	(13/20)	(3,75/100 FTE)

Prvi seznam predlogov po šestih vsebinsko zaokroženih sklopih je predstavljen v nadaljevanju. Vsak sklop je najprej predstavljen s krajšim opisom, potem pa sledi opis vsebine ter ocena področja in na koncu še prvi shematski prikaz deležniških skupin in vzvodov moči za vplivanje na posamezno področje.

Predstavljena je lastna kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja in sicer po treh kriterijih: (1) velikost vpliva (kako velik vpliv ima področje na cilje KTPP), z oceno 1-10 pri čemer je 10 najvišja ocena; (2) časovni okvir, z oceno od 1-4, pri čemer 4 označuje odprto možnost vplivanja v prvem letu delovanja KTPP (julij 2025-julij 2026), 3 v naslednjem letu in tako naprej; s predpostavko da so časovno bližje priložnosti pomembnejše; in (3) zahtevnost z oceno od 1-10, ki označuje kako zahtevno je področje za izvedbo zagovorniških aktivnosti (nižja kot je ocena, bolj je zahtevna ali obsežna vsebina oz. močni/številni njeni nasprotniki).

Pomembno pa je tudi, da se hkrati naslavlja tako vidik palice, kot korenčka, saj sicer učinkov, ki bi bili pričakovani iz posameznega ukrepa na zmanjševanje emisij iz prometa, morda ne bo. Raziskave kažejo, da so najbolj učinkoviti regulatorni ukrepi (npr. omejevanje vstopa v mesto), ter da samo s spodbujanjem (npr. dostopnosti JPP) brez hkratnega omejevanja (npr. parkirnih mest na destinacijah) ni večjih sprememb potovalnih navad. Raziskave tudi kažejo, da je glavni faktor

povečevanja ogljično intenzivnih poti razpoložljiv dohodek, in da je čas ključna komponenta, ki vpliva na odločanje o izbiri poti.¹⁹

Pregled vsebin po prvi oceni pomembnosti, časovni bližini in zahtevnosti naslavljanja:

Število točk	Vsebina (v oklepaju je navedena faza, v kateri se vsebino naslavlja):
21	Tehnični pregledi vozil (N)
19	Zakon o DMV, letni dajatvi in obdavčitve avtomobilov (I)
19	Poročila Slovenije o napredku pri izvajanju ukrepov (P)
18	Co2 in avtomobili (I)
18	Proračun EU (multi-annual financial framework, MFF)(S, N)
17	Smernice, navodila in metodologija za C/PVO (I)
17	Uredba o zelenem javnem naročanju (ZeJN)(I)
17	Digitalizacija in dostopnost podatkov (I)
17	JPP (S, N, I, N)
17	Proračun Slovenije za promet in TM na državni in lokalni ravni (S, N)
16	Socialni načrt za podnebje (N)
16	Strategija prilagajanja podnebnim spremembam (ocene ranljivosti, regionalni akcijski načrti)(S)
16	Tovorni promet (S, N, I)
16	Kakovost zunanjega zraka in ukrepi (načrti za območja, kažipot, NEC Direktiva)(S, N, I)
16	Prostorsko načrtovanje (SPRS, Načrt, RPP in DPNji)(S, N, I)
16	Zakon o trošarinah/ obdavčitve energentov na ravni EU (I)
15	Naslavljanje kontriranja (J)
15	Novi finančni viri za trajnostno mobilnosti (I)
15	Povračila potnih stroškov in potovanje na delo (I)
15	ETS2 - vključitev prometa v trgovanje z emisijami (I)
15	Alternativna goriva v prometu (S, N, I)
15	Promet v območjih ohranjanja narave (I)
14	Lobiranje (O)
14	Aktivna mobilnost (S, N, I, N)
14	Celostno prometno načrtovanje (DCPS, RCPS, OCPS, MN, cone,...)(S, N)
14	Hrup (N, P)
13	Carine na EV in mednarodni trgovinski sporazumi (I)
12	EU pravila o državnih pomočeh (I)
12	Ladijski promet (IMO)(I)
11	Poročila Računskega sodišča RS in EU (N)
11	Letalstvo (ICAO - Corsia, ReFuel EU in flight free gibanje)(I)
10	Svetlobno onesnaženje (I)
7	Emisijski standardi EURO (I)

Opazimo lahko, da so na prvih mestih vsebine, ki so hkrati pomembne in enostavne za zagovarjanje, medtem ko so vsebine, ki so visoko pomembne a zahtevne (tehnično, časovno ali

¹⁹ https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_FullReport.pdf, str. 1060-1121

družbeno zaradi nasprotovanja), kot npr. finančni proračuni, potni stroški in JPP, kljub visoki pomembnosti kot vzvod za spremembo, nižje na lestvici vsebin za naslovitev.

To je le prva ocena, v nadaljevanju pa je treba upoštevati še mnenje in ocene drugih članic KTPP, njihov interes in zmogljivost za naslavljanje, da bi lahko prišli do končnega pregleda in seznama prioritete za zagovorniške aktivnosti KTPP v naslednjih štirih letih.

Splošno

Politike in ukrepi se ne sprejemajo v vakumu, temveč ima vsak čas svoj *zeitgeist*; duh časa, specifično okolje v katerem so nekatere stvari mogoče in druge videne kot nesprejemljive ter diskurze, ki odpirajo nekatera vprašanja, definirajo teme, nekatere pa izključujejo in se o njih ne razpravlja. V vprašanju, kako je definiran problem, je skrit družbeni konflikt, saj se nekateri vidiki družbene realnosti ne izpostavljajo. Tak primer je npr. motonormativnost, ki je opisana kot »nezavedno in globoko zakoreninjeno prepričanje, da je vožnja najpomembnejša oblika mobilnosti«²⁰ in čeprav je Mednarodna agencija za raziskave raka (IARC)²¹ uvrstila onesnažen zrak in delce (PM, *particulate matter*) uvrstila med dokazano rakotvorne snovi, podobno kot cigaretni dim, promet kot vir onesnaženja še ni problematiziran v javnosti do te mere, da bi videli vožnjo kot nesprejemljivo ravnanje. Zato je kot prvi korak vsake skupine ali organizacije, ki se trudi vplivati na način reševanja družbenih problemov ta, da spreminja način razumevanja teh družbenih problemov, jih izpostavlja, problematizira v javnosti.

Tako sta tu na začetku izpostavljena dva vidika, ki vplivata na način reševanja družbenih problemov, in sicer širjenje podnebnega kontrizma (nasprotovanje podnebni znanosti in reševanju podnebnih sprememb kot družbenega problema) in problem lobiranja oz. vplivanja na politične odločevalce. Pri tem je zanimivo, da zaključki analize podnebnega nasprotovanja²² ugotavljajo kot sedmo ključno lekcijo iz pregleda aktivnosti podnebnega obstrukcionizma, da mnenje javnosti nima pomembnega vpliva na razvoj politik (saj ankete kažejo visoko podporo reševanju podnebne krize s strani vlad in podjetij), podnebne politike so pod vplivom lobistov, ki preskočijo vpliv na javno mnenje ter neposredno targetirajo ključne politike in odločevalce. Analize javnega mnenja tudi v Sloveniji ugotavljajo visoko (deklarativno) podporo podnebnim politikam, vendar je izvajanje posameznih ukrepov lahko težavno.

Pri zagovarjanju rešitev pa se je treba tudi zavedati učinkov t. i. diskurzov zavlačevanja (*discourses of delay*). Ti so poleg zanikanja obstoja podnebnih sprememb, minimiziranja človekovega vpliva nanje ali vplivov podnebnih sprememb ter napadov na znanstvenike, diskurzi, ki ustvarjajo zamudo, zastoj ali občutek nerešljivosti podnebne krize. Identificirali so 12 novih diskurzov v štirih skupinah - preusmerjanje odgovornosti (kaj pa-tizem; whataboutism, ki opozarja na druge; individualizem kot izogibanje transformativnim rešitvam ter izgovor prostega jezdenja drugih), zagovarjanje netransformativnih rešitev (tehnološki optimizem; samo govorjenje brez ukrepov; ponujanje fosilnih goriv kot rešitve ter zagovarjanje nagrajevanja, brez kaznovanja); poudarjanje negativnih strani (diskurzi perfekcionizma politik, ki morajo biti opuščene če ni konsenza; poudarjanje blagostanja, ki ga zagotavljajo fosilna goriva; ter poudarjanje družbene pravičnosti, brez katere ne more biti ukrepanja) in zadnja skupina diskurzov predaje (sprememba je nemogoča za izvedbo v demokratičnih družbah in sprejemanje pogubljenja; doomism, ki ga prinašajo že zaklenjene katastrofalne posledice, zato je vse kar je mogoče narediti le prilagajanje ali sprejetje usode). Ti diskurzi so odraz nekaterih najbolj odprtih vprašanj družbenih in političnih sprememb ter pogosto vsebujejo delne resnice ter so lahko uporabljeni v dobri veri. Ampak v odsotnosti visokokakovostne javne debate in v rokah interesnih

²⁰ <https://www.rtvsllo.si/zabava-in-slog/avtomobilnost/spremeniti-moramo-odnos-do-avtomobilov/752819>

²¹ [Agents Classified by the IARC Monographs, Volumes 1-139 - IARC Monographs on the Identification of Carcinogenic Hazards to Humans](#)

²² <https://cssn.org/wp-content/uploads/2024/05/Climate-Obstruction-in-Europe.pdf> (str. 358)

skupin, ki se upirajo regulaciji, imajo ti diskurzi skupen učinek odvrčanja in onemogočitve ambicioznih podnebnih ukrepov.²³

Naslavljanje kontriranja (J)

Obstaja vrsta študij, ki je dokazala povezanost med sistematičnim financiranjem kontriranja podnebni znanosti in rešitvam v ZDA in upadom zaupanja javnosti v podnebno znanost, ter pojavom transnacionalnega gibanja, ki nasprotuje znanstvenemu konsenzu in nujnosti ukrepanja proti podnebnim spremembam. Pregled integritete informacij o podnebni znanosti²⁴ je na temelju sistematične analize najbolj vplivnih člankov (300) med leti 2015 in 2025 ugotovil, da vplivni akterji (med njimi korporacije, vlade in politične stranke) namenoma širijo netočne in zavajajoče zgodbe o podnebnih spremembah na različne načine, kar je povzročilo upad zaupanja javnosti, zmanjšanje koordinacije podnebnih politik in politično nedelovanje. Tako podnebne spremembe tudi v Sloveniji postajajo vedno bolj kontroverzna in strankarska tema, ki zaradi vključenih ekonomskih in drugih interesov, ni zelo dovzetna za komunikacijske metode informiranja, ozaveščanja ali izobraževanja (študije so npr. pokazale na neobstoječ vpliv informiranja o znanosti na javno mnenje v ZDA²⁵), temveč se mora kot politična tema razrešiti skozi politično mobilizacijo in aktivizem.

Podobno kot vplivni ekonomski interesi financirajo think thank-e, da pripravljajo študije, ki (neznanstveno) pokažejo na neučinkovitost podnebnih politik (npr. primer odkupnih tarif za spodbujanje obnovljivih virov energije²⁶), bi se napredna civilna družba morala povezati z akterji v akademskem svetu in uporabiti zaključke znanstvenih študij za pritisk na odločevalce in medije ter razkrivati ozadja nasprotnikov rešitev. Pri tem je ključno vzeti v obzir dejstvo, da javno mnenje ne vpliva odločilno na politične odločevalce, zato je targetiranje političnih elit (kot se je mednarodna desnica naučila pred desetletji), posebej na evropskem nivoju, na različne načine bolj pomembno – podpora političnim kampanjam, vpliv na izbor kandidatov političnih strank, ter plasiranje ekspertov na ključne pozicije znotraj in zunaj vlade.

Pomembno je, da bi npr. umestili teme kot so javni prevoz, podpora aktivni mobilnosti in podnebnim ukrepom na dnevni red javnosti pred naslednjimi parlamentarnimi in lokalnimi volitvami, saj bodo stranke in kandidati primorani zavzeti stališča. Mogoče je kot pred zadnjimi volitvami, vzpostaviti konkretne zahteve glede izbranih področij (v povezavi s posameznimi temami ali sklopi tem v nadaljevanju) in spremljati izvajanje.

Ključno bi bilo tudi zahtevati izvajanje vrste ozaveščevalnih kampanj, ki jih predvideva NEPN, pa se še niso izvedle, saj bi z širšimi, državno podprtimi kampanjami lahko dosegli večje razumevanje in ozaveščenost ljudi o koristih prehoda na trajnostno mobilnost. NEPN npr. v ukrepu 22.2 predvideva izvedbo vsaj ene državne promocijske kampanje za spreminjanje potovalnih navad od leta 2024 naprej. V okviru teh kampanj bi lahko predlagali npr. uvedbo nacionalnega dneva hoje v šolo.

²³ <https://www.cambridge.org/core/journals/global-sustainability/article/discourses-of-climate-delay/7B11B722E3E3454BB6212378E32985A7>

²⁴ <https://www.ipie.info/research/sr2025-1>

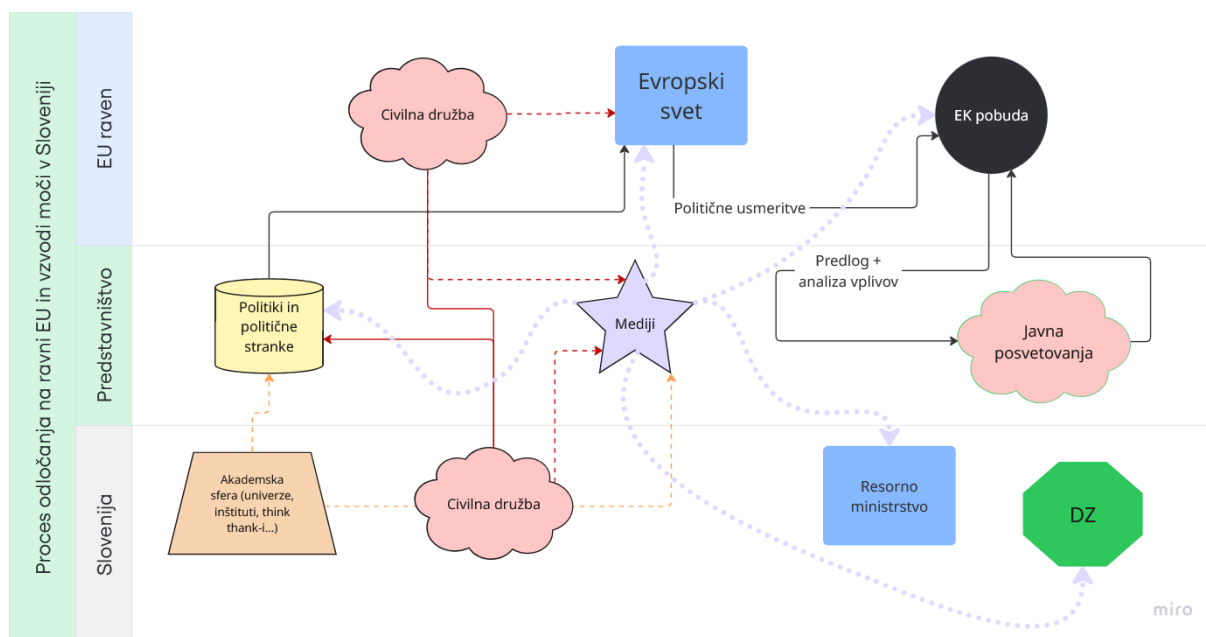
²⁵ <https://doi.org/10.1007/s10584-012-0403-y> ali <https://doi.org/10.1080/09644016.2016.1263433>

²⁶ <https://doi.org/10.1080/19460171.2024.2447248> (Podobno pa se je zgodilo v Sloveniji, ki je podobno kot Nemčija v preteklosti opustila odkupne tarife za spodbujanje OVE ter se preusmerila v avkcije, ki so se izkazale za neuspešen mehanizem, saj so bili izbrani ponudniki najnižjih cen – za vetrnice, ki pa se zaradi različnih razlogov, mdr. nasprotovanja lokalnega prebivalstva, niso zgradile).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Ključen vzvod	9/10
Časovni okvir:	Parlamentarne in lokalne volitve 2026, predsedniške volitve 2027, morda referendumi sorodnih vprašanih vmes ali kasneje	4/4
Zahtevnost:	Velika (potrebna koordinacija, povezovanje,...)	2/10
Skupna ocena:		15/24

Prikaz vzvodov moči: akademska sfera, povezava z NVO na evropski ravni in z mediji



Lobiranje (0)

Študije v ZDA so pokazale, da so industrije, povezane s fosilnimi gorivi, zapravile 10x več za lobiranje kot korporacije povezane z OVE in okoljske skupine, kar jim je omogočilo izjemno prednost in dostop do članov ameriškega Kongresa ob sprejemanju ključne zakonodaje.²⁷ Tudi v Evropi, analiza podatkov o srečanjih predstavnikov Evropskega parlamenta (MEPs) s strani NVO Transparency International v zadnje pol leta (1. januar do 18. junij 2025) pokaže, da se je odbor EP za okolje (ENVI, *Environment, Public Health and Food Safety*), največkrat srečal z organizacijami, ki predstavljajo interese industrije fosilnih goriv kot sta ExxonMobil in FuelsEurope. FuelsEurope je tudi veliko poslovno združenje, ki je med 20 organizacijami z največ srečanj z MEPs. Ob tem pa so zasledili tudi veliko srečanj s konservativnimi organizacijami iz ZDA kot so predstavniki Republikanske stranke, the Heritage Foundation in druge. Kar 14 od 20 organizacij z največ zabeleženimi lobističnimi stiki z MEPs predstavlja komercialne interese.²⁸

²⁷ <https://link.springer.com/article/10.1007/s10584-018-2241-z>

²⁸ <https://transparency.eu/new-mep-meetings/>

To kaže na to da se v EP odvija velika bitka za pozornost predstavnikov, pri tem pa ne gre v prid dejstvo, da zakonodaja omogoča in ne omejuje stranskih zaslužkov MEPs, ki imajo tako možnost zaslužiti veliko s sodelovanjem s tovrstnimi organizacijami. Na primer, češki MEP Filip Turek, iz skupine Domoljubi za Evropo, je kot samostojni svetovalec za avtomobilsko industrijo zaslužil dodatnih 120 tisoč evrov na leto, medtem ko je bil član treh odborov EP, med drugim ENVI Odbora.²⁹ V maju 2025 so Evropska ljudska stranka (EPP) in skrajno desne stranke v EP zavrnile možnost neodvisnega telesa za etnične standarde, ki bi nadzoroval delo MEPs.³⁰ Iz primera ZDA pa je znano, da je za reševanje družbenih vprašanj v dobro družbe ključno omejiti finančni vpliv na sprejemanje odločitev s strani voljenih predstavnikov družbe.

V Sloveniji bi bilo pomembno morda npr. registrirati KTPP kot lobistično organizacijo, analizirati lobistične stike, uspeh industrije (npr. pobuda GREMO, ki zelo veliko sredstev iz proračuna MGTŠ namenja slovenski avtomobilski industriji z neznanim učinkom), izpostaviti povezave med političnimi strankami in interesom industrije pred volitvami, ter izpostaviti npr. povezave med podjetji v državni lasti in posamezniki na ministrstvih (kot vzrok za odtekanje sredstev za obnovo železnic) ipd.

Hkrati pa bi lahko lobirali za vzpostavitev nujno potrebnih institucij na področju trajnostne mobilnosti, ker trenutno je v zvezi z organiziranostjo države na tem področju velika zmeda in niso odgovornosti ustrezno razdeljene – npr. MOPE vodi pripravo prometne politike, MZI jo izvaja in ko pride do nasprotujočih se mnenj v postopkih priprave dokumentov (npr. NEPN, DPN, ipd.) ni avtoritete, ki bi to razrešila. Prav tako problematične so izvajalske organizacije, npr. DRI (Vlada mora do konca leta 2025 obravnavati nov model za inženirske storitve v zvezi z javnimi investicijami v infrastrukturo, kot izhaja iz poročila računskega sodišča³¹), podajanje financiranja razpisov s področja trajnostne mobilnosti med MOPE, Ekoskladom in Borzenom, neobstoječa institucija za izvajanje naložb v kolesarske povezave na državni ravni, itn.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

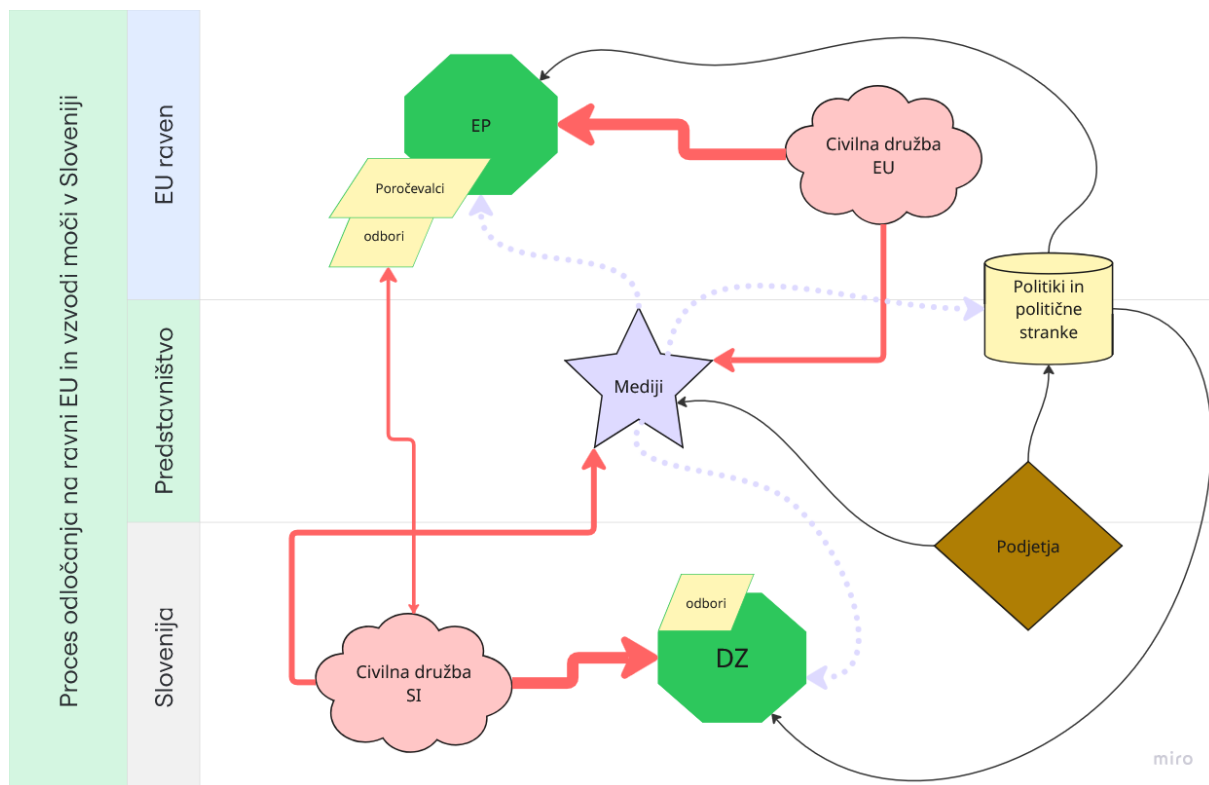
Velikost vpliva:	Srednje pomemben vzvod	7/10
Časovni okvir:	Parlamentarne in lokalne volitve 2026, ob sprejemanju ključnih rešitev	4/4
Zahtevnost:	Velika	3/10
Skupna ocena:		14/24

²⁹ <https://transparency.eu/new-parliament-mep-side-jobs/>

³⁰ <https://www.euronews.com/my-europe/2025/05/14/european-parliament-blocks-new-eu-transparency-rules>

³¹ https://www.rs-rs.si/fileadmin/user_upload/Datoteke/Revizije/2024/DRI-porev/DRI-porevizijsko-porocilo.pdf, str. 9

Prikaz vzvodov moči: področje lobiranja



Finančni sklop

Finančni sklop je na prvem mestu, ker se brez sredstev ukrepi težko izvajajo, hkrati pa so davki tudi pomemben vzvod za usmerjanje in spreminjanje vedenja. Ob tem pa je v Sloveniji pogosto še večji problem v zmožljivosti za izvajanje, saj so npr. sredstva zagotovljena pa ni ustreznega nadzora nad porabo (npr. vodenje Sektorja za investicije v železnico na DRSI³²), ali pa so sredstva zagotovljena, pa ni ljudi, ki bi izvedli razpise (npr. na Uradu za spodbujanje zelenega prehoda MOPE, ki je pristojen za pripravo razpisov iz kohezijskih sredstev, je samo en zaposlen za področje prometa, vse kadre so preusmerili v razpise za OVE in ustanovili Pisarno za energetske prenove stavb,³³ zato je prišlo do zamud pri razpisih s področja trajnostne mobilnosti). NEPN tako v uvodu v Poglavlje Politike in ukrepi izrecno opozori na »*Posebno pozornost bo treba nameniti povečanju zmožljivosti za izvajanje ukrepov, spremljanju izvajanja ukrepov ter na podlagi ugotovitev ustrezno prilagajati in izboljševati posamezne instrumente.*«³⁴ Pri tem v ukrepu M22.4 predvidi tudi izboljšanje koordinacije vseh akterjev na področju trajnostne mobilnosti z vzpostavitvijo medresorske delovne skupine do leta 2025 (ni jasno ali je ta bila vzpostavljena; smiselno pa bi bilo da bi imela tudi člane iz vrst NVO).

