

Ljubljana, 07.06.2023

ZADEVA: Poziv CER Partnerstva za trajnostno gospodarstvo za povečanje ambicioznosti, jasnosti in konkretnosti ciljev in ukrepov NEPN

Spoštovani ministri!

V CER Partnerstvu za trajnostno gospodarstvo pozdravljamo napore, ki jih konzorcij strokovnih organizacij, pristojna ministrstva in Vlada RS vlagajo v pripravo NEPNa, ki predstavlja ključni odziv naše družbe in gospodarstva na zeleni prehod in ambiciozne cilje EU Zelenega dogovora.

NEPN bo začrtal pot razvoja Slovenije v naslednjih letih, v kritičnem desetletju zelenega prehoda, ko se vzpostavlja nov gospodarski ekosistem in ko se spodbuja nov način mišljenja in delovanja. Jasno bo začrtal kako uspešna, konkurenčna, zdrava in zadovoljna družba bomo. Kakšne koristi bomo od političnih sprememb imeli v gospodarstvu in kakšne koristi bomo imeli ljudje.

NEPN bo poslal tudi jasen signal gospodarstvu, kako ambiciozno želi Slovenija izkoristiti priložnosti zelenega prehoda in kako dobro se bo pripravila na nevarnosti.

Slovensko gospodarstvo od odločevalcev pričakuje jasne smernice zelenega prehoda, konkretne projekcije scenarijev sprememb glede na zaveze in cilje EU Zelenega dogovora, konkretnost pri ukrepih, konsistentnost pri uvajanju sprememb, da bo lahko učinkovito planiralo investicijske cikle, ki bodo podprli skupne cilje uvajanja trajnosti in doseganja podnebne nevtralnosti.

Zavedamo se, da je priprava NEPN težka naloga. Strategije in zakonodaja EU Zelenega dogovora se hitro nadgrajuje, zato je potrebno pri načrtovanju upoštevati tudi vse napovedane in že znane spremembe.

Slovenija ne more doseči ciljev zelenega prehoda brez aktivne vključitve gospodarstva. Bistvo zelenega prehoda je preseči silosno delovanje in okrepiti sodelovanje med različnimi deležniki, saj lahko cilje dosežemo le skupaj. Hkrati je gospodarstvo tisto, ki bo izvajalo ukrepe in nove zakonodajne omejitve ter spodbude. Zato predlagamo, da se priprava NEPN močnejše nasloni na znanja in izkušnje gospodarstva, na njegove ambicije in izzive pri premagovanju ovir na poti zelenega prehoda. Izjemno koristno bi bilo tudi, da se v pripravo NEPN vključijo podatki, ki izhajajo iz strategij in investicijskih načrtov, zmožnosti podjetij.

Člani CER želimo aktivno prispevati k oblikovanju NEPN in prihodnosti razvoja Slovenije, zato podajamo priporočila in konkretne predloge za izboljšavo ciljev in ukrepov NEPN.

Vljudno naprošamo za povratne informacije in opredelitve vašega ministrstva do obravnavanih tem.

Temeljna načela, ki jih je potrebno upoštevati pri pripravi NEPN:

