



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 060-10-8/2021/5
Ljubljana, 1. 6. 2021

Predlog

Z A P I S N I K

63. seje Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj, ki je bila v ponedeljek, 24. 5. 2021, prek aplikacije Cisco Webex.

Seja se je začela ob 14. uri in se zaključila ob 15. uri.

Prisotnost članov komisije:

- predsednik: Dušan Strnad
- podpredsednik: Samer Khalil
- člani: Dejan Crnek, Franc Golob, Janoš Kern, Oskar Komac, Franjo Naraločnik, Milan Ozimič, Franci Rokavec, Branko Šumenjak, Matjaž Švagan, Davorin Terčon, mag. Igor Velov, Bogomir Vnučec, Cvetko Zupančič.

Opravičeno odsotna:

- Bojan Popovič, Bojan Režun.

Vabljeni:

- Danijel Kastelic, državni svetnik
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet, Ministrstvo za infrastrukturo
- Andreja Knez, vodja Sektorja za ceste in cestni promet, Ministrstvo za infrastrukturo
- Katarina Petan, kabinet ministra za infrastrukturo
- Anamaria Hren, vodja Sektorja za razvoj in koordinacijo varnosti cestnega prometa, Javna agencije za varnost prometa
- mag. Nina Kumerdej, Javna agencije za varnost prometa
- Iztok Slatinšek, vršilec dolžnosti generalnega direktorja Direktorata za okolje, Ministrstvo za okolje in prostor
- Nikolaj Grgurevič, vodja Sektorja za okolje in podnebne spremembe, Ministrstvo za okolje in prostor
- mag. Milena Černilogar Radež, vodja Sektorja za trajnostno mobilnost in prometno politiko, Ministrstvo za infrastrukturo
- Stanislav Meglič, Ministrstvo za infrastrukturo

Sprejet dnevni red:

- 1. Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP-F) – druga obravnava, EPA 1569-VIII (326-01-17/2020)**
- 2. Predlog resolucije o Dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050 (ReDPS50), EPA 1828-VIII (801-01-2/2021)**
- 3. Potrditev zapisnika 62. seje komisije**
- 4. Razno**

* * *

Komisija je bila sklepčna in nihče ni nasprotoval dnevnemu redu.

Ad 1)

Komisija je obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o pravilih cestnega prometa (v nadaljevanju: predlog zakona), ki ga je v obravnavo Državnemu zboru predložila Vlada. Komisija se je seznanila z mnenji in pripombami oz. predlogi Skupnosti občin Slovenije, Mestne občine Kranj, Sindikata občinskih redarjev Slovenije in Združenja bank Slovenije ter državnega svetnika Danijela Kastelica.

Komisija **podpira** predlog zakona, s katerim se spreminjajo in dopolnjujejo prometna pravila s ciljem povečanja varnosti vseh udeležencev cestnega prometa.

Ministrstvo za infrastrukturo je pripravljalo predlog zakona od leta 2019 in v okviru usklajevanj s številnimi deležniki vanj vključil tudi predloge lokalnih skupnosti, Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa in drugih resornih ministrstev. Komisija je bila seznanjena, da Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa podpira vse predlagane zakonodajne rešitve s ciljem povečanja prometne varnosti.

Kot eno od pomembnih instrumentov večje prometne varnosti se predlaga strožja obravnava voznikov za ravnanja med vožnjo, ki zmanjšuje slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila. V okviru te spremembe bo uporaba mobilnih telefonov strožje sankcionirana, kar je Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj v preteklosti že predlagala. Med bistvenimi zakonskimi rešitvami predlagatelj izpostavlja strožjo obravnavo voznikov, ki ne upoštevajo pomena posebnih svetlobnih in zvočnih znakov, ki jih imajo vozila s prednostjo, vozila za spremstvo ali vozila v spremstvu, ter strožjo obravnavo voznikov, ki se priključijo vozilu s prednostjo, za spremstvo in v spremstvu ali jih prehitijo.

