

**SOCIALNO-
PODNEBNA
POLITIKA**

**Priporočila za ukrepe
socialnega načrta
za podnebje**

Naslov: **SOCIALNO-PODNEBNA POLITIKA – Priporočila za ukrepe socialnega načrta za podnebje.**
Ljubljana, april 2025



Dokument sta pripravili okoljski organizaciji Focus, društvo za sonaraven razvoj, in Umanotera – Slovenska fundacija za trajnostni razvoj, v okviru projektov:



ECF Združeni za pravični prehod

Supported by:



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action



on the basis of a decision
by the German Bundestag

ClimateFair Monitor. Towards climate-neutral buildings and road transport



LIFE-COMET – Coalitions for Community
Energy Catalyzation in Eastern EU



LIFE Renoverty



LIFE GENDER4POWER



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

Zmanjševanje energetske in prevozne revščine – ZENPRE

Disclaimer (velja za vse projekte): Za vsebino dokumenta so odgovorni izključno izvajalci projekta in ne odraža nujno stališč sofinancerja.

Lektura: **Tadej Turnšek**

Oblikovanje naslovnice: **neAGENCIJA.si**

Foto: **Focus/Polona Avanzo** in **istockphoto.com**

KAZALO

1. KONTEKST IN SPLOŠNE USMERITVE	4
2. UKREPI NA PODROČJU PROMETA.....	6
2.1 Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti javnega prevoza	7
2.2 Integracija šolskih prevozov v javni prevoz.....	7
2.3 Prevozi na klic	8
2.4 Cenovna dostopnost javnega prevoza	8
2.5 Podpora prostovoljskim prevozom »od vrat do vrat« za ranljive	9
2.6 Prilagoditev vozil za osebe z oviranostmi	10
2.7 Osebno mobilnostno svetovanje	10
2.8 Socialni zakupi e-vozil	11
2.9 Vavčerji za nakup prevoznih storitev in koles	12
2.10 Spodbujanje lokalnega sopotništva	12
3. UKREPI NA PODROČJU STAVB.....	13
3.1 Izboljšano izvajanje Uredbe o merilih za opredelitev in ocenjevanje števila energetsko revnih gospodinjstev	13
3.2 Okrepitev sheme nepovratnih finančnih spodbud Eko sklada za zmanjševanje energetske revščine	14
3.3. Ukrepi za ozaveščanje gospodinjstev o koristih in finančni podpori za energetske obnove	14
3.4 Vključevanje energetsko revnih v energetske skupnosti.....	15
3.5. Spodbujanje upravnikov večstanovanjskih stavb k energetske prenovi in vključevanju v energetske skupnosti	16
3.6 Ukrepi za zmanjševanje energetske revščine med najemniki.....	17
3.7 Regulacija višine najemnin za pravičen zeleni prehod.....	17
4. NEPOSREDNI FINANČNI TRANSFERJI	19
4.1 Podnebne dividende gospodinjstvom	19
5. DODATNI UKREPI ZA PRAVIČEN PREHOD	23
5.1 Obdavčitev premoženja najbogatejših.....	23
5.2 Obdavčitev luksuzne potrošnje, ki uničuje okolje.....	23
5.3 Kadrovska krepitev ključnih organizacij za uspešno implementacijo socialno- podnebnih ukrepov	24
5.4 Komplementarna sredstva Socialnemu skladu za podnebje.....	25
VIRI IN LITERATURA.....	26

1. KONTEKST IN SPLOŠNE USMERITVE

Podnebna kriza ne prizadene vseh enako. Čeprav so vplivi podnebnih sprememb globalni, je jasno, da so njihove posledice najbolj uničujoče prav tam, kjer so ljudje že danes izpostavljeni socialni, energetske in prostorski negotovosti. **Največje breme posledic podnebne krize kot tudi energetske draginje nosijo prav tisti, ki so že danes v ranljivem položaju – ljudje z nižjimi dohodki, starejši, mladi, ženske, posamezniki v oddaljenih krajih, najemniki ter osebe z omejenim dostopom do osnovnih storitev.** Gre za vse širši del prebivalstva, ki kljub manjši odgovornosti za podnebne spremembe plačuje visoko ceno – finančno, zdravstveno in življenjsko. Če želimo, da bo podnebni prehod uspešen in da ga bodo ljudje sprejeli, mora temeljiti na odgovornosti in prispevku vseh – sorazmerno z našimi zmožnostmi in odgovornostjo za podnebno krizo – ter izboljšati življenjski standard večine.

Zavedati se je treba, da del prebivalstva že živi v energetske ali prevozne revščini, ki nista ločena problema, temveč pogosto sovpadata in se medsebojno krepi. Posamezniki se lahko znajdejo v situaciji, ko se vsakodnevno soočajo z zahtevnim odločanjem med stroški ogrevanja in prevoza ter drugimi osnovnimi življenjskimi potrebami. Z zelenim prehodom – v kolikor ta ne bo pravičen in skladen z dejanskimi potrebami ljudi – pa bi se lahko delež teh ljudi še povečal. Kljub očitni povezanosti obeh oblik revščine politični ukrepi še vedno večinoma ostajajo sektorsko ločeni, kar zmanjšuje njihovo učinkovitost.

Ravno zato je **ključno, da podnebnih politik ne oblikujemo ločeno od socialnih, stanovanjskih in prostorskih vprašanj. Prehod v brezogljeno družbo mora biti hkrati tudi socialno pravičen – to pomeni, da aktivno zmanjšuje družbene razlike, krepi skupnosti in zagotavlja dostop do javnih storitev za vse**, ne glede na kraj bivanja, dohodek ali druge okoliščine. Samo na takšen način bo namreč lahko uspešen. Zametki takšnih ukrepov obstajajo – številni predlogi gredo v pravo smer, a jih je treba bistveno nadgraditi. Ne zadostuje, da podnebno-socialne politike zgolj omilijo posledice številnih družbenih kriz. Potrebujemo vseobsegajoče in dolgoročne sistemske spremembe, ki bodo temeljile na načelih pravičnosti, solidarnosti in dostopa za vse ter s tem odpravljale temeljne vzroke za zaostrovanje podnebne krize, rast družbenih neenakosti in sistematično razgradnjo temeljnih javnih storitev.

Socialni sklad za podnebje prinaša priložnost, da prehod v bolj trajnostno prihodnost usmerimo v prehod, ki ne pogloblja obstoječih razlik, temveč se osredotoča na njihovo odpravo. Predstavlja tudi priložnost, da okrepiamo konkretne ukrepe, ki bodo odgovarjali na potrebe ljudi znotraj okoljskih omejitev. Ti ukrepi – naj gre za dostopen javni prevoz, stanovanja, energetske sanacije domov, vključevanje v energetske skupnosti ali podporo lokalnim trajnostnim rešitvam – morajo temeljiti na vključevanju skupnosti, sodelovanju z lokalnimi akterji in gradnji dolgoročnih sistemskih rešitev. Le s takšnim pristopom lahko zagotovimo, da bo podnebna politika prispevala k zmanjšanju družbenih neenakosti, izboljšanju kakovosti življenja večine ter večji socialni varnosti in odpornosti.

Prav zato je pomembno, **da ukrepi Socialnega sklada za podnebje niso obravnavani ločeno, temveč v okviru širše preobrazbe stanovanjske in prometne politike ter politik zaposlovanja.** Učinkovite podnebne politike ne more biti brez povezave s stanovanjsko politiko, ki mora omogočiti kakovostna in energetska bivališča za vse, brez premišljene prostorske politike, ki bo zmanjšala odvisnost od avtomobilov ter okrepila lokalno infrastrukturo in policentrični razvoj, ter brez pravične politike zaposlovanja, ki bo ljudem zagotavljala dostojno delo in socialno varnost v zelenem prehodu.

V nadaljevanju so predstavljeni **predlogi ukrepov socialno-podnebne politike, ki bi istočasno prispevali tako k zmanjšanju izpustov in drugih okoljskih pritiskov kot tudi k zmanjšanju družbenih neenakosti in povečanju dobrobiti večine.** Potrebna je njihova odločna in takojšnja implementacija – v okviru Socialnega sklada za podnebje in širše.

2. UKREPI NA PODROČJU PROMETA

Dostop do mobilnosti za opravljanje vsakodnevnih obveznosti in prostočasnih aktivnosti je temeljna človekova potreba, a v Sloveniji živi v **prevozni revščini** vsaj 60.000 ljudi, ki nimajo ustreznega prevoza do ključnih storitev in dejavnosti ali pa si ga ne morejo privoščiti.¹ V praksi ugotavljamo, da je ta številka lahko še bistveno večja, saj tudi tisti, ki živijo nekoliko nad pragom revščine in nimajo alternative osebnemu avtomobilu, za prevoze namenjajo velik delež svojih prihodkov.

Prevozna revščina je kompleksen in večplasten pojav, ki vpliva na dostop do osnovnih storitev in zaposlitvenih možnosti ter na socialno vključenost prebivalcev. Odvisna je od razpoložljivosti oz. prisotnosti prevoznih možnosti, prostorske dostopnosti dobrin in storitev ter cenovne dostopnosti prevozov. Gospodinjstva z nižjimi dohodki namenjajo večji delež svojih dohodkov za stroške prevoza v primerjavi z gospodinjstvi z višjimi dohodki (gl. tudi poglavje 4.1) ali pa sprejemajo kompromise pri drugih potrebah.