- 1. Ambicioznost** NEPNa je ključna za zmanjšanje s podnebjem povezanih tveganj in gradnjo odpornosti gospodarstva in s tem celotne družbe. Ambicioznost je ključna, da slovensko gospodarstvo ne izgubi svoje konkurenčnosti, saj so nekatere EU države in gospodarstva že močno pospešile prizadevanja za uspešen zeleni prehod. Dosedanje izkušnje kažejo, da Slovenija zastavljenih ciljev ni dosegla, zato mora NEPN biti bolj ambiciozen, da bo Slovenija ujela zahteve EU Zelenega dogovora.
- 2. Konkretnost in stvarnost** ciljev in ukrepov je predpogoj za uspešno izvajanje NEPN. Vsak ukrep mora biti jasno opredeljen, merljiv, jasno morajo biti opredeljeni mejniki na letni ravni in nosilci odgovornosti, da bo možno spremljati uspešnost in učinkovitost NEPN. Pričakujemo, da bodo cilji in ukrepi jasno opredelili zahteve, tveganja in priložnosti za vsako gospodarsko panogo. Stvarnost pomeni vključitev aktualnih in najavljenih spremembe EU Zelenega dogovora (kot so Fit for 55, ETS...) kot tudi sposobnost izvajanja investicij zelenega prehoda. Cilji in ukrepi morajo biti postavljeni na ekonomskih in okoljskih kazalcih. Upoštevati morajo zmožnosti in sposobnosti gospodarstva in družbe na uvajanje sprememb.
- 3. Transparentnost** je temelj za gradnjo zaupanja. Poročanje o napredku mora biti letno, za vsak posamezen cilj in ukrep. Rezultati morajo biti javno dostopni in predstavljeni na način, da bo vsak deležnik zelenega prehoda enostavno razumel uspehe in neuspehe ter se znal na osnovi podatkov prilagoditi.
- 4. Pravičnost** zelenega prehoda je že opredeljena v EU Zelenem dogovoru, pa vendar mora biti jasno opredeljena tudi v NEPN, ki mora vsebovati konkretne ukrepe za preprečevanje energetske in mobilnostne revščine. Hkrati mora biti jasno katere panoge bodo nosile posledice, dodatna bremena, zaradi morebitnega nedoseganja ciljev, mejnikov drugih panog. Prav tako mora biti jasno kdo je odgovoren za doseganje ciljev in usmeritve v primeru njihovega nedoseganja.
- 5. Stabilnost poslovnega okolja** je potrebno zagotoviti z jasno predstavljenimi osnovnimi scenariji NEPN in alternativnimi scenariji v primeru nedoseganja željenih ciljev. NEPN mora podpreti ambicije za jasno in usklajeno zakonodajo, saj je ravno neusklajenost zakonodajnih aktov glavna ovira pri uvajanju sprememb. Hkrati mora podpreti ambicijo, da se uveljavljena zakonodaja striktno upošteva in izvaja.
- 6. Pozitivna naravnost in sofinanciranje** lahko spodbudno usmerjata zeleni prehod iz bolj kaznovanih politik in novih fiskalnih bremen v spodbude za doseganje zelenih rezultatov, podnebnih ciljev. Potrebno je zagotoviti zadostna finančna sredstva za izvajanje načrta in spodbujanje naložb v nizkoogljične tehnologije in infrastrukturo.
- 7. Država mora voditi z zgledom** in spremeniti dosedanje politike nedoseganja zastavljenih ciljev. Ni dovolj samo prelaganje bremen na druge. Pospešeno brez zamud, mora zagotoviti vso kritično infrastrukturo za zeleni prehod. Bolj ambiciozno mora uvajati spremembe pri sebi, kot npr. hitreje izvajati energetske preнове stavb, pospešeno uvajati elektrifikacijo vozil, spodbuditi zaposlene za uporabo sodobnih oblik mobilnosti... Še posebej pa mora dosledno upoštevati zelene kriterije pri svojih naložbah in okrepiti zeleno javno naročanje.
- 8. Vključenost in opolnomočenje** vseh deležnikov pri pripravi, izvajanju in reševanju potencialnih zaostankov je ključna za uspešno izvedbo NEPN. Vzpostavljen mora biti bolj aktiven in učinkovit način za sodelovanje ter vključenost deležnikov. Predlogi deležnikov za izboljšave morajo biti vključeni ali pa zavrnjeni zgolj na osnovi tehničnih ekonomskih in okoljskih kazalcev. Med deležnike sodijo tako gospodarske družbe, javna uprava in posamezniki. Okrepiti je potrebno ozaveščenost o pomeni, tveganjih in koristih zelenega prehoda pri vseh deležnikih, ki bomo prispevali v doseganju ciljev.

9. **Spremljanje in preglednost** mora biti zagotovljena z jasnimi mehanizmi za spremljanje in ocenjevanje napredka ter redno poročanje o doseženih rezultatih. Preglednost je ključna za zagotavljanje odgovornosti in spodbujanje zaupanja v izvajanje načrta. Pomembno je tudi sprejetje ustreznih korektivnih ukrepov.
10. **Prilagodljivost in inovativnost** načrta naj omogoča prilagajanje spremembam v tehnologiji, političnem okolju in družbenih potrebah. Spodbujanje inovacij ter uvajanje novih tehnologij in pristopov lahko pripomorejo k izboljšanju učinkovitosti izvajanja.