³² <https://necenzurirano.si/clanek/novice/to-so-ljudje-ki-bodo-odlocali-o-milijardah-za-zeleznice-1097506>

³³ <https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-okolje-podnebje-in-energijo/o-ministrstvu/urad-za-zeleni-prehod/>

³⁴ https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn2024_final_dec2024.pdf str. 90

Proračun EU (multi-annual financial framework, MFF)(S, N)

Evropska sredstva so bolj ali manj edina sredstva, ki jih ima Slovenija da so namenjena za razvoj (proračun države gre sicer samo za tekoče financiranje obveznosti kot je zdravstvena in pokojninska blagajna). V zadnjih letih (od MFF 2013-2020 naprej) je bilo npr. z evropskimi sredstvi zgrajeno veliko kolesarskih povezav, celostnih urbanih prenov mestnih središč in drugih namenov vezanih na trajnostno mobilnost (pa tudi promet, npr. prenove železniškega omrežja), za katere Slovenija nima lastnih proračunskih postavk ali dovolj sredstev.

EK je predstavila osnutek proračuna za obdobje 2028-2034³⁵ (sprejet naj bi bil do začetka 2027), ki se bolj osredotoča na konkurenčnost, manj sredstev naj bi bilo namenjenih kolesarskim stezam,³⁶ LIFE projektom in biodiverziteti ter več raziskavam in prometu.³⁷

KTPP bi lahko zagovarjala ohranitev sredstev za aktivno mobilnost, se pridružila drugim okoljskim NVO pri zagovarjanju sredstev za LIFE program (skozi katerega je bil npr. financiranih veliko aktivnosti na področju TM tudi v Sloveniji) ipd.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Zelo pomemben vzvod	9/10
Časovni okvir:	Konec 2025 – do začetka 2027	4/4
Zahtevnost:	Srednja (časovna zahtevnost)	5/10
Skupna ocena:		18/24

Vzvodi za vplivanje:

- **EU raven:** Povezava z evropskimi organizacijami glede zagotovitve deleža za podnebne cilje (trenutno vključen v skupne okoljske cilje)
- **SI raven:**
 - o Stališča Slovenije (ponavadi je za finančne zadeve pristojno MF, ampak tokrat se je ustanovila delovna skupina v kabinetu PV: <https://www.gov.si/zbirke/delovna-telesa/strokovna-skupina-za-vecletni-financni-okvir-evropske-unije-po-letu-2027/>) – sprejem stališč na Vladi
 - o preko pogajalcev na SPBR.

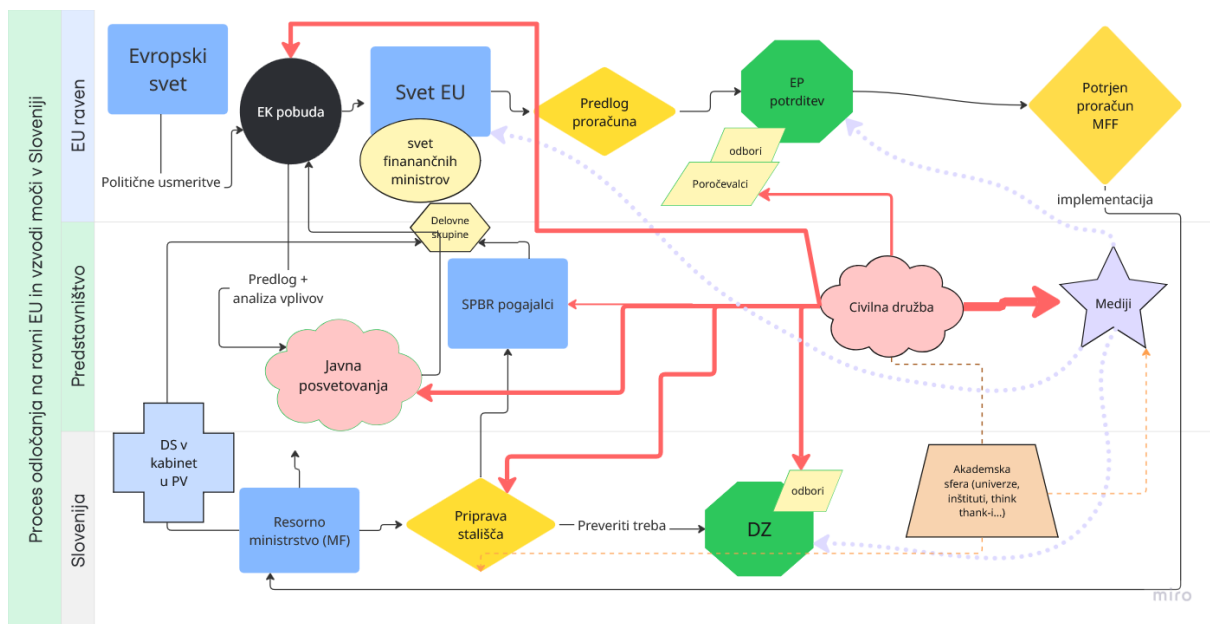
Ker je postopek tak, da mora biti MFF sprejet soglasno v Svetu EU, Evropski parlament pa ima samo nalogo potrditi večletni finančni okvir (novi proračunski postopek je uvedel popolno enakopravnost Parlamenta in Sveta pri sprejemanju letnega proračuna, Parlament pa mora samo potrditi večletni finančni okvir) je možnost za vplivanje samo preko predstavnikov DČ in neformalnega pritiska na EP (ki nakaže kaj je sprejemljivo za EP za potrditev).

³⁵ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/eu-budget-2028-2034_en

³⁶ <https://forbes.n1info.si/novice/vec-evropskega-denarja-za-konkurenčnost-manj-za-kolesarske-steze/>

³⁷ https://www.linkedin.com/posts/chlo%C3%A9-mikolajczak-026520a0_eu-budget-activity-7353678684915990529-N2W_?

Prikaz vzvodov moči: vpliv na sprejemanje MFF



Proračun Slovenije za promet in TM na državni in lokalni ravni (S, N)

Slovenija se sooča z veliko odvisnostjo od avtomobilskega prometa, kar ima številne negativne posledice – od slabe kakovosti zraka, prometnih zastojev, hrupa, prometnih nesreč, do visokih izpustov toplogrednih plinov. Kljub javno izrečenim zavezam države in občin za spodbujanje trajnostne mobilnosti, se v praksi pogosto dogaja nasprotno: sredstva se še vedno v veliki meri usmerjajo v širitev cestne infrastrukture, medtem ko so vlaganja v javni potniški promet (JPP), industrijske železniške tire, kolesarsko in peš infrastrukturo nezadostna, nepregledna ali celo zlorabljena za doseganje ciljev avtomobilskega prometa (npr. obnova cestnih pasov pod krinko gradnje kolesarskih povezav – v Ljubljani je aktualen primer Zaloške ulice, cca 17 mio za ulico, ki ima kolesarske površine že sedaj na obeh straneh dovolj široke).

Problem je tako v pomanjkanju sredstev kot v pomanjkanju preglednosti in nadzora nad porabo javnih sredstev, namenjenih trajnostni mobilnosti. Trenutno ne obstaja ustrezno spremljanje, koliko denarja se dejansko investira v ukrepe, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in JPP, ter kako učinkovito se ta sredstva uporabljajo. Zaradi tega pogosto ni mogoče preveriti, ali vlada in občine res izvajajo lastne politične, okoljske in podnebne zaveze.

Težava je predvsem v praksi izvajanja politike, ne nujno v pomanjkljivi zakonodaji. Čeprav obstajajo strateški dokumenti in operativni programi, ki predvidevajo podporo trajnostni mobilnosti, se ti premalo izvajajo ali pa so finančne zaveze netransparentne in neučinkovito spremljane. Javni nadzor nad proračunskimi tokovi, ki bi moral zagotavljati uresničevanje podnebnih ciljev, je šibak ali neobstoječ.

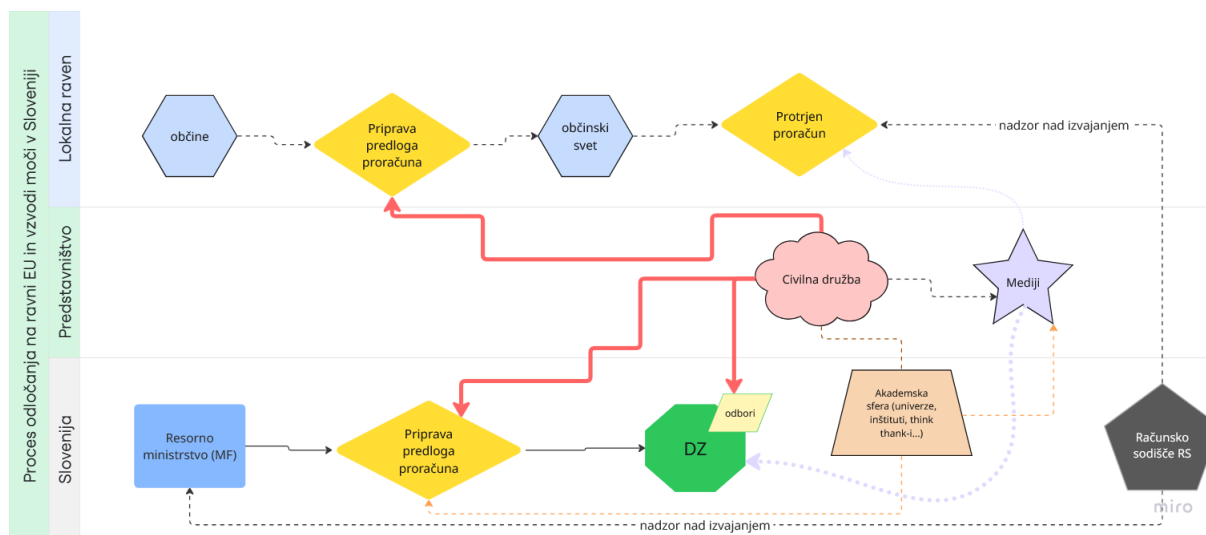
Vzvodi moči bi tako bili v sodelovanju z akademsko sfero in MF/občin priprava analize vlaganja v trajnostno mobilnost pri vsakoletnem državnem in občinskih proračunih, ter spremljanje rebalansa državnega in občinski proračunov. NEPN v ukrepu M22.6 predvideva vzpostavitev novega koncepta financiranja prometne infrastrukture za zagotavljanje potrebnih javnih finančnih sredstev za pospešeno načrtovanje, umeščanje in izgradnjo sodobne železniške,

cestne, kolesarske in druge prometne infrastrukture (z rokom v letu 2027, pristojnost na MZI). Hkrati predvideva v ukrepu M22.7 presojo izhodišč za ekonomsko vrednotenje investicijskih projektov (leta 2026, pristojnost na MOPE). NEPN predvideva tudi ukrepe nadgradnje železniškega omrežja (M24.2) vključno z dvotirnostjo in elektrifikacijo, izgradnjo novih železniških prog (M24.3) in pogojev za večmodalno mobilnost (M24.4), ki so vsi povezani s zagotavljanjem finančnih virov (izboljšanjem nadzora in večanjem kapacitet za izvajanje ukrepov).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Zelo pomemben vzvod	9/10
Časovni okvir:	Ob sprejemanju proračunov in rebalansov (vsako leto)	4/4
Zahtevnost:	Velika, predvsem časovno	4/10
Skupna ocena:		17/24

Prikaz vzvodov moči: Sprejemanje proračuna na lokalni in državni ravni



Novi finančni viri za trajnostno mobilnost (I)

Ne glede na razpoložljivost evropskih sredstev za investicije v kolesarsko infrastrukturo ali razpoložljivost državnega proračuna, bi morali glede na potrebe iskati nove vire za potrebne investicije. Ocene NEPN kažejo da so potrebne investicije za dodatne ukrepe v višini 3,5 mrd EUR za železniško infrastrukturo, 1,8 mrd EUR za trajnostno mobilnost in 0,9 mrd EUR za alternativna goriva v prometu v obdobju 2021-2030. Ob tem pa so pomembne tudi investicije v druge namene, saj so npr. investicije v OVE in električna omrežja povezane z alternativnimi gorivi v prometu. NEPN ocenjuje, da se bi morale investicije za doseganje ciljev letno povečati za dodatno milijardo EUR v obdobju 2024-2030. ³⁸

Prvi del sredstev bi bilo mogoče najti v obstoječem proračunu s prihranki pri investicijah, ki niso namenjene podnebnim ciljem ali so celo nasprotne tem ciljem (gradnja novih in obnova cest in avtocest, podpiranje tujih letalskih prevoznikov, investicije za podjetja, vodno infrastrukturo, odpravo posledic naravnih nesreč...), drugi del pa z zavzemanjem za nove vire prihodkov v proračun - z višjimi obdavčitvami luksuza in porabe energentov, uvedbe mestnih taks (*congestion charges*) in cestninami po načelu onesnaževalec plača (ukrep M26.3 NEPN) efektivne

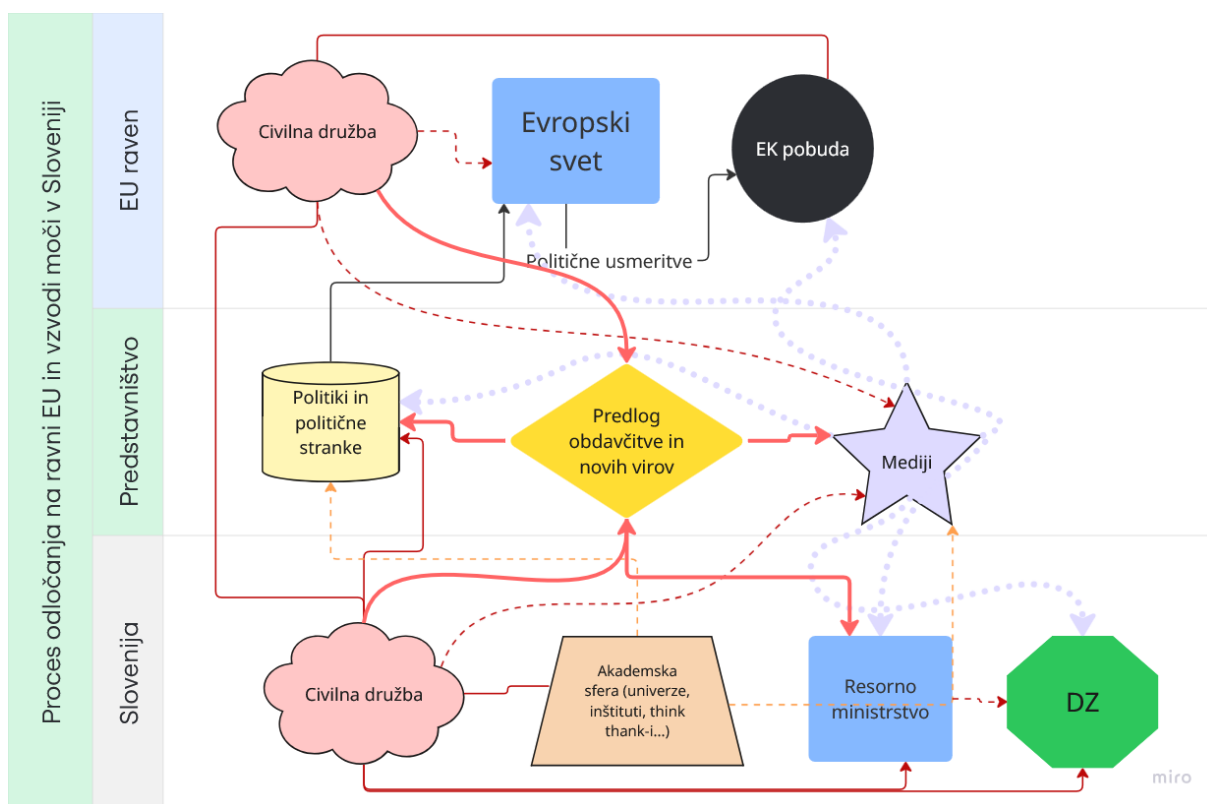
³⁸ https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn2024_final_dec2024.pdf, str. 337

davčne stopnje podjetij, davki na dobičke bank, pa tudi npr. trženje prostorov na železniških postajališčih po Sloveniji (trenutno so preko pogodbe DRSI s SŽ Infrastruktura v upravljanju slednje vendar to ni aktivno upravljanje, ki bi prinašalo prihodke). Država bi morala tudi skrbeti za sistemske naložbe v ključno industrijo in proizvodnjo hrane, saj bi se s tem zmanjšale emisije iz prometa (npr. odkup lokalnih surovin se je zmanjšal po prehodu podjetij v tujo last). Z lokalno oskrbo s ključnimi izdelki in surovinami bi posredno zmanjševali tudi potrebo po prevozu. Podobno velja npr. za organizacijo prehrane v šolah in vrtcih. Predlogo je še zelo veliko, vsi pa zahtevajo aktivno vlogo države in včasih pogajanja na ravni EU (npr. za uvedbo novih virov na ravni EU kot so obdavčitve letalskih vozovnic).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Zelo pomemben vzvod	9/10
Časovni okvir:	Kadarkoli	4/4
Zahtevnost:	Velika (časovno in vsebinsko)	3/10
Skupna ocena:		16/24

Prikaz vzvodov moči:



EU pravila o državnih pomočeh (I)

Z vplivanjem na omilitev meril za doseganje podnebnih ciljev bi dosegli, da lahko država npr. podpira v večji meri industrijo in aktivnosti, ki so potrebne za prehod v brezogljnično družbo v prometu – proizvodnjo in reciklažo baterij, vodikovih celic, JPP... Do sedaj se je namene presojava za vsak posamezen primer posebej (posamezne sheme državnih pomoči pred razpisi), prigrasitev

državnih pomoči pa pomeni zamuden postopek, ki za več let ustavi razvoj in podporo rešitvam.³⁹ EK je junija 2025 sprejela novo sporočilo,⁴⁰ ki opredeljuje več možnosti državnih pomoči, hkrati pa omogoča tudi državne pomoči za nizkoogljična goriva, ki pomenijo vsaj za 70% manj emisij kot primerljivo fosilno gorivo, biogoriva ipd. Vseeno pa ta goriva lahko predstavljajo nevarnost zaklenitve razvoja v smeri nadaljnje rabe goriv⁴¹ namesto prehoda na drugačen način prevoza, zato je potrebno spremljanje nadaljnjega razvoja tega področja.

Pravila so določena na ravni EU, implementacija pa je na strani DČ. Vzvodi za vplivanje pa so tako neposredno na EK (DG pristojen za konkurenčnost) kot pri resornih ministrstvih, ki predlagajo podpirne sheme (ter razpišejo finančne spodbude na podlagi priglašeni shem) ter na MF, Sektorju za spremljanje državnih pomoči, ki v sodelovanju z EK te pomoči odobri (<https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-finance/o-ministrstvu/direktorat-za-javno-premozenje/sektor-za-spremljanje-drzavnih-pomoci/>).

V Sloveniji bi v okviru KTPP lahko spodbudili državne pomoči za industrijo v smeri proizvodnje in reciklaže baterij (npr. nekdanja TAM tovarna), proizvodnjo biogoriv iz kmetijskih ostankov (ostanki kot so slama, koruzna stebila, trava, in drugi ostanki rastlin - druga generacija biogoriv) ter opozarjali v primeru okolju škodljivih spodbud (npr. podpora Akrapoviću in drugi industriji, ki temelji na rabi fosilnih goriv).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

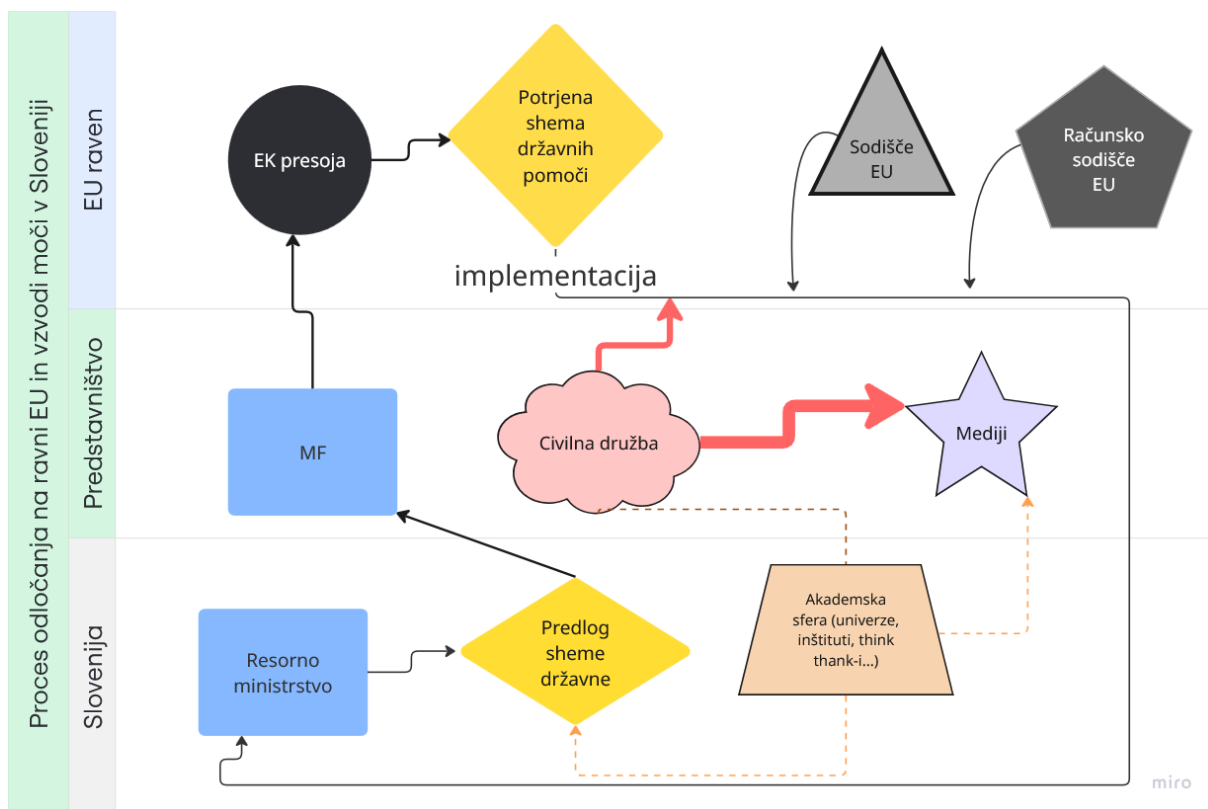
Velikost vpliva:	Manj pomemben vzvod	6/10
Časovni okvir:	Ob sprejemanju podpornih shem (trenutno ni predvidenih)	1/4
Zahtevnost:	Srednja	5/10
Skupna ocena:		12/24

³⁹ Npr. Sektor za alternativna goriva je predvidel podporo zeleni tovarni logistiki v GREMO projektu, vendar niso uspeli realizirati 26 mio evrov sredstev rezerviranih v podnebnem skladu v treh letih, ker MF ni dovolil neposredne potrditve operacij (ker nimajo v zakonu predvidenih predpisanih postopkov) in je bila možnost samo priglasitev sheme, potem pa javni poziv, kar je več let trajajoč postopek (pogovor z dne 19. 2. 2025).

