



Pripombe na Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020

Delovna skupina za podnebno politiko pri mreži Plan B za Slovenijo – mreža nevladnih organizacij za trajnostni razvoj na osnutek Operativnega programa zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP 2020) podaja naslednje pripombe:

Splošno

Uvodoma pozdravljamo namen pripravljavca OP TGP 2020, da podnebno ukrepanje predstavi kot razvojno priložnost, ki lahko pomembno prispeva k večji konkurenčnosti gospodarstva, zmanjšanju stroškov energije, ustvarjanju novih delovnih mest, boljši kakovosti zraka, ... Pozdravljamo tudi opravljene analize o učinkovitosti dosedanjega izvajanja ukrepov zmanjševanja emisij in izpostavljene pomanjkljivosti (npr. subvencije za fosilna goriva, (ne)učinkovitost rabe sredstev, neizvajanje oz. nezadovoljivo izvajanje predvidenih ukrepov). Kot pozitivno sprejemamo tudi namero, da Slovenija cilje do leta 2020 doseže z lastnimi ukrepi, znotraj države.

Zadovoljni smo tudi z dosedanjim postopkom priprave programa in vključevanjem javnosti. Proces priprave OP TGP 2020 je eden redkih procesov, v katerega smo bile nevladne organizacije vključene od vsega začetka in večkrat pozvane k podaji predlogov in pripomb. Predlagamo, da se tak način vključevanja javnosti uporablja za vse pomembne odločevalske procese.

V nadaljevanju podajamo pripombe na posamezne dele OP TGP 2020.

Vizija

Preprečevanje nevarnih podnebnih sprememb in omejevanje rasti globalne temperature pod 2 °C ni le mednarodna vizija, ki jo Slovenija podpira, temveč zaveza Slovenije, za katero si mora samostojno prizadevati. Kot pogodbenica Okvirne konvencije ZN o spremembi podnebja (UNFCCC) se je Slovenija k omejevanju nevarnih podnebnih sprememb zavezala samostojno. Tako v okviru UNFCCC pogajanj kot tudi s sprejemom sklepov EU pa se je večkrat zavezala tudi k cilju omejevanja globalne temperature pod 2 °C. Zato predlagamo, da se vizija opredeli kot: *Slovenija bo aktivno prispevala k preprečevanju podnebnih sprememb in omejitvi dviga globalne temperature pod 2 °C. Do leta 2050 bo emisije toplogrednih plinov zmanjšala za 80 – 95 % glede na leto 1986. Zavezuje se k prehodu v nizkoogljično, z viri učinkovito gospodarstvo: z učinkovitostjo in inovacijami zmanjšuje emisije toplogrednih plinov in rabo naravnih virov, izboljšuje konkurenčnost ter spodbuja razvoj in zaposlenost.*

Cilji zmanjšanja emisij

Pri opredelitvi dolgoročne vizije – ciljev do leta 2050 in vmesnih ciljev za leto 2030 – so uporabljena različna izhodiščna leta (npr. pri prometu), skupen cilj, ki ga Slovenija zasleduje, pa ni opredeljen. Predlagamo, da se vsi sektorski cilji do 2030 in 2050 opredelijo glede na leto 1986, s čimer bo jasno prikazan prispevek Slovenije k naporom EU za doseg zmanjšanja emisij za 80 – 95 % do leta 2050. Hkrati pa naj se cilji do leta 2030 opredelijo tudi glede na leto 2005, ki je izhodiščno leto po Odločbi 406/2009/ES.

Zaradi pričakovane nadaljnje rasti emisij v prometu, kmetijstvu in energetiki (zgorevanje goriv in ubežne emisije) do leta 2030 dvomimo v trditev, da so ukrepi OP TGP 2020 zasnovani tako, da bi zagotovili čim nižje stroške podnebne politike v daljšem časovnem obdobju. Razumemo, da obstajajo neznanke, a dejstvo je, da bo v zadnjih 20. letih v omenjenih sektorjih potrebno ogromno nadoknaditi, študije pa kažejo, da bo kasnejše ukrepanje tudi dražje. Zato bi bilo treba napore bistveno povečati že v obdobju do leta 2030. To še posebej velja za promet, ki predstavlja tudi največji delež emisij v sektorjih, ki so zajeti v Odločbi 06/2009/ES. S predvidenim naraščanjem emisij iz prometa se ne strinjamo. Ker je promet z vidika ukrepov za zmanjšanje emisij že ves čas zapostavljen, je zdaj nujen bolj odločen pristop (spodaj navajamo nekaj predlogov za dodatne ukrepe).