Konkretni predlogi glede določenih ciljev NEPN

I. Promet

V CER podpiramo ambiciozno zmanjšanje emisij iz naslova prometa. Menimo, da je v NEPN potrebno nasloviti vse oblike prometa.

Podpiramo pospeševanje nemotronih oblik mobilnosti in vlaganja v trajnostno mobilno infrastrukturo, kot so gradnja železnic in izboljšanje JPP, vendar se hkrati zavedamo stvarnosti o implementaciji teh ukrepov in zahtev po doseganju ciljev v letu 2030.

Predlagamo, da se točka »promet« ustrezno nadgradi in se v NEPN bolj jasno vključi vidik elektromobilnosti, novih oblik delitvene mobilnosti in opredeli tako letalski kot pomorski promet, saj bo le tako možno korektno oceniti stvarnost ambicioznosti in doseganja zastavljenih ciljev na področju prometa.

Elektromobilnost v NEPN ni zadostno naslovljena, kljub temu da nas leta 2035 čaka popoln prehod nanjo, NEPN ne prinaša nobenih novih ukrepov, kako bomo Slovenijo pripravili na to. Pri oblikovanju ciljev je potrebno upoštevati naslednje izzive:

1. Slovenija je med najmanj pripravljenimi članicami EU na področju elektromobilnosti.
2. NEPN mora upoštevati že uveljavljene ali napovedane spremembe in cilje **EU Zelenega dogovora** in zakonodajnega paketa **Pripravljeni na 55** ter zastaviti bolj ambiciozne cilje. NEPN predvideva rast emisij na področju prometa, hkrati pa ETS v sistem trgovanja z emisijami vključuje promet in predvideva zmanjšanje emisij prometa. Gre za veliko kolizijo ciljev, ki jo NEPN mora odpraviti. Prav tako mora NEPN upoštevati tudi druge direktive kot npr. o alternativnih gorivih, obnovljivih virih, obdavčitvi energije, baterijah...
3. Minimalno število vozil na alternativna goriva po posameznih letih je v NEPN potrebno posodobiti in uskladiti s povečanimi ambicijami Evropskega zelenega dogovora in zakonodajnega paketa Pripravljeni na 55. Nujni so konkretni cilji za posamezna leta, ker le ti omogočajo sprotno preverjanje doseganja ciljev in pripravo morebitnih dodatnih ukrepov.
4. Obstajajo velike razlike med uvajanjem elektromobilnosti **v mestih in na podeželju**, ki jih mora NEPN ustrezno nasloviti. Še posebej na podeželju je avtomobilnost še toliko težje nadomestiti z uvajanjem javnega potniškega prometa, kjer zaradi mreže ni ekonomike javnih prevozov.
5. Gradnja **kritične infrastrukture za elektromobilnost** je ključna. Trenutno se vlaga v izgradnjo polnilne infrastrukture, pri čemer je fokus na infrastrukturi na avtocestnem križu, nič pa ni znanega o izgradnji ustrezne infrastrukture izven tega za doseganje ciljev elektromobilnosti. Hkrati je potrebno upoštevati, da v prometu še ni kritične mase za električni odjem, zato se postavlja vprašanje kdo bo nosil stroške pospešene gradnje infrastrukture, saj investiranje še ne bo ekonomsko upravičeno.