Za ublažitev prevozne revščine in zagotavljanje dostopa do trajnostne mobilnosti za vse so potrebni dobro premišljeni ukrepi, ki so prilagojeni na lokalne razmere. **Kaže se potreba po celovitih ukrepih, ki bi poleg izboljšanja ponudbe javnega prevoza z dodatnimi linijami in prilagoditvijo voznih redov ob vikendih ter med počitnicami vključevali tudi širši razvoj trajnostnih rešitev.** Ključni so ciljno usmerjeni ukrepi, na primer podpiranje sistemov deljenja avtomobilov in prevozov na klic v ruralnih območjih ter investicije v lokalno infrastrukturo, kot sta kolesarska infrastruktura in mreža polnilnih postaj za električna vozila.

Na območjih razpršene poselitve je ključnega pomena za zagotavljanje dostopa do osnovnih storitev povečanje gostote in enostavnosti uporabe javnih prevoznih sredstev in prevozov na zahtevo ter integracija z drugimi, že obstoječimi načini prevoza (npr. šolski prevozi). Za zmanjšanje emisij iz prometa in zagotovitev trajnostne mobilnosti za vse prebivalce so poleg tega potrebne naložbe v razogljčenje javnega prevoza in socialnih prevoznih storitev. Z vključujočim načrtovanjem prometa, kjer bodo na prvem mestu potrebe ranljivih skupin prebivalstva – kot so starejši, invalidi, migranti in manjšine, otroci in mladi, ženske ter gospodinjstva z nizkimi dohodki – bomo pripomogli k zmanjšanju družbenih neenakosti ter hkrati k lažjemu prehodu na okolju prijaznejše prometne sisteme.

Vsekakor je za zmanjšanje prevozne revščine in spodbujanje trajnostne mobilnosti ključno celostno načrtovanje, ki povezuje prometno s prostorsko, gospodarsko in stanovanjsko politiko. Območja mešane rabe ter umeščanje cenovno dostopnih stanovanj v dobro povezane predele omogočajo enakopraven dostop do delovnih mest, izobraževanja in storitev, s čimer se zmanjšujejo odvisnost od osebnih avtomobilov ter stroški mobilnosti gospodinjstev. Selitev na obrobje zaradi nižjih stanovanjskih stroškov pogosto prinese višje stroške prevoza, kar kaže na nujnost integrirane stanovanjske in prometne politike. Naraščajoče cene goriv še dodatno obremenjujejo gospodinjstva, zato so ključni širitev javnega prevoza, razvoj alternativnih prevoznih možnosti in podpora lokalnemu zaposlovanju. Le s premišljenim povezovanjem različnih politik lahko zagotovimo pravično in trajnostno mobilnost za vse prebivalce.

¹ Prevozna revščina v Sloveniji – [Focus](#)

Nekateri spodaj navedeni ukrepi za zmanjšanje prevozne revščine so bili obravnavani v okviru ciljnega raziskovalnega programa Mobilnostna revščina v RS, pri katerem je sodeloval tudi Focus. Določeni ukrepi so v nadaljevanju podrobneje opisani glede na njihovo relevantnost za socialni načrt za podnebje (v nadaljevanju SNP). Za učinkovito izvedbo teh ukrepov so potrebne dodatne analize koristi ter posvetovanje s socialnimi partnerji, s čimer je mogoče vključiti tudi perspektivo ranljivih skupin.

2.1 Izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti javnega prevoza

V Sloveniji približno petina prebivalcev nima zadovoljivih možnosti javnega prevoza, saj v oddaljenosti enega kilometra nimajo postajališča z vsaj osmimi pari voženj ob delavnikih. Razlike med regijami so velike – v pomurski in goriški regiji je takih prebivalcev skoraj 40 odstotkov. Mnogi ob vikendih in praznikih sploh nimajo dostopa do javnega prevoza. Javni linijski prevoz (razen mestnega) je v pristojnosti države in deluje kot gospodarska javna služba. Po veljavni uredbi je minimalni standard dostopnosti predpisan le za večja naselja, medtem ko imajo manjši kraji bistveno manj povezav. Naseljem z manj kot 500 prebivalci država javnega prevoza sploh ne zagotavlja, razen če ležijo ob pomembnih prometnih koridorjih ali so že imela povezave v preteklosti.

→ **Predlog:** Ukrep, ki je bil v participativnem procesu projekta Mobilnostna revščina v RS prepoznan kot ključen, je **povečanje frekvence voženj na vsaj osem parov na dan in uvedba novih linij**. To bi zagotovilo boljšo povezljivost, vsaj do naselij z več kot 500 prebivalci. Prostorska analiza, ki bi jo izvedela Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), bi določila območja, kjer je možna organizacija klasičnega javnega prevoza. Tam bi bilo treba izboljšati frekvenco voženj ali uvesti nove linije. Naselja z vsaj 500 prebivalci bodo tako imela zadovoljiv klasični javni potniški promet (v nadaljevanju JPP).

Ta ukrep je nujno potreben, saj bi prispeval k enakopravnosti vseh ranljivih skupin v prometu in izboljšal njihovo mobilnost. Ker pa presega razpoložljiva sredstva iz Socialnega sklada za podnebje, je za njegovo izvajanje potrebno poiskati dodatne vire financiranja (gl. poglavje 5.4).

2.2 Integracija šolskih prevozov v javni prevoz

Na redkeje poseljenih in težje dostopnih podeželskih območjih je organizacija učinkovitega javnega prevoza zahtevna in pogosto ekonomsko nevzdržna, kar pogosto vodi v slabo storitev ali popolno odsotnost prevoza. Ta ukrep se nanaša na naselja z manj kot 500 prebivalci brez ustreznega JPP, kar predstavlja približno 400.000 ljudi oz. 18,5 % prebivalstva.

Šolski prevozi zagotavljajo dostop do osnovnih šol, vendar so omejeni le na učence, kar povečuje tveganje za prevozno revščino drugih ranljivih skupin, kot so srednješolci, brezposelni, invalidi in osebe brez lastnega prevoza. Zato je smiselna integracija šolskih prevozov v sistem JPP, bodisi z dovoljenjem za uporabo posebnih linij tudi drugim potnikom (kar omogoča določeno fleksibilnost, vendar zmanjša dostopnost) ali z vključitvijo šolskih prevozov v javni linijski promet (kar zmanjšuje prilagodljivost na šolske potrebe).

→ **Predlog:** Občine naj identificirajo območja s šolskimi prevozi in nezadostnim JPP ter preverijo možnosti integracije za zmanjšanje prevozne revščine. Občine in DUJPP naj se dogovorijo o vključitvi šolskih prevozov v JPP, pri čemer naj občina sofinancira linijo in zagotavlja vozovnice za šolarje. Prav tako je treba preveriti možnosti podaljšanja linij do ključnih storitev ali prestopnih točk ter uskladitve voznega reda za boljšo povezljivost. Ukrep je mogoče povezati z izboljšanjem JPP ali uvedbo prevozov na klic.

2.3 Prevozi na klic

Na redkeje poseljenih območjih brez ustreznega javnega prevoza je bolj smiselna uvedba prevozov na zahtevo, kjer uporabniki rezervirajo prevoz po telefonu ali spletu. V Sloveniji 8 odstotkov prebivalcev nima postajališča JPP v oddaljenosti do enega kilometra, še dodatnih 12 % pa ima na voljo manj kot 8 parov voženj dnevno, kar je še posebej problematično ob vikendih in praznikih. Potreba po uvedbi prevozov na klic je odvisna od predhodne izboljšave prostorsko-časovne dostopnosti JPP in integracije šolskih prevozov.

Prevozi na klic so prilagodljiva oblika prevoza, namenjena območjem z manj kot 500 prebivalci, kjer klasični javni prevoz ni izvedljiv. Ti prevozi imajo okvirni vozni red in določena postajališča ter so vključeni v sistem javnega potniškega prometa.

→ **Predlog:** Občine naj določijo linije in postajališča ter dnevno zagotovijo vsaj 8 terminov voženj, usklajenih z JPP. Vzpostaviti je treba tudi enotno državno platformo za rezervacijo prevozov, z dodatno možnostjo klicnih centrov za digitalno manj pismene uporabnike. Informacije o prevozi na zahtevo morajo biti vključene v načrtovalnike poti (GTFS-FLEX, Google Zemljevidi). Prevozi morajo biti usklajeni s prihodi in odhodi JPP ter vključeni v tarifni sistem IJPP za ugodno prestopanje. Pred uvedbo ukrepa je nujna analiza potreb uporabnikov ter ocena obstoječih sistemov prevozov na klic (npr. EURBAN – LPP) in njihove učinkovitosti.

2.4 Cenovna dostopnost javnega prevoza

Brezplačni javni prevoz je urejen za upokoјence, starejše od 65 let, imetnike invalidskih izkaznic in vojne veterane, če niso zaposleni. Vendar obstajajo tudi druge ranljive skupine, kot so brezposelni, prosilci za azil in begunci, ki si prevoza ne morejo privoščiti, čeprav je to včasih edina možnost potovanja. Ukrep bi ranljivim skupinam omogočil, da si privoščijo JPP za osnovne potrebe, ne da bi se zaradi tega še bolj zadolžili. Predvsem bi koristil revnim brezposelnim in prosilcem za mednarodno zaščito ter beguncem, katerih mobilnost je ključna za njihovo uspešno integracijo. Ta ukrep bi povečal socialno vključenost, še posebej žensk in otrok, ki so pogosto marginalizirani.

Ukrep bi obsegal okoli 50.000 oseb (45.000 brezposelnih in 6.000 prosilcev za mednarodno zaščito na leto) oziroma 2,4 % prebivalstva Slovenije.

2.5 Podpora prostovoljskim prevozom »od vrat do vrat« za ranljive

Za osebe, ki ne morejo uporabljati javnega prevoza, predlagamo organizacijo prevozov »od vrat do vrat«. Ta storitev bi zagotovila prevoz za starejše, otroke, gibalno ovirane osebe in druge, ki potrebujejo spremstvo, kar bi izboljšalo njihov dostop do ključnih storitev. Storitve bi bilo mogoče izvajati z delno pomočjo prostovoljcev. V Sloveniji se prostovoljski prevozi za starejše v okviru različnih programov izvajajo v več kot polovici občin. Dva izmed večjih tovrstnih programov sta Prostofer in Zavod Sopotniki.