Nadalje se z vidika večje varnosti pri prehitovanju določa primerna bočna razdalja 1,5 m pri prehitovanju kolesarjev, voznikov lahkih motornih koles in voznikov mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h. Prav tako se določajo pravila ravnanja v območju skupnega prometnega prostora in na površinah za pešce in kolesarje. Določajo se tudi pogoji za udeležbo lahkih motornih vozil v cestnem prometu, kamor sodijo invalidski vozički, skiroji na motorni pogon (ki ne presegajo 25km/h in niso širši od 80 cm), rolke na električni pogon, sagwaye na električni pogon. Predlaga se, da jih lahko vozijo osebe, starejše od 14 let, ki morajo voziti po kolesarski poti oz. ob desnem robu vozišča ceste v naselju, kjer je hitrost omejena na 50 km/h. Predlog zakona tudi razširja pooblastila občinskim redarjem (npr. na območju skupnega prometnega prostora, nadziranje določbe glede prepovedi vožnje na krožišču pri zeleni luči na semaforju in pogojev za udeležbo lahkih motornih vozil) in cestninskim nadzornikom (npr. pri nadziranju določb v zvezi z zimskimi razmerami, na avtocestah).

Kot ugotavlja komisija, je ena od zakonskih novosti tudi predlog, da se dovoli vožnja desno ob rdeči luči na semaforju, če mu je dodan prometni znak za vožnjo ob rdeči luči na semaforju in če je smer prosta.

Poleg ukrepov, ki zasledujejo temeljne cilje prometno varnostne politike v državi, se s predlogom zakona ureja tudi odgovornost lastnika ali imetnika pravice uporabe vozila v primeru storitve prekrška na način, da se uzakonja domnevna odgovornost lastnika vozila oz. imetnika uporabe vozila za storjen prekršek, če ni mogoče ugotoviti identitete storilca prekrška zoper varnost cestnega prometa. Prav tako se določajo pogoji za preizkušanje avtomatiziranih vozil v cestnem prometu (samostojno upravljanje vozila brez voznikovega ukrepanja). Kot izhaja iz predloga zakona, bodo območja označena s prometno signalizacijo, v času preizkušanja bodo morala biti tovrstna vozila označena, da jih bodo prepoznali drugi udeleženci prometa. V času preizkušanja bodo avtomatizirana vozila lahko vozila z najvišjo dovoljeno hitrostjo 100km/h na avtocestah in hitrih cestah ter 50/km/h na drugih cestah. Ustrezneje se določajo tudi pogoji za parkiranje vozil na počivališčih avtocest in hitrih cest,

saj danes zaradi dolgotrajnejšega parkiranja vozil, ki čakajo na nadaljevanje vožnje tudi po več dni, zmanjkuje parkirnih mest za voznike tovornih vozil, ki se morajo ustaviti zaradi obveznih počitkov med vožnjo ali zaradi omejitve prometa na slovenskih cestah.

Nadalje se določa označitev oseb med hojo po avtocesti in hitri cesti, pravila ravnanja v cestnem prometu za vozila policije in slovenske obveščevalne agencije pri opravljanju posebnih nalog, ureja označitev živali ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti v cestnem prometu, določajo pravila ravnanja ob uporabi psihoaktivnih zdravil med vožnjo, določa preverjanje psihofizičnega stanja neposrednim udeležencem v prometni nesreči z izjemo otrok ter dolžnost ravnanja v prometni nesreči.

Poleg navedenega se s predlogom zakona znižujejo nekatere globe za prekoračitev dovoljenih hitrosti v območju umirjenega prometa, območju za pešce, območju skupnega prometnega prostora, območju omejene hitrosti, na cesti v naselju, na cesti zunaj naselja ter na avtocesti in hitri cesti, saj je bilo ugotovljeno, da sama višina kazni nima vpliva na prometno varnost. Kot izpostavlja predlagatelj zakona, je treba bistveno večji poudarek dati izobraževanju in varnemu ravnanju v prometu.