6. Oblikovanje **prostorske politike**, ki bo ustvarila boljše pogoje za elektromobilnost. Promet je sedaj razdeljen na dva resorja MZI in MOPE, kjer manjka jasnost kaj konkretno bo posamezen resor urejal. Zato bi moral NEPN prispevati k usklajenosti politik in konsistentnosti med dokumenti za lažje sprejemanje ustreznih investicijskih odločitev povezanih z elektromobilnostjo.
7. Zagotovitev polnjenja električnih vozil v **večstanovanjskih objektih** je poseben izziv. Na eni strani je uvajanje elektromobilnosti v obstoječih stavbah upočasnjeno s predpisanimi pridobivanji soglasij za izgradnjo polnilnih postaj. Na drugi strani pa bi novogradnje morale imeti pripravljeno, zgrajeno ustrezno polnilno infrastrukturo, v praksi pa načrtovanje le te močno podaljšuje pridobivanje gradbenih in drugih dovoljenj. Dodatno kritično točko pri gradnji nove polnilne infrastrukture predstavljajo izzivi požarne in drugih varnosti.
8. **Elektrifikacija javnega potniškega prometa** v NEPN ni zadostno opredeljena, čeprav je eden ključnih ciljev NEPN na področju prometa prav prehod na uporabo javnega potniškega prometa. Prav tako ni znano kje naj bi se polnili npr. električni avtobusi, kdo bo nosil stroške investicij v nadgradnjo voznega parka in s kakšnimi finančnimi spodbudami oz. javno zasebnimi partnerstvi se bodo cilji lahko dosegli.
9. **Elektrifikacija tovornega prometa** v NEPN ni zadostno opredeljena. Pri zastavljanju ciljev ni jasno kako hitro naj bi ta elektrifikacija potekala in kakšno polnilno infrastrukturo je potrebno ob tem zagotoviti.
10. Za širšo uporabo **električnih lahkih dostavnih vozil** je potrebna sprememba zakonodaje v povezavi z vozniškimi izpiti. Da bi jih lahko upravljali z vozniškim izpitom kategorije B, je potrebno po nemškem zgledu dvigniti dovoljeno nosilnost vozila za težo baterije.
11. NEPN predvideva prehod na **alternativna goriva**, vendar celotno področje jemlje zelo površinsko. Za uvajanje e-goriv je potrebno oblikovati podporne sheme za e-goriva. Vse oblike e-goriv je potrebno vrednotiti z vidika petih ključnih parametrov: sektor uporabe, infrastruktura, skladiščenje, investicija in zmanjševanje GHG plinov. Hkrati je potrebno pri spodbujanju prehoda na e-goriva poleg tveganj upoštevati tudi priložnosti za slovensko gospodarstvo, ki bi se moralo v proizvodnjo teh goriv aktivneje vključiti.
12. **Davčne spodbude** imajo številne kontradiktornosti, ki bi jih bilo potrebno odpraviti, da bi lahko uvajali elektromobilnost s hitrostjo, da bi dosegli začrtane cilje.
13. Številne **administrativne ovire**, ki v praksi otežujejo uvajanje elektromobilnosti. Birokratski postopki so dolgi, kompleksni in zahtevni, zato odvrčajo potrošnike pri uvajanju elektromobilnosti.
14. **Staranje voznega parka** postaja v Sloveniji vedno večji izziv, še posebej v post koronskem času. Uvožena rabljena vozila so vedno starejša in zdi se, da Slovenija postaja »odpad« za stara vozila, ki niso opremljena z novimi tehnologijami, ki bi spodbudila uvajanje elektromobilnosti.
15. **Promocija elektromobilnosti in novih tehnologij** je šibka in nezadostna. V Sloveniji smo v zadnjem desetletju napredovali počasi pri uvajanju električnega voznega parka. Električnih vozil je zgolj 5%, kar kaže da je slovenski potrošnik močno skeptičen do uvajanja koncepta elektromobilnosti. Za doseganje zastavljenih ciljev je torej potrebno potrošnike ustrezno izobraziti, navdušiti in spodbuditi, da bodo zamenjali vozila z notranjim izgorevanjem s tistimi na alternativni pogon. Za uspeh elektromobilnosti morata biti tako ponudnik kot potrošnik približno v enaki fazi zrelosti.
16. **Dostopnost do elektromobilnosti** je zagotovo velik izziv, saj so električna vozila dražja od tistih z notranjim izgorevanjem, kar pomeni, da so za potrošnika manj privlačna, dodatno pa celo nedosegljiva za prebivalstvo z nižjimi prihodki, kar lahko posledično vodi v mobilnostno revščino. NEPN mora odgovoriti kako bo naglasil vprašanja mobilnostne revščine pri snovanju ciljev in ukrepov za njihovo doseganje.

Potrebni so tudi **ukrepi pozitivne diskriminacije**, kot na primer nižja cena parkiranja ali možnost uporabe rumenih prometnih pasov z električnimi vozili.