⁴⁰ https://competition-policy.ec.europa.eu/sectors/energy-environment/legislation_en

⁴¹ https://caneurope.org/reaction_-clean-industrial-state-aid-framework/

Prikaz vzvodov moči: potrjevanje sheme državnih pomoči



Zakon o trošarinah/ obdavčitve energentov na ravni EU (I)

Največji del okolju škodljivih subvencij predstavljajo oprostitve plačila trošarin za rabo goriv v prometu s strani avtoprevoznikov. To ureja Zakon o trošarinah, ki je v pristojnosti MF. Prav tako je ključna uredba o spremembah trošarin vsakih 14 dni, saj z njo vlada vpliva na ceno goriv in jih vzdržuje umetno nizko⁴², kar je v nasprotju s cilji prehoda v nizkoogljeno družbo (ob predpostavki da gre za neelastično povpraševanje, ker ljudje uporabljajo goriva za prihod v službo, čeprav raziskave mobilnosti kažejo, da je 2/3 poti narejenih v prostem času, in večina poti do 5 km opravljenih z avtomobilom). Težava je tudi na evropski ravni in sicer o nizko določeni minimalni obdavčitvi energentov – trenutno veljavna je še vedno direktiva iz leta 2003⁴³, saj ob predlogu EK (npr. leta 2011⁴⁴, 2021⁴⁵) ni strinjanja med DČ,⁴⁶ ker pa gre za davčno področje, je potrebno doseči soglasje za sprejem prenove direktive. Decembra lani je bila zopet opravljena orientacijska razprava o reviziji direktive o obdavčitvi energije.⁴⁷

Vzvodi za vplivanje so tako bolj na državah članicah, saj je EK večkrat dala pobudo, ki je zamrla v Svetu EU, ter v povezavi s tistimi DČ, ki reviziji najbolj nasprotujejo. Prvi korak je pridobitev stališča SI do revizije direktive in poročila s srečanja sveta finančnih ministrov. Hkrati je v NEPN zapisano, da bo v okviru ukrepa M10.4 leta 2026 MF pripravil prvo analizo odprave vračila trošarine

⁴² [Nove cene goriv od 29. julija – trošarine ostajajo nespremenjene | GOV.SI](https://www.gov.si/nove-cene-goriv-od-29-julija-trosarine-ostajajo-nespremenjene/)

⁴³ <https://eur-lex.europa.eu/SL/legal-content/summary/eu-rules-for-the-taxation-of-energy-products-and-electricity.html>

⁴⁴ https://www.sbra.be/sites/default/files/uploads/obcasne_informacije/2011/oi_41-2011.pdf

⁴⁵ <https://www.tax-fin-lex.si/Home/Novica/20639>

⁴⁶ <https://portal24.si/evropska-komisija-poziva-k-odpravi-zastoja-pri-reformi-obdavcitve-energentov/>

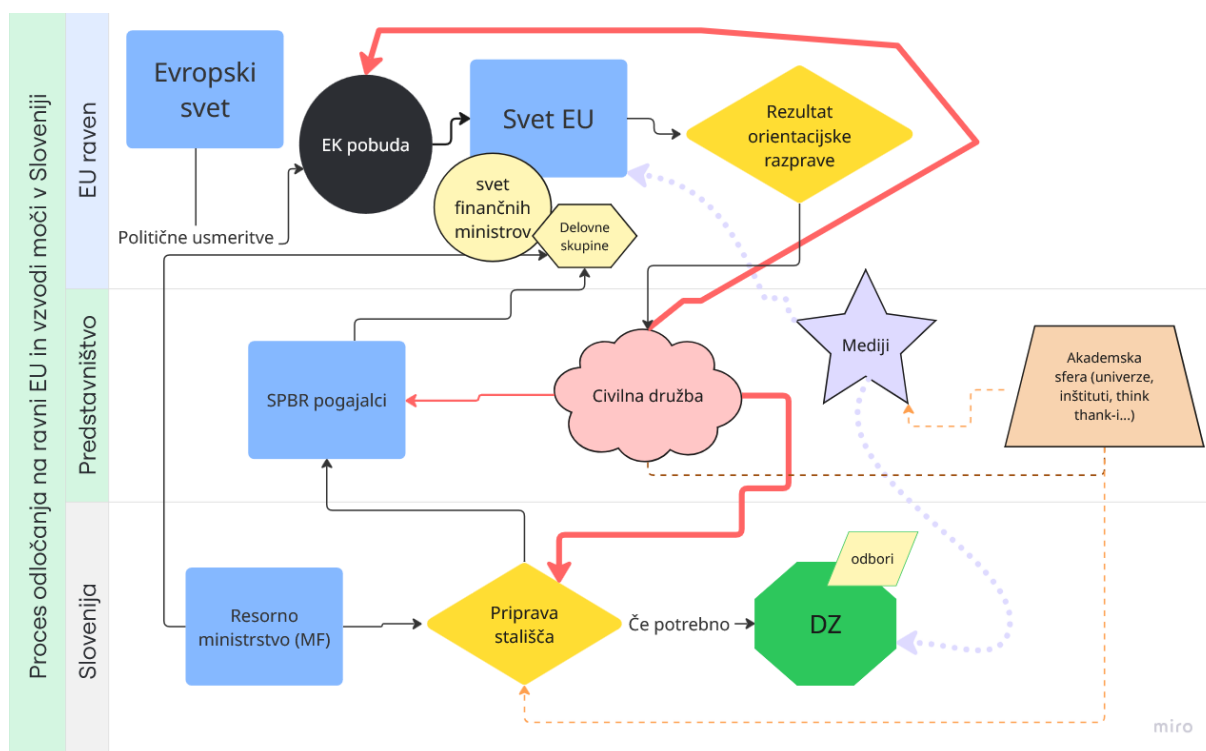
⁴⁷ <https://www.gov.si/novice/2024-12-10-financni-ministri-v-bruslju-med-drugim-o-predlogu-carinske-reforme/>

za industrijsko komercialni namen in za komercialni prevoz (s ciljem ukinitve najpozneje leta 2030) ter da bo podpiral prizadevanje za odpravo vračila trošarine na ravni EU. Treba bi bilo pridobiti vse te podlage za uspešno pripravo na kampanjo s tega področja.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomemben vzvod	10/10
Časovni okvir:	Trenutno poteka analiza	4/4
Zahtevnost:	Težka (zahtevno področje, veliko nasprotnikov, kontroverzno v javnosti)	1/10
Skupna ocena:		15/24

Prikaz vzvodov moči: Direktiva o minimalni obdavčitvi energentov



Zakon o DMV, letni dajatvi in obdavčitve avtomobilov (I)

Zakon o davku na motorna vozila⁴⁸ je bil spremenjen nazadnje pod tretjo Janševo vlado konec leta 2020 in sicer so bile ukinjene dajatve in znižane osnove za nakup največjih, luksuznih in najbolj onesnažujočih vozil.⁴⁹ Na ta način davek ne spodbuja okolju prijaznega nakupa vozil.

Na evropski ravni je bila že začeta kampanja in predlogi o najbolj smiselni obdavčitvi vozil,⁵⁰ podobno bi bilo verjetno smiselno začeti kampanjo v Sloveniji – s predlogom obdavčitve, ki bi smiselno povečal davek na luksuz in nesmiselno povečevanje vozil, ter ga nasloviti na MF, ki ima zakon v svoji pristojnosti (čeprav je bil nazadnje spremenjen zaradi predlogov okoljskega ministra Vizjaka). Tudi NEPN predvideva ukrepa v okviru M28.3 sklopa Spodbujanje nakupa in uporabe

⁴⁸ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAK08159>

⁴⁹ <https://siol.net/avtomoto/novice/zakon-o-dmv-sprejet-kaj-to-pomeni-za-nakup-avtomobila-541551>

⁵⁰ <https://www.transportenvironment.org/topics/cars/good-tax-guide>

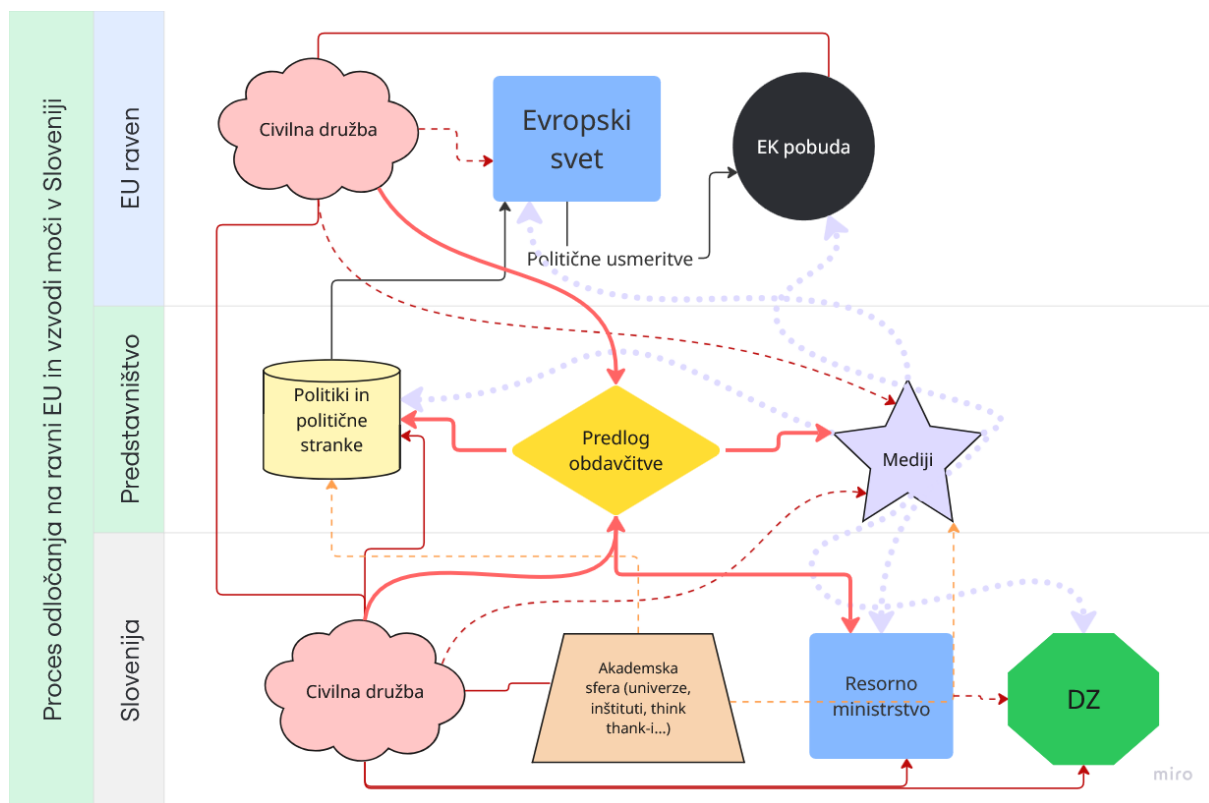
učinkovitejših vozil preko dajatev: (1) analizo uvedbe večje progresivnosti davka na lahko motorna vozila glede na emisije Co2 ter vključitev diferenciacije davka glede na maso vozila (MF, 2025), ter (2) analiza vezave letne dajatve na emisije in maso vozila (MZI, 2026).

KTPP bi morala najprej pridobiti v NEPN predvideni analizi s strani MF in MZI, potem pa pripraviti svoj predlog, v posvetovanju z eksperti na ministrstvih (nekaj predlogov je bilo že v preteklosti) in drugje, kar bi zahtevalo nekaj časa in naporov. Potem bi se lahko lotili kampanje.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomemben vzvod	10/10
Časovni okvir:	Lahko že v naslednjem letu po volitvah	4/4
Zahtevnost:	Srednja (zahtevno področje, a lažje sprejemljivo v javnosti)	5/10
Skupna ocena:		19/24

Prikaz vzvodov moči: Priprava predloga obdavčitve vozil



Povračila potnih stroškov in potovanje na delo (I)

Povračilo stroškov potovanja na delo je socialni korektiv v Sloveniji, ki pa je hkrati tudi okolju škodljiva subvencija, saj je v preteklosti močno spodbujal razpršeno poselitev in nastanek t.i. spalnih naselij. Zaradi nizkih plač je bilo v preteklosti največ nasprotovanja ukinitvi povračil potnih stroškov v obliki, ki je predstavljala velik del prihodka najnižje plačanih zaposlenih, s strani sindikatov. Vendar so bile tudi že sprejete spremembe (npr. nižja kilometrina, enotna vozovnica), ki so deloma omilile ta vidik. Vseeno so ukrepi vezani na to področje del vsakokratnih načrtov za zmanjševanje emisij v prometu, vključno za aktualnim NEPN, ki predvideva kar tri sklope ukrepov s tega področja: a) sklop delovne zakonodaje: (1) spodbujanje hibridnega načina dela (MDDSZ); (2)

preučitev učinka zmanjševanja števila delovnih dni (MDDSZ); in (3) priprava trajnostne rešitve pri obračunu nadomestila stroškov prevoza na delo (MF, MDDSZ, MJU; leta 2027); b) sklop infrastruktura za spodbujanje dela od doma: (1) ureditev prostorov za sodelo (MJU, MGTŠ; 2025, 2026); (2) zagotovitev pokritosti gospodinjstev z omrežjem (MDP, do 2030), in c) Spodbujanje aktivne mobilnosti – finančne spodbude za aktivno opravljanje poti na delo (preučitev, MOPE, 2025). Ker iz poročila o izvajanju NEPN ni jasno, kaj se je izvedlo, bi bilo treba najprej pridobiti informacije o izvedbi analiz ter potem pripraviti lastno analizo.

V preteklosti so se posamezniki iz KTPP prizadevali tudi za urejanje področja davčnih bonitet za službeno e-kolo; zdi se da je to urejeno z 9. točko 3. odstavka 39. člena Zakona o dohodnini (ZDoh-2)⁵¹, saj navaja, da se za boniteto po tem zakonu se ne štejejo kolo ali kolo-rikša, kot sta opredeljena po zakonu, ki ureja pravila cestnega prometa,⁵² ki ga delodajalec zagotovi delojemalcu, vendar na posameznega delojemalca največ eno kolo ali kolo-rikša v petih letih, če nabavna vrednost, vključno z davkom na dodano vrednost, ne presega 2.000 eurov (omejitev za subvencije za e-kolesa pa je 2.500 eur z vključenim DDV, torej se dobi službena kolesa za to višino glede na število izplačanih subvencij).⁵³

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

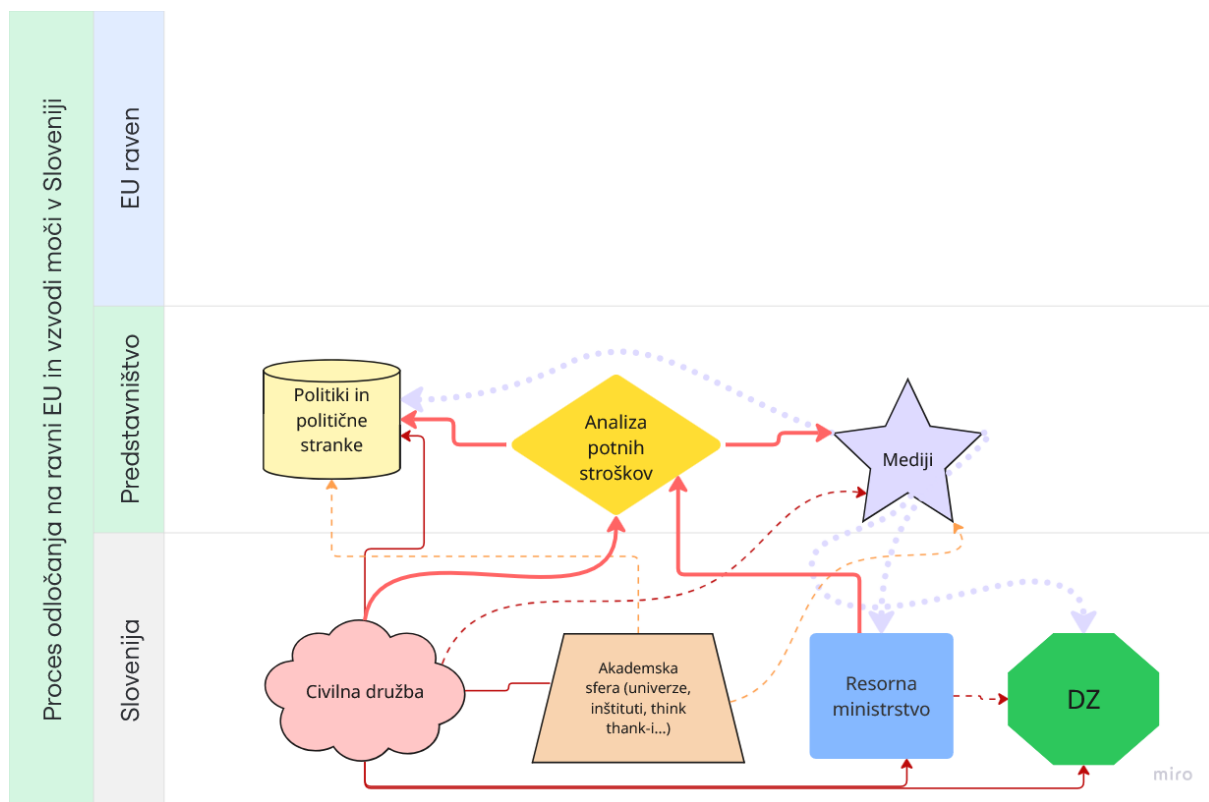
Velikost vpliva:	Srednje pomemben vzvod	8/10
Časovni okvir:	Lahko že v naslednjem letu po volitvah	4/4
Zahtevnost:	Srednja (zahtevno področje, težje sprejemljivo v javnosti)	3/10
Skupna ocena:		15/24

⁵¹ [Zakon o dohodnini \(ZDoh-2\)\(PISRS\)](#)

⁵² »kolo« je enosledno ali dvosledno vozilo, ki ga poganja voznik z lastno močjo ali kolo s pomožnim motorjem, ki je enosledno ali dvosledno vozilo s pedali, opremljeno s pomožnim električnim motorjem z največjo trajno nazivno močjo 0,25 kW, katerega moč se progresivno zmanjšuje in končno prekine, ko vozilo doseže hitrost 25 km/h ali prej, če kolesar preneha poganjati pedala; [Zakon o pravilih cestnega prometa \(ZPrCP\)\(PISRS\)](#)

⁵³ [Subvencije za nakup električnih koles | Borzen](#)

Prikaz vzvodov moči: Potni stroški in potovanja (EU raven tu nima pristojnosti)



Sklop podnebnih strategij, politik in ukrepov

Sklop podnebnih strateških in izvedbenih dokumentov zajema ključne vsebine s področja blaženja podnebnih sprememb (tj. zniževanja emisij toplogrednih plinov) in prilagajanja nanje (tj. prilagajanja na vplive podnebnih sprememb). Ključno na prometu je predvsem slediti načelu *avoid-shift-improve*: zmanjšaj (potrebo po mobilnosti s prostorskim načrtovanjem, digitalnimi in družbenimi rešitvami), preusmeri (na JPP, aktivno mobilnosti) in izboljšaj (zamenjaj fosilno gorivo z električnimi vozili). Za KTPP pa bi bilo smotno tudi izpostaviti neambiciozne cilje na področju razogljičenja prometa v NEPN (npr. povečanje deleža pkc z JPP s 5 na 8% in aktivne mobilnosti iz 2 na 3% do leta 2030 glede na leto 2019).

ETS2 - vključitev prometa v trgovanje z emisijami (I)

Goriva v prometu bodo vključena v sistem trgovanja z emisijskimi kuponi (sprejeta zakonodaja EU) in sicer od leta 2027 naprej. Slovenska zakonodaja je s podnebnim zakonom ta vzvod za zmanjševanje emisij v prometu povzela z dodatkom 151. člena, v katerem je predvidela znižanje dajatev in davkov, ki se plačujejo za energente, in s tem izničila namen vključitve sektorja stavb in prometa v ETS2 - torej da se goriva postopoma in predvidljivo ter napovedljivo dražijo, s tem pa se aktivnosti preusmerjajo v dejavnosti z manjšo rabo goriv (npr. javni prevoz postane bolj konkurenčen).⁵⁴

⁵⁴ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAK08899>

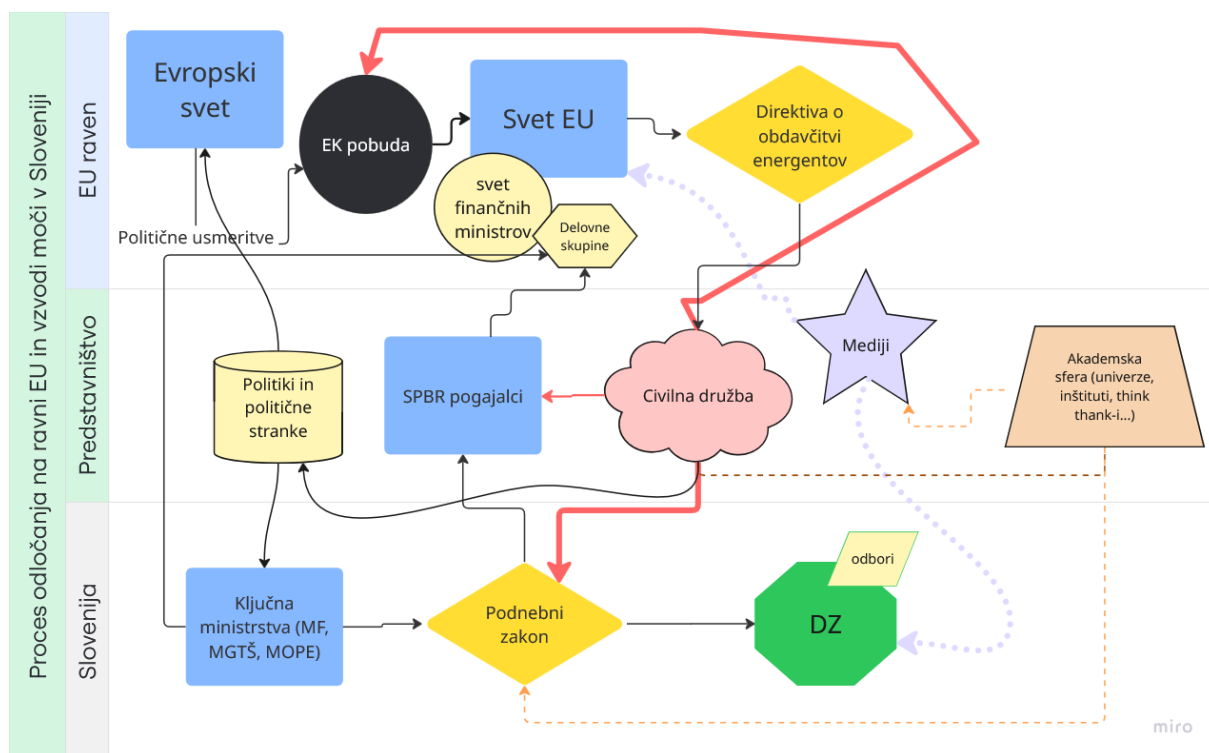
Ključno za KTPP bi bilo opozarjati na eksterne stroške prometa, ki niso zajeti v ceno goriva, in opozarjati na nujno povečevanje cene goriv iz tega razloga. Hkrati pa predlagati spremembo podnebne zakona, ki bo najbrž problematična že zaradi izpada prihodkov v proračun (trošarine na gorivo predstavljajo pomemben del prihodkov proračuna⁵⁵). Problemizirali bi lahko hkrati tudi baziranja proračunu na prihodkih iz prodaje fosilnih goriv ter pomanjkanje regresije pri obdavčitvi goriv (vsa poraba je enako obdavčena) ter namenskost dajatve na emisije CO2 (zaenkrat napovedana) – povezava z zakonom o trošarinah (zgoraj omenjeno).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomemben vzvod	10/10
Časovni okvir:	Lahko pomemben element predvolilnih zahtev	4/4
Zahtevnost:	Težka (zahtevno področje, veliko nasprotnikov, kontroveržno v javnosti)	1/10
Skupna ocena:		15/24

Vzvodi za vplivanje so predvsem na MF (kot najmočnejše ministrstvo, s kratkoročnimi cilji med katerimi ni podnebnih) ter strankah (gospodarstvu prijazne stranke kot GS, SD) ter medijih.

Vzvodi za vplivanje: ETS2 in cena goriv



Socialni načrt za podnebje (N)

Socialni načrt za podnebje (v nadaljnjem besedilu: socialni načrt) je akcijsko-strateški dokument, ki ga predvideva podnebni zakon za ukrepe in naložbe za obravnavanje vpliva cen ogljika na ranljiva gospodinjstva, ranljiva mikropodjetja in ranljive uporabnike prevoza, da se zagotovi mdr. cenovno dostopno mobilnost. Države članice EU morajo do konca junija 2025 Evropski komisiji

⁵⁵ <https://proracun.gov.si/Public/BudgetCurrent>

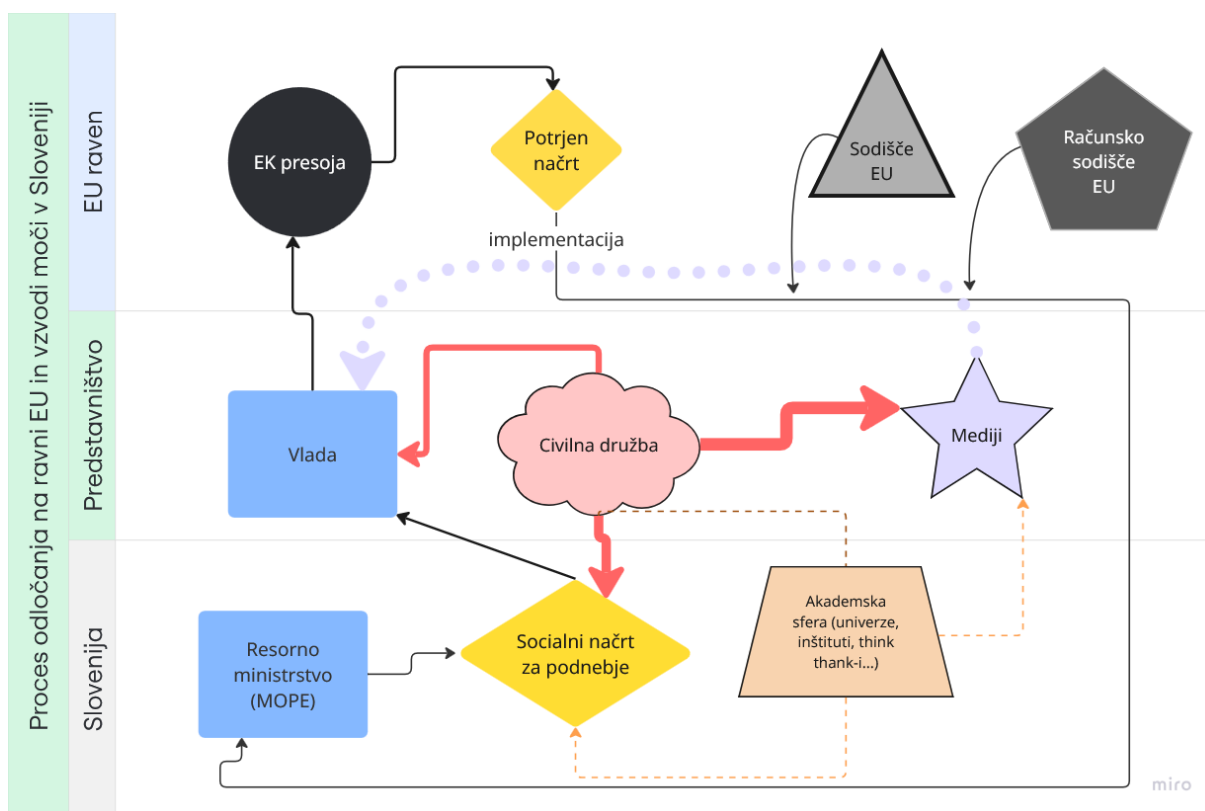
predložiti socialni načrt za podnebje. Poleg tega mora vlada vsaki dve leti do 15. marca sprejeti poročilo o stanju izvajanja socialnega načrta.

To je posebej pomembno z vidika vrste ukrepov, ki predvidevajo naslavljanje prevozne revščine. Ta je sicer povezana z dostopnostjo JPP in drugimi področji opisanimi v tem gradivu, zato je morda smiselno združiti različne vidike.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Srednje pomemben vzvod	7/10
Časovni okvir:	Aktualen že v 2025	4/4
Zahtevnost:	Srednje (splošno podprta tema)	5/10
Skupna ocena:		16/24

Vzvod za vplivanje: Socialni načrt za podnebje



Strategija prilagajanja podnebnim spremembam (ocene ranljivosti, regionalni akcijski načrti)(S)

Strategijo predvideva podnebni zakon in sicer na podlagi ocen podnebne ranljivosti in tveganj na področjih infrastrukture, gospodarstva in poselitev, med drugim, ki jih pripravijo pristojna ministrstva. Na tej podlagi pa naj bi razvojni svet regije pripravil regionalni akcijski načrt prilagajanja (minister naj bi še predpisal podrobno vsebino in obliko teh načrtov). Strategija mora biti sprejeta v 18 mesecih po uveljavitvi zakona, ki je 9. 8. 2025 (tj. do konca leta 2026).