Komisija ugotavlja, da so si v Skupnosti občin Slovenije in Sindikatu občinskih redarjev Slovenije neuspešno prizadevali, da bi občinskemu redarstvu, ki izvaja vrsto policijskih pooblastil, zakonsko omogočili uporabo posebnih zvočnih znakov in modre svetilke, s čimer bi se njihova vozila uvrstila med vozila s prednostjo. Na ta način bi povečali učinkovitost občinskih redarjev na področju zagotavljanja prometne varnosti in neoviranega prometa. Komisijo je zanimalo, kje so razlogi za neupoštevanje njihovega predloga, še posebej ob dejstvu, da je praktično nemogoče izvajati nadzor nad določenimi kršitvami prometnih pravil (npr. vožnja v rdečo luč, uporaba mobilnega telefona) iz vozila, na katerem se ne same uporabljati posebnega zvočnega in svetlobnega znaka. Kot ugotavlja komisija, je Ministrstvo za infrastrukturo po posvetovanju, tudi s predstavniki Policije, zaključilo, da občinskega redarstva ni moč enačiti s policijo (dati enake teže) in posledično ni upoštevalo tega predloga.

Komisija se je seznanila z opozorili državnega svetnika, ki v Državnem svetu zastopa interese socialnega varstva, da se invalidi kot šibkejši udeleženci cestnega prometa velikokrat soočajo s težavami pri iskanju prostega parkirnega mesta na javnih površinah, saj jih zasedajo vozila brez veljavne parkirne karte za invalide. Zato predlaga dvig glob za voznike, ki kršijo določila glede prepovedi ustavljanja ali parkiranja na označenih parkirnih mestih za invalide. Kot izhaja iz opravljene raziskave iz 2017 in ponovljene raziskave 2019, ki jo je izvedla Fakulteta za varnostne vede Univerze v Mariboru v sodelovanju z Javno agencijo Republike Slovenije za varnost prometa in pri kateri so sodelovale tudi reprezentativne invalidske organizacije, je neupravičenega parkiranja na rezerviranih mestih za invalide še zmeraj preveč. Tako stanje nakazuje na nezadostno osveščenost družbe o nesprejemljivosti tovrstnega ravnanja voznikov, s katerim se omejena mobilnost invalidov le še otežuje. S ciljem večjega spoštovanja prometnih pravil oz. odvratanja od kršitev na zadevnem področju komisija podpira predlog za povišanje globe iz 80 na 120 evrov za voznike, ki nimajo dovoljenja za parkiranje na označenih parkirnih mestih za invalide, ter predlaga amandma k 21. členu. V zvezi s tem je bila komisija seznanjena, da Ministrstvo za infrastrukturo ne nasprotuje predlogu za poostreitev sankcioniranja voznikov zaradi nepravilnega parkiranja na označenem parkirnem prostoru za invalide.

V zvezi s parkiranji na rezerviranih mestih za gibalno ovirane osebe komisija opozarja tudi na številne primere v praksi, ko na tovrstnih parkirnih mestih parkirajo vozniki z vozilom z nameščeno parkirno karto za invalide osebe, vendar je očitno, da so popolnoma zdravi in zato neupravičeni do parkirne karte. Parkirne karte, do katerih so upravičene osebe, ki izpolnjujejo enega od pogojev iz 66. člena Zakona o pravilih cestnega prometa, izdajajo upravne enote na podlagi odločbe o invalidnosti oz. potrdila izbranega osebnega zdravnika o