Storitve prevozov »od vrat do vrat« za starejše se trenutno izvaja v sodelovanju z občinami, pri čemer so vloge in obveznosti vseh partnerjev, vključno z občinami in morebitnimi tretjimi organizacijami (CSD, Rdeči križ, občinski zavodi ipd.), urejene s pogodbami. Te pogodbe določajo obseg in način finančne podpore občin za izvajanje brezplačnih prevozov starejših.

Občine pri izvajanju storitve praviloma financirajo:

- stroške vozil (nakup, vzdrževanje in zavarovanje),
- gorivo,
- koordinacijo izvajanja storitve,
- druge materialne stroške (npr. stroške mobilne telefonije),
- promocijo in razvoj storitve v lokalnem okolju.

Podpora vključuje tudi prispevek k prostovoljskemu programu, in sicer z zagotavljanjem:

1. kritja logističnih potreb prostovoljcev (povračilo potnih stroškov, prevozi na usposabljanja in izobraževanja);
2. kritja stroškov nezgodnega zavarovanja prostovoljcev;
3. manjših motivacijskih in promocijskih daril ob posebnih priložnostih (npr. ob Evropskem tednu mobilnosti).

Občine in drugi lokalni deležniki pogosto izražajo interes za vzpostavitev storitve na svojem območju, vendar realizacija ni vedno mogoča, predvsem zaradi finančnih omejitev. V takšnih primerih občine iščejo drugačne rešitve, ki pogosto ne dosegajo enake ravni kakovosti, ali pa se povežejo z nevladnimi organizacijami za razvoj alternativnih programov mobilnosti starejših.

Občinam je treba zagotoviti zadostna sredstva za uvedbo celovitega in preizkušenega programa, prilagojenega potrebam podeželskih območij. Model vključuje tudi delovno mesto za strokovno osebo, ki koordinira sprejem rezervacij in nudi mentorstvo prostovoljcem, ter lastno informacijsko infrastrukturo za učinkovito organizacijo prevozov, upravljanje voznega parka in komunikacijo z uporabniki.

Možne so še druge oblike prevozov na podeželju. **Primer zanimive prakse:** V francoskem mestu Rive-de-Gier so uvedli solidarnostno pobudo, kjer avtošola poleg izobraževanja voznikov ponuja prevoze na klic za starejše občane po simbolični ceni enega evra. Namen storitve je izboljšati mobilnost starejših, ki nimajo dostopa do lastnega prevoza ali javnega prometa. Pobuda, ki jo financirata občina in lokalna podjetja, olajšuje vsakodnevne opravke starejših, poleg tega pa prispeva k njihovi socialni vključenosti.

2.6 Prilagoditev vozil za osebe z oviranostmi

Dostopnost javnega prevoza za osebe z oviranostmi je v mestnem prometu izboljšana, medtem ko v medkrajevnem avtobusnem in železniškem prevozu še vedno predstavlja izziv. Zaradi pomanjkljive prilagoditve vozil in postajališč so te osebe pogosto odvisne od pomoči spremljevalcev ali osebja, kar zmanjšuje njihovo uporabo javnega prevoza. Poleg tega niso vedno dostopne informacije o prilagojenih vozilih, kar otežuje načrtovanje poti.

V Sloveniji je v registre invalidnosti vpisanih med 160.000 in 170.000 oseb (12–13 % prebivalstva). Pri načrtovanju infrastrukture za osebe na vozičkih je treba upoštevati širino in obračalni prostor vozička, višino robnikov, naklon poti ter varnost talnih površin. Ovire vključujejo dostop do vozil in postajališč ter prometno signalizacijo.

Poleg prilagojene infrastrukture morajo prevozniki zagotavljati tudi ustrezno usposobljeno osebje za pomoč potnikom z oviranostmi, kot to zahtevajo evropske uredbe. Pri nakupu vozil je treba upoštevati dostopnost, skladno z zakonodajo o pravicah invalidov in tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost železniškega sistema EU.

Ukrep vključuje prilagoditev avtobusov, vlakov in infrastrukture za dostopnost gibalno in senzorno oviranih oseb. Pri tem je pomembno vzpostaviti tudi ustrezno informacijsko podporo za te potnike. S tem bi se izboljšali mobilnost in socialna vključenost oseb z oviranostmi.

→ **Predlog:** Najprej je treba v sodelovanju z invalidskimi organizacijami analizirati dostopnost vozil, infrastrukture in informacij za osebe z oviranostmi. Na podlagi te analize je treba pripraviti načrt postopne zamenjave vozil s takšnimi, ki so prilagojena gibalno in senzorno oviranim osebam, pri čemer je smiselno začeti z glavnimi koridorji in prestopnimi točkami. Vsako novo vozilo, kupljeno v okviru javnega potniškega prometa, mora biti tehnično prilagojeno tem uporabnikom. V koncesijske pogodbe je treba jasno zapisati zahteve glede dostopnosti vozil in zagotavljanja informacij za načrtovanje poti.

2.7 Osebno mobilnostno svetovanje

Vzpostavitev točk za mobilnostno svetovanje bi pomagala uporabnikom pri načrtovanju trajnostnih potovanj. Mobilnostni svetovalci bi nudili informacije o prevoznih možnostih, prodaji vozovnic in naročnin na sheme deljenja vozil ter spremljanje uporabnikov na prvih poteh.

Osebno mobilnostno svetovanje je proces, namenjen izboljšanju mobilnosti posameznikov – bodisi starejših, oseb s posebnimi potrebami ali tistih, ki ne vedo, kje pridobiti ustrezne informacije, oziroma želijo optimizirati svoje potovalne navade.

Pomanjkanje informacij namreč pogosto omejuje mobilnost in vodi v izbiro manj trajnostnih prevoznih oblik. Zaradi digitalne nepismenosti, nepoznavanja različnih možnosti prevoza (javni potniški promet, multimodalnost, souporaba vozil, alternativni prevozi) ter pomanjkanja izkušenj ljudje pogosto ostajajo pri obstoječih, dražjih in okoljsko manj ugodnih potovalnih vzorcih. Posledično svoje poti opravljajo manj učinkovito ali se zaradi negotovosti celo izognejo potovanjem.

Med ranljive skupine zaradi pomanjkanja informacij sodijo predvsem starejši, prebivalci podeželskih območij, nižje izobraženi posamezniki, osebe z omejenimi digitalnimi, finančnimi, medijskimi ali funkcionalnimi spretnostmi, ljudje s slabim dostopom do spleta, tujci z omejenim znanjem slovenščine ter posamezniki s šibko socialno mrežo. Za izboljšanje njihove mobilnosti je ključno zagotavljanje dostopnih, jasnih in prilagojenih informacij o razpoložljivih prevoznih možnostih.

Cilj osebnega mobilnostnega svetovanja je ozavestiti, informirati in opolnomočiti ljudi za uporabo trajnostnih načinov prevoza. Po srečanju z mobilnostnim svetovalcem naj bi znali samostojno načrtovati svoja potovanja, poznali vse razpoložljive možnosti in uporabljali najustreznejši ter najbolj trajnosten način prevoza.

Mobilnostni svetovalci morajo imeti dostop do ustreznih orodij ter poglobljeno znanje o javnem potniškem prometu, prevozih na klic in kombiniranju različnih prevoznih oblik. Poleg tega morajo ponujati personalizirane mobilnostne načrte in druge prilagojene rešitve. Dodaten, a vsekakor pomemben del njihove vloge je tudi spremljanje uporabnikov na njihovi prvi poti. S praktično podporo bi uporabnikom pokazali, kako uporabljati javni prevoz ali druge oblike mobilnosti, s čimer bi jim zmanjšali strah pred neznanim in povečali samozavest pri prihodnjih potovanjih.

2.8 Socialni zakupi e-vozil

Na območjih s slabo dostopnostjo javnega prevoza, kjer je avto edina možna izbira, je mogoče izvesti ukrep socialnega zakupa oz. leasinga s čistimi in majhnimi električnimi vozili. S tem se izboljšuje mobilnost revnih posameznikov in gospodinjstev, ki so zmožni voziti avtomobil in jim trenutno prisilno lastništvo avtomobila predstavlja visoke stroške.

Ker je pri tako visoki stopnji motorizacije, kot jo ima Slovenija, pomembno spodbujati ukrepe, ki prebivalce odvrčajo od lastništva avtomobila, je tak ukrep izvedljiv le, če upošteva naslednje varovalke:

- ukrep mora biti **namenjen prebivalcem, ki nimajo na voljo ustrezne storitve javnega prevoza** (vsaj 8 parov voženj na postajališču JPP, ki je od njihovega bivališča oddaljeno manj kot 1 km);
- ukrep mora biti **namenjen prebivalcem, ki po dohodkih spadajo v 1. kvintil** (dohodkovno najrevnejših 20 %);
- ukrep mora **omogočati zakupnikom strošek, ki ne presega 6 % njihovih odhodkov**, pri čemer morajo biti v ta strošek zajeti zakup vozila, električna energija, morebitna popravila, zavarovanja in registracija, upoštevati pa je treba tudi progresivnost mesečnega stroška zakupa glede na dohodek;
- vozila morajo biti manjša in imeti manjšo baterijo, ki zagotavlja vsakodnevne prevoze na delo, izobraževanje, zdravstvene storitve in nakupe;
- zagotoviti je treba ustrezno polnilno infrastrukturo;
- ukrep je treba uskladiti s trenutnim sistemom povračil nadomestil za prevoz na delo;
- zakupnik lahko uporablja le eno vozilo – ob pridobljeni pravici do zakupa e-vozila se mora odpovedati svojemu prvotnemu vozilu;

- zakupnik se mora pred uveljavitvijo pravice udeležiti osebnega mobilnostnega svetovanja, kjer je ugotovljeno in potrjeno, da nima na voljo drugih prevoznih možnosti;
- **časovnica: ukrep je treba začeti izvajati že v letu 2026** (prvih 1.000 vozil), da bo v drugem delu črpanja sredstev iz Socialnega sklada za podnebje v primeru velikega povpraševanja možno izvesti že 2. fazo črpanja sredstev.