Tudi NEPN predvideva, da naj bi bile ocene podnebne ranljivosti in tveganj za področja energetika, infrastruktura in stavbe, javno zdravje, gospodarstvo in poselitvena območja pripravljena s strani pristojnih ministrstev v sodelovanju z MOPE že v letu 2025. Vse te ocene so

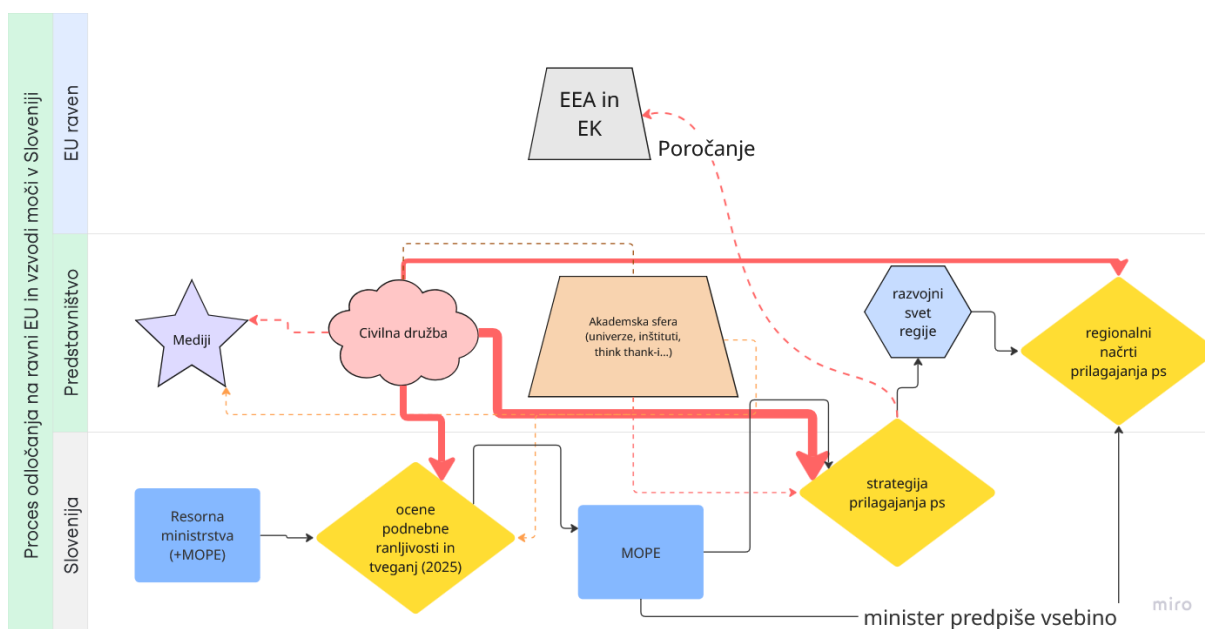
potencialno pomembne za promet in trajnostno mobilnost, čeprav naj bi Direktorat za prometno politiko pripravil svojo oceno ranljivosti za promet.

Vzvodi za vplivanje so tako v spremljanju procesa priprave ocen ranljivosti in tveganj (posebej tiste za infrastrukturo oz. promet); kot v spremljanju procesa priprave strategije in priprava predloga nujnih ukrepov prilagajanja v prometu.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Srednje pomemben vzvod	7/10
Časovni okvir:	Ocene ranljivosti že v 2025	4/4
Zahtevnost:	Srednje (splošno podprta tema)	5/10
Skupna ocena:		16/24

Vzvod za vplivanje: Prilagajanje podnebnim spremembam



Poročila Slovenije o napredku pri izvajanju ukrepov (P)

Podnebni zakon v 65. členu predvideva pripravo Poročila o blaženju podnebnih sprememb in sicer vsako leto do 20. avgusta mora MOPE pripraviti to poročilo in ga poslati vladi v sprejetje. Poročilo naj bi vsebovalo tudi celovito evalvacijo politike blaženja podnebnih sprememb, ki vključuje analizo in predstavitev vzrokov za morebitno pomanjkljivo izvajanje ukrepov ter priporočila za uvedbo novih ukrepov. S tem ni jasno, ali bo šlo za druge vsebine ali podvajanje vsebin iz poročila o izvajanju NEPN, ki ga mora Slovenija vsake dve leti poslati Komisiji. Zanimivo pa je, da so zadnje poročilo o izvajanju NEPN v juliju 2025 objavili le v obliki Povzetka doseganja ključnih ciljev,⁵⁶ čeprav so EK podrobno poročali o izvajanju vseh ukrepov. Treba bi bilo pridobiti celotno poročilo za vpogled v stanje izvajanja ukrepov.

⁵⁶ <https://www.energetika-portal.si/dokumenti/strateski-razvojni-dokumenti/nacionalni-energetski-in-podnebn-nacrt-2024/spremljanje-izvajanja-nepn/#c1916>

66. člen podnebnege zakona predvideva tudi Poročilo o prilagajanju podnebnim spremembam, ki ga ministrstvo pripravi vsaki dve leti.

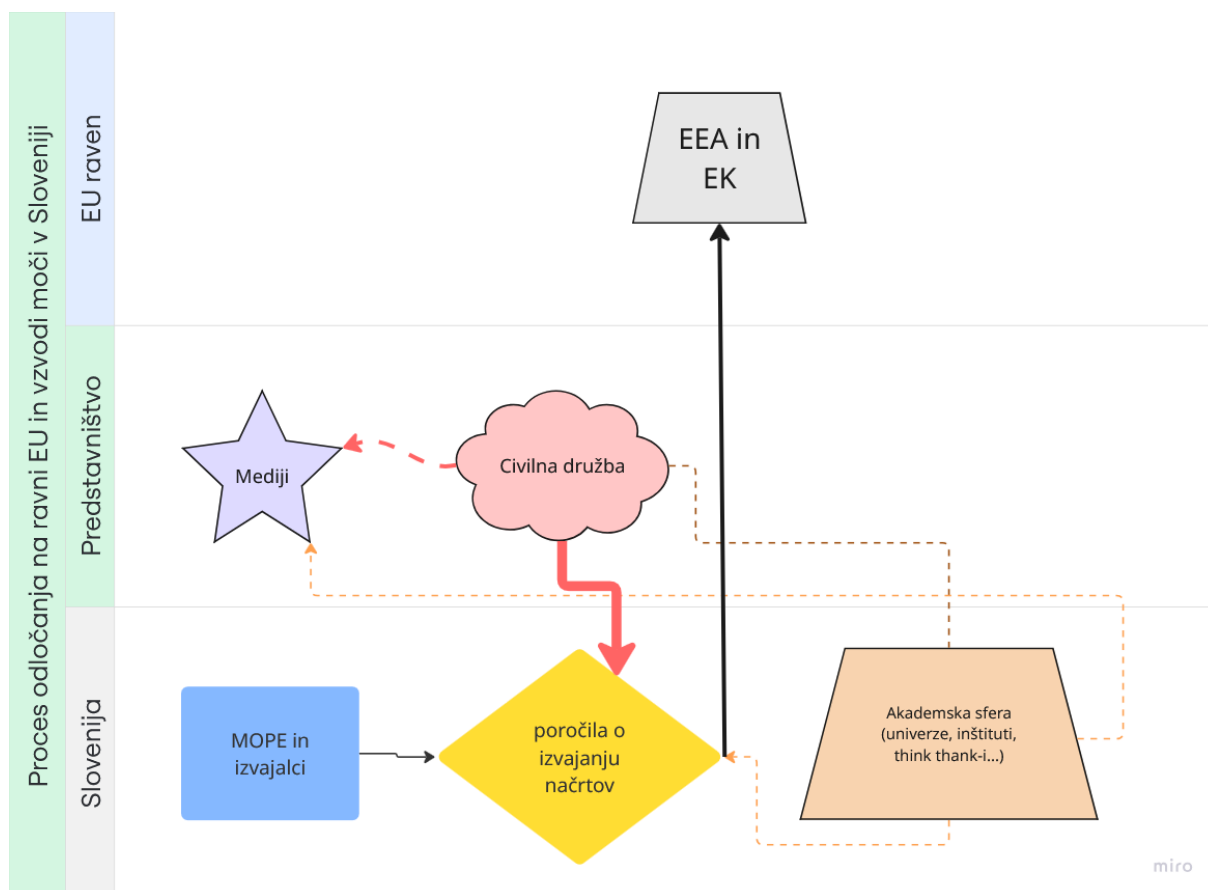
Poleg tega ima ministrstvo obvezo poročati EK in UNFCCC o politikah in ukrepih za blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje, projekcijah emisij TGP, evidencah emisij TGP, porabi sredstev podnebnege sklada, idr.

Vsa ta poročila lahko ponudijo možnosti za izpostavitve pomanjkljivosti pri izvajanju politik in ukrepov v sektorju promet (kot do sedaj, saj je promet edini sektor v katerem emisije TGP še naraščajo). Vzводи za ukrepanje so ob vsakokratni objavi poročila s strani MOPE.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Srednje pomemben vzvod	7/10
Časovni okvir:	Prvo poročilo o izvajanju NEPN že julija 2025	4/4
Zahtevnost:	Enostavno (povzetki poročil)	8/10
Skupna ocena:		19/24

Vzводи za vplivanje: Poročila o izvajanju



Smernice, navodila in metodologija za C/PVO (I)

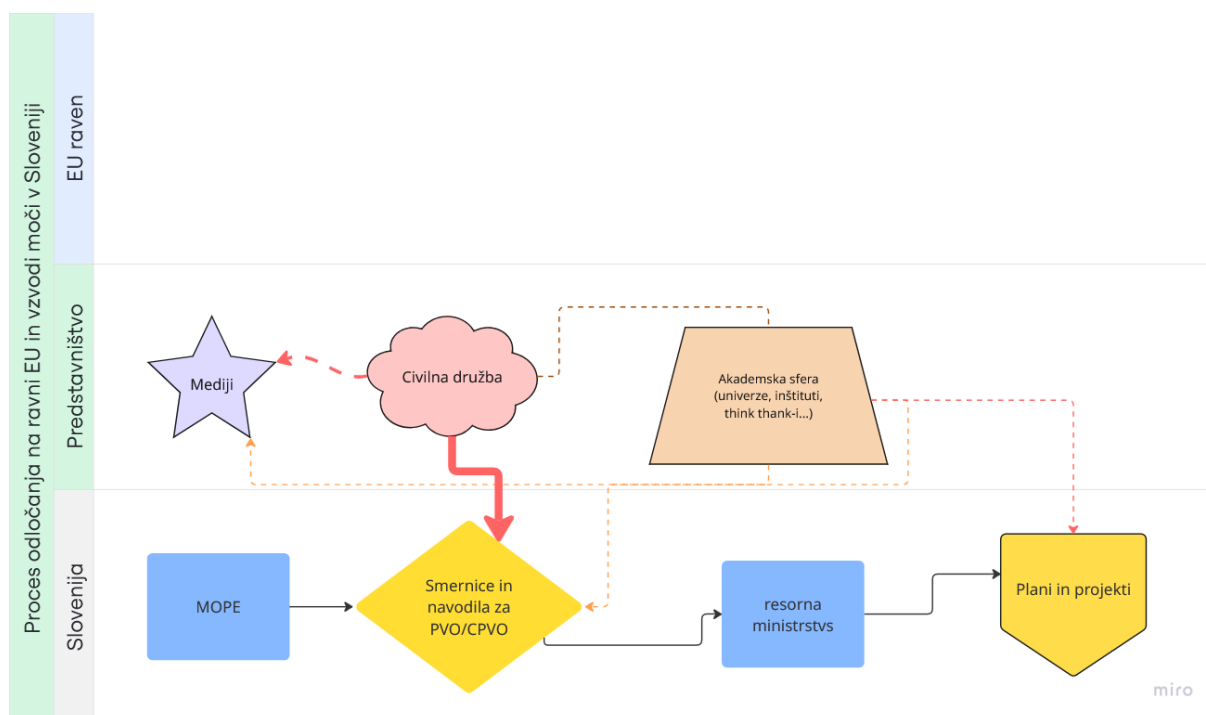
Smernice nosilcev urejanja prostora (NUP) so pomembno orodje za presojo ustreznosti posegov v okolje – tj. vseh projektov kot so Glavna železniška postaja v Ljubljani, nov pas na obvoznici ipd.

Podnebni zakon v 73. členu predvideva, da bo minister določil metodologijo za presojo vplivov posegov v okolje na podnebje in podnebne odpornosti posegov v okolje. V 113. členu pa je predvideno, da ministrstvo kot državni nosilec urejanja prostora pripravi smernice s področja podnebne politike. Pomembno je, da so te smernice in metodologija za presojo ustreznosti posegov dovolj trdne, ambiciozne in s tem dajejo ustrezno podlago za zavrnitev posegov, ki bi bili v nasprotju z zahtevo po zmanjšanju emisij TGP v prometu skladno z NEPN. Tudi NEPN v ukrepu M16.2 predvideva pripravo metodologije presoje vplivov na podnebje in podnebne odpornosti v postopkih PVO in CPVO (rok leto 2028) ter nadgradnja smernic in navodil za postopke CPVO in PVO za ocenjevanje vpliva na blaženje in prilagajanje (rok 2025).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Zelo pomemben vzvod	8/10
Časovni okvir:	Rok za nadgradnjo smernic in navodil že 2025	4/4
Zahtevnost:	Srednje zahtevno	5/10
Skupna ocena:		17/24

Vzvodi za vplivanje: Smernice, navodila in metodologija za C/PVO



Co2 in avtomobili (I)

CO2 in avtomobili je okrajšava za Uredbo (EU) 2019/631⁵⁷, ki določa standarde glede emisij CO2 za nova osebna vozila in nova lahka gospodarska vozila. EK vsako leto z izvedbenim aktom v sodelovanju z DČ EU oceni uspešnost proizvajalcev pri doseganju ciljev zmanjševanja povprečnih emisij CO2 celotnega voznega parka in neuspešni bi morali plačati visoke kazni, vendar so se

⁵⁷ <https://eur-lex.europa.eu/SL/legal-content/summary/reduction-in-co2-emissions-of-new-passenger-cars-and-of-new-light-commercial-vehicles.html>

temu pod pritiskom politikov uspešno izognili.⁵⁸ Večina evropskih proizvajalcev namreč ne bi dosegla okvirno 22% deleža električnih vozil v prodaji.⁵⁹

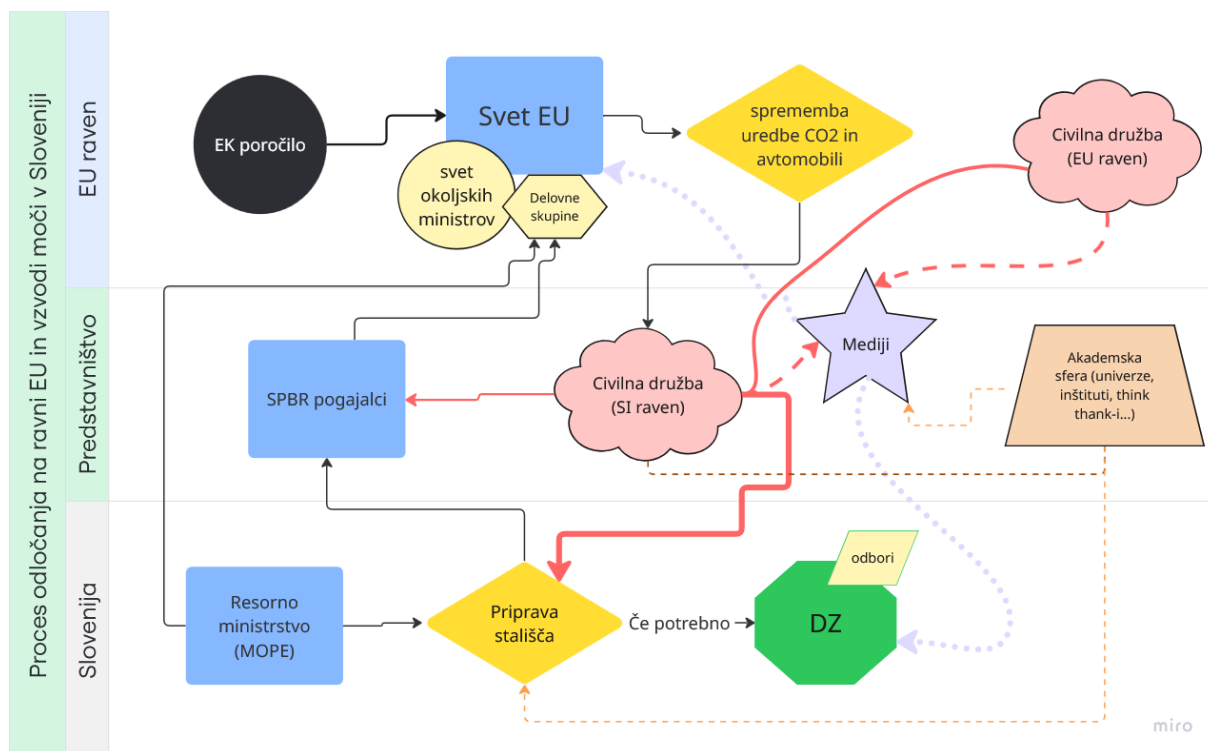
Ob tem pa bo ključen moment nastopil leta 2026, ko bo EK pripravila poročilo o vplivu Uredbe in v katerem bo priložnost, na katero čakajo skeptične države, da bo zamaknila ključen cilj, ki določa da morajo biti od leta 2035 naprej vsa novo registrirana vozila električna (z enostavno obrazložitvijo, da če je potrebno doseči podnebno nevtralnost do leta 2050, povprečna starost vozil pa je okoli 15 let, bodo leta 2050 vsa osebna vozila električna; vemo pa da se cilji zaostrejujejo skladno z ugotovitvami znanstvenikov o nujni hitrejšega zniževanja emisij in je tudi EK že predlagala zaostritev cilja zniževanja emisij do leta 2040).

Ključno bo, da se ob objavi poročila EK in obravnavi predloga spremembe uredbe na EU ravni v sodelovanju s sorodnimi NVO preuči poročilo EK ter pripravi skupen odziv, ob tem pa zaprosi za stališče do predloga na SI ravni, spremlja pripravo stališča in procesa pogajanj v Svetu EU ter predvsem napovedi glasovanja Slovenije (za ali proti).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Zelo pomemben vzvod	8/10
Časovni okvir:	Poročilo EK 2026, pogajanja kasneje	3/4
Zahtevnost:	Relativno enostavno	7/10
Skupna ocena:		18/24

Vzvodi za vplivanje: CO2 in avtomobili



⁵⁸ <https://www.izvoznookno.si/aktualno/eu-je-sprostila-omejitve-emisij-co2-za-avtomobilsk/>

⁵⁹ <https://siol.net/avtomoto/novice/co2-in-milijardne-kazni-le-redki-se-novega-leta-ne-bojijo-vecino-cakajo-tezki-izzivi-651574>

Emisijski standardi EURO (I)

Emisijski standardi, ki jih EU predpisuje za osebna vozila, lahka in težka tovorna vozila, motorje in necestna vozila, so eno od področjih z največ aferami, možnosti za vpliv interesnih skupin (saj se ti sprejemajo kot uredbe na EU ravni, ki so v izključni pristojnosti EK)⁶⁰ in vrzeli v zakonodaji, ki omogočajo prikrivanje dejanskih emisij, posebej v povezavi s pomanjkljivim spremljanjem in nadzorom nad vozili v prometu (več o tem v poglavju Tehnični pregledi). Zato so se nevladne organizacije⁶¹ na ravni EU zavzele, da bi bilo potrebno prenehati z vpeljavo novih standardov in namesto tega ukiniti motorje z notranjim izgorevanjem. To je EU tudi storila s predlogom zadnjega standarda, Euro 7, ki naj bi v povezavi s preходом na električna vozila predstavljal zadnjo stopnjo standardov za motorje z notranjim izgorevanjem.

Veliko o težavah spodbujanja dizelskih vozil in izpustov, cen goriv ipd. je pojasnjeno na spletni strani Sektorja za okolje MOPE.⁶² Morda bi bilo glede tega najbolj smiselno osredotočanje na promocijo vsakokratnega seznama najbolj učinkovitih vozil, ki so naprodaj v Sloveniji (redno objavljeno na prej omenjeni spletni strani) ter na povezavo s kampanjami, ki opozarjajo na posledice onesnaženega zraka (ter potrebe po prehodu na trajnostno mobilnost).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

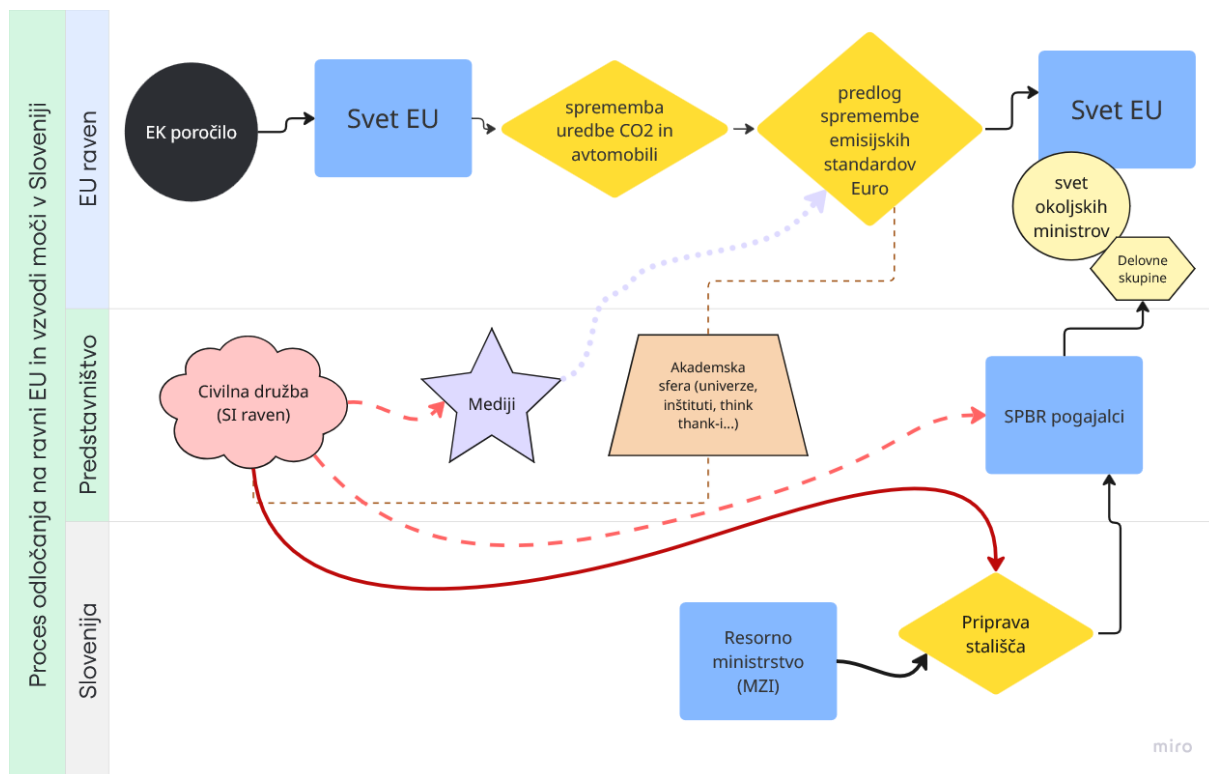
Velikost vpliva:	Trenutno ni aktualno (razen v primeru zamika prehoda na EV)	3/10
Časovni okvir:	Poročilo EK 2026 glede prehoda na EV, standardi še kasneje	2/4
Zahtevnost:	Standardi so tehnično izjemno zahtevno področje	2/10
Skupna ocena:		7/24

⁶⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/PIN/?uri=CELEX:32023R0443>

⁶¹ Npr. Transport and Environment: <https://www.transportenvironment.org/articles/road-zero-last-eu-emission-standard-cars-vans-buses-and-trucks>

⁶² <https://www.gov.si teme/emisije-co2-in-onesnazeval-iz-avtomobilov/>

Vzvodi za vplivanje: Emisijski standardi Euro



Alternativna goriva v prometu (S, N, I)

Zakon o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanju prehoda na alternativna goriva v prometu (ZIAG)⁶³ predvideva, da ministrstvo pripravi osnutek akcijskega načrta za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu in vzpostavitev ustrezne infrastrukture v skladu s podnebnimi in energetskimi cilji NEPN do 1. januarja 2025. Končni akcijski načrt mora biti pripravljen najpozneje do 1. januarja 2026, in sicer najmanj za obdobje do leta 2030. Trenutno se pripravljajo podlage in osnutek akcijskega načrta še ni bil predstavljen. Prav tako je MOPE ločeno naročilo še Pripravo predloga akcijskega načrta za doseganje ciljev v NEPN na področju vodila do leta 2030 (glede vključevanja vodika v industrijo in promet).⁶⁴

To področje razvoja alternativnih goriv v prometu je zelo pomembno za doseganje podnebnih ciljev, sploh v tovornem prometu. IPCC je ocenil električna vozila kot ukrep z največ potenciala za znižanje emisij v prometu, poleg zaprtja središč mest in vzpostavitve nizkoogljčnih con, kar je prav tako povezano z alternativnimi gorivi, saj so ta najčistejša. Hkrati pa se tu tudi bje bitka z industrijo fosilnih goriv, ki poudarja na drugi strani okoljske vplive baterij, nevarnosti vžiga, idr. V tem okviru je pomemben akt o kritičnih surovinah (*Critical Raw Materials*, CRM) in zakonodaja na področju recikliranja baterij,⁶⁵ ter poudarjanje prihranka emisij in vplivov EV v njihovi celotni življenjski dobi, kot kažejo študije.