izpolnjevanju enega od zakonskih pogojev. Po oceni komisije gre za dokaj liberalno ureditev, na podlagi katere se izdajajo parkirne karte z neomejeno veljavnostjo, kar omogoča številne zlorabe (npr. po smrti upravičenca se parkirna karta še uporablja). Kazalo bi ponovno proučiti veljavno zakonsko ureditev in jo spremeniti na način, da bi bila veljavnost parkirne kartice časovno omejena z možnostjo vsakoletnega podaljševanja na podlagi dokazil, pri tem pa bi morali urediti tudi način nadziranja njene veljavnosti. Prav tako bi kazalo ponovno proučiti seznam upravičencev in omejiti pravico do tovrstnih parkirnih kart na osebe z večjimi telesnimi okvarami, ki potrebujejo širša parkirna mesta (npr. osebe na invalidskih vozičkih). Ob tem komisija tudi opozarja, da je treba poostri nadzor nad vozniki - spremljevalci, ki uporabljajo parkirno karto tudi tedaj, ko ne vozijo in spremljajo invalida, ki je dejanski imetnik parkirne karte.

V šolah vožnje in v okviru številnih akcij Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa, ki sicer v partnerstvu z drugimi deležniki že izvaja kampanjo »Parkiraj izgovore drugim! Ne na mestu, rezervirana za invalide«, bi bilo treba intenzivirati aktivnosti za osveščanje javnosti glede nesprejemljivosti parkiranja na parkirnih mestih, ki so rezervirana za invalide, ter obenem tudi poostri nadzor nad neupravičenim parkiranjem.

Na podlagi navedenega komisija poziva Ministrstvo za infrastrukturo, da prouči podana opozorila glede parkiranja na prostorih, ki so rezervirana za invalide, ter jih smiselno upošteva ob pripravi prihodnjih sprememb zakona, obenem pa poziva predlagatelja zakona in ostale kvalificirane predlagatelje amandmajev, da proučijo in kot lastnega povzamejo ter predložijo v sprejem pristojnemu Odboru Državnega zbora za infrastrukturo, okolje in prostor naslednji

predlog amandmaja:

k 21. členu:

Za petim odstavkom 21. člena predloga zakona se dodata nov šesti in sedmi odstavek, ki se glasita:

»V šestem odstavku se črta število »17.,«.

Doda se nov sedmi odstavek, ki se glasi:

»(7) Z globo 120 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju z določbo 17. točke četrtega odstavka tega člena.««.

Obrazložitev:

Fakulteta za varnostne vede Univerze v Mariboru je, v sodelovanju z Javno agencijo Republike Slovenije za varnost prometa, izvedla raziskavo o (ne)upravičenem parkiranju na mestih, rezerviranih za invalide, ki je pokazala na veliko pomanjkanje družbene zavesti in solidarnosti v odnosu do invalidov in parkiranja na prej navedenih parkirnih mestih.

Osebe, ki niso invalidi, z ustavljanjem in parkiranjem na označenem parkirnem prostoru za invalide grobo posegajo v pravico do mobilnosti tistih upravičencev, ki so že v 64.a točki prvega odstavka 2. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) opredeljeni kot ranljivi udeleženci v prometu, to so invalidi ali osebe z omejeno sposobnostjo mobilnosti.

Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 69/17 – popr., 68/16, 54/17, 3/18 – odl. US, 43/19 – ZVoz-1B in 92/20; ZPrCP) v 17. točki četrtega odstavka 65. člena že vsebuje prepoved ustavljanja ali parkiranja na označenem parkirnem prostoru za invalide, razen za osebe iz prvega odstavka 66. člena tega zakona (osebe, ki imajo zaradi izgube, okvare ali paraliziranosti spodnjih ali zgornjih okončin ali

medenice priznано najmanj 60% telesno okvaro), pri čemer je v šestem odstavku 65. člena istega zakona predvidena globa za prejšnj omenjeno kršitev v višini 80 evrov.

Ocenjuje se, da bi bilo treba navedeno globo zvišati, saj bi po oceni stroke, invalidskih organizacij in kritičnega dela splošne javnosti tudi slednje, poleg dviga splošne družbene zavesti o težavah invalidov s parkiranjem in mobilnostjo, pripomoglo k razrešitvi izpostavljene problematike. Posledično se predlaga dvig globe za kršitev 17. točke četrtega odstavka 65. člena ZPrCP na 120 evrov.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik mag. Igor Velov.