2.9 Vavčerji za nakup prevoznih storitev in koles

Vavčerji za ranljive skupine bi delovali kot finančna podpora za nakup trajnostnih prevoznih storitev in koles, pri čemer bi izključevali gorivo in netrajnostne oblike prevoza. Ključni elementi sistema bi bili:

- Vavčerje bi prejeli posamezniki iz ranljivih skupin, kot so starejši, osebe z nizkimi dohodki, gibalno ovirani, brezposelni, študenti ter prebivalci podeželskih območij z omejenim dostopom do javnega prevoza.
- Vavčerji bi veljali izključno za:
 - javni potniški promet (avtobuse, vlake, mestne prevoze);
 - sisteme souporabe (kolesa, e-kolesa, e-skiroje, avtomobile na električni pogon);
 - nakup ali servis koles (klasičnih ali električnih), predelavo navadnih koles v električna;
 - prevoze na klic, taksi prevoze.
- Digitalne ali fizične vavčerje bi prejemniki unovčili pri prevoznikih ali ponudnikih kolesarskih storitev. Šlo bi za osebno ali gospodinjsko prenosljive vavčerje, ki bi omogočali uporabo v okviru družine ali skupnosti. Da bi zagotovili trajnostno rabo, bi bil vavčer veljaven le pri certificiranih ponudnikih trajnostnih prevozov in storitev.

2.10 Spodbujanje lokalnega sopotništva

Z usklajenim pristopom in sodelovanjem občin, podjetij in nevladnih organizacij bi lahko lokalno sopotništvo postalo praktična in okolju prijazna alternativa individualnim prevozom, s čimer bi se izboljšala dostopnost podeželskih območij ter zmanjšale prometne obremenitve.

Ukrep zahteva vzpostavitev enotne platforme za načrtovanje prevozov (po vzoru platforme [prevoz.org](https://www.prevoz.org)), spodbujanje sopotništva na lokalno specifične načine ter integracijo z javnim potniškim prometom.

Platforma bi omogočala hitro povezovanje voznikov in potnikov, ki potujejo v isto smer, na primer do službe, šole, tržnice ali zdravstvenih ustanov. Za čim enostavnejšo uporabo bi sistem vključeval označene točke pobiranja in odlaganja na ključnih lokacijah, kot so postaje javnega prevoza in večja parkirišča. Sopotniški sistem bi bil lahko del širšega koncepta trajnostne mobilnosti in integriran v obstoječe storitve, kot so sistemi MaaS (Mobility as a Service). Poleg tega bi lahko podjetja in občine organizirali lokalne skupine za sopotništvo ter spodbujali uporabo med zaposlenimi in ranljivimi skupinami, kot so starejše ali gibalno ovirane osebe.

Uporabnike bi privablajale tudi lokalne promocijske kampanje ali sistem nagrajevanja z ugodnostmi pri lokalnih storitvah.

3. UKREPI NA PODROČJU STAVB

V Sloveniji že imamo nekaj zelo dobrih ukrepov in finančnih mehanizmov za boj proti energetske revščini, ki pa jih je treba nadgraditi in jih dodatno približati tistim, ki so jim namenjeni. Temeljni ukrep za zmanjševanje energetske revščine so energetske prenove stavb. Energetska prenova prinaša gospodinjstvu več koristi: izboljša kakovost oz. udobje bivanja ter znižuje porabo energije in stroškov za energijo, s tem pa tudi okoljske obremenitve (predvsem nižanje izpustov CO₂). A zlasti energetska revna gospodinjstva se pri izvajanju energetskih prenov svojih bivališč soočajo z mnogimi ovirami, med katerimi je lahko ena največjih finančna, še posebej za izvajanje t. i. celovitih energetskih prenov.²

3.1 Izboljšano izvajanje Uredbe o merilih za opredelitev in ocenjevanje števila energetske revnih gospodinjstev

Trenutna opredelitev energetske revščine v 2. členu Uredbe navaja, da je energetska revščina »(1) stanje, v katerem je gospodinjstvo, katerega dohodek je nižji od praga tveganja revščine in ne more zadovoljiti svojih osnovnih potreb po energiji zaradi neustreznih bivanjskih razmer ali nezmožnosti izpolnjevanja teh potreb po dostopnih cenah ali nizke energijske učinkovitosti bivalnih prostorov. Med osnovne potrebe po energiji se štejejo zlasti stroški ogrevanja, priprave sanitarne vode, hlajenja, kuhanja in razsvetljave« oz. »(2) stanje, v katerem je gospodinjstvo, katerega strošek za rabo energije pomeni velik delež izdatkov glede na razpoložljivi dohodek tega gospodinjstva.«

V praksi je izkazovanje energetske revščine najpogosteje vezano na izkazovanje materialne ogroženosti gospodinjstva z dokazili o prejemanju socialnovarstvenih prejemkov (denarna socialna pomoč, varstveni dodatek, tudi izredna denarna socialna pomoč).³ Ranljiva gospodinjstva z nizkimi dohodki oz. visokimi stroški, ki ne prejemajo socialnovarstvenih prejemkov, tako v praksi pogosto izpadejo iz opredelitve energetske revnih gospodinjstev in tudi niso upravičena do subvencije Eko sklada za energetska revna gospodinjstva.

→ **Predlog:** Potrebna bi bila boljša operacionalizacija 2. odstavka 2. člena uredbe in s tem 1. in 2. odstavka 3. člena uredbe v točkah, ki se nanašata na opredelitev energetske revščine kot stanja, v katerem je gospodinjstvo, katerega strošek za rabo energije pomeni velik delež izdatkov glede na razpoložljivi dohodek tega gospodinjstva. **V praksi bi bilo torej treba začeti upoštevati merilo energetske revščine »velik delež izdatkov za energijo od razpoložljivega dohodka« ter dokazilo »velik delež izdatkov za energijo glede na razpoložljivi dohodek gospodinjstva z listinami, ki izkazujejo finančno mesečno stanje gospodinjstva«.**

² Bolj izčrpen seznam ovir je opisan v [Kažipotih](#) za energetska prenova gospodinjstev, ki se soočajo z energetske revščino.

³ Trenutni poziv ZER 2024 vključuje tudi kriterija upravičenosti, in sicer, da je vlagatelj:

- na dan vložitve vloge upravičen do otroškega dodatka, kot ga opredeljuje zakon, ki ureja socialno varstvene prejemke, iz odločbe o dodelitvi le-te pa izhaja, da družinska skupnost vlagatelja sodi do vključno 3. dohodkovnega razreda,
- na dan vložitve vloge upravičen do državne štipendije, kot jo opredeljuje ZUJPS, iz odločbe o dodelitvi le-te pa izhaja, da družinska skupnost vlagatelja sodi do vključno 2. dohodkovnega razreda.

3.2 Okrepitev sheme nepovratnih finančnih spodbud Eko sklada za zmanjševanje energetske revščine

V Sloveniji imamo precej dobro delujoč sistem finančnih podpor za energetske obnove energetsko revnih gospodinjstev, ki temelji na kontinuiranih javnih pozivih Eko sklada. Trenutno je odprt javni poziv ZER 2024 (ki je sledil pozivoma ZERO500 in ZER), ki upravičencem (energetsko revnim gospodinjstvom) nudi nepovratno finančno spodbudo v višini 18.000 evrov za različne ukrepe energetske učinkovitosti.⁴ V okviru te spodbude niso financirani nekateri ukrepi, npr. vgradnja toplotnih črpalk in namestitve sočnih elektrarn. Poziv ZER 2024 vključuje tudi brezplačno pomoč koordinatorja, ki vodi gospodinjstva skozi proces, od same prijave na poziv naprej.

→ **Predlog:** Potrebna bi bila nadgradnja oziroma krepitev obstoječih finančnih mehanizmov Eko sklada. Zaradi rasti stroškov materialov oz. del izvajalcev bi bilo priporočljivo **povečati znesek nepovratne spodbude** ali razmisliti o **spremembah omejitev pri kandidiranju** (npr. možnost več nepovratnih spodbud na isti stavbi in za istega upravičenca za izvedbo prioritarnih ukrepov energetske obnove). Eden izmed ukrepov, s katerimi lahko energetsko revnim gospodinjstvom omogočimo sodelovanje pri investicijah v OVE, je **vključevanje energetsko revnih gospodinjstev v energetske skupnosti** (gl. točko 3.4). Slednje bi bilo v skladu s slovenskim Akcijskim načrtom za zmanjševanje energetske revščine, v katerem je predvideno vključevanje energetsko revnih gospodinjstev oseb v energetske skupnosti. Vendar pa bi morala vlada pospešiti operacionalizacijo tega ukrepa, ki se še ni pričel izvajati (gl. spodaj).

3.3. Ukrepi za ozaveščanje gospodinjstev o koristih in finančni podpori za energetske obnove

Energetsko revna gospodinjstva pogosto nimajo informacij o subvencijah, ki so namenjene energetsko revnim gospodinjstvom (npr. javni poziv Eko sklada ZER 2024), in o brezplačni pomoči koordinatorjev, ki lahko znatno olajšajo administrativno breme gospodinjstev v procesu prijave oz. izvedbe energetske prenove.