⁶³ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAK08771>

⁶⁴ <https://www.enarocanje.si/#/pregled-objav/921230>

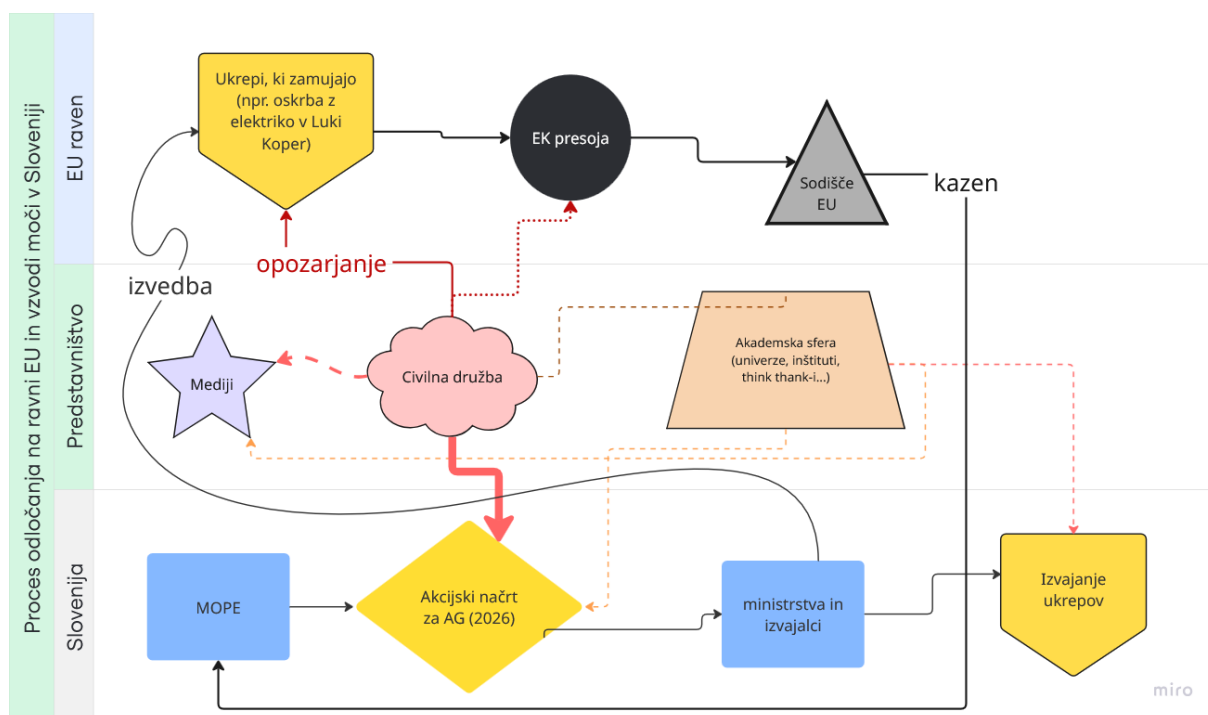
⁶⁵ [Uredba - 2023/1542 - EN - EUR-Lex](#)

Ključen izziv na tem področju se zdi obseg potrebnih ukrepov (samo NEPN obsega 5 strani ukrepov za to področje, kar med drugim vključuje relativno enostavne ukrepe kot so izvajanje javnih pozivov in razpisov, kot tudi zahtevne ukrepe kot so vzpostavitev centra za spodbude, oskrbovalna mesta za ladje v Luki Koper, oblikovanje platforme za koordinacijo deležnikov ter vzpostavitev nove gospodarske javne službe za polnilne parke) ob dejstvu da so na Sektorju za alternativna goriva MOPE zaposlene 4 osebe, od tega 2 na novo. Gre še za eno področje kjer so kapacitete močno omejene, tako človeške, kot finančni viri, saj je iz končnega predloga ZIAG izpadel predlog dodatnih finančnih virov za to področje. Zato bi bilo ključno izpostavljati ta vidik na tem področju. Ob tem pa bi se lahko osredotočili na nekatere ukrepe, ki že zamujajo z izvedbo (npr. napajanje ladij z elektriko v Luki Koper, oskrba letal z elektriko).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomembno področje	9/10
Časovni okvir:	Akcijski načrt do 1.1. 2026	3/4
Zahtevnost:	Tehnično zahtevno področje	3/10
Skupna ocena:		15/24

Vzvodi za vplivanje: alternativna goriva v prometu



Uredba o zelenem javnem naročanju (ZeJN)(I)

Slovenska Uredba o zelenem javnem naročanju⁶⁶ ima dve težavi – prenizke cilje in neizvajanje določil uredbe s strani javnih naročnikov (zaradi različnih razlogov, ključno pa je da manjka nadzor in institucija, ki bi skrbelo za podporo javnim naročnikom pri naročanju npr. vozil). Uredba določa cilje glede deleža čistih in brezemisijevih vozil za cestni prevoz in storitev prevoza, razen vozil za opravljanje zakonsko določenih nalog policije, v javnih naročilih, ki pa so prenizki. NEPN npr. v

⁶⁶ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=URED7202>

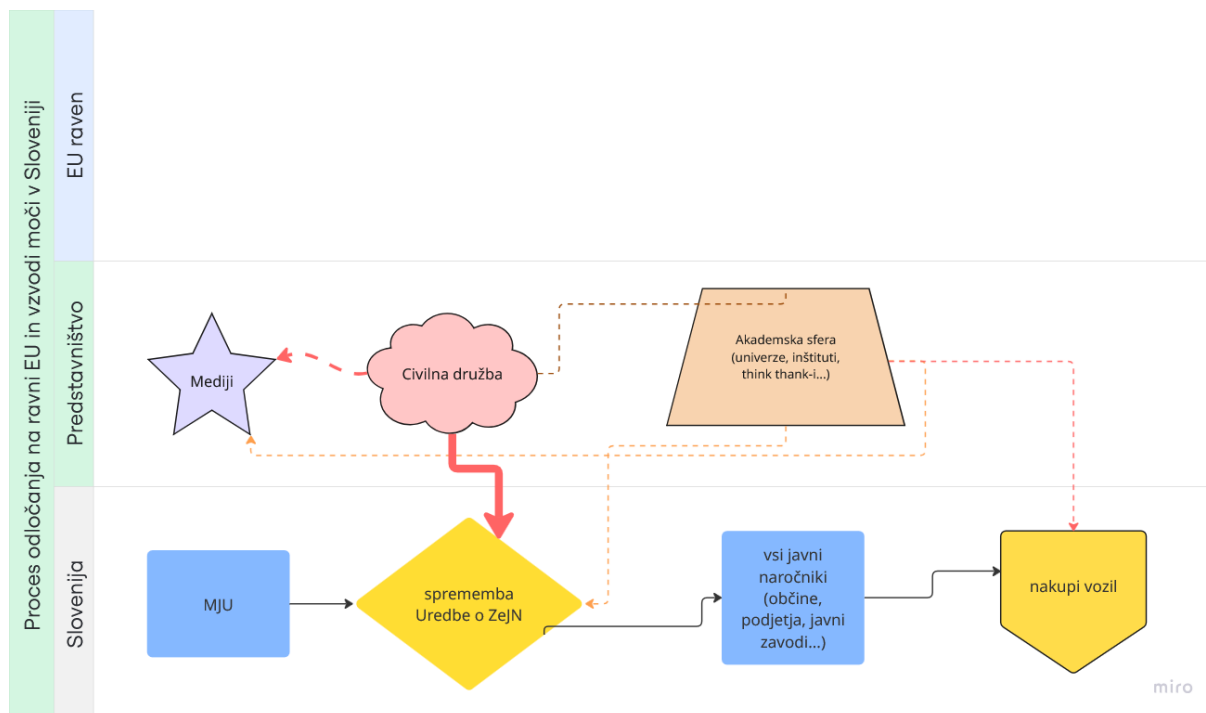
ukrepu M28.5 predvideva dvig ciljev Slovenije v Uredbi o ZeJN in sicer na »Ciljni delež novoregistriranih vozil v obdobju 2026–2030 za lahka vozila 35 %, za avtobuse 50 % ter za tovorna vozila 13 %«. Dejstvo pa je, da bi javna uprava kot celota morala biti zgled in ne naročevati več vozil z motorji na notranje izgorevanje, ter temu cilju nameniti tudi dovolj sredstev (EV so dražja na začetku) ter virov – za usposabljanje voznikov (npr. ministrov, prevozo), izobraževanje, hkrati pa omejiti nakup novih EV samo za primere zamenjave obstoječega voznega parka, ter zagotoviti lastne OVE za napajanje vozil. To je zahtevno, vendar nujno delo, ki se brez javne pozornosti temu področju ne bo zgodilo. Hkrati pa je zaradi obsega službenih vozil v javni lasti to lahko tudi pomemben element h večji kakovosti zunanjšega zraka, manj hrupa in manjši porabi goriv.

Žal je zadnja sprememba Uredbe o ZeJN, z začetkom veljavnosti 17. 9. 2025, pri vozilih še razširila nabor izjem, za katere ni potrebno upoštevati ciljev Uredbe, in sicer vključno za storitve prevoza šoloobveznih otrok »zaradi pomanjkanja ustrezne ponudbe«. Spremembe so še torej v napačno smer.⁶⁷

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomembno področje	8/10
Časovni okvir:	Kadarkoli, najbolje ob volitvah	4/4
Zahtevnost:	Enostavno področje, lahko nepriljubljeno (primer vozila MOPE)	5/10
Skupna ocena:		17/24

Vzvodi za vplivanje: Uredba o ZeJN



Digitalizacija in dostopnost podatkov (I)

Digitalizacija lahko z ukinitvijo potrebe po fizičnem prevozu pomembno prispeva k zmanjšanju emisij iz prometa. NEPN predvideva dva ukrepa pod naslovom Digitalizacija v prometu (M22.5) in

⁶⁷ https://www.samo1planet.si/wp-content/uploads/2025/08/Nova-razlicica-Uredbe-o-ZeJN_final.pdf

sicer Vzpostavitev sistema potovalnih podatkov za multimodalne poti (rok do leta 2026, MzI-NCUP) in pa Spodbude za vzpostavitev sistemov digitalizacije in optimizacije prometa v mestih (rok za vzpostavitev sistemov v vseh mestnih občinah je do leta 2026, pristojno pa MOPE). S tem v zvezi je pomembna tudi mobilnost kot storitev (MaaS), kjer pa NEPN predvideva vzpostavitev do leta 2028 in M24.8 Spodbujanje ponudbe dinamičnih prevozov, kjer je predvideno spodbujanje zbiranja in deljenja podatkov o dinamičnih prevozi (sprejetje predpisa do leta 2025), pa tudi spodbude za te prevoze in prevoze na klic zlasti v podeželskih območjih, kjer ni mogoče zagotavljati kakovostnega JPP. S tega področja sicer obstaja kar nekaj EU direktiv in slovenske zakonodaje, ki predvidevajo inteligentne transportne sisteme (ITS). Vzpostavitev 5G omrežja, ki bi podpiralo povezovanje vozil in avtonomno vožnjo, TEN-T standarde opremljenosti, sisteme v železniškem prometu, ipd. Vprašanje pa je, kje v sistemu digitalizacije trendi prinašajo zmanjšanje emisij, kje pa gre le za zmanjšanje stroškov ali nove vire prihodkov za korporacije.

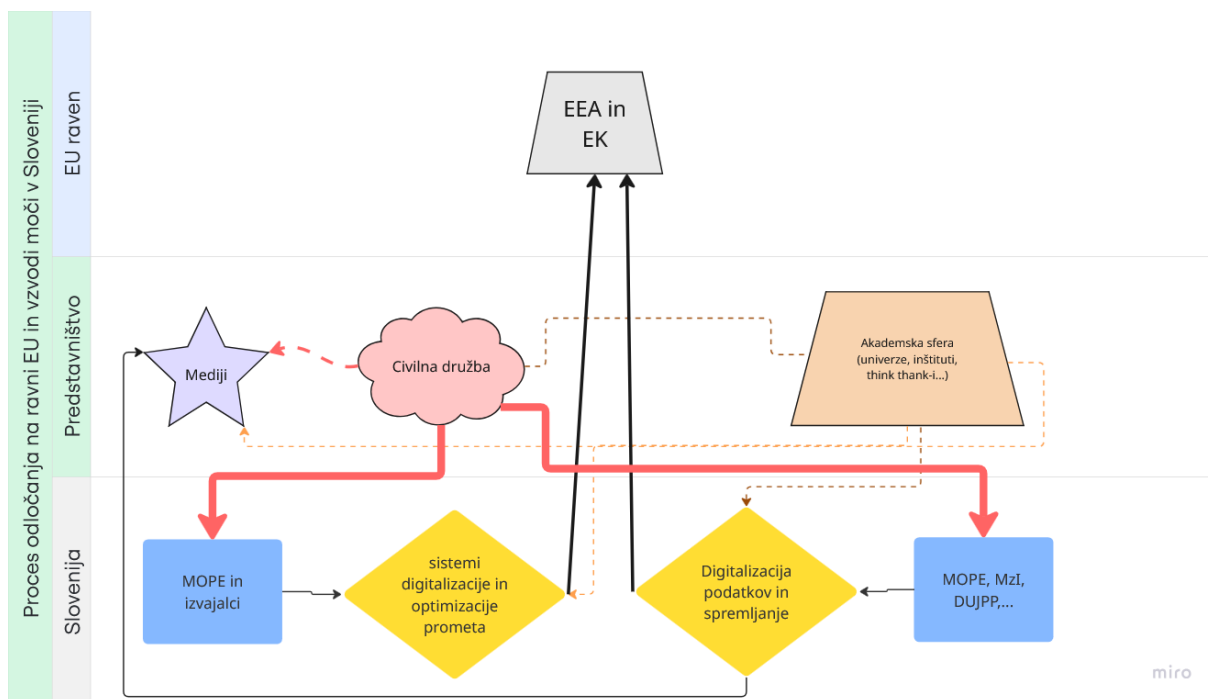
Morda bi bilo smiselno začeti v Sloveniji tam, kjer nam zmanjkuje in sicer pri uporabi obstoječih podatkov za osmišljanje in načrtovanje razvoja. Potrebovali bi izboljšanje kazalcev in boljše spremljanje izvajanja. V preteklosti so bile predvidene nadgradnje Kazalcev okolja, saj npr. spletna stran še vedno podvaja vsebine (npr. Promet in Podnebno ogledalo – promet; <https://kazalci.arso.gov.si/sl teme/podnebno-ogledalo>), ob tem pa obstoječi kazalci niso redno posodobljeni, nekateri celo več let. V okviru LIFE projekta Podnebna pot 2050 je bil narejen tudi semafor lokalnih podnebnih aktivnosti, ki je vključeval npr. podrobne podatke o dolžini kolesarskih poti po občinah (<https://semafor.podnebnapot2050.si/>). V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE pa je bil narejen Observatorij mobilnosti, ki pa zopet ne združuje vseh relevantnih podatkov in razlag s področja mobilnosti, ob tem pa se ta LIFE projekt naslednje leto zaključi in postavlja se vprašanje nadaljnega razvoja tega orodja. Dober primer v Sloveniji je projekt Zdravje v občini, ki ga NIJZ redno posodablja (<https://obcine.nijz.si/>), vendar za področje TM nimamo take institucije oz. ARSO ne izvaja svoje naloge, NCUP pa je pristojen samo za prometni del, čeprav so razvili tudi multimodalni načrtovalnik poti SiMO (<https://www.simo.si/>) in NAP, ki omogoča dostop do prometnih podatkov in polnilnih mestih za EV v realnem času (<https://www.nap.si/sl>).

Če bi npr. imeli dobro razvito metodologijo in kazalec eksternih stroškov prometa, bi to lahko vključili v ceno goriv, če bi imeli kazalec o ozaveščenosti javnosti o vplivih prometa na okolje bi lažje postavili cilje ozaveščevalnih kampanj, če bi imeli kazalec, ki bi kazal stopnje izvajanje OCPS po občinah (podatke, o katerih so občine dolžne poročati), bi lažje spremljali uspešnost izvajanja, kajti samo število sprejetih OCPS še ne kaže na njihov uspeh. Podobno bi rabili kazalec o potovalnih navadah (združene ankete SURS in druge, kajti sedaj so podatki na spletni strani SURS na voljo v zelo omejenem obsegu), ter pregled investicij v infrastrukturo za trajnostno mobilnost, investicij v elektrifikacijo železniških prog, vpogled v stanje vozil v JPP, število prepeljanih potnikov ter alternativna goriva (v povezavi s številom EV po občinah). Vse to so nujni predpogoji za spremljanje uspešnosti ukrepov v prometu.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomembno področje	8/10
Časovni okvir:	Kadarkoli, najbolje čim prej	4/4
Zahtevnost:	Enostavno področje, lahko zahtevno zaradi števila deležnikov	5/10
Skupna ocena:		17/24

Vzvodi za vplivanje: Digitalizacija in dostopnost podatkov



JPP(S, N, I, N)

NEPN predvideva veliko ukrepov na področju javnega potniškega prometa (JPP). Dva nova sta npr. intenziviranje delovanja DUJPP s kadrovsko in finančno podporo, ki omogoča izvajanje nalog opredeljenih v zakonu o upravljanju JPP (rok 2024, odgovornost MOPE) in pripravo ter sprejetje Strategije razvoja JPP (do leta 2026, odgovornost MOPE) ter standardov kakovosti JPP (do leta 2026, MOPE).

DUJPP je rabil 5 let za ustanovitev, v letu 2023 pa je končno začel delovati z enim zaposlenim, direktorjem DUJPP. Konec leta 2024 je imel DUJPP 17 zaposlenih, kadrovski načrt je predvideval do konca leta 2024 še 7 zaposlitev, naslednje leto še dodatnih 12, kar bi bilo skupaj že 36 zaposlenih in v nadaljevanju vse do ali čez 50 zaposlenih. Vseeno je to mnogo premalo za izvajanje vseh potrebnih nalog, saj imajo npr. v Avstriji 7 upravljavcev, od tega ima samo mesto Gradec upravljavca s 150 zaposlenimi.

Ključno bi bilo tudi izboljšati delovanje DUJPP, ki je edini pristojen za ureditev izvajanja JPP, vključno z integracijo šolskih prevozov, kar bi pomembno prispevalo k optimizaciji stroškov JPP.⁶⁸ Ena izmed prvih nalog DUJPP-a so bili novi vozni redi v medkrajevem cestnem prometu. DUJPP je pripravil okvirne vozne rede, podrobnosti pa so uskladili s koncesionarji, ne pa tudi z občinami, šolami in drugimi deležniki zaradi pomanjkanja časa in kapacitet. Ob tem za nadzor nad izvajanjem koncesionarjev skrbi samo ena oseba, načrtovali so sicer še zaposlitve kontrolorjev. Podobno je s prevozom potnikov po železnicah. Pogodbo za OGJS prevoza potnikov po železnicah so prevzeli že novembra 2023, ampak nimajo kapacitet – leta 2024 je bila na tem področju zaposlena ena oseba, dva prometnika so še načrtovali zaposliti do konca leta 2024. S tem ko sta oba OGJS sistema v rokah (avtobus in vlak) DUJPP in ko bodo s kadrom lahko začeli integrirati

⁶⁸ <https://www.rtvsllo.si/lokalne-novice/obcine-za-solske-prevoze-leta-2018-namenile-37-milijonov-za-letos-kaze-ze-na-82-milijonov-evrov/756197>

vozne rede, lahko potniki pričakujejo konkretno izboljšanje. Za uspeh JPP so potrebni trije dejavniki: infrastruktura, cena, čas. Prvi dve komponenti sta bili naslovljeni (vendar z zadnjo spremembo cene vozovnic poleti 2025 spet na slabše, prav tako je železniška infrastruktura v zaostanku, avtobusni del pa tudi pomanjkljivo naslovljen s postopno zahtevo za prehod na EURO6 namesto na manjša vozila in alternativna goriva), čas pa je nekonkurenčen, kar bi bilo potrebno rešiti z zapiranjem cest oz. delov cest ter nameniti prednost JPP.

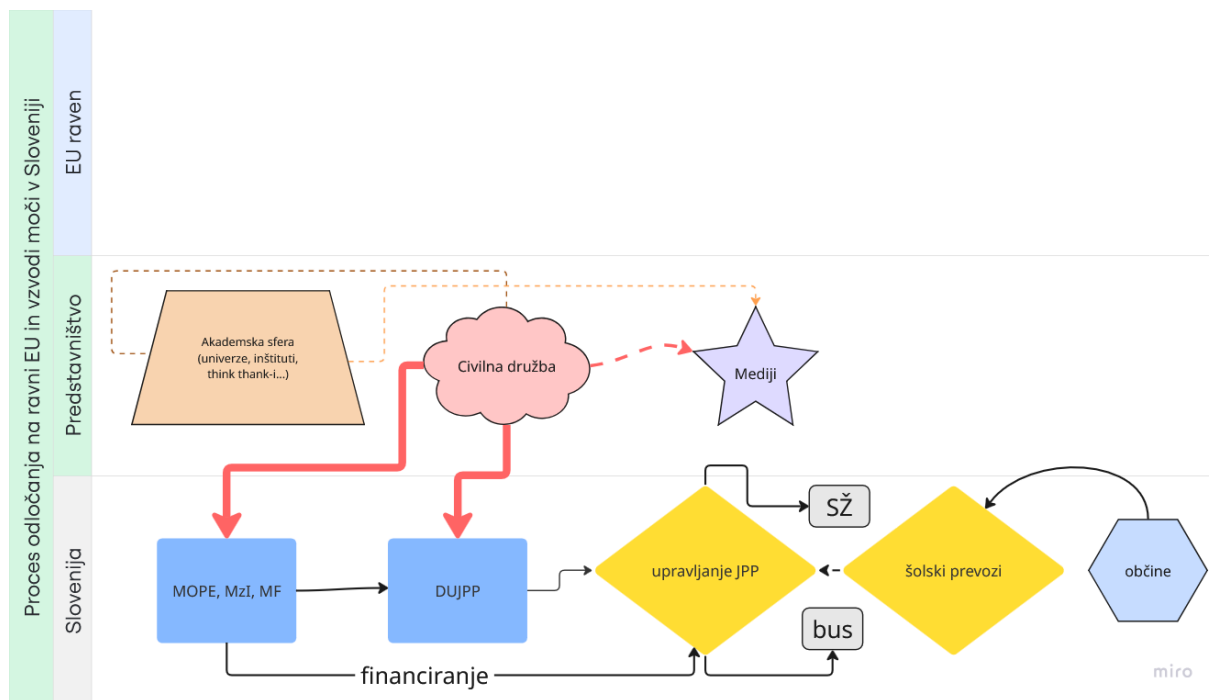
NEPN ob tem predvideva tudi nekaj povezanih ukrepov v okviru zagotavljanja pogojev za multimodalnost (JPP in koles, prevoz koles z vlaki,...) v okviru ukrepa M24.4. Zanimiva je strokovna študija z načrtom implementacije in financiranja (študija izvedljivosti) za določitev opremljenosti potniških multimodalnih točk (rok 2025, pristojnost MOPE). NEPN predvideva tudi sklop ukrepov M24.5 za izboljšanje konkurenčnosti JPP, so pa ciljne vrednosti ponekod nejasno določene (npr. povečanje števila potnikov pri ukrepu izboljšanje dostopnosti obstoječih dejavnosti z JPP), kar bo onemogočalo spremljanje izvajanja ukrepov. Podobno je z ukrepom takti železniški vozni red v LUR – ciljna vrednost 30-minutni takt do leta 2026. Pri ukrepu M24.6 izboljšanje infrastrukture za avtobusni promet je celo predvideno, da se ciljne vrednosti določi v DCPS. Podobno je z ukrepom M24.7 izboljšanje uporabniške izkušnje v JPP, kjer so predvideni šele vzpostavljeni standardi kakovosti do leta 2026 (odgovornost: MOPE), v ukrepu M24.9 kjer je predvidena vzpostavitev digitalizacije podatkov o JPP do leta 2026 (odgovornost: MOPE). Morda pa bi se bilo smiselno lotiti ukrepov, kjer so roki že pretekli, npr. M24.8 Spodbujanje ponudbe dinamičnega prevoza, kjer je predvidena posodobitev zakonodaje do leta 2025 in finančne spodbude za izvajanje dinamičnega skupinskega prevoza in prevoza na klic, zato da se analizira uspešnost izvajanja teh instrumentov. Vsekakor je ureditev JPP ključen *pull* dejavnik, vendar izkušnje v tujini kažejo da brez *push* dejavnika spremembe v potovalnih navadah niso nujno velike.

Temu se lahko pridružijo tudi kampanje za omejitev oglaševanja na javnih prevoznih sredstvih (je pa to bolj lokalni izziv Ljubljane), pravice potnikov do informacij in kakovosti storitve, enotni portal za nakup vozovnic za vlake po EU ali lastna izdelava vizije javnega prevoza (vizija razvoja železniške infrastrukture že obstaja), cenika ustreznega za trajnostno mobilnost, platforme za potnike ipd.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomembno področje	9/10
Časovni okvir:	Kadarkoli, najbolje čim prej	4/4
Zahtevnost:	Srednje zahtevno področje	4/10
Skupna ocena:		17/24

Vzvodi za vplivanje: JPP



Aktivna mobilnost (S, N, I, N)

Aktivna mobilnost zajema kolesarjenje in peš hojo, s tem pa tudi omejevanje parkirišč, vstopa v mestna središča, in druge ukrepe za spodbujanje prehoda na aktivno mobilnost.

Za kolesarjenje je ključno sprejetje Strateškega načrta za razvoj kolesarjenja do leta 2030, ki je bil v javni obravnavi že na začetku leta 2024, vendar ni bil potrjen na Vladi. Glede na cilje v NEPN (sprejetje načrta leta 2024 in 100% izvajanje ukrepov do leta 2030), je področje že zelo v zamudi. S tem v zvezi so tudi drugi ukrepi na področju kolesarjenja, od finančnih spodbud do promocijskih kampanj, ki se ne izvajajo.

