

Datum: 20. 4. 2023

**TRGOVINSKA  
ZBORNICA SLOVENIJE®**  
Slovenian Chamber of Commerce

## **SPOROČILO ZA JAVNOST**

Dunajska cesta 167, SI-1000 Ljubljana  
t: +386 1 58 98 212, +386 1 58 98 213  
f: +386 1 58 98 219  
e: info@tzslo.si, www.tzslo.si

Matična številka: 2246473000  
ID številka za DDV: SI67994598  
Številka TRR: SI56 0313 8100 0518 803

### **SEKCIJA ZA OSEBNA MOTORNA VOZILA POZDRAVLJA PRENOVO NACIONALNEGA ENERGETSKEGA IN PODNEBNEGA NAČRTA, A PREDLAGA DODATNE UKREPE ZA USPEŠNO ELEKTRIFIKACIJO VOZNEGA PARKA**

**Sekcija za osebna motorna vozila pri Trgovinski zbornici Slovenije meni, da prenova Nacionalnega energetskega in podnebneega načrta (NEPN) na področju mobilnosti zaenkrat ni dovolj premišljena. Sekcija se ne strinja s predlogom, da bi v Sloveniji do leta 2025 prepovedali prodajo novih in rabljenih bencinskih in dizelskih avtomobilov, saj Slovenija ni dovolj pripravljena na električno mobilnost. NEPN ne vsebuje konkretnih ukrepov za elektrifikacijo voznega parka, kot so polnjenje električnih vozil v večstanovanjskih zgradbah, prostorsko načrtovanje, elektrifikacija lahkih električnih vozil, finančne ali davčne spodbude. Namesto tega NEPN predlaga ukrepe, ki bi Slovencem lahko otežili uporabo avtomobilov. Sekcija izpostavlja pomembnost individualne motorne mobilnosti na podeželju in predlaga, da bi NEPN moral vključevati ukrepe za elektrifikacijo voznega parka.**

V Sekciji za osebna motorna vozila pri Trgovinski zbornici Slovenije pozdravljamo prenovu Nacionalnega energetskega in podnebneega načrta (NEPN), a menimo, da prenova tega dokumenta na področju mobilnosti zaenkrat ni dovolj premišljena.

Nikakor se ne strinjamo z idejo iz dokumenta, da bi **že do leta 2025 v Sloveniji odločili o predčasnem koncu prodaje novih in uvoz rabljenih bencinskih in dizelskih avtomobilov**. Glede na to, da je Slovenija po vseh objektivnih kriterijih med najmanj pripravljenimi članicami EU na električno mobilnost, je predčasna prepoved samo za Slovenijo po naši oceni popolnoma nerealna. Pred uvedbo kakršnihkoli administrativnih ukrepov in prepovedi je namreč potrebno v celoti zagotoviti ustrezne pogoje za prehod na električno mobilnost. Na žalost pa ugotavljamo, da prenovljeni NEPN ravno to področje popolnoma zanemarja.

NEPN tako ne prinaša prav nobenega novega ukrepa za prepotrebno elektrifikacijo voznega parka. Ne naslavlja problema polnjenja električnih vozil v večstanovanjskih zgradbah, ne naslavlja ovir za električno mobilnost pri prostorskem načrtovanju, ne naslavlja elektrifikacije voznega parka lahkih električnih vozil, ne dotika se problema nepredvidljivosti finančnih spodbud kakor tudi ne ponuja nobenih rešitev za praktične zaplete z uveljavljanjem davčnih spodbud.

Osnutek novega NEPN-a ne omenja niti dobrih rešitev, ki jih predvidevata Zakon o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanju prehoda na alternativna goriva v prometu (ZIAG) in prenovljeni Načrt za okrepanje in odpornost v okviru poglavja REpowerEU, kar je škoda.

V Sekciji za osebna motorna vozila smo že v prvi fazi prenove NEPN-a pripravili vrsto konkretnih predlogov za ukrepe. Sedaj z obžalovanjem ugotavljamo, da pripravljavci NEPN-a niso upoštevali nobenega od njih. Namesto tega so predvideli kopico ukrepov, ki naj bi Slovencem otežili uporabo avtomobilov. Med njimi so **dodatna obdavčitev drugega avtomobila v**

**gospodinjstvu, uvedba plačljivosti vseh parkirišč, obdavčitev parkirišč v lasti podjetij, taksa za vstop z avtomobilom v Ljubljano in zmanjšanje dovoljene hitrosti v mestih na 30 km/h.**

**Avtorji predloga po naši oceni izhajajo iz popolnoma napačne predpostavke, da je motorna mobilnost del problema in ne del rešitve.** V predlagani obliki se NEPN osredotoča predvsem na spodbujanje uporabe nemotornih oblik prometa kot je pešačenje in kolesarjenje ter uporabo javnega prevoza, kar seveda podpiramo, vendar pa je iz statističnih podatkov jasno razvidno, da to ne more predstavljati glavnine ukrepov. Po podatkih EUROSTAT-a se v Sloveniji kljub izdatnemu subvencioniranju javnega potniškega prometa manj kot 2 odstotka potniških kilometrov opravi z vlakom, s cestnim javnim prevozom pa okrog 12 odstotkov, kar kaže na to, da je potencial ukrepov na področju javnega potniškega prometa omejen. Tudi če ta delež podvojimo ali celo potrojimo, pa bo kot kaže osebni avtomobil tudi še v letu 2035 nujno potreben. Nenazadnje to jasno potrjuje tudi projekcija IJS iz Dolgoročne podnebne strategije Slovenije do leta 2050, iz katere izhaja, da ima največji potencial za znižanje emisij iz prometa prav menjava pogona oziroma elektrifikacija voznega parka.

Predvsem na podeželju je individualna motorna mobilnost namreč nuja in ne privilegij, saj edina omogoča opravljanje vsakdanjih obveznosti v razumnem času – naj si gre za nakupe, obšolske dejavnosti ali obisk zdravnika. Slovenija je po podatkih Eurostata na tretjem mestu v EU po deležu prebivalcev, ki živijo na podeželju, hkrati pa je Slovenija na predzadnjem mestu v EU po deležu prebivalcev, ki živijo v urbanih središčih. To pomeni, da je pri nas bistveno težje in tudi dražje zagotavljati učinkovit javni promet. Marsikje v Sloveniji bo torej električna osebna mobilnost tudi dolgoročno najprimernejša opcija, zato menimo, da se je vredno potruditi in v prenovljenem NEPN-u pripraviti kakovostne ukrepe tudi za področje elektrifikacije voznega parka. V Sekciji za osebna motorna vozila smo seveda še naprej pripravljeni nuditi vso potrebno strokovno podporo pri tem.

**SEKCIJA ZA OSEBNA MOTORNA VOZILA  
TRGOVINSKA ZBORNICA SLOVENIJE**