

Državni svetnik  
Aleš Pulko

Številka:  
Ljubljana, 14. 3. 2024

Gospod  
Marko Lotrič  
predsednik  
Državnega sveta Republike Slovenije

**ZADEVA: Vprašanje glede kratkoročnih ukrepov za ohranitev konkurenčnega položaja slovenskih prevoznikov v obdobju zelenega prehoda**

Na podlagi 66. in 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14, 26/15, 55/20, 123/20, 67/22 in 69/23) predlagam, da se na Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo naslovi naslednje

**v p r a š a n j e:**

**S katerimi kratkoročnimi ukrepi bo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo zaščitilo slovenska prevozna podjetja, da bodo v obdobju zelenega prehoda ostala konkurenčna v domačem in mednarodnem okolju?**

**Obrazložitev:**

Cestni transport je ključen za razvoj in blaginjo sodobne družbe. Je hrbtenica celotnega gospodarstva. Višja kot je stopnja gospodarske dejavnosti, večja je potreba po učinkovitem transportu, ki zagotavlja, da je blago ob pravem času na pravem mestu. Za ohranitev konkurenčnega položaja slovenskih prevoznikov v obdobju zelenega prehoda je ključnega pomena celostna strategija, ki upošteva finančne, tehnične in tehnološke, izobraževalne ter regulativne vidike in spodbuja sodelovanje med različnimi akterji v industriji.

O pravem pomenu in hkrati ranljivosti cestnega transporta in logistike so nas opomnili šele neljubi pretekli dogodki, ki smo jim bili priča v Veliki Britaniji. Zaradi nepremišljenih ukrepov pri vzpostavitvi dodatnih administrativnih ovir, je velik del tovornih vozil obstal. Močno je bila motena oskrba prebivalstva: prazne police v trgovinah, na črpalkah ni bilo moč kupiti goriva, motena je bila tudi oskrba lekarn in bolnišnic ipd.

Številne evropske države nudijo prevoznemu sektorju najrazličnejše spodbude, ki so v skladu s trenutnim tehničnim in tehnološkim razvojem, kot je npr. digitalizacija in izobraževanje glede uporabe najsodobnejših naprednih tehnologij, ki med drugim prispevajo k zmanjšanju »praznih« kilometrov. Digitalizacija olajšuje sodelovanje med

deležniki v dobavnih verigah, omogoča boljše preglednost in upravljanje tovarnih tokov v realnem času, zmanjšuje administrativno breme ter omogoča boljšo uporabo infrastrukture in virov. Omogoča se lažja integracija različnih načinov transporta, zato so transportne in logistične operacije učinkovitejše. Na ravni EU se pričakuje, da bo digitalizacija prispevala k ločitvi gospodarske rasti od rasti prometa ter da bodo pametne logistične rešitve pomagale doseči evropske cilje okoljske trajnosti.

Ukrep subvencioniranja nakupa električnih tovornih vozil se je zaradi pomanjkljive infrastrukture izkazal za neučinkovitega, saj je še preuranjen. Kljub subvencijam so električna tovorna vozila pogosto dražja, kar povzroča prevoznikom nekonkurenčni položaj na trgu prevoznih storitev. V konkretnem primeru so te subvencije le pomoč avtomobilski industriji. Pomembno je, da se pri uveljavljanju električnih tovornih vozil upoštevajo tudi druge politike, kot so razvoj infrastrukture, spodbude za raziskave in razvoj ter izobraževanje, ki lahko pripomorejo k boljšemu sprejetju električnih vozil.

V okviru ukrepov za zeleni prehod se nikakor ne sme ponoviti situacija, ki smo ji bili priča na področju uporabe plinskih tovornih vozil. Pri izvajanju različnih politik je bil namreč na področju izvajanja cestnih prevozov velik poudarek na zmanjšanju ogljičnega odtisa z uporabo plinskih vozil (LNG, CNG). Prevozniki so pred energetske krize in v dobri veri, da sprejemajo napredne odločitve, posodobili vozni park z najsodobnejšimi plinskimi vozili. Z nastopom energetske krize pa so postala ta vozila »čez noč« povsem neustrezna zaradi izredne podražitve energenta - plinsko gorivo je bilo kar 70 % dražje od dizelskega. Takšne situacije ustvarjajo nezaupanje do ukrepov spodbujanja alternativnih virov energentov.

Prevozniki ocenjujejo, da so trenutne smernice k zelenemu prehodu izrazito aktivistične in nerealne ter prinašajo negativne učinke za gospodarstvo. Zeleni prehod v sektorju cestnega transporta bi moral temeljiti na realnih tehnologijah in inovacijah. Še posebno skrb je treba nameniti malim in srednje velikim prevoznim podjetjem, ki predstavljajo večino vseh ponudnikov storitev. Potrebna je večje vključevanje strokovnjakov s področja gospodarstva v proces nastajanja in spremljanja izvajanja strateških dokumentov na področju zelenega prehoda. Politika spodbud mora temeljiti na predvidljivosti in mora biti dolgoročna, predvsem pa stabilna.

Državni svetnik  
Aleš Pulko, l.r.