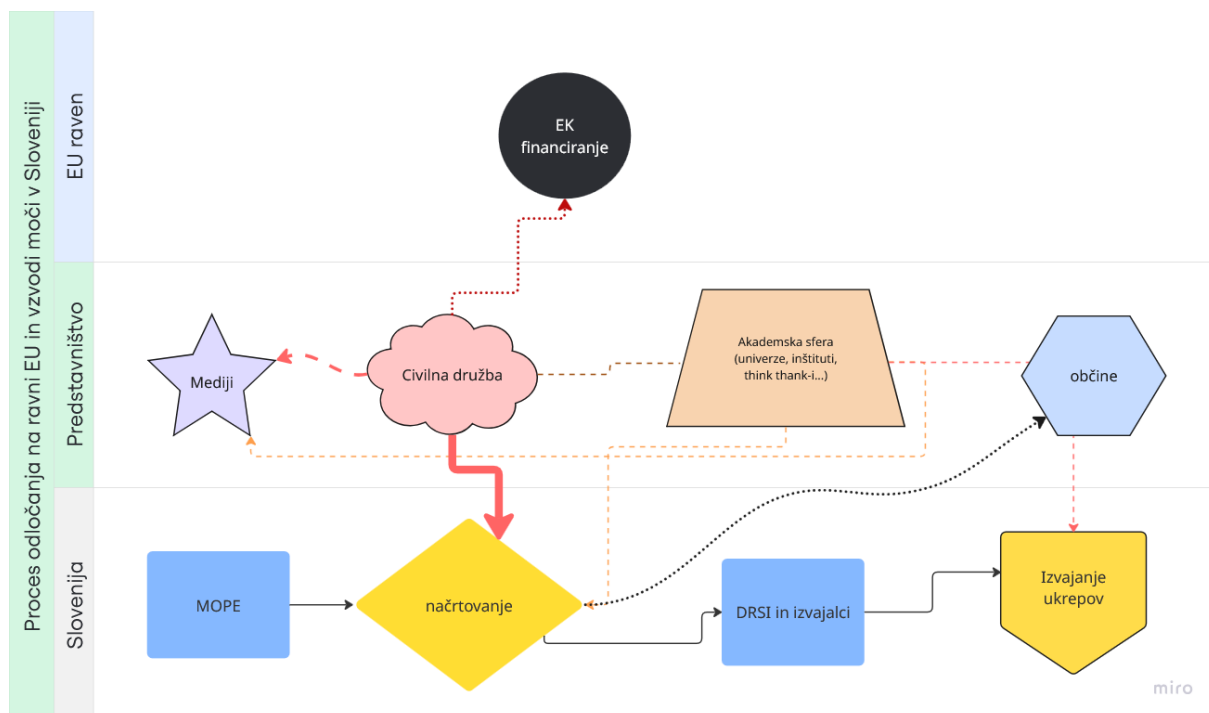
Podobno je na področju peš hoje – uvajanje območij prijaznega prometa, območij z omejenim prometom, preučitev znižanja hitrosti v naseljih, se ne izvajajo. Tudi drugi ukrepi za učinkovitejšo rabo avtomobilov – finančne spodbude za opustitev vozil, sprejetje zakonodaje za ureditev sopotništva (cilj sprejetja do leta 2025), podpore za širitev sistemov za souporabo avtomobilov in vzpostavitev parkirišč za sopotništvo za povečanje zasedenosti vozil, ni v izvajanju. Ključno je pomanjkanje na začetku identificiranih dejavnikov – sredstev, kapacitet in interesa na strani odločevalcev.

Seznam ukrepov v NEPN izgleda kot seznam za božička, *wish list*, ki brez spodbude javnosti in s tem podpore na najvišji ravni ne bo prenesen v izvajanje. Osredotočiti bi se bilo mogoče na tiste ukrepe, katerim je rok za izvedbo že potekel – mdr. tudi finančne spodbude za aktivno opravljanje poti na delo (rok za preučitev: 2025, pristojnost MOPE). Ali pa manjšim akcijam kot so semaforji in prednost pešcev in kolesarjev, testi tovornih koles in prikolic ipd.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Pomembno področje	7/10
Časovni okvir:	Kadarkoli, že v zamudi večinoma	4/4
Zahtevnost:	Tehnično enostavno, družbeno zahtevno področje	3/10
Skupna ocena:		14/24

Vzvodi za vplivanje: Aktivna mobilnost



Celostno prometno načrtovanje (DCPS, RCPS, OCPS, MN, cone,...)(S, N)

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN)⁶⁹ predvideva pripravo državne celostne prometne strategije (DCPS), regionalnih CPS (RCPS) in občinskih CP (OCPS). DCPS se predvideva da bo sprejeta 2026, hkrati pa je predviden tudi nov nacionalni program razvoja prometa v NEPN (ukrep M22.1). DCPS nima realnega roka za izvedbo, glede na to da se je priprava šele dobro začela, ključen pa je predvsem finančni načrt za izvedbo ukrepov, ki pa je del nacionalnega programa razvoja prometa.

Mestne občine imajo obveznost tudi pripraviti načrt izvajanja parkirne politike (NIPP) (24. člen ZCPM), rok za izvedbo pa je v petih letih od uveljavitve predpisa v katerem minister predpiše vsebino načrta – Pravilnik je stopil v veljavo 27. 3. 2024⁷⁰. V ZCPN je predvidena tudi zasnova in vzpostavitev območij prijaznega prometa in brezemisijских con v mestih (24. člen ZCPS). NEPN predvideva v okviru ukrepa M25.3 uvajanje teh območij, kontinuirano od leta 2024, vendar brez ciljne vrednosti («povečanje števila območij»). Ni jasno koliko teh območij je že vzpostavljenih, brezemisijских cone pa ni še nobene (Ljubljana je napovedala preučitev). Znotraj tega bi bilo

⁶⁹ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAK08607>

⁷⁰ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=PRAV15236>

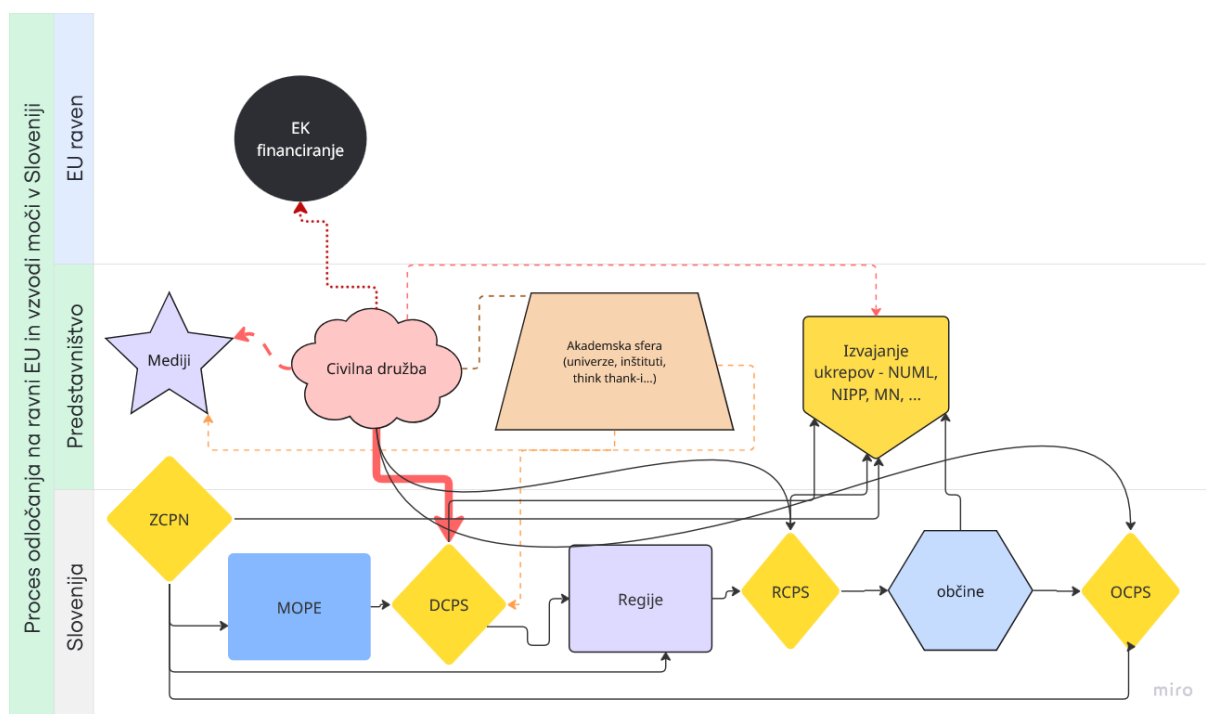
smiselno uvesti tudi vstopne takse za avtomobile, kar pa zahteva kar nekaj procesnih korakov (sprejem predpisa, označevanje vozil, ...).

Spodbude za izdelavo mobilnostnih načrtov (minister predpiše vsebino MN, postopek priprave in odstotek ter višino sofinanciranja, 26. člen ZCPS) – Pravilnik je stopil v veljavo 27. 3. 2024⁷¹, še vedno pa ni bilo predvidene razpisa za MN.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Pomembno področje	7/10
Časovni okvir:	DCPS 2026	4/4
Zahtevnost:	Tehnično enostavno, družbeno zahtevno področje	3/10
Skupna ocena:		14/24

Vzvodi za vplivanje: ZCPN



Tovorni promet (S, N, I)

Tovorni promet v Sloveniji predstavlja tretjino emisij v prometu in je zato pomemben element pri prizadevanjih za zmanjšanje emisij v prometu. Poleg emisij tovorni promet tudi nesorazmerno bolj prispeva h hrupu, onesnaževalom zunanjega zraka in obrabi cestišč. Zato bi bilo smiselno pregledati tudi izvajanje cestnin in uporabnin – skladno z direktivo morajo DČ pripraviti in objaviti poročilo (zbirno poročilo o cestninah, v Sloveniji je bilo z 21. členom Zakonom o cestninjenju⁷² iz 2024 s katerim se je prenesla direktiva iz 2022 naloženo DARSu, ni pa ga moč najti na njihovih spletnih straneh). Cestnine bi morale biti namreč nižje za vozila z manj emisijami, Komisija pa bo tudi pregledala in ocenila učinke direktive do 25. marca 2027.⁷³

⁷¹ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=PRAV15236>

⁷² <https://pisrs.si/pregledPredpisa?sop=2024-01-3198>

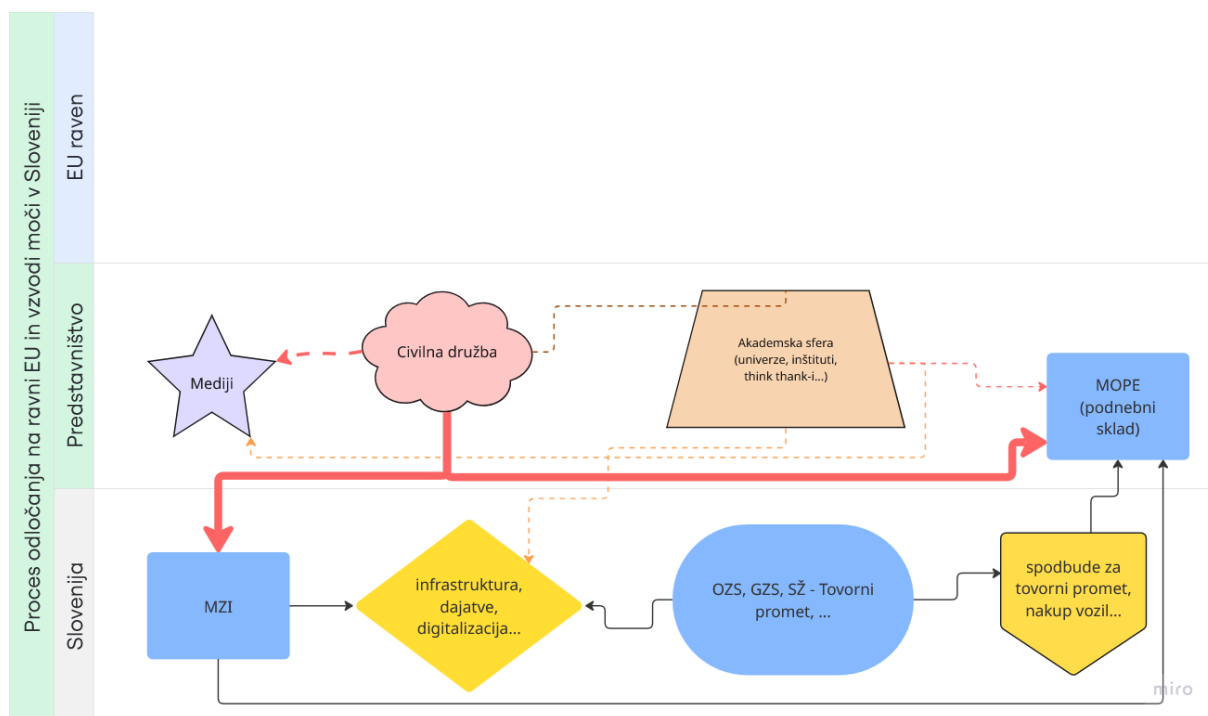
⁷³ <https://eur-lex.europa.eu/SL/legal-content/summary/charging-vehicles-for-using-roads.html>

Skladno z 23. členom ZCPS obvezen načrt upravljanja mestne logistike (NUML) za občine z več kot 100 tisoč prebivalci (Ljubljana, Maribor), rok za uveljavitev pa je v petih letih od uveljavitve predpisa v katerem minister predpiše vsebine, obliko in način priprave načrtov – Pravilnik je stopil v veljavo 27. 3. 2024⁷⁴. NEPN sicer v ukrepu M27.1 predvideva sprejetje dveh NUML do leta 2024, ter štiri do leta 2030. Hkrati pa tudi kup drugih ukrepov, vezanih na infrastrukturo (npr. identifikacija potreb po izgradnji multimodalnih vozlišč do leta 2027), povečanje učinkovitosti prevoza tovora po cesti (npr. vključitev zunanjih stroškov v dajatve za cestni tovorni promet - rok že leta 2026! - in analiza zasedenosti tovornih vozil z rokom 2025), spodbujanje prevoza tovora po železnicah in digitalizacija (uporaba elektronskih dokumentov do leta 2027, vendar odvisno od stanja v drugih državah (!)). Poleg infrastrukture bi vplivanje na ceno (goriv, cestnin) lahko pomembno prispevalo k optimizaciji prevozov, zato se zdi prvi korak pridobitev analize, ki je predvidena v 2025. Hkrati pa je nevarno javna sredstva namenjati za spodbude prevoza po železnicah (v ta namen gre kar nekaj sredstev iz podnebnega sklada, brez izkazanih učinkov na zmanjševanje emisij TGP) pred uveljavitvijo drugih vzvodov, ki ne zahtevajo javnih sredstev, neposrednega financiranja tujih podjetij in administrativno zapletenih postopkov. Ključno pa je, da ima to področje zahtevne nasprotnike v obliki OZS (Peter Pišek), SŽ (Tovorni promet) in MZI, brez ustreznega nadzora.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Zelo pomembno področje (1/3 emisij TGP iz prometa)	9/10
Časovni okvir:	Že v izvajanju ukrepi	4/4
Zahtevnost:	Tehnično enostavno, družbeno zahtevno področje	3/10
Skupna ocena:		16/24

Vzvodi za vplivanje: Tovorni promet



⁷⁴ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=PRAV15236>

Sklop politik vezanih na varstvo okolja in narave ter prostor

Kakovost zunanjega zraka in ukrepi (načrti za območja, kašipot, NEC Direktiva) (S, N, I)

EU regulira kakovost zunanjega zraka na dva načina – prvi je preko **standardov kakovosti zunanjega zraka**, ki so določeni v direktivi o kakovosti zunanjega zraka (Direktiva (EU) 2024/2881)⁷⁵ za onesnaževala zunanjega zraka kot so prizemni ozon, delci (PM10, PM2,5), dušikove okside, težke kovine, benzo(a)piren in druga onesnaževala. Ti standardi so z novo direktivo sprejeto lani usklajeni z najnovejšimi smernicami WHO in bodo za Slovenijo težko dosegljivi do leta 2030 (največ kršitev zakonodaje smo že do sedaj imeli zaradi preseganja standardov kakovosti zunanjega zraka v preteklosti – od leta 2013 je bilo sprejetih 7 načrtov za območja preseganja mejnih vrednosti PM10, trenutno pa se zaradi skladnosti ti ne izvajajo). Podobno kot v prejšnji direktivi morajo DČ opredeliti območja kakovosti zunanjega zraka, saj direktiva določa, da ko so določene mejne vrednosti presežene, morajo DČ sprejeti načrte za kakovost zraka in v njih podrobno opredeliti ukrepe, s katerimi bi se obdobje preseganja teh vrednosti skrajšalo. Verjetno bo kar nekaj območij s preseganji, ob tem pa bo poleg načrtov za kakovost zraka potrebno sprejeti tudi kašipot za kakovost zraka.

Drug način pa so predpisane **nacionalne obveznosti zmanjšanja emisij onesnaževal zunanjega zraka**, določene v direktivi o zmanjšanju nacionalnih emisij (t.i. NEC direktiva, Direktiva (EU) 2016/2284)⁷⁶ za pet največjih onesnaževal zraka: žveplov dioksid (SO₂), dušikove okside (NO_x), amoniak (NH₃), nemetanske hlapne organske spojine (NMVOC) in drobne delce (PM_{2,5}). Države članice morajo pripraviti nacionalne programe nadzora nad onesnaževanjem zraka in sprejeti ukrepe za izpolnitev obveznosti zmanjšanja emisij onesnaževal. Slovenija je v letu 2024 sprejela Programa nadzora nad onesnaževanjem zraka (v nadaljnjem besedilu: OP NOZ)⁷⁷, ki pa predvideva doseganje kakovosti zraka samo ob upoštevanju izvajanja dodatnih ukrepov. Žal se ukrepi, predvideni v OP NOZ (str. 92–96) ne izvajajo, zato bo potrebna posebna pozornost ob vsakoletnem poročilu o izvajanju OP NOZ (predvideva se poročanje najkasneje do 15. junija).

Onesnaženost zraka je lahko dodaten argument k vsem ostalim kampanjam, lahko pa je tudi svoja kampanja v posebnih obdobjih leta (npr. pozimi v Ljubljanski kotlini) ali ob posebnih priložnostih (npr. načrtih za gradnjo sežigalnice na Barju). Hkrati pa je onesnaženost zraka zaradi prometa povezana ne samo z izpusti zaradi zgorevanja fosilnih goriv v motorjih z notranjem izgorevanjem, temveč tudi zaradi obrabe gum in dviga delcev s cestišča.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

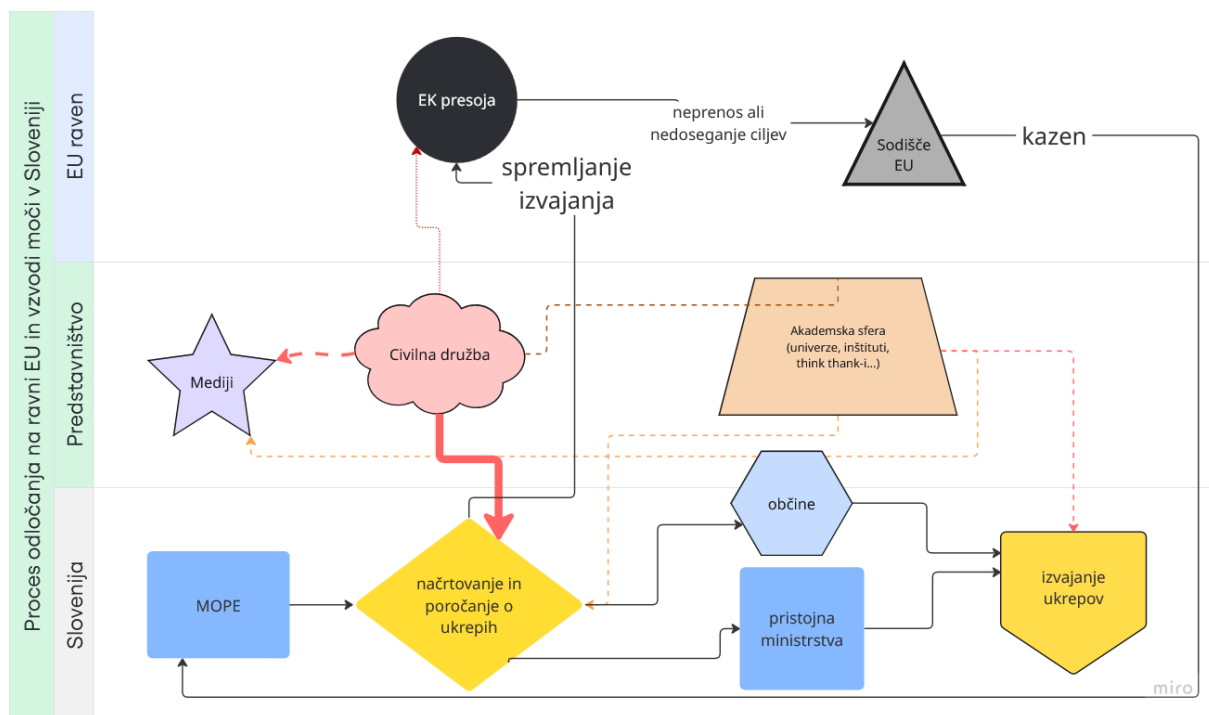
Velikost vpliva:	Pomembno področje	8/10
Časovni okvir:	Vsakoletna poročila, prvič naslednje leto	3/4
Zahtevnost:	Srednje zahtevno področje	5/10
Skupna ocena:		16/24

⁷⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:32024L2881>

⁷⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:32016L2284>

⁷⁷ [OPNOZ.pdf](#)

Vzvodi za vplivanje: Kakovost zunanjega zraka in ukrepi



Hrup (N, P)

Hrup je eno bolj prezrtih področij, vendar ima velik vpliv na zdravje ljudi. Cestni promet povzroča največji del hrupa, ter se v urbanih območjih povečuje v obdobju noči.⁷⁸ Hrup je dejavnik tveganja za zdravje (npr. podatki NIJZ: <https://obcine.nijz.si/kazalniki/K2.10>). Kot piše NIJZ, ima okoljski hrup (npr. hrup cestnega, železniškega in letalskega prometa) moteč zvok, ki ima lahko na zdravje ljudi več negativnih učinkov. Hrup na zdravje in počutje ljudi vpliva na različne načine. Med najbolj pogostimi negativnimi vplivi hrupa v bivalnem okolju so: motnje spanja, vznemirjenost, zmanjšanje učinkovitosti pri delu ali učenju, motnje pri pogovoru, psihofiziološki učinki in vpliv na socialno vedenje. Pri dolgotrajni izpostavljenosti so pomembni vplivi na delovanje srčno-žilnega sistema. V Sloveniji veliko prebivalcev dosega obremenitev s hrupom preko dneva (55 dB(A)) in ponoči (40 dB(A)), zato bi se morali izvajati ukrepi varstva pred hrupom, med katerimi so tudi ukrepi na prometni infrastrukturi in uvajanje sprememb prometnih režimov. Sprejet je bil Operativni program varstva pred hrupom (OP Hrup), s seznamom ukrepov za obdobje 2022 do 2026, vendar ni jasno stanje izvajanja, saj poročila o izvajanju OP Hrup ni objavljenega. Zapisano je, da bo izvajanje ukrepov pregledano o pripravi naslednjega OP, pri čemer bi se ta verjetno že moral pripravljati. Prav tako Slovenija zaostaja s pripravami kart hrupa za leto 2022 (za žel. proge, glavne ceste in strnjena naselja).⁷⁹ Problem je kot drugje v kadrovske zmogljivosti ministrstva, saj se s hrupom ne ukvarja v celoti niti ena oseba. Prav tako bi EK morala prenoviti direktivo o hrupu iz leta 2002, da bi uvedla zavezujoče cilje in strožje cilje, v skladu s priporočili Svetovne zdravstvene organizacije.