* * *

Komisija je podprla predlog resolucije (ZA 15, PROTI 0).

ZA: Dušan Strnad, Samer Khalil, Dejan Crnek, Franc Golob, Janoš Kern, Oskar Komac, Franjo Naraločnik, Milan Ozimič, Franci Rokavec, Branko Šumenjak, Matjaž Švagan, Davorin Terčon, mag. Igor Velov, Bogomir Vnučec, Cvetko Zupančič.

Ad 2)

Komisija je obravnavala Predlog resolucije o Dolgoročni podnebni strategiji do leta 2050 (v nadaljevanju: predlog resolucije), ki ga je v obravnavo Državnemu zboru predložila Vlada.

Komisija **podpira** predlog resolucije.

Predlog resolucije o Dolgoročni podnebni strategiji do leta 2050 je bil pripravljen v skladu s Pariškim sporazumom kot pravno zavezujočim globalnim podnebnim sporazumom in zahtevami evropskega pravnega reda. Usklajen je z Nacionalnim energetske podnebnim načrtom (NEPN), ki je izvedbeni akt. Sprejeto podnebno strategijo bo Slovenija posredovala Evropski komisiji in Okvirni konvenciji ZN o podnebnih spremembah.

Slovenija se s predlagano resolucijo oz. podnebno strategijo zavezuje k pospešenemu zmanjševanju emisij toplogrednih plinov (TPG) v vseh relevantnih sektorjih z dosego neto ničelnih emisij TPG najkasneje do 2050, s čimer sledi usmeritvam EU, ki želi prevzeti vodilno vlogo v svetovnem boju proti podnebnim spremembam. Za doseganje tega cilja je ključen Evropski podnebni zakon za podnebno nevtralnost EU do 2050 in napovedana revizija podnebnih in energetske politik, ki bo določila tudi okrepljene cilje na ravni držav članic EU v okviru zakonodajnega svežnja »Fit for 55«, ki bo tudi ena od prednostnih nalog na področju podnebnih sprememb v času predsedovanja Slovenije EU.

Kot ugotavlja komisija, je temeljni cilj doseči podnebno nevtralnost do leta 2050 oz. zmanjšati emisije TPG za 80–90 % glede na referenčno leto 2005, izboljšati ponore v smislu vezave ogljika v obliki lesne mase ter pospešeno izvajati politike prilagajanja na podnebne spremembe in zagotavljanja podnebne varnosti prebivalcev. Prav tako je cilj izboljšati energetske učinkovitost in zmanjšati rabo primarne in končne rabe energije z naborom ukrepov za zmanjšanje potreb po energiji. Raba energije bo večinoma temeljila na oskrbi energije iz obnovljivih virov energije (OVE) in drugih nizkoogljičnih virih energije. Slovenija bo povečala deleže OVE v končni rabi energije v vseh sektorjih: v prometu, pri rabi električne energije in toplote ter hladu. Skupni delež OVE bo do 2050 dosegel najmanj 60 %. Predlagana podnebna strategija določa sektorskim politikam cilj doseganja neto ničelne emisije TPG do 2050, kar je treba upoštevati pri pripravi sektorskih dokumentov.

Kot izhaja iz predlaganega strateškega dokumenta, je na področju oskrbe z energijo cilj razpolaganje z zadostnimi proizvodnimi kapacitetami za samozadostnost Slovenije pri oskrbi z električno energijo. Krepila se bo vloga OVE in drugih nizkoogljičnih virov ter sistematično in ob upoštevanju načela pravičnega prehoda opuščalo fosilne vire energije. V sektorju industrije se ob ohranjanju visoke stopnje konkurenčnosti teži k zmanjšanju TPG za 80–87 % glede na leto 2005 in prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo.