→ **Predlog:** Ključnega pomena je izvajanje **lokalnih ozaveščevalnih in izobraževalnih kampanj** o prednostih energetske prenove in finančni podpori, ki jo ponuja Eko sklad. Za zasnovo in izvajanje takšnih kampanj je potrebno usklajeno sodelovanje Eko sklada in centrov za socialno delo, humanitarnih organizacij, zdravstvenih delavcev in drugih relevantnih lokalnih akterjev, ki so v stiku z ranljivimi gospodinjstvi. Programi ozaveščanja skupnosti so pogosto boljša možnost za ozaveščanje o prednostih energetske prenove in razpoložljivosti sredstev kot enotne informacijske točke »VEM – vse na enem mestu« (angl. *one-stop shop*; OSS) oz. morajo biti vsaj povezani z delovanjem točk VEM. Posodobljeni Direktiva o energetske učinkovitosti (EED) in Direktiva o energetske učinkovitosti stavb

⁴ Toplotna izolacija strehe, zunanijh sten, tal, kleti, vgradnja energetske učinkovitih oken, vgradnja lokalnega prezračevanja z vračanjem toplote, vgradnja sistema za pripravo tople sanitarne vode, zamenjava stare kurilne naprave z novo na lesno biomaso.

(EPBD) namreč prinašata tudi določila o vzpostavitvi točk »vse na enem mestu« za spodbujanje energetske prenove. V Sloveniji obstaja mreža energetskih svetovalcev oz. pisarn ENSVET, ki bi lahko delovala kot točka VEM, vendar tovrstne točke pogosto niso najprimernejša rešitev za ljudi, ki se soočajo z energetsko revščino, saj slednji z njimi bodisi niso seznanjeni ali pa jih imajo zadržke obiskati. Zato bi lahko bil dober pristop **kombinacija točk VEM s programi ozaveščanja skupnosti.**

3.4 Vključevanje energetske revnih v energetske skupnosti

Energetske skupnosti lahko energetsko revnim gospodinjstvom prinašajo številne prednosti, kot so nižji stroški energije, stabilnejša oskrba, večja odpornost na tržne spremembe in možnost aktivnega sodelovanja pri oblikovanju energetskih rešitev. Te prednosti se morajo odražati tudi v pripravi in operacionalizaciji ukrepa vključevanja energetske revnih v energetske skupnosti.

Žal so energetske skupnosti pri nas šele v začetni fazi razvoja, njihova vloga pri energetskem prehodu pa je na ravni predpisov opredeljena le na področju samooskrbe z električno energijo iz OVE. Istočasno s procesom priprave ukrepov Socialnega sklada za podnebje sta v procesu sprejemanja novi Zakon o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (ZSROVE) in spremembe Zakona o oskrbi z električno energijo (ZoEE), ki opredeljujeta energetske skupnosti. Smiselno bi bilo, da bi ta zakonodajna postopka izkoristili za razmislek o vlogi energetskih skupnosti na različnih področjih, kjer so lahko aktivne, in na podlagi tega dopolnili predloge zakonov. Jasno opredeljena vloga energetskih skupnosti je podlaga za razmislek o možnih poslovnih modelih, ki jih bodo te skupnosti uporabljale, slednje pa za opredelitev ukrepa vključevanja energetske revnih v energetske skupnosti. Menimo namreč, da bi bilo ukrep treba zasnovati tako, da bo omogočal vključevanje energetske revnih v skupnosti na več področjih (skupnostna samooskrba, skupnostni projekti ogrevanja (npr. DOLB) in hlajenja, fleksibilnost, e-mobilnost itn.).

Dikcija ukrepa iz Akcijskega načrta za zmanjševanje energetske revščine omenja le energetske skupnosti, medtem ko so pri nas najpogostejše oblike vključevanja prebivalcev v skupnosti pogodbene samooskrbne skupnosti na področju oskrbe z električno energijo iz OVE. Predlagamo, da so upravičenci tega ukrepa tako energetske skupnosti (skupnosti OVE in energetske skupnosti državljanov) kot tudi pogodbene samooskrbne skupnosti na ravni večstanovanjskih stavb, ki jih organizirajo upravniki stavb in temeljijo na vključujočem procesu odločanja.

Glede upravičenih stroškov menimo, da jih je treba opredeliti na podlagi pregleda obstoječih in možnih poslovnih modelov. Pri različnih skupnostnih projektih se namreč stroški za člane skupnosti razlikujejo. Tako se lahko na primer pri samooskrbnih projektih stroški nanašajo na sofinanciranje investicije ali na delno sofinanciranje investicije vnaprej, čemur sledijo večletni mesečni prispevki za sodelovanje v skupnosti ali pa zgolj mesečno odplačevanje stroškov investicije določeno število let.

Pridobitev podpore za vključevanje energetske revnih v skupnostne projekte bi morala biti administrativno enostavna.

Za učinkovito izvajanje ukrepa je treba v razpise oz. pozive, ki bodo namenjeni temu ukrepu, za dokazovanje energetske revščine vključiti dokazila o velikem deležu izdatkov za stroške energije glede na razpoložljiv dohodek (2. odstavek 2. člena Uredbe o merilih za opredelitev in ocenjevanje energetske revnih gospodinjstev), ki so opredeljena v 2. odstavku 3. člena prej omenjene uredbe, kot smo pojasnili v podpoglavju 3.1.

Energetske skupnosti lahko sodelujejo tudi pri ozaveščanju in izobraževanju energetske revnih gospodinjstev.

3.5. Spodbujanje upravnikov večstanovanjskih stavb k energetske prenovi in vključevanju v energetske skupnosti

Za izvedbo energetske prenove na skupnih delih večstanovanjskih stavb je potreben dogovor med gospodinjstvi v stavbi. Za dela, ki se štejejo za vzdrževalna dela, je potrebno več kot 50-odstotno soglasje, za izvedbo gradbenih del na skupnih delih večstanovanjske stavbe, za katera je potrebno gradbeno dovoljenje, pa 75-odstotno soglasje (v primeru kredita tudi 100-odstotno soglasje). Pomembno vlogo pri vodenju procesa odločanja o energetskih prenovah v večstanovanjskih stavbah imajo upravniki večstanovanjskih stavb. V večstanovanjskih stavbah pa se pogosto srečujemo s težavami, povezanimi z nezainteresiranostjo etažnih lastnikov in upravnikov za energetske prenovne ter energetske skupnosti. Kljub številnim prednostim energetske prenove, kot so zmanjšanje stroškov za energijo, izboljšanje udobja in zmanjšanje vpliva na okolje, so ti projekti pogosto zavrti zaradi pomanjkanja skupnega interesa ali znanja, težavnosti usklajevanja med stanovalci ter finančnih ovir.

→ **Predlog:** Pomembno je zasnovati ukrepe, ki bi povečali interes in motivacijo upravnikov za spodbujanje energetske prenove. Eden od ključnih ukrepov je vključevanje **spodbujanja energetskih prenov in skupnostnih energetskih projektov med obveznosti upravnika**. Zakonodaja naj določi, da morajo upravniki večstanovanjskih stavb aktivno obveščati stanovalce o možnostih energetske prenove in vključevanja v energetske skupnosti, kar bi omogočilo kontinuirano seznanjanje stanovalcev s priložnostmi, ki so jim na voljo, tako da bi se ti lažje odločali za potrebne spremembe v svojih objektih. Za dvig motivacije upravnikov je smiselno razmisliti tudi o finančnih spodbudah, pri čemer bi bil manjši delež naložbe energetske prenove namenjen za delo upravnikov.

Poleg tega je pomembno tudi **izobraževanje in usposabljanje upravnikov**. Organizacija rednih izobraževalnih programov za upravnike o prednostih energetskih obnov, obnovljivih virih energije ter možnostih vključevanja v energetske skupnosti bi pripomogla k večji ozaveščenosti in motivaciji upravnikov. Usposobljeni upravniki bi znali bolje svetovati stanovalcem, kako doseči večjo energetske učinkovitost in kakšne možnosti so jim na voljo pri izvedbi energetske prenove. To bi spodbudilo tudi izmenjavo dobrih praks med upravniki, kar bi omogočilo širjenje pozitivnih izkušenj in izboljšanje sodelovanja. Obstoječa mreža energetskih svetovalcev **Ensvet** lahko z razširitvijo svoje dejavnosti **deluje kot platforma za takšno izobraževanje upravnikov**.