Hrup je kot onesnaženost zraka lahko dodaten argument za omejevanje cestnega motornega prometa, povečevanje zelenih površin in uvedbo tišjih EV, hkrati pa bi lahko izpostavili tudi kot

⁷⁸ [op_hrup.pdf](#)

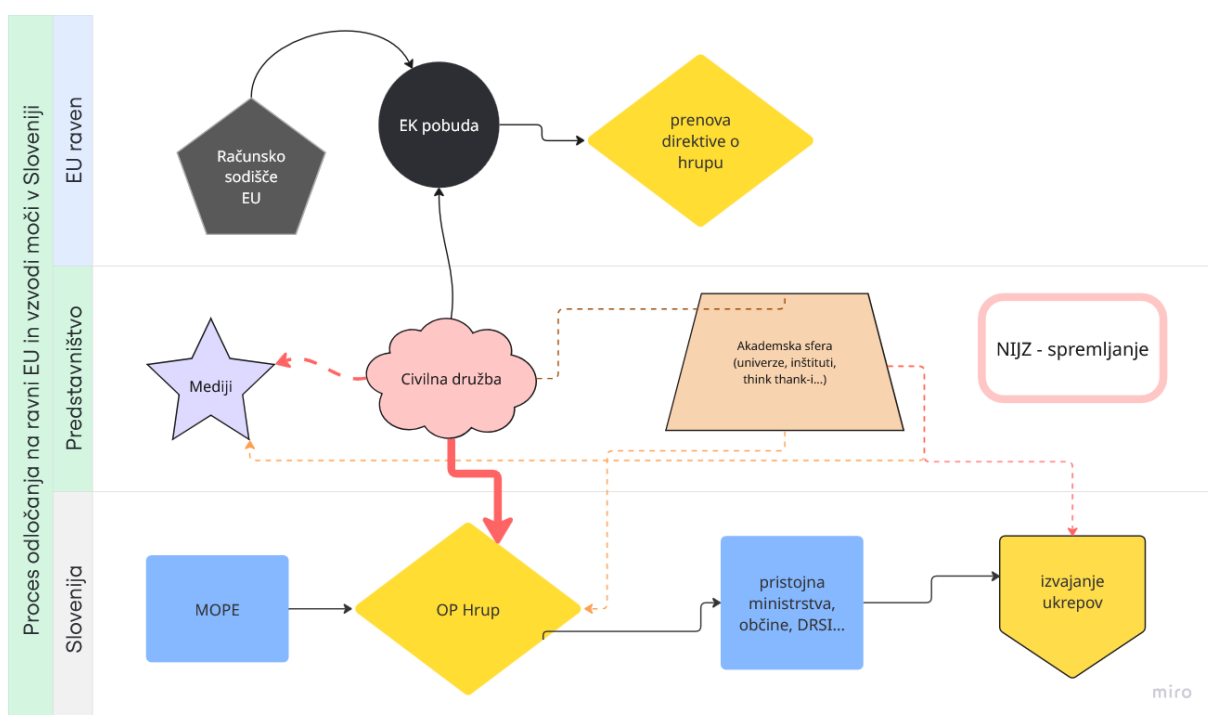
⁷⁹ [Posebno poročilo 02/2025: Onesnaževanje v mestih v EU - V mestih je zrak čistejši, vendar so še vedno prehrupna](#), str. 28

samostojno problematiko, saj so podatki glede vpliva hrupa na zdravje (gre za tretjo največjo okoljsko grožnjo zdravju, za onesnaženostjo zraka in temperaturo) zaskrbljujoči, poleg tega pa močno zastajamo za cilji zmanjšanja števila ljudi podvrženim prometnemu hrupu za 30% do leta 2030 (med letoma 2017 in 2022 se je to zmanjšalo za 3%).⁸⁰

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Srednje pomembno področje	6/10
Časovni okvir:	Verjetno nov OP Hrup šele 2026	3/4
Zahtevnost:	Srednje zahtevno področje	5/10
Skupna ocena:		14/24

Vzvodi za vplivanje: Hrup



Svetlobno onesnaženje (I)

Prometna infrastruktura ima tudi pomemben vpliv na svetlobno onesnaženje. Študije kažejo, da so deleži svetlobe, ki svetijo v spalnice, pomemben dejavnik pri razvoju raka in drugih bolezni, zato bi lahko KTPP izpostavila tudi ta vidik. NEPN npr. v ukrepu M21.1. predvideva nadgradnjo zakonodaje in oblikovanje smernic za zunanjo razsvetljavo glede omejevanja osvetljevanja, prilagajanja osvetljevanja potrebam (rok v letu 2025, pristojnost MOPE). Spremembe Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaženja okolja se od posveta v letu 2023 niso zgodile, kljub pomanjkljivostim obstoječe uredbe iz leta 2007, ki npr. ne predvideva tehnološki napredek, preverjanja skladnosti projekta z izvedbo, kumulativni vpliv osvetljevanja in omejitvev nameščanja svetlobnih tabel. Pogosto je svetlobno onesnaževanje vpliv prometa, posebej problematično je v

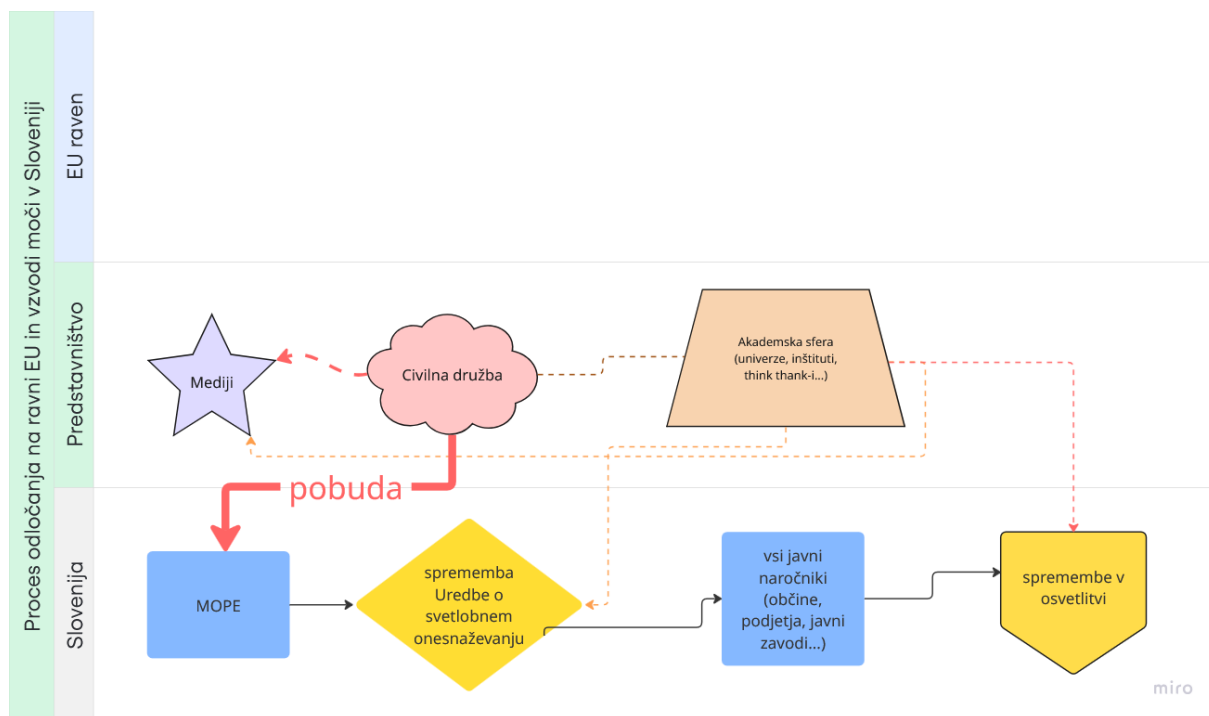
⁸⁰ [Okoljski hrup v Evropi 2025 | Nijz](#)

zadnjem času osvetljevanje parkirišč.⁸¹ Verjetno gre kot v drugih primerih za omejeno zmogljivost za urejanje področja na ministrstvu.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Srednje pomembno področje	5/10
Časovni okvir:	Ni roka za prenovo	0/4
Zahtevnost:	Srednje zahtevno področje	5/10
Skupna ocena:		10/24

Vzvodi za vplivanje: Svetlobno onesnaženje



Promet v območjih ohranjanja narave (I)

Promet v območjih ohranjanja narave je problematičen z več vidikov in so se lokalne skupnosti tega lotevale na lastno pest (npr. Solčava je vstop v dolino zaprla brez zakonske podlage), v nadaljevanju pa so sodelavci sektorja za naravo omogočili zakonske podlage in finančna sredstva (predvsem v podnebnem skladu) za umirjanje prometa, predvsem v alpskih območjih z upoštevanjem nosilne zmogljivosti, upravljanjem parkiranja in izboljšanja pogojev za TM. V NEPN je to del ukrepa M25.3 z nespecifičnim ciljem »zmanjšanja motornega prometa v alpskih dolinah, na vzpetinah in prelazih do leta 2030 glede na leto 2023«. Glede na slabo izvedbo obstoječih režimov (npr. zapore v Vratih brez dostopa do JPP v urah za pohodnike)⁸², je tudi veliko upora proti napovedanim novim ukrepom – npr. omejitev prometa čez prelaz na Vršič.⁸³ Poleg tega MNVP

⁸¹ [Svetlobno onesnaženje | GOV.SI](https://www.gov.si)

⁸² <https://www.24ur.com/novice/inspektor/bomo-za-prevoz-cez-prelaz-vrsic-placevali-cestnino.html>

⁸³ <https://www.rtvsllo.si/zabava-in-slog/ture-avanture/cesta-cez-vrsic-bo-ponovno-odprta-obnova-se-bo-nadaljevala-jesen/748781>

opozarja⁸⁴ na prepovedi vožnje, ustavljanja in parkiranja motornih vozil v naravnem okolju, ki pa ga je težko nadzorovati.

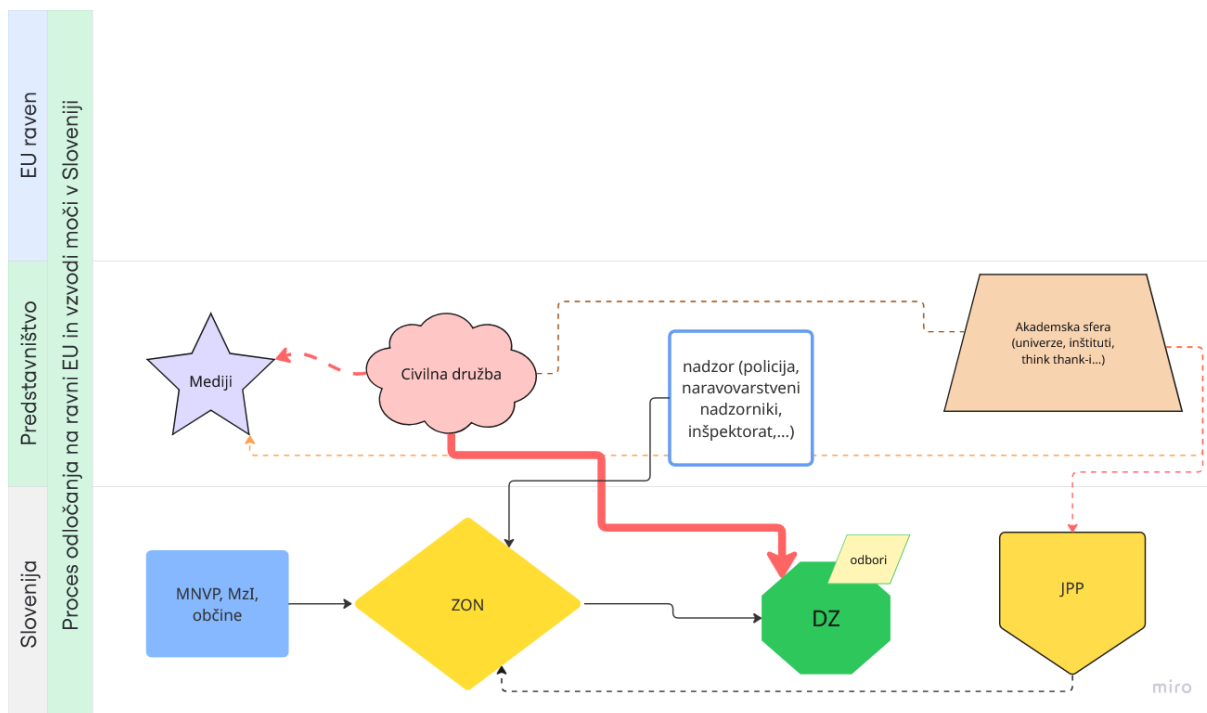
KTPP bi se lahko lotila podpore posameznim ukrepom omejevanja prometa v naravnem okolju (npr. aktualna omejitev prometa čez Vršič) ali splošnem opozarjanju na ureditev dostopa do ključnih točk v naravi. Vlada je 4. 9. ravno sprejela novelo Zakona o ohranjanju narave (ZON), s katero navaja da se upoštevajo številne pobude civilne javnosti in se zato ureja problematika glob in prekrškov v zvezi z vožnjo v naravi, zakon predvideva dvig glob ter dopolnitve ukrepov inšpektorjev, naravovarstvenih nadzornikov in policije. Vprašanje je, ali je področje ustrezno rešeno glede organizacije prireditev vožnje v naravnem okolju, kolesarjenja in prepovedi vožnje ter globe (20.000 eur za prekršek pravne osebe, če organizira vožnjo s kolesi v naravnem okolju brez dovoljenja za javno prireditev ipd.)⁸⁵

Druge teme, povezane z naravo, imajo bolj naravovarstven značaj (promet je tu težava, kot npr. pri nujni zagotovitve koridorjev – varnih prehodov za živali, vplivu na insekte, netopirje), tako da bi se KTPP lahko vključila kot podpora PlanuB ali Mreži za prostor pri npr. sprejemanju Načrta za obnovo narave.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Srednje pomembno področje	7/10
Časovni okvir:	Nekateri ukrepi že v izvajanju	4/4
Zahtevnost:	Srednje zahtevno področje	4/10
Skupna ocena:		15/24

Vzvodi za vplivanje: Promet v območjih ohranjanja narave



⁸⁴ <https://www.gov.si/novice/2025-09-02-stop-motornim-vozilom-v-naravi/>

⁸⁵ <https://e-uprava.gov.si/si/drzava-in-druzba/e-demokracija/predlogi-predpisov/predlog-predpisa.html?id=16456&lang=si>

Prostorsko načrtovanje (SPRS, Načrt, RPP in DPNji)(S, N, I)

Prostorsko načrtovanje je v zadnjem času dobilo pospešek s sprejetjem Resolucije o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije do leta 2050 (ReSPRS50) in v juliju 2025 sprejeti Uredbi o Načrtu za izvajanje Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 za obdobje 2025–2034. Do leta 2027 morajo biti sklano z Zakonom o urejanju prostora (Zurep) sprejeti tudi Regionalni prostorski plani, hkrati pa načrt predvideva med prostorskimi instrumenti (PI) tudi PI.4 »Izdelavo akcijskega programa z opredelitvijo prednostnih prometnih projektov za pripravo državnih prostorskih načrtov (v nadaljnjem besedilu: DPN)«. To je pomembno, ker sicer je priprava DPN v praksi odvisna od investitorja, ne od potreb. Ob sprejemanju načrta je zanimiv tudi razdelek razlogi za neupoštevanje predlogov, kjer npr. predlog LKM glede kolesarskih parkirišč ob gradnji in prenovi stavb ni bil upoštevan, ker ga MOPE in MZI nista predlagala.⁸⁶ Parkirna mesta za kolesa v novih in prenovljenih stavbah sicer zahteva prenovljena direktiva o energetski učinkovitosti v stavbah.⁸⁷ Neupoštevanih predlogov je še kar nekaj, ključen del načrta pa se zdi okrepitev vloge MNVP in MOPE v podporo prostorskemu načrtovanju občin in regij, čeprav ciljne vrednosti niso določene ali so določene nejasno (»1 organiziranost 2025«), zato tudi ni jasno kako bo spremljano izvajanje.

Tudi NEPN predvideva kup ukrepov v okviru sklopa Trajnostna mobilnost in prostorsko načrtovanje (M.23.2) – integracijo OCPS in občinskih prostorskih načrtov (OPN) (in RCPS in regionalnih prostorskih aktov), pri čemer je cilj da ima vsaj 30% občin sprejetih strokovnih podlag za OPN (v obliki OCPS) do leta 2030; zaostritev pogojev za umeščanje generatorjev prometa v prostor (vse novogradnje morajo biti izvedene na območju z ustrežno dostopnostjo JPP in aktivnimi načini prevoza). Lahko bi problematizirali v tem okviru nadaljevanje poselitve izven naselij (težava zaradi pomanjkanja infrastrukture in z vidika naravnih nesreč) ter prostorske akte občin (ter delo upravnih enot), umeščanje industrijskih con, nakupovalnih centrov, ali posameznih tovarn ali objektov (tudi npr. javne stanovanjske zgradbe namenjene neprofitnim najemnikom, posebej z vidika predvidene širitve gradnje teh objektov).

Tretja možnost pa je osredotočanje na konkretne DPNje, kot je bilo že nazadnje v primeru DPN za Gorenjsko progno. Je pa morda bolje sistemsko pristopiti in nasloviti temelje za izvedbo v postopkih pred izdelavo konkretnih načrtov – torej smernice za izdelavo RPP, OPN ipd.

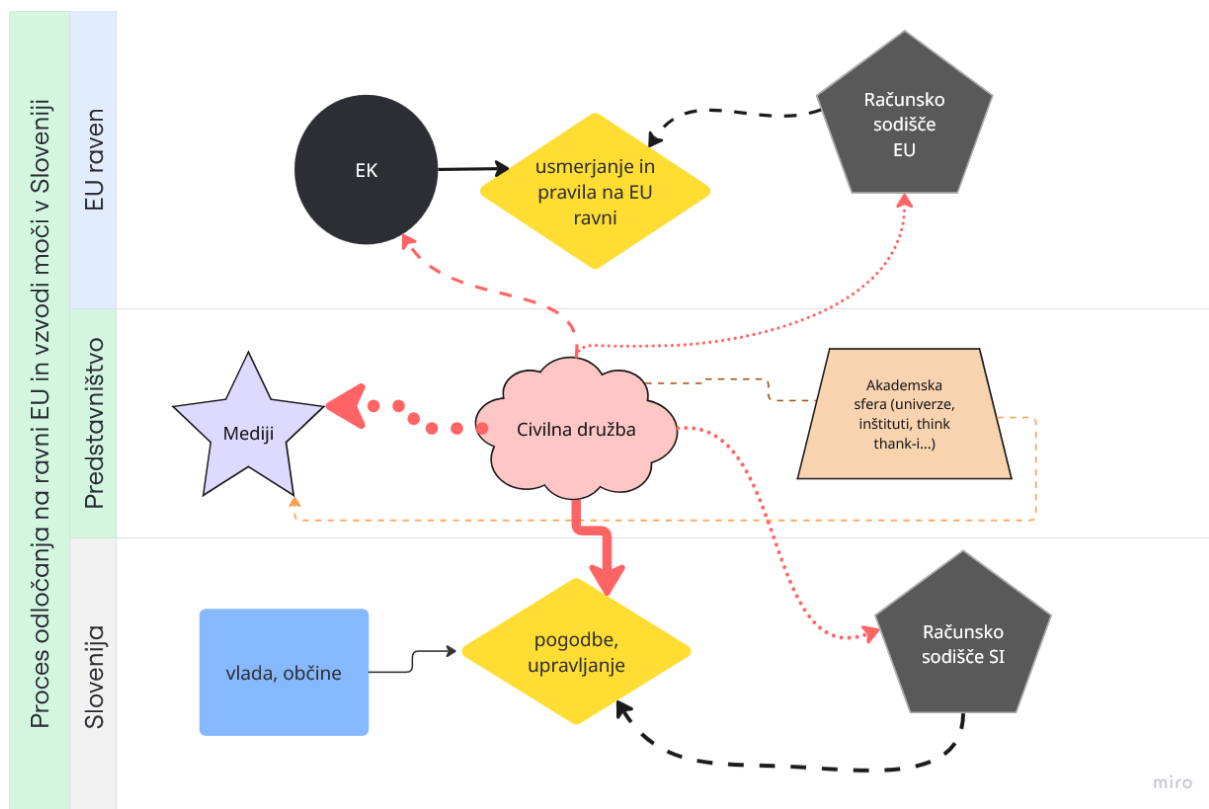
Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomembno področje	9/10
Časovni okvir:	Ukrepi že v izvajanju	4/4
Zahtevnost:	Časovno zahtevno področje	3/10
Skupna ocena:		16/24

⁸⁶ <https://www.gov.si/drzavni-organi/vlada/seje-vlade/gradiva-v-obravnavi/show/12685>

⁸⁷ <https://eur-lex.europa.eu/SL/legal-content/summary/energy-performance-of-buildings.html>

Vzvodi za vplivanje: Računski sodišči



Tehnični pregledi vozil (N)

Nadzor emisij onesnaževal zraka iz vozil v Sloveniji je problematičen, zaradi škodljivega ravnanja posameznikov, ter sistema nadzora na dveh ravneh: načina izvedbe in sicer zasebnih ponudnikov Tehničnih pregledov ter načina in podlag za izvedbo pregleda izpušnih plinov iz vozil. Zaradi tega so verjetno koncentracije onesnaževal v mestih tudi večje, kot bi bile sicer z ustreznim ozaveščanjem, nadzorom in sankcioniranjem kršitev.

Pri Tehničnih pregledih se pogosto pokaže na nepravilnosti ob obisk inšpektorjev, dokazane so bile tudi povezave in podkupovanja, ker je sistem zastavljen tako, da omogoča velike prihranke na račun okolja. Pri preprečevanju teh praks pa je slovenski nadzorni in sodni sistem žal neuspešen.⁹¹ Hkrati ima sistem sam že vrzeli, saj tehnična specifikacija za vozila TSV 605, ki določa obseg in podroben način opravljanja tehničnega pregleda določene kategorije vozila, sploh ne predpisuje merjenja vsebnosti NOx in delcev v emisijah izpušnih plinov.

NEPN v ukrepu M28.20 predvideva vpeljavo meritve števila delcev v sklopu tehničnih pregledov (in ozaveščanje javnosti o negativnih učinkih nedovoljenih posegov v izpušni sistem vozil). Tudi OP NEC v dodatnem ukrepu pod št. 15 predvideva, da je potrebno je ozaveščanje javnosti, da so nedovoljeni posegi v izpušni sistem vozil nezakoniti in škodljivi za okolje. Nedovoljeni posegi v izpušni sistem vozil povzročijo, da ima vozilo precej višje emisije onesnaževal (predvsem NOx, delcev PM2,5), kot bi jih smelo imeti v skladu s homologacijo. Nedovoljeni posegi v izpušni sistem vozil so na primer »remapping« (spremembe v nadzornem sistemu vozila⁹²), »chip tuning«

⁹¹ <https://www.24ur.com/novice/slovenija/vrhovni-sodniki-razveljavili-obsodbo-podkupovanja-na-tehnicnih-pregledih.html>

⁹² https://en.wikipedia.org/wiki/Engine_tuning#Remapping

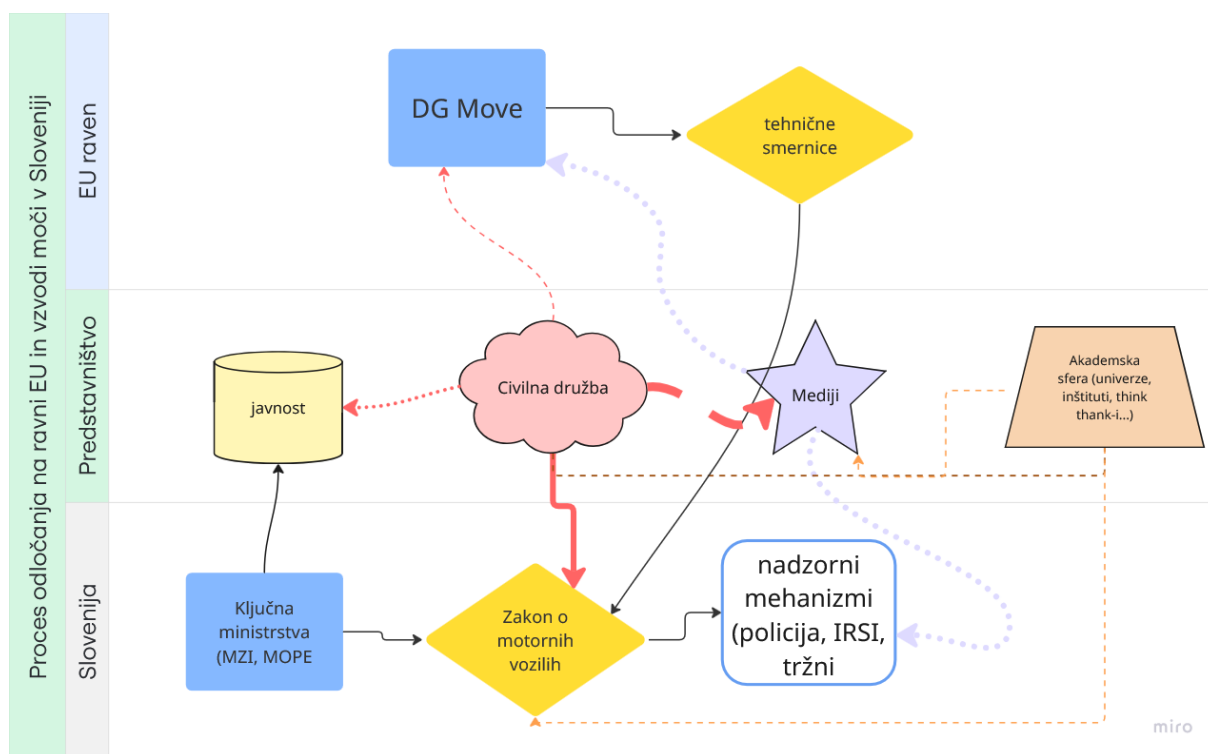
(povečanje moči motorja), odstranitev ali poseg v filter delcev (DPF; te filtre je treba menjati na določeno število km pri dizelskih vozilih, stroški skupaj z zamenjavo znašajo okoli 1000 eur), namestitvev ADBLue emulatorjev (ADBlue je DEF – *diesel exhaust fluid*, ki zagotavlja manjše izpuste NOx, emulatorji pa so sistemi, ki samo simulirajo AdBlue in s tem onemogočijo senzorjem zaznavo presežnih emisij; s tem pa nadzorni mehanizmi, ki preverjajo delovanje sistemov preko računalnika, teh manipulacij ne zaznajo, pooblastil za razstavljanje vozil pa na tehničnih pregledih nimajo).

Ministrstvo za notranje zadeve in Ministrstvo za infrastrukturo sta že leta 2019 napovedala tudi sistemsko in tehnično izboljšanje nadzora emisij onesnaževal iz tovornih in osebnih vozil⁹³, vendar spremembe Zakona o motornih vozilih (ZMV-1) niso bile narejene že od sprejema zadnje različice zakona leta 2017⁹⁴. Na ravni EU je verjetno resorni DG MOVE, v Sloveniji pa so pristojni za to MZI, IRSI, AVP, Policija, tržni inšpektorat, FURS in MOPE.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Izjemno pomembno področje	10/10
Časovni okvir:	Potrebno izboljšati nadzor nad izvajanjem	4/4
Zahtevnost:	Relativno enostavno	7/10
Skupna ocena:		21/24

Vzvodi za vplivanje: Tehnični pregledi



⁹³ <https://predlagam.vladi.si/predlog/9392>

⁹⁴ <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAK07333>

Sklop mednarodnih procesov in politik

Mednarodna trgovina po eni strani povzroča veliko izpustov toplogrednih plinov (npr. ocene kažejo, da je 40% ladijskega prometa prevaža samo premog, nafto in plin – torej fosilna goriva)⁹⁵, po drugi strani pa omogoča mednarodna trgovina prihod dostopnejših EV v EU iz Kitajske, ki je strateško delala na zagotovitvi celotne verige vrednosti od dostopa do surovin naprej. Hkrati Mednarodna trgovinska organizacija (WTO) določa kup pravil, ki so v nasprotju s cilji prehoda v nizkoogljično družbo, po drugi strani pa meddržavni in regijski dogovori včasih tudi zaobidejo ta pravila (ob obisku generalne direktorice WTO na Bledu je ta poudarila da prek 72% trgovine z blagom še vedno poteka po pravilih WTO)⁹⁶.