Na področju prometa, ki predstavlja sektor z največjim deležem emisij TPG v Sloveniji, je cilj zmanjšanje emisij za 90–99 % glede na leto 2005, kar pomeni temeljito transformacijo prometa in njegovo optimizacijo. Med drugim se predvideva preusmeritev (tovornega) prevoza s cest na posodobljeno železnico, učinkovit javni potniški promet in spodbujanje njegove uporabe ter zmanjšanje potrebe po dnevni mobilnosti z avtomobili, ki naj bi bili sicer v večji meri gnani na elektriko in manj na fosilna goriva, ter spodbujanje udeležencev v prometu k okolju prijaznejši obliki mobilnosti, kot sta kolesarjenje in pešačenje. Prav tako bo treba slediti tehnološkemu razvoju in se opreti na naprednejše rešitve mobilnosti. Do leta 2050 se predvideva obvezen prehod iz fosilnih na alternativna goriva v prometu, predvsem na električna vozila ob predpostavki, da bo električna energija proizvedena iz obnovljivih virov. Kot alternativa električnim vozilom se predvideva tudi uporaba sintetičnih goriv, ki bodo ogljično nevtralna, pri katerih sicer še obstajajo zadržki glede izkoristkov in učinkovite rabe energije. Obstaja zavedanje, da posamični ukrepi ne bodo prispevali k uresničevanju ambicioznih ciljev, zato bo treba upoštevati tudi njihovo komplementarnost in izvajati ukrepe z največjimi atributi za doseg ciljev.

V sektorju stavbe je ključni cilj zmanjšanje emisij TPG do leta 2030 za 32 % in do leta 2040 za 85–95 %. To naj bi Slovenija dosegla z nadaljnjo energetsko prenovo stavbnega fonda ter spodbujanjem tehnologij, ki izrabljajo OVE in centralizirane sisteme za ogrevanje. Slovenija bo ohranjala stopnjo celovitih energetskih prenov nad 2 % letno, kar predstavlja velik izziv. V sektorju kmetijstvo je cilj do leta 2050 zmanjšanje emisij TPG za 22 % glede na leto 2005 ob izboljšanju samooskrbe s hrano (zmanjšanje metana in dušikovega dioksida). V sektorju raba zemljišč, sprememba rabe zemljišč in gozdarstvo se bo težilo k ohranjanju ponorov in zmanjšanju emisij TPG, pri čemer bo treba zagotoviti, da se sprememba zaloge ogljika v pridobljenih lesnih proizvodih poveča za 100 %, emisije zaradi širjenja naselij oz. pozidanih zemljišč pa zmanjšajo za 100 %. V sektorju odpadkov se bodo emisije morale zmanjšati za 81 % glede na leto 2005. Zmanjšanje iz naslova odlaganja odpadkov bo doseženo s prenehanjem odlaganja biorazgradljivih odpadkov, zmanjšanje emisij iz naslova odpadnih voda pa s priključevanjem gospodinjstev v kanalizacijsko omrežje in čiščenje odpadnih voda na ČN ter z zamenjavo pretočnih greznic z malimi komunalnimi ČN.

V luči prizadevanj za doseganje podnebne nevtralnosti in s tem temeljite preobrazbe družbe imajo in bodo tudi v prihodnje imele pomembno vlogo lokalne skupnosti. Med drugim predlog resolucije predvideva večje ambicije glede izkoriščanja vetrne energije in razvoj programov za vključitev lokalnih skupnosti v ta razvoj. Prav tako predvideva sistematično spodbujanje izkoriščanja OVE v lokalnih skupnostih ter krepitev zmogljivosti za pripravo in izvedbo projektov na tej ravni. V zvezi s tem se komisiji postavlja vprašanje načinov vključevanja lokalnih skupnosti pri spodbujanju OVE in varčevanju z energijo oz. njeni učinkovitejši rabi. Kot ugotavlja komisija, so ene ključnih stimulacij finančne spodbude Eko sklada za prilagajanje na podnebne spremembe, pri čemer so prihodki iz naslova prodaje emisijskih kuponov namenjeni sofinanciranju ukrepov za zniževanje ogljičnega odtisa.