3.6 Ukrepi za zmanjševanje energetske revščine med najemniki

Na nacionalni ravni ni usklajenih ukrepov in finančne podpore za zmanjševanje energetske revščine med najemniki, predvsem v zasebnih najemniških stanovanjih. Del prebivalstva, ki biva v najemniških stanovanjih, pa se sooča z bistveno večjim tveganjem (energetske) revščine. Medtem ko je stopnja tveganja revščine med prebivalci, ki so lastniki stanovanj, 11 %, pa je stopnja tveganja revščine med najemniki kar 26,5 %.⁵ Na nacionalni ravni se z energetske revščine sooča 7 % gospodinjstev, pri čemer pa je ta delež med najemniki višji (15 %) kot med lastniki stanovanj (5,5 %). V Sloveniji se tako z energetske revščine sooča vsaj 13.000 najemniških gospodinjstev oz. 26.000 posameznikov, ki živijo v najemniških stanovanjih.⁶

→ **Predlog:** Treba bi bilo razviti ločene ukrepe za energetske revna gospodinjstva v najemniških situacijah, tako v javnih najemnih stanovanjih kot na najemniškem trgu. Na nacionalni ravni pa je za to potrebno tesnejše sodelovanje med ministrstvi, ki vodijo stanovanjske, energetske in socialne politike (torej MDDSZ, MSP in MOPE). Kot enega izmed pripravljanih korakov bi bilo treba analizirati tudi obstoječe primere dobrih praks v Evropi, kot je naslednji:

V Franciji bo od leta 2025 nezakonito oddajanje stanovanj z oceno učinkovitosti F ali G (od leta 2034 pa tudi E), na voljo je tudi t. i. »shema Denormandie«, ki nudi davčno olajšavo za nakup in obnovo praznega stanovanja (ob pogojih 20-odstotne izboljšave energetske učinkovitosti in oddajanja za daljše obdobje 6–12 let po omejeni ceni na kvadratni meter).⁷ Leta 2023 je začel v Nemčiji veljati [Zakon o delitvi stroškov zaradi davka na CO₂](#) med lastniki in najemniki. Določila zakona sledijo načelu, da se z višanjem energetske učinkovitosti stavbe znižuje delež stroškov CO₂, ki jih mora pokriti lastnik stanovanja.⁸

3.7 Regulacija višine najemnin za pravičen zeleni prehod

Regulacija višine najemnin je ključen ukrep za zagotavljanje socialno pravičnega zelenega prehoda, saj podnebne politike in ukrepi za zmanjšanje emisij pogosto vplivajo tudi na najemnike, ki zaradi nedopustno visokih najemnin ob odsotnosti regulacije zelo pogosto živijo v materialnih stiskah. Zadnji podatki Eurostata kažejo, da je za najem enosobnega stanovanja v Sloveniji treba odšteti več kot polovico povprečne plače, pri čemer vemo, da ima večina prebivalcev nižje prihodke. **Nemudoma je treba uvesti zgornjo mejo najemnine (na raven najemnin na kvadratni meter v javnih najemnih stanovanjih)**, ki bi najemnikom omogočala dostojno življenje, največja dovoljena letna rast pa bi morala biti vezana na indeks življenjskih stroškov in povprečno rast plač, pri čemer bi bilo prilagajanje najemnine v primeru prenov ali energetskih sanacij možno le pod strogimi pogoji, ki bi preprečevali neupravičeno dvigovanje cen.

⁵ Statistični urad Republike Slovenije (2024). Stopnja tveganja revščine po stanovanjskem razmerju gospodinjstva, Slovenija, letno; <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0867226S.px/table/tableViewLayout2>.

⁶ Statistični urad Republike Slovenije (2024). Energetska revščina po stanovanjskem razmerju gospodinjstva, Slovenija, letno; <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0886703S.px/table/tableViewLayout2>.

⁷ CAN Europe (2024). Making Renewable Heating Accessible and Affordable: Overcoming Market Barriers in the Rental Sector; <https://caneurope.org/content/uploads/2024/02/Making-Renewable-Heating-Accessible-and-Affordable-For-All--Overcoming-Market-Barriers-in-the-Rental-Sector.pdf>.

⁸ Kohlendioxidkostenaufteilungsgesetz; <https://www.gesetze-im-internet.de/co2kostaufg>.

Poleg tega bi bilo treba vzpostaviti jasne povezave med energetske sanacijo stavb in socialno pravičnostjo. Lastniki, ki bi prejeli subvencije za izboljšanje energetske učinkovitosti svojih nepremičnin, bi morali zagotoviti, da se prihranki pri energiji odražajo v nižjih stroških za najemnike, ne pa v višjih najemninah. Spodbude za trajnostne naložbe bi morale biti pogojene s socialno odgovorno stanovanjsko politiko, ki bi zagotavljala dostopne in stabilne najemnine. **Ključno je tudi znatno povečanje vlaganj v javna neprofitna najemna stanovanja**, ki jih upravljajo država in občine, **ter razvoj stanovanjskih zadrug**,⁹ ki omogočajo dolgoročno stabilne in dostopne najemnine za širši krog prebivalcev ter tako vzpostavljajo temelje za socialno in podnebno pravičen zeleni prehod.

Za učinkovito izvajanje regulacije je treba vzpostaviti sistem nadzora in preprečevanja špekulacij na nepremičninskem trgu. To vključuje transparentno spremljanje višine najemnin, znatno okrepitev inšpekcijskih nadzorov ter uvedbo sankcij za neupravičene podražitve ali izkoriščanje najemnikov. S tem bi zagotovili, da bi bil zeleni prehod pravičen tudi za najemnike, ki ne smejo nositi nesorazmernega bremena podnebnih politik. **Stabilne in dostopne najemnine bi prispevale k večji ekonomski varnosti gospodinjestev, zmanjšanju socialnih razlik, trajnostnemu razvoju mest ter zmanjšanju izseljevanja iz mest zaradi nedostopnosti stanovanj, kar bi zmanjšalo tudi število dnevnih migracij, odvisnost od avtomobila in s tem izpuste iz prometa.**

⁹ Gl. Zakonske rešitve za stanovanjske zadruge; <https://zadrugator.org/wp-content/uploads/2022/02/Zakonske-rešitve-za-stanovanjske-zadruge.pdf>.

4. NEPOSREDNI FINANČNI TRANSFERJI

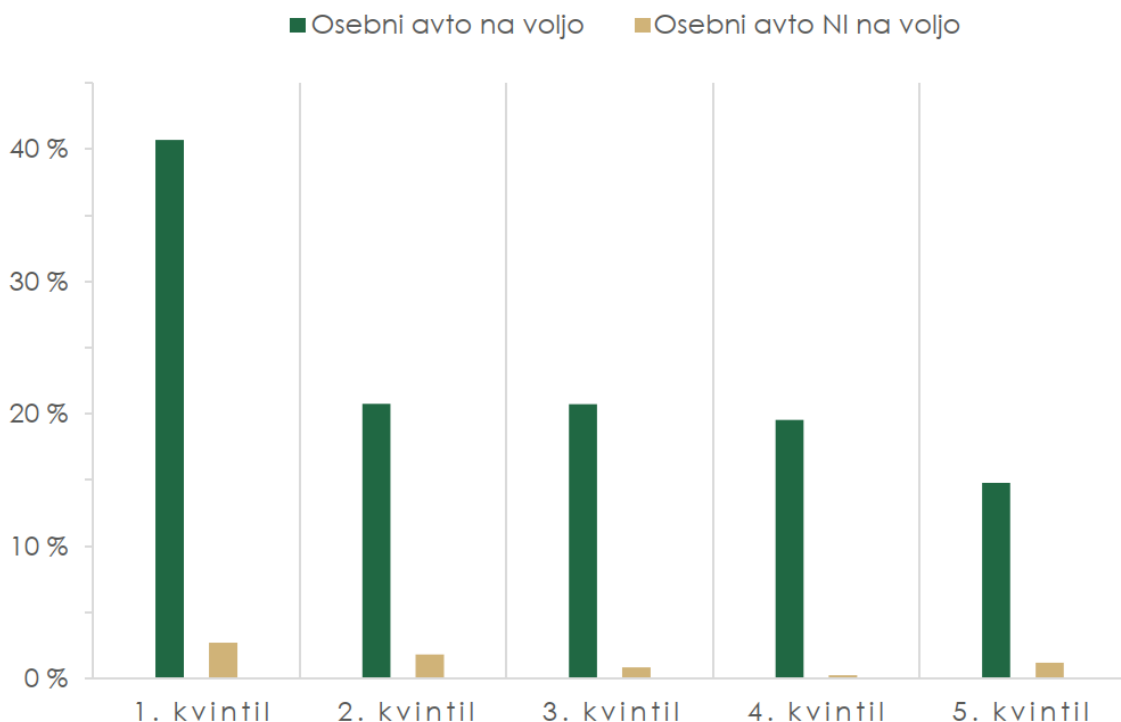
4.1 Podnebne dividende gospodinjstvom

Vzpostaviti bi bilo treba **mehanizem progresivnih podnebnih dividend**, v katerem bo določen del sredstev Socialnega sklada za podnebje razdeljen med gospodinjstva na način, ki bo prispeval k socialni pravičnosti in zmanjševanju energetske ranljivosti. **Višina prejetih dividend bi morala biti obratno sorazmerna z višino dohodka posameznega gospodinjstva, kar pomeni, da bi gospodinjstva z nižjimi dohodki prejela višje finančne kompenzacije.** Tako bi se izravnali višji stroški energije iz fosilnih virov kot posledica podnebnih ukrepov, hkrati pa bi se zmanjšala socialna neenakost in izboljšala ekonomska odpornost številnih skupin prebivalstva.

Zakaj je potreben sistem podnebnih dividend?

Trenutni sistem obdavčitve CO₂ in energentov v Sloveniji je zelo regresiven, kar pomeni, da ljudje z nizkimi dohodki v povprečju za te davke namenijo večji delež svojih dohodkov kot ljudje z visokimi dohodki. Pomembni davki na tem področju vključujejo nacionalno dajatev na CO₂ ter trošarine na bencin, dizel in lahko kurilno olje. Glede na to, da je [obremenitev s temi davki in dajatvi v Sloveniji med najvišjimi v Evropi](#), so gospodinjstva z nizkimi in srednjimi dohodki v Sloveniji med tistimi, ki plačujejo najvišji delež svojih dohodkov za energetske davke na celotni celini.