Letalski in pomorski promet predstavljata približno 14 % emisij TGP iz prometa v EU,⁹⁷ rast emisij iz teh dveh sektorjev pa je tista problematična.

Carine na EV in mednarodni trgovinski sporazumi (I)

EU je konec leta 2024 uvedla visoke carine (npr. BMW EVs 20,7%, BYD 17%, SAIC 35,5% na že obstoječe 10% carine na ves uvoz avtomobilov), podjetja so se letos pritožila na Evropsko sodišče,⁹⁸ Kitajska pa tudi na WTO, pogajanja so v teku da bi kitajska EV imela minimalno ceno na EU trgu⁹⁹. Carine na uvoz kitajskih električnih vozil je EU uvedla zaradi ugotovitev o nepravilnem subvencioniranju domačih proizvajalcev s strani kitajske vlade (cenejša zemljišča, ugodnejša posojila in subvencije za različne ključne dobavitelje, kot so proizvajalci jekla). To jim je omogočilo prodajo EV po nizkih cenah na evropskem trgu, hkrati pa so nudili popuste, boljše funkcije in dizajn, s čimer so ogrožali evropska avtomobilska podjetja. To je povzročilo da se več kitajskih proizvajalcev električnih vozil zdaj osredotoča na hibridna vozila, ki niso zajeta v trenutnih carinah, vendar tudi nimajo izkazanih okoljskih koristi. Slovenija je glasovala proti uvedbi carin (tako kot Madžarska, Slovaška in Nemčija), hkrati pa je tudi Draghijevo poročilo o konkurenčnosti opozorilo, da Kitajski proizvodi ponujajo najhitrejšo pot do dekarbonizacije.¹⁰⁰

Hkrati pa naj bi dogovor z ZDA omogočil manjše carine na evropska vozila (iz 27% na 15%, pri čemer so bile prej carine 2,5%) pri uvozu v ZDA, pri čemer pa so velika in potratna ameriška vozila oproščena carin¹⁰¹ oz. naj bi prišlo do medsebojnega prepoznavanja standardov, kar za EU pomeni znižanje oz. opustitev standardov za vozila.¹⁰²

Včasih lahko civilna družba pomembno vpliva na meddržavne dogovore in regijske sporazume – npr. TTIP (*Transatlantic Trade and Investment Partnership* – Čezatlantsko trgovinsko in naložbeno partnerstvo)¹⁰³, je bil trgovinski sporazum med ZDA in EU, ki kasneje ni bil potrjen. V aktualnem svetu kaosa, carin, vprašanje kaj je smiselno narediti. Vsekakor omejevanje uvoza EV iz Kitajske, ker evropska avtomobilska industrija ne želi preiti na nove tehnologije, ni rešitev. Ob

⁹⁵ https://www.linkedin.com/posts/janrosenow_40-of-global-shipping-is-for-transporting-activity-7317826356170416128-5ed6

⁹⁶ <https://www.gov.si/novice/2025-09-01-odprt-in-pravicen-mednarodni-trgovinski-sistem-za-slovenijo-kljucnega-pomena/>

⁹⁷ <https://www.consilium.europa.eu/sl/infographics/fit-for-55-refueleu-and-fueleu/>

⁹⁸ <https://www.euronews.com/business/2025/01/28/tesla-and-bmw-sue-eu-as-discontent-over-chinese-ev-tariffs-mounts>

⁹⁹ <https://www.teslarati.com/eu-china-ev-import-tariff-agreement/>

¹⁰⁰ <https://www.csis.org/blogs/trustee-china-hand/slamming-brakes-eu-votes-impose-tariffs-chinese-evs>

¹⁰¹ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/eu-scrap-tariffs-us-goods-pave-way-lower-car-duties-2025-08-28/>

¹⁰² <https://www.cnbc.com/2025/08/21/us-eu-trade-agreement-details.html>

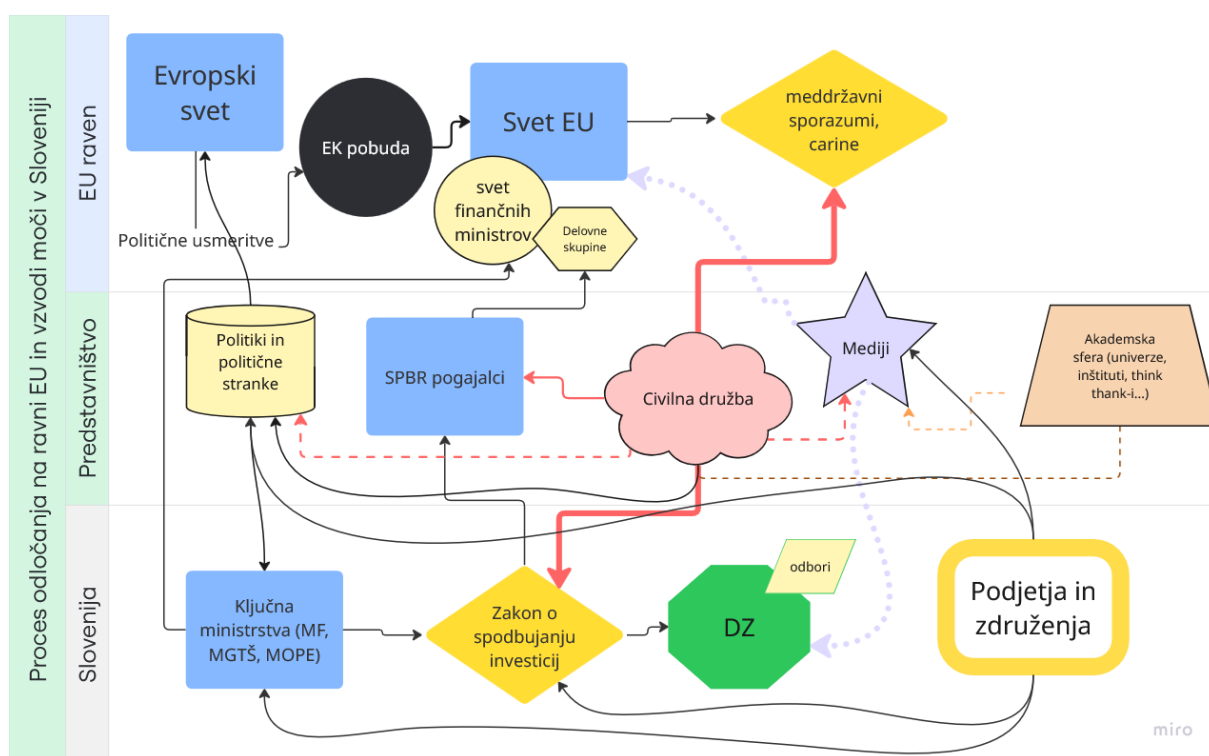
¹⁰³ https://en.wikipedia.org/wiki/Transatlantic_Trade_and_Investment_Partnership

tem pa EU in Slovenija pomembno financirajo lastno avtomobilsko industrijo. Npr. MGTŠ je podprl konzorcij podjetij združenih v projektu GREMO pri prestrukturiranju v zeleno mobilnost s 200 mio v 6 letnem obdobju (cca 40 mio/leto), učinki in implementacija pa so nejasni po besedah zaposlenega na sektorju za internacionalizacijo in spodbujanje investicij MGTŠ (intervju 19. 2. 2025).

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Pomembno področje	8/10
Časovni okvir:	Trenutno aktualno	4/4
Zahtevnost:	Zelo zahtevno za vpliv	1/10
Skupna ocena:		13/24

Vzvodi za vplivanje: Carine in mednarodni trgovinski sporazumi



Letalstvo (ICAO - Corsia, ReFuel EU in flight free gibanje)(I)

Letalski sektor prispeva k emisijam TGP relativno malo emisij, vendar te hitro naraščajo (npr. če je bilo leta 1980 cca 2% svetovnih emisij, je zdaj ta delež že skoraj podvojen). Težava je tudi, ker po teritorialnem načelu, po katerem se emisije prištevajo k državi v kateri je gorivo prodano, letalstvo in pomorstvo pa zaradi svojega značaja mednarodne trgovine nista bila vključena v nacionalne evidence in tako ni bilo niti podlage za reguliranje. Ko je EU želela prvič letalstvo vključiti v EU ETS sistem, pa je prišlo do upora in dogovora, da bo ICAO (*International Civil Aviation Organization*, Mednarodna organizacija civilnega letalstva) sprejela dogovor na mednarodni ravni. Ta dogovor, shema CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, shema ogljične izravnave in zmanjšanja za mednarodno letalstvo), je trenutno prostovoljna, hkrati pa vsebuje kup vrzeli in pomanjkljivosti, ob tem da omogoča tudi ogljične izravnave brez trdnih standardov za preverjanje doseganja odvzemov CO₂. KTPP bi se lahko pridružila T&E pri

zavzemanju za vključitev emisij iz mednarodnih letov v EU ETS. Poleg tega je kot pri drugih rabah fosilnih goriv v prometu problematično merjenje in izračun emisij, raba alternativnih goriv (ReFuelEU predvideva uporabo SAF - *sustainable aviation fuels*, kjer pa trajnostno certificiranje lahko problematično), obdavčitev (direktiva o minimalni obdavčitvi na ravni EU iz drugega poglavja), ipd. Dober povzetek težav na tehnični ravni je pripravila agencija EU za varnost v letalskem prometu.¹⁰⁴

Hkrati pa je mogoče poleg finančnih (tudi obdavčitev vozovnic in financiranje povezljivosti – tujih družb s strani Mzi je problematična) in tehničnih problematik letalstva opozarjati na samo nesprejemljivost letenja, sploh v prostem času, na razdaljah kjer obstaja povezava z javnim prevozom¹⁰⁵ ali z zasebnimi letali.¹⁰⁶ T.i. flight shame, flight free in gibanje za prizemljitev, ipd. ima recimo velik uspeh na Švedskem. Doktorsko delo Sare Ullstrom o kulturni politiki nasprotovanja letenju¹⁰⁷ je preučilo diskurze na temo turističnih potovanj z letali na Švedskem od 1950 do 2019 in identificiralo tri različne – zeleno razkošje (1950-90. leta), hipermobilnost (90. leta do danes), ki oba predstavljata letenje na počitnice kot zeleno in nujen del družbenega življenja, ter zadnjega, ostati na tleh (od 2016 do danes), ki pa vidi letenje na dopust kot problematično visoko intenzivno ogljično aktivnost, ki jo je treba problematizirati. Iz poročila ACI Europe (mednarodnega združenja letališč) o Povezljivosti v letalski industriji v letu 2025¹⁰⁸ lahko razberemo, da je lahko ta diskurz imel nekaj vpliva, saj je Švedska edina država v Evropi, ki je tako glede na leto 2019 (-33) kot na leto 2024 (-4%) imela negativno rast povezljivosti v letu 2025, kar tudi združenje deloma pripisuje splošni (ne)podpori letalskemu sektorju.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Srednje pomembno področje	6/10
Časovni okvir:	Trenutno manj aktualno	2/4
Zahtevnost:	Zahtevno (tehnično in družbeno)	3/10
Skupna ocena:		11/24

¹⁰⁴ https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_BROCHURE_WEB_sl_v3.pdf

¹⁰⁵ Pri omejevanju tega je bila deloma uspešna podnebna skupščina v Franciji.

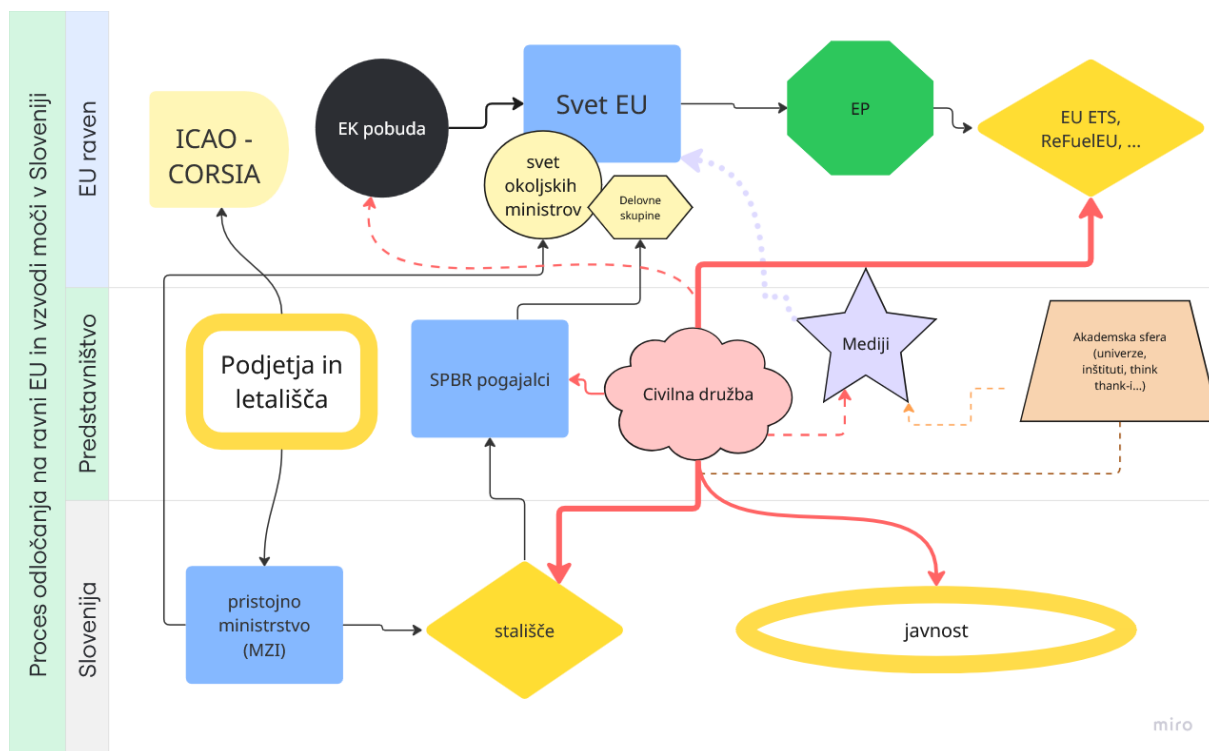
<https://www.euronews.com/green/2024/07/06/frances-short-haul-flight-ban-one-year-on-has-it-encouraged-more-people-to-take-the-train>

¹⁰⁶ <https://www.independent.co.uk/climate-change/news/climate-protesters-bikes-cop27-summit-b2218905.html>

¹⁰⁷ <https://portal.research.lu.se/en/publications/toward-low-carbon-ways-of-life-the-cultural-politics-of-contestin>

¹⁰⁸ <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202025.pdf>, str. 9

Vzvodi za vplivanje: letalstvo



Ladijski promet (IMO)(I)

Ladijski promet prepelje več kot 80 % vsega blaga (nekateri viri navajajo celo 90%, ker je to najcenejši prevoz) in povzroči skoraj 3 % globalnih/EU emisij toplogrednih plinov. Od leta 2024 je vključen v EU ETS (sistem trgovanja z emisijami), kar pomeni da morajo predložiti kupone za emisije, ki so jih povzročili na potovanjih, ki vključujejo pristanišča EU (in sicer za 50% emisij ko se potovanje začne ali konča zunaj EU, in 100% ko je potovanje med dvema pristaniščema v EU, o tem pa ne pokriva metana in didušikovih oksidov do leta 2026 in imajo prehodno obdobje do leta 2027 za pokritje vseh navedenih emisij).¹⁰⁹ V okviru Mednarodne pomorske organizacije (*International maritime organization, IMO*) pa šele poteka razprava o ukrepih za izvajanje strategije IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov s ciljem do približno leta 2050 neto ničelnih emisij. Oktobra 2025 naj bi bili ti na seji komiteja IMO potrjeni.¹¹⁰ Hkrati so s 1. januarjem 2025 začeli veljati novi predpisi za gorivo plovil (FuelEU za pomorstvo).

Gorivo, ki ga uporabljajo ladje je namreč eno bolj škodljivih za okolje. Gre za težko kurilno olje, ki je preostanek destilacije surove nafte, ko se pridobi dizel in bencin, in ima visoko vsebnost žvepla. Predpisi IMO so povzročili že znižanje emisij žvepla v zrak od leta 2020 (s tem pa morebitno povečanje segrevanja, kajti onesnaževala odbijajo sončno svetlobo¹¹¹ in povečanje izpustov v morje, saj so bili najcenejši načini za izpust zajetega kar v morje¹¹²), vseeno pa se še vedno porabi

¹⁰⁹ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector_en

¹¹⁰ <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/cutting-ghg-emissions.aspx>

¹¹¹ <https://www.cleanairfund.org/news-item/cutting-shipping-emissions-and-global-warming/>

¹¹² <https://www.theguardian.com/environment/2022/jul/12/shippings-dirty-secret-how-scrubbers-clean-the-air-while-contaminating-the-sea>

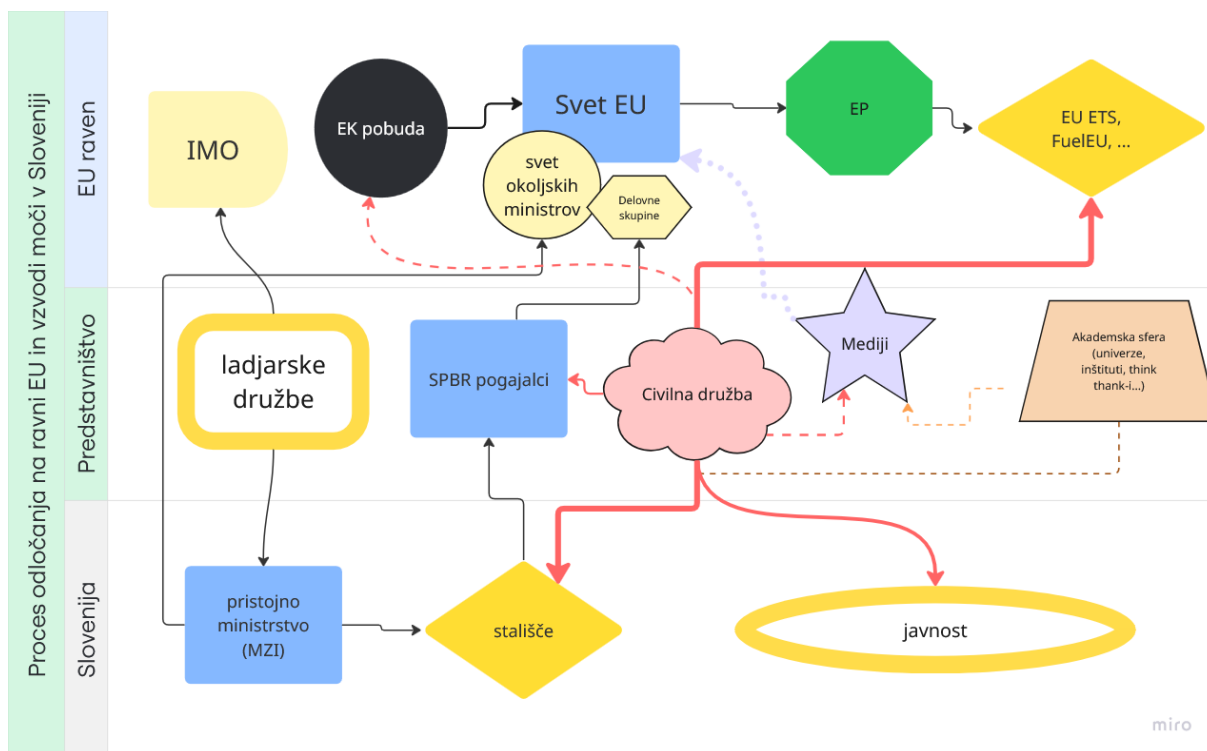
največ težkega kurilnega olja za pogon ladij. Problematično je tudi povečevanje emisij iz potniških ladij.¹¹³

Kot pri letalstvu, bi lahko poleg vplivanja na odločitve na sistemski ravni (IMO, EU, SI – sploh glede oskrbe ladij z elektriko iz pristanišča, ker cilj ni zavezujoč; kot pri poglavju alternativna goriva v prometu) se osredotočili na vidik posameznika ter problematizirali aktivnosti, ki so na ravni posameznika najbolj ogljično intenzivne, med katerimi so gotovo potniške ladje za križarjenje (izključno komercialni prevoz potnikov s prenočiščem med plovbo po morju). Te so poleg tega da gre za okolju škodljivo dejavnost tudi škodljive za potnike (tako zaradi kvalitete notranjega zraka v skupnih prostorih¹¹⁴ kot zaradi izpustov na palubi¹¹⁵) in prebivalce obalnih mest ter tudi morje samo, saj izpusti (preostanek goriv, odpadkov...) najbolj pogosto končajo neposredno v morju.

Kvalitativna in kvantitativna ocena pomembnosti področja:

Velikost vpliva:	Srednje pomembno področje	6/10
Časovni okvir:	Trenutno manj aktualno	2/4
Zahtevnost:	Zahtevno (tehnično in družbeno)	4/10
Skupna ocena:		12/24

Vzvodi za vplivanje:



¹¹³ <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/download/file/082d290894f2be180194f9cb65a70348>

¹¹⁴ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969724084444>

¹¹⁵ <https://edition.cnn.com/2019/01/24/health/cruise-ship-air-quality-report>

Zaključek

Pričujoči pregled nikakor ni izčrpen ali dokončen – obstaja vrsta tem in vsebin, ki niso bile naslovljene sploh (npr. varnost v prometu ali športna infrastruktura, ker so pri KTPP v ospredju bolj okoljski cilji) ali niso bile neposredno naslovljene (npr. TEN-T zahteve, ker se te prevajajo skozi DPNje in druge strateške in planske dokumente) ali pa so bile izpuščene zaradi morda manj pomembnega vpliva na trajnost v prometu (npr. CSRD direktiva in zahteve po zmanjšanju emisij pri podjetjih; razen preko MN, cilji na področju OVE v prometu, razen preko EV; ali trendi na področju avtonomnih vozil). Hkrati pa so mnoge vsebine tudi že v trenutku končanja tega dokumenta postale neaktualne, saj se področje tako hitro spreminja, da bi bilo smiselno vsaj oceno pomembnosti vsebin verjetno ponoviti vsako leto posebej oz. pred izborom teme za pobudniške zagovorniške kampanje, komunikacijske kampanje oz. druge aktivnosti.

Ob tem pa tudi ni nujno, da se KTPP kot celota strinja z vsako akcijo posameznih članic – te lahko okoli posamezne vsebine oblikujejo lastne stalne delovne skupine in posamezno temo spremljajo od blizu. Na ta način bi KTPP tudi kot celota pridobila, saj bi imela strokovnjake, ki bi se posvečali spremljanju in vplivanju na področje v njihovi interesni sferi. Skupaj pa bi tako lahko sestavljali »Vlado v senci« oz. skupine ali posamezne spremljevalce področij s področja prometa in TM »v senci«. Stalne delovne skupine, kot že predvidena na področju JPP (t.i. Zagovorniki JPP) bi bile gotovo dobrodošle tudi na drugih področjih.

Prva lastna ocena pa predlaga osredotočenje na »*low hanging fruit*« - zadeve, ki morda niso tako prepoznane v javnosti, imajo pa lahko pomemben vpliv na emisije iz prometa. Kot najbolj pomembna in hkrati najbolj enostavna vsebina je bila identificirana tema Tehničnih pregledov vozil (N), kajti na način izboljšanja spremljanja in nadzora bi lahko izločili najbolj onesnažujoča in potratna vozila. Podobna logika je pri drugi vsebini po vrsti, saj se loteva obdavčitve najbolj potratnih vozil s predlogom spremembe Zakona o DMV, pa tudi letne dajatve in splošne obdavčitve avtomobilov (I). Naslednja po vrsti so Poročila Slovenije o napredku pri izvajanju ukrepov (P), saj gre za enostavne vsebine in podporo razširjanju ugotovitev drugih strokovnih institucij. Tu bi se zdelo pomembno tudi vzpostaviti tesno sodelovanje z njimi (npr. IJS CEU) in razširiti to tesno sodelovanje tudi na druga področja (npr. UMAR, ali DIF – poročila o športni pripravljenosti otrok), za razširitev argumentov in kroga podpornikov vsebinam TM.

Po prvih treh mestih pa sledijo že zelo pomembne teme, ki pa se razrešujejo na ravni EU in so zato tudi težje dostopne, saj sam pogajalski proces v EU zapira prostore za dostop širše javnosti. Raziskave in pričanja pa kažejo, da si industrija zagotovi dostop preko števila lobistov ter s tem pomembno usmerja odločitve na tej ravni. Ključni temi bosta gotovo ocena glede prepovedi motorjev z notranjim izgorevanjem z Uredbo Co2 in avtomobili (I) ter sprejem Proračuna EU (MFF) (S, N). V Sloveniji pa imamo pomembne možnosti vplivanja z izvajalskimi instrumenti kot so Smernice, navodila in metodologija za C/PVO (I), Uredbo o zelenem javnem naročanju (ZeJN)(I) in Digitalizacijo in dostopnostjo podatkov (I), če bi le imeli pogum zastaviti ambiciozne cilje ter ustrezno spremljati njihovo izvajanje. Med prvih deset vsebin se umestita še JPP (S, N, I, N) in pa Proračun Slovenije za promet in TM na državni in lokalni ravni (S, N). Temi sta povezani, hkrati pa zahtevni za spremljanje in vplivanje tako po tehnični kot časovni ravni.