Za doseganje ciljev **na področju JPP NEPN predvideva spodbude elektrifikaciji voznega parka v mestih (JPP – avtobusi, taksiji)**. Za doseganje teh ciljev je potrebno:

1. **Zagotoviti ustrezne pogoje** (pravne in tehnične), subvencije, nadomestila, primerno infrastrukturo na ustreznih mestih.
2. **Ustrezno urediti oziroma vzpostaviti pravni okvir** za dodeljevanje državnih pomoči in investicijskih transferjev.
3. **Zagotoviti potrebna sredstva** za tak prehod družbam, ki izvajajo storitve prevozov v cestnem prometu/gospodarski javni službi.
4. Pri dodeljevanju pomoči se sredstva **ne smejo upoštevati pri omejitvah de minimis**.
5. V sklopu načrtovanja in financiranja je potrebno **predvideti ustrezno polnilno infrastrukturo na avtobusnih postajah/postajališčih** oziroma v bližini avtobusnih postajah/postajališč.

NEPN predvideva spodbujanje ukrepa ureditve mikro-mobilna vozlišča na mestnih vpadnicah. Za doseganje teh ciljev je potrebno:

1. **Opredeliti mikromobilnosti** (sistemi javne izposoje koles in e-koles) v sklopu kolesarske infrastrukture ter predvideti potrebna sredstva in komunikacijo za spodbujanje razvoja tega področja mobilnosti.
2. **Zagotoviti je sistem financiranja**, tako za javne ustanove kot za podjetja za vključevanje in širjenje mreže storitev mikromobilnosti.
3. **Pripraviti je načrt vključitve sistemov mikromobilnosti** v shemo JPP ter zagotoviti sofinanciranje voženj/naročin za uporabnike.

Delitvena ekonomija na področju mobilnosti v NEPN prav tako ni ustrezno naslovljena, predstavlja pa pomemben segment za doseganje ciljev. Pri oblikovanju ciljev je potrebno upoštevati naslednje izzive:

1. **Opredeliti upravljanje mobilnosti in mobilnostnih storitev**. Potencial predstavlja uvedba hitrih avtobusnih linij v povezavi z novimi storitvami javnega prevoza na zahtevo, ki obratujejo kot feederji oziroma komplementarno na relacijah manjšega povpraševanja in izven konic.
2. **Zagotoviti enotni informacijski sistem** lahko bistveno pripomore k doseganju ciljev na področju prometa. Vključevati bi moral JPP, najem vozil z voznikom, taxi in sopotništvo (profesionalno in neprofesionalno).
3. **Vzpostaviti pravni okvir za ureditev najema vozila z voznikom in sopotništva**.
4. **Urediti ustrezne fiskalne ukrepe**, ki bodo spodbujali doseganje ciljev:
 - Brezplačna javna parkirišča za vozila podjetij, ki se ukvarjajo z deljenjem avtomobilov (in so električna ali CO2 emisij max X na km).
 - Brezplačne cestnine in možnost uporabe rumenih pasov za vozila, ki sodelujejo v JPP ter platformah za deljenje vozil, sopotništvo in prevoza na zahtevo (in so električna ali CO2 emisij max X na km).
 - Ukinitev plačevanja bonitete v kolikor podjetje kupi zaposlenemu električno kolo oziroma mu dodatno plača ali sofinancira trajnostno obliko prevoza.
 - Spodbuditi brezplačni mesečni proračun za prevoze za X let v kolikor fizična oseba proda/odregistrira svoje osebno vozilo.

II. Široka potrošnja

Večja energetska učinkovitost za manjšo porabo energije je ključno vodilo zelenega prehoda EU, ki ga v CER podpiramo.

Vizija, ki jo opredeljuje veljavna DSEPS in jo vsebuje tudi NEPN, je do leta 2050 doseči nizkoogljično rabo energije v stavbah, kar bo Slovenija dosegla z znatnim izboljšanjem energetske učinkovitosti in povečanjem uporabe OVE v stavbah. Prepričano smo, da bodo ukrepi in vložena sredstva v OVE mnogo bolj učinkoviti ob predhodno izvedenih ukrepih za povečanje energetske učinkovitosti.

Največja pomanjkljivosti NEPN na področju ocenjevanja ciljev, potencialov in načinov doseganja je to, da **stavbe** niso več obravnavane kot samostojni vir energijskih prihrankov kljub temu, da so največji ali eden največjih potencialov. Z njihovo vključitvijo v splošno rabo se izgublja transparentnost potencialov, kot tudi ukrepi, njihova sledljivost in učinkovitost.