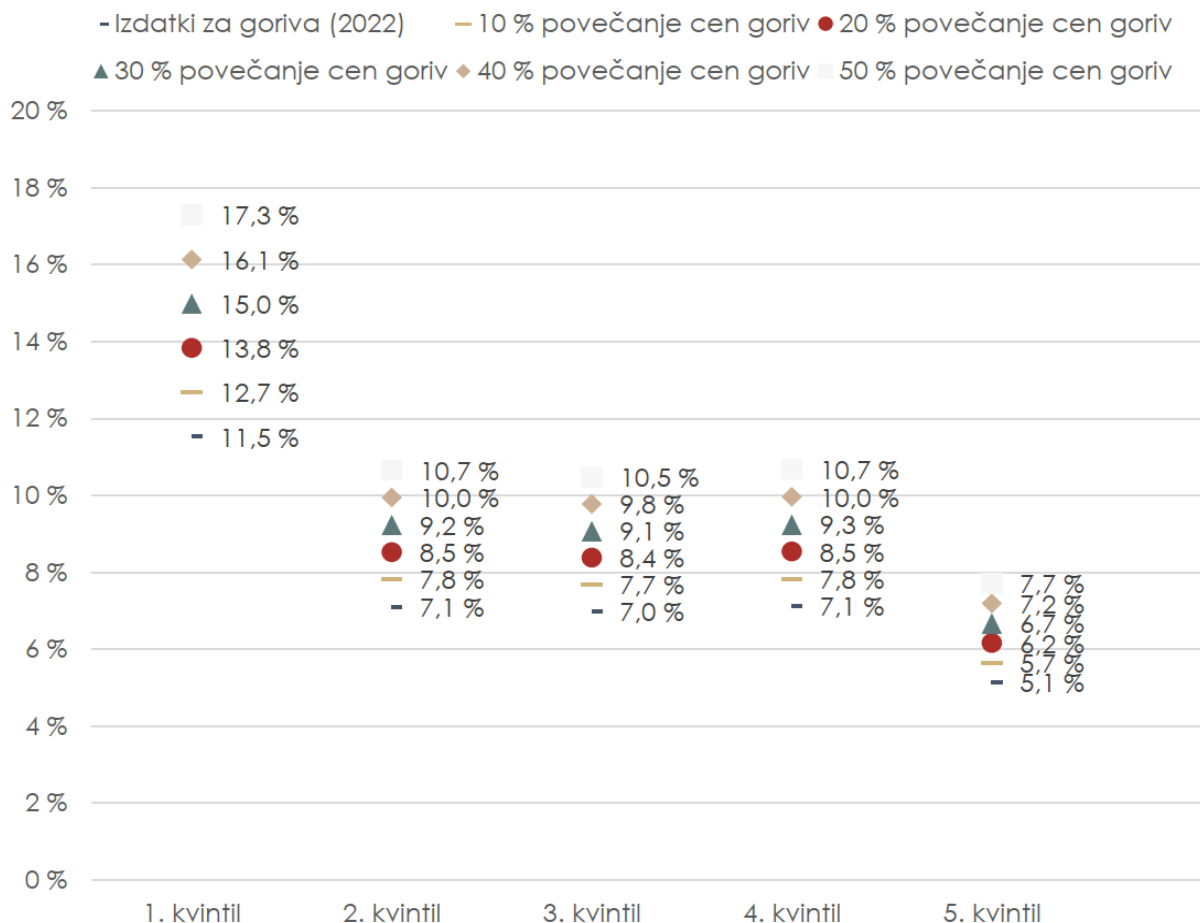
Vendar [poglobljena študija prometnega sektorja](#) kaže, da glavni vzrok za to problematično stanje niso davčne stopnje, temveč predvsem visoka davčna osnova, kar z drugimi besedami pomeni visoko porabo goriv, ki pa je posledica slabih alternativ osebnemu prevozu in razpršene poselitve. Ti strukturni dejavniki vodijo do tega, da kvintil prebivalstva z najnižjimi dohodki, če ima avto, za prevoz plača kar 40 % svojih dohodkov, največji del za gorivo.



Slika: Deleži izdatkov za prevoz v dohodkih gospodinjstev po dohodkovnih kvintilih glede na dostopnost osebnega avtomobila leta 2022 (vir: [Focus](#)). Razlike med prvim in petim kvintilom so zelo izrazite, medtem ko so deleži od drugega do četrtega kvintila zelo podobni.¹⁰

Prednost sistemov podnebnih dividend je v tem, da nas spodbujajo k manjši uporabi avtomobilov in spremembi načina prevoza, hkrati pa ne poslabšujejo dohodkovnega položaja gospodinjstev z nižjimi dohodki. Izkušnje iz drugih držav, [kot je Avstrija](#), namreč kažejo, da imajo gospodinjstva z nižjimi dohodki v povprečju neto koristi od dividend, tudi če vsi dobijo enake dividende ne glede na dohodek. To pomeni, da so dividende višje od povprečnih dodatnih davkov, ki jih morajo plačati gospodinjstva z nižjimi dohodki.

¹⁰ Tukaj se upoštevajo samo dohodki iz dela, ne pa tudi iz kapitala (dividende, kapitalski dobički, oddajanje premoženja v najem itd.), v 5. kvintilu pa so slednji zelo visoki. Če bi upoštevali vse dohodke, bi bil delež izdatkov za prevoz še manjši v 5. kvintilu, morda tudi v 4. kvintilu.



Slika: Deleži izdatkov za goriva v celotnih dohodkih iz dela ob različnih stopnjah rasti cen goriv po dohodkovnih kvintilih (vir: [Focus](#)).

Kako oblikovati sistem podnebnih dividend?

Za zagotovitev pravičnega, preglednega in učinkovitega sistema dodeljevanja podnebnih dividend je nujna vzpostavitev ustreznega zakonodajnega okvira. Ta mora **jasno določati kriterije za ugotavljanje dohodka gospodinjstev in najemne situacije** (pri najemnikih so realni dohodki po plačilu najemnine bistveno manjši, ker so slednje tako visoke) in upravičenost do prejemanja dividend, pri čemer je smiselno uporabiti obstoječe podatke iz davčnega sistema, socialnih evidenc in drugih relevantnih virov. Sistem naj bo zasnovan tako, da bo preprečeval morebitne zlorabe, hkrati pa zagotovil, da bodo do pomoči prišla tista gospodinjstva, ki jo najbolj potrebujejo. Poleg tega naj zakonodajni okvir omogoča redno prilagajanje mehanizma glede na gospodarske razmere, inflacijo in razvoj podnebnih politik, s čimer bi ohranili dolgoročno učinkovitost in pravičnost sistema.

V okviru ETS2 in Socialnega sklada za podnebje so neposredna plačila mogoča, če so začasna, če skupaj z višjimi cenami CO₂ prispevajo k zmanjšanju emisij in če prispevajo k zmanjšanju energetske revščine in ranljivosti. Sistem dividend, ki je progresiven in hkrati ohranja usmerjevalni učinek višje cene CO₂ (ne da bi ga izničil z znižanjem trošarin), je torej za Slovenijo zakonita in z direktivo EU ETS skladna možnost.

Denarni transferji niso edina možnost za zagotavljanje neposredne podpore večji skupini prebivalstva, ki jih bodo prizadele višje cene fosilnih goriv. Razprava poteka tudi o različnih oblikah vavčerjev (gl. tudi poglavje 2.9), vendar je slednje težje na enostaven način dodeliti veliki skupini ljudi. Primer takšnih vavčerjev je sistem [Bono social eléctrico](#) iz Španije, s katerim ranljiva gospodinjstva dobijo popust na račun za elektriko. Vendar je vavčerje uporabilo manj ljudi, kot je bilo pričakovano, saj so morala gospodinjstva zanje zaprositi in jih niso dobila samodejno.

Pomembno je poudariti, da neposredni transferji ne smejo biti nadomestilo za podporo pri strukturnih ukrepih, ki bi dejansko zmanjšali odvisnost gospodinjstev od fosilnih goriv, temveč zgolj dopolnitev za preprečevanje dviga življenjskih stroškov gospodinjstvom z nižjimi dohodki v prehodnem obdobju. Osrednja prioriteta podnebne in socialne politike morajo ostati ključni ukrepi, kot so krepitev javnega potniškega prometa, prehod na čiste vire energije za ogrevanje in celovite prenove stavb, saj ti prinašajo dolgoročne rešitve za zmanjšanje energetske ranljivosti in ogljičnega odtisa ter izboljšanje življenjskega standarda večine.

5. DODATNI UKREPI ZA PRAVIČEN PREHOD

5.1 Obdavčitev premoženja najbogatejših

Najpremožnejši prebivalci Slovenije kopičijo svoje premoženje, ki ne prispeva k družbeni blaginji in s katerim ekscesno onesnažujejo okolje ter zaostrejo podnebno krizo. Na drugi strani pa smo na ta račun priča rasti družbenih neenakosti, postopni razgradnji javnih storitev, stanovanjski krizi in pomanjkanju javnega denarja za financiranje pravičnega podnebne prehoda, prilagajanja na posledice podnebnih sprememb ter krepitev javnih storitev, kar bi bilo v korist večine prebivalstva.

Zares pravičen zeleni prehod ter učinkovito reševanje energetske in prevozne revščine zato terjata dodatne finančne vire, ki presegajo trenutne prihodke, kot bodo tisti iz Socialnega sklada za podnebje. Eden izmed najučinkovitejših načinov za zagotavljanje teh sredstev je uvedba progresivne obdavčitve premoženja najbogatejših, ki kopičijo svoje premoženje in so s svojo luksuzno in prekomerno porabo ter investicijami tudi daleč največji onesnaževalci.¹¹ Takšna obdavčitev bi prispevala k zmanjšanju družbene neenakosti ter k pravičnejši razporeditvi bremen in koristi podnebnih politik, ki bi morale biti namenjene celotni družbi, ne le privilegiranim posameznikom.

Španija že uspešno izvaja progresivni davek na premoženje najpremožnejših 0,5 % prebivalstva, medtem ko je raziskava organizacije Tax Justice Network za leto 2023 ocenila, da bi podoben ukrep v Sloveniji lahko prinesel več kot pol milijarde evrov letno.