Ker predstavljajo nepovratne finančne spodbude za nakup e-vozil eno od pomembnejših ukrepov spodbujanja prehoda na alternativna goriva v prometu, komisija meni, da bi morali razmisliti o povišanju tovrstnih finančnih spodbud Eko-sklada. Danes je namreč višina subvencije za nakup novega električnega vozila (največ 4.500 evrov) prenizka in celo nižja kot v preteklosti (7.500 evrov), kar je sicer posledica večjega povpraševanja potrošnikov od razpoložljivosti sredstev, vendar to ni v duhu zastavljenih usmeritev v sektorju prometa, ki

med drugim predvideva elektrifikacijo prometa. Glede na omejenost finančnih virov Eko sklada oz. dejstvo, da finančni vir za tovrstne spodbude trenutno predstavlja le prispevek iz naslova učinkovite rabe energije, se komisija pridružuje razmišljanju na Ministrstvu za infrastrukturo in predlaga, da bi Ministrstvo za okolje in prostor poiskalo še dodaten finančni vir (npr. Podnebni sklad), ki bi omogočil dvig nepovratnih spodbud za sofinanciranje nakupa e-vozil. Kot ugotavlja komisija, na Ministrstvu za okolje in prostor, ki so odprti za pobude, načrtujejo sofinanciranje ukrepov za prehod na alternativna goriva (predvsem na elektriko in vodik) za vozila kategorije M2 in M3, pri čemer z masovno proizvodnjo e-vozil v prihodnje pričakujejo tudi padec njihove cene.

Komisija pozdravlja predvidene strateške usmeritve Slovenije do leta 2050 za doseganje podnebne nevtralnosti, pri tem pa poudarja pomembnost pravočasne uveljavitve in ustrezne višine finančnih spodbud za okoljsko sprejemljivejše naložbe in potrošnjo. Četudi so podnebne spremembe tu in smo primorani izvajati ukrepe za krepitev odpornosti na njihove vplive, pa je učinkovitost odziva prvenstveno odvisna od zagotavljanja zadostnih finančnih instrumentov v smislu spodbud, brez katerih bomo težko uresničili ambiciozno zastavljene trajnostne cilje pri prehodu v podnebno nevtralno družbo in krožno gospodarstvo oz. bistveno kasneje, kot je predvideno.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik mag. Igor Velov.

* * *

Komisija je podprla predlog resolucije (ZA 14, PROTI 0).

ZA: Dušan Strnad, Samer Khalil, Dejan Crnek, Franc Golob, Janoš Kern, Oskar Komac, Franjo Naraločnik, Milan Ozimič, Branko Šumenjak, Matjaž Švagan, Davorin Terčon, mag. Igor Velov, Bogomir Vnučec, Cvetko Zupančič.

Ad 3)

Komisija je potrdila zapisnik 62. seje komisije (13 ZA, 0 PROTI).

ZA: Dušan Strnad, Samer Khalil, Dejan Crnek, Franc Golob, Janoš Kern, Oskar Komac, Franjo Naraločnik, Milan Ozimič, Branko Šumenjak, Matjaž Švagan, Davorin Terčon, Bogomir Vnučec, Cvetko Zupančič.

Ad 4)

V okviru te točke je državni svetnik Davorin Terčon napovedal, da bo pripravil predlog za obravnavo odgovora Ministrstva za okolje in prostor na njegovo vprašanje glede oskrbe Obale (Slovenske Istre) s pitno vodo na seji komisije in Interesne skupine lokalnih interesov, saj z odgovorom ni zadovoljen. Pričakuje, da bi na podlagi opravljene razprave oblikovali konstruktivne sklepe.

Sekretarka
Meta Štembal

Predsednik
Dušan Strnad