Hkrati je jasno, da na področju povečanja **energetske učinkovitosti stavb**, tudi javnih, Slovenija močno zaostaja že za do sedaj sprejetih in potrjenih ciljev.

Pričakujemo, da NEPN **samostojno, konkretno in transparentno** opredeli cilje za povečanje energetske učinkovitosti stavb.

Pri snovanju in doseganju ciljev razogljčenja je potrebno upoštevati **celotno življenjsko dobo stavb** od gradnje, vzdrževanja in odstranitve tako za ogljičnega odtis materialov in storitev.

Pozivamo, da NEPN pripravi scenarije za doseganja ciljev leta 2023 in 2050 dokument, ki bodo temeljili tudi na **utelešenem ogljiku**. Ta namreč lahko predstavlja tudi 50% celotnega ogljičnega odtisa stavb.

Od NEPN tudi pričakujemo, da se jasno opredeli do scenarijev doseganja in nedoseganja ciljev dekarbonizacije, ki izhajajo iz energetske prenove javnih stavb, da upošteva vpliv sprememb v zelenem javnem naročanju in da upošteva scenarije večjih ali manjših spodbud za povečanje energetske učinkovitosti tako za zasebne kot komercialne stavbe.

Za izogib kaznovalnim politikam za nedoseganje rezultatov na področju podnebne nevtralnosti so potrebna vlaganja na **dvig ozaveščenosti in aktivnejšega pristopa** k uvajanju potrebnih sprememb na strani **potrošnikov**. V CER verjamemo, da bi moral NEPN jasno opredeliti tudi cilje na tem področju in seveda oblikovati ustrezne ukrepe.

III. Industrija

Predlagamo, da NEPN konkretno opredeli cilje in ambicije na področju uvajanja **krožnega gospodarstva**, torej konkretne predpostavke dekarbonizacije, ki izhajajo iz uvajanja krožnega gospodarstva.

Primeri iz prakse kažejo, da gospodarstvo pogosto najde rešitev, nacionalna zakonodaja pa zamuja in zahteva že predpisana ravnanja, ki ne omogočajo sodobnega razvoja krožnega gospodarstva. **Zato je ključna inovativnost, učinkovitost in prilagodljivost zakonodaje, ki bo pospeševala krožno gospodarstvo.**

Za doseganje ciljev NEPN je ključno tudi **spodbujanje krožnih poslovnih modelov z različnimi finančnimi instrumenti**.

VI. Podporna področja za doseganje ciljev NEPN

V CER se strinjamo, da bodo za uspešen zeleni prehod potrebna **večja vlaganja v razvoj človeških virov**, zato od NEPN pričakujemo, da tudi na tej temi postane bolj konkreten in se jasno opredeli do ciljev na teh področjih.

Enako velja tudi za povečanje vlaganj v raziskave in razvoj. Od NEPN pričakujemo, da opredeli vplive nedoseganja vlaganj v raziskave in razvoj na doseganje ciljev podnebne nevtralnosti. NEPN naj opredeli tudi **raziskovalne projekte**, po posameznih panogah in področjih, s katerimi bi bistveno izboljšali doseganje ciljev podnebne nevtralnosti.

Digitalizacija in odločanje na osnovi podatkov. Za ustrezno pripravo NEPN, določanja ciljev in ukrepov je nujno, da bi snovalci upoštevali tudi podatke o stanju, ambicijah in strategijah slovenskega gospodarstva, mest in lokalnih skupnosti. Prav tako predlagamo, da se poleg digitalizacije, ki je namenjena naprednemu upravljanju z energijo, NEPN fokusira tudi na druge vidike digitalizacije, ki pomembno izboljšujejo poslovne procese in direktno ali posredno vplivajo na doseganje ciljev podnebne nevtralnosti.

S prijaznimi pozdravi,

Ana Struna Bregar

*Izvršna direktorica CER
Partnerstvo za trajnostno gospodarstvo*



Poslano na:

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo / Minister mag. Bojan Kumer

Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport / Minister Matjaž Han

Ministrstvo za infrastrukturo / Ministrica mag. Alenka Bratušek

Ministrstvo za finance / Minister Klemen Boštjančič

Ministrstvo za javno upravo / Ministrica Sanja Ajanović Hovnik

Institut »Jožef Stefan« / mag. Stane Merše