Ukrepi

Iz ukrepov, ki so opredeljeni v *Tabeli: Seznam ukrepov OP TGP 2020*, ni mogoče razbrati, koliko lahko dejansko prispevajo k zmanjševanju emisij, zato je tudi ves nabor ukrepov kot celoto težko ocenjevati z vidika (ne)zadostnosti. Velika večina ukrepov je preveč splošno opredeljenih, zato ni možno oceniti, ali so ciljna zmanjšanja emisij, ki jih zasledujejo (in so opredeljena v poglavjih s podrobnejšimi opisi ukrepov) realna ali ne. Ukrepom, ki lahko prispevajo k zmanjšanju emisij, manjkajo tudi izvedbeni roki. Nejasna opredeljenost ukrepov je zaskrbljujoča, saj teče že drugo leto 'ciljnega obdobja'. Pričakovati je, da bodo nekateri predvideni ukrepi (npr. ukinjanje subvencij fosilnim gorivom, spodbujanje URE in OVE v okviru trošarin na goriva, davka na motorna vozila ali pa davka na nepremičnine) pred dokončnim oblikovanjem podvrženi razpravi z negotovim izidom. Nekateri (predvsem ukrepi za zeleno gospodarsko rast) so sami po sebi takšni, da prinašajo učinke in potencialna zmanjšanja emisij šele na dolgi rok, se pa tudi v veliki meri naslanjajo na Strategijo pametne specializacije, ki še ni sprejeta (in torej njena vsebina ni znana). Zato predlagamo, da se ukrepi bolj konkretizirajo (npr. ukrep 'Nepovratne finančne spodbude za trajnostno mobilnost v obdobju 2014–2020' se konkretizira npr. z 'Nepovratne finančne spodbude za izgradnjo kolesarske infrastrukture'), da se za vsak ukrep določi rok izvedbe oz. obdobje v katerem se bo izvajal, ter da se v dokumentu opredeli tudi ciljno zmanjšanje emisij, ki jih posamezen ukrep zasleduje.

Temeljna načela pri blaženju podnebnih sprememb

Pod temeljnimi načeli je pod točko 5) navedeno *vrednotenje vplivov na podnebje, pri vseh odločitvah z znatnimi vplivi na podnebje*. Po našem mnenju je to načelo primerno prenesti pod ukrepe in sicer pod sklop ukrepov 'organizacija izvajanja...' v obliki: *vzpostavitev vrednotenja vplivov na podnebje pri vseh odločitvah, rok: december 2014* – predlagamo, da postane vrednotenje podnebnih vplivov predpisov, politik, obvezno, kot to velja npr. za oceno finančnih učinkov.

Promet

Promet, ki je z vidika zmanjševanja emisij najbolj problematičen sektor, je v osnutku OP TGP 2020 slabo razdelan oziroma so za področje predlagani nezadostni ukrepi. Za ukrepe je namenjen tudi relativno malo sredstev. Kot najpomembnejši del prispevka k zmanjšanju emisij v sektorju prometa je navedeno izboljšanje učinkovitosti vozil, ki pa bo v veliki meri posledica evropske zakonodaje o CO2 standardih za vozila (h katerim so zavezani proizvajalci vozil) in ne ukrepov sprejetih v Sloveniji. Izvedba predvidenega ukrepa spremembe povračil potnih stroškov je vprašljiva, saj po poročanju medijev ravno zdaj potekajo pogajanja o spremembah sistema, ki pa naj ne bi spodbujale rabe JPP temveč obratno – vožnjo na delo na daljše razdalje. Iz predvidenih ukrepov tudi ni jasno, kako bodo prispevali k 28 % povečanju potniških kilometrov v JPP, saj je lahko promocija neučinkovitega (ali celo neobstoječega) JPP kontraproduktivna, jasni ukrepi v izboljšanje JPP pa niso navedeni. Manjkajo tudi ukrepi za spodbujanje pešačenja. Predlagamo, da se med ukrepe na področju prometa dodajo tudi ukrepi cestninjenja – spremembe cestninjenja za tovorna vozila (vključitev eksternih stroškov v cestnino; v skladu z možnostmi, ki jih daje Direktiva o evrovinjeti) ter spremembe cestninjenja za osebna vozila (cestninjenje na podlagi prevožene razdalje). Namesto vlaganj v novo cestno infrastrukturo, ki je predvidena v osnutku Operativnega

programa za črpanje Evropskih kohezijskih sredstev 2014-2020, naj se sredstva raje namenijo za izboljšanje konkurenčnosti JPP in za vlaganje v železniško in kolesarsko infrastrukturo. Dodatni, inovativni ukrepi so potrebni tudi za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v krajih, ki zdaj niso dostopni z JPP (ali pa je frekvenčnost JPP tako nizka, da ni zanimiva za uporabnike).

Ponori

Izražamo načelno nestrinjanje z uporabo možnosti, da se k ponorom prišteva raba lesa oz. pridobljeni lesni proizvodi (HWP). Razlog je zagotavljanje okoljske integritete – zaradi težke sledljivosti HWP praktično ni mogoče zagotoviti pravičnega obračunavanja ponorov iz tega naslova.

Pripravila Barbara Kvac