→ **Predlog:** Predlagamo, da se v Sloveniji uvede **progresivni davek na premoženje najpremožnejšega 1,0 % prebivalstva**. Ta sredstva bi bilo smiselno **ciljno usmeriti v ukrepe, ki neposredno zmanjšujejo tako socialne kot okoljske neenakosti**, kot je na primer sistem podnebnih dividend. Poleg tega bi morali del zbranih sredstev nameniti za financiranje javnega prevoza, energetske učinkovitosti v gospodinjstvih z nizkimi dohodki ter razvoj obnovljivih virov energije v energetskih skupnostih, s čimer bi dolgoročno zmanjšali energetske stroške in izboljšali dostopnost do trajnostnih rešitev za vse prebivalce.

5.2 Obdavčitev luksuzne potrošnje, ki uničuje okolje

Luksuzna potrošnja, ki daleč presega osnovne človeške potrebe, je pogosto tesno povezana z izjemno visokim ogljičnim odtisom. Gre za način življenja, ki temelji na razsipni rabi virov in nebrzdanem trošenju, katerega okoljski vpliv občutno presega vpliv povprečnega prebivalca. Na primer, zasebna letala, pogosto letenje, jahte, luksuzni SUV avtomobili in vile zahtevajo veliko porabo energije in povzročajo enormne količine toplogrednih plinov.

Izrazit primer luksuzne potrošnje z velikim ogljičnim odtisom je letalski promet. Le [1 % svetovnega prebivalstva je odgovoren za 50 % emisij CO₂ iz letenja](#), povpraševanje po letalskem prometu pa se hitro povečuje. Za reševanje tega vprašanja bi lahko vlade uvedle progresivne davke na letalski promet, usmerjene v luksuzne vidike, kot so programi za pogosto letenje, zasebna letala ter letenje v prvem in poslovnem razredu. Lahko bi na primer

¹¹ Za več gl. študijo Umanotere »Onesnaževalna elita nas vodi v podnebni zlom« o ekonomskih in ogljičnih neenakostih v Sloveniji in svetu: https://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2024/09/Onesnazevalna-elita-nas-vodi-v-podnebni-zlom_2024.pdf.

uvedli davek za pogosto letenje, pri čemer bi se davki zvišali z vsakim dodatnim letom. To bi odvrčalo od prekomernega letalskega prometa in spodbujalo bolj trajnostne načine prevoza. Poleg tega bi lahko uvedli višje davke za prvi in poslovni razred, 'saj se lahko v slednjih prepelje bistveno manj potnikov na prostorsko enoto kot v ekonomskem razredu. Prav tako bi bili lahko uvedeni dodatni davki na zasebna letala, ki imajo pogosto znatno višje ogljične odtise na potnika kot komercialni leti.

Še pomembnejši od letalstva so ekscesi v cestnem prometu. Lani so bili [SUV-ji odgovorni za več kot 20 % rasti svetovnih emisij CO₂](#), povezanih z energijo. Nihče ne potrebuje dragega, prevelikega SUV-ja, da bi bil mobilni. Takšna velika in težka vozila ne povzročajo le visokih emisij, temveč zavzemajo tudi veliko več javnega prostora in so nevarnejša za druge v primerih nesreč.

→ Predlogi:

1. uvedba davka na zasebno letenje (kot je, sicer v skromnem obsegu, predvideno v [osnutku Podnebnege zakona](#)) in vključitev progresivnega elementa v ta davek (višji davki za daljše lete in pogostejše letenje);
2. uvedba davkov na letalske vozovnice, ki se povečujejo glede na razdaljo in razred (ekonomski, poslovni, prvi), ter prizadevanje za skupno rešitev v EU, da se prepreči preusmeritev letalskega prometa v sosednje države. Poleg tega bi si morala Slovenija na ravni EU prizadevati za uvedbo [davka na pogoste polete](#);
3. ukinitve subvencij za letalski promet, vključno z odpravo davčnih spodbud in prenehanjem subvencioniranja tujih letalskih prevoznikov za boljšo povezljivost. Ker bogati letijo bistveno več kot vsi drugi, subvencije na tem področju niso samo okoljsko škodljive, temveč tudi zelo regresivne;
4. večja obdavčitev dragih, onesnažujočih, velikih in težkih vozil. Na drugi strani pa je treba strožje omejiti najvišjo ceno in velikost električnih vozil, ki se še subvencionirajo.

5.3 Kadrovska krepitev ključnih organizacij za uspešno implementacijo socialno-podnebnih ukrepov

Za učinkovit in pravičen energetske prehod so potrebne tako dobro zasnovane politike in ukrepi kot tudi njihovo učinkovito izvajanje. Kot je bilo v preteklosti že večkrat ugotovljeno, v Sloveniji nimamo vzpostavljene dobre organizacijske in kadrovske strukture, ki bi učinkovito podpirala izvajanje podnebno-energetske politike. Kljub temu, da so se za izboljšanje stanja prestrukturirala ministrstva, problem še vedno obstaja, saj so ključni resorji in institucije, odgovorne za izvajanje teh politik in ukrepov, še vedno kadrovske izredno šibke, šibko pa je tudi njihovo medsebojno povezovanje in sodelovanje.

V podporo izvajanju socialnega načrta za podnebje, pa tudi drugih podnebno-energetskih ukrepov potrebujemo organizacijsko-strukturne spremembe podnebnega upravljanja in nujno tudi krepitev kadrovskih zmogljivosti ključnih resorjev in institucij (sistemsko vlaganje v javne kadre in strokovne službe, zlasti v okoljskih, energetskih in socialnih resorjih, Eko sklad, DUJPP).

Za oblikovanje dobrih in učinkovitih ukrepov ter njihovo izvajanje pa je treba izboljšati tudi dialog na različnih ravneh. Potrebna sta bistveno izboljšana komunikacija in povezovanje med različnimi akterji (tj. izvajanje dialoga na več ravneh v skladu z Uredbo o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov), vključno s socialnimi partnerji in lokalnimi skupnostmi, ki so odgovorne za izvajanje politik na lokalni ravni, ter javne in strokovne razprave za doseganje družbenega dogovora o temeljnih izzivih, kot so oblikovanje novega razvojnega koncepta in zagotavljanje pravičnega prehoda.

5.4 Komplementarna sredstva Socialnemu skladu za podnebje

Socialni sklad za podnebje naj ne bo obravnavan ločeno od drugih povezanih instrumentov financiranja, predvsem podnebnega sklada, pa tudi mehanizma za okrevanje in odpornost ter večletnega finančnega okvira Evropske Unije, zlasti kohezijske politike in Sklada za pravičen prehod. Vsi ti instrumenti že sofinancirajo ukrepe za razogljčenje prometa in stavb, pri čemer imajo vsi določene težave pri črpanju razpoložljivih sredstev.

Torej, **pomembno je izkoristiti to priložnost za uvedbo dodatnih ukrepov za socialno-podnebno politiko**. Ne bo dovolj zgolj prestrukturirati in prilagoditi obstoječe ukrepe, temveč je treba izkoristiti znatne prihodke, ki jih bo Sloveniji prinesel ETS2, za bistveno izboljšanje položaja energetske revnih in ranljivih gospodinjstev. Treba je upoštevati tako imenovano načelo dodatnosti (angl. *additionality principle*), ki je določeno v direktivi ETS.

Učinkovita poraba sredstev za razogljčenje gospodinjstev je ključnega pomena za uspeh socialno-podnebne politike, pri čemer je treba upoštevati, da se bo z izvajanjem ETS2 obseg teh sredstev še povečal. Rešitev za počasno črpanje sredstev ne more biti v tem, da se sredstva prerazporedijo. **Slab primer je na primer nedavna prerazporeditev sredstev v okviru EKP 21–27 iz obnovljivih virov energije in energetskih skupnosti v industrijo.** Za dejansko porabo razpoložljivih sredstev je ključna krepitev kadrov in institucij (gl. tudi poglavje 5.3 zgoraj).

Drug slab primer je nadomestilo posrednih stroškov za energetske intenzivne industrije, ki se plačuje iz podnebnega sklada. Nagrajevanje energetske in emisijske intenzivnih podjetij z denarjem iz podnebnega sklada je v popolnem nasprotju s ciljem ETS in načelom onesnaževalec plača. Ker bo podnebni sklad z ETS2 prejel še več sredstev, je še toliko pomembnejše, da financira le tiste, ki potrebujejo podporo, in takšne projekte, ki dejansko vodijo k zmanjšanju emisij in družbenih neenakosti.

VIRI IN LITERATURA

Agora Verkehrswende (2025). Bezahlbare Elektroautos in die Breite bringen. https://zukunft-klimasozial.de/wp-content/uploads/2025/02/Zukunft-Klima-Sozial_Agora-Verkehrswende_Analyse_Bezahlbare-Elektroautos.pdf

CEE Bankwatch & Rescoop (2025). Reforming with a purpose: A checklist of reforms and investments for the EU's national social climate plans. <https://www.rescoop.eu/toolbox/reforming-with-a-purpose-a-checklist-of-reforms-and-investments-for-the-eus-national-social-climate-plans>

DENA (2024). Soziale Aspekte der Gebäude-Energiewende. <https://www.dena.de/infocenter/soziale-aspekte-der-gebaeude-energiewende/>

EC (2025). Guidance on the Social Climate Plans. https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf

EC (2024). Uredba (EU) 2023/955 o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:32023R0955>

EC (2024). Support for the implementation of the Social Climate Fund. Note on good practices for cost-effective measures and investments. <https://op.europa.eu/publication-detail/-/publication/af68b4c7-3508-11ef-b441-01aa75ed71a1>

EEA (2024). Just sustainability transitions – From concept to practice. <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/just-sustainability-transitions>

Focus (2025). Prevozna revščina v Sloveniji – Študija ekonomskih in političnih vplivov na trenutno in prihodnje stanje. <https://focus.si/wp-content/uploads/2025/03/Studija-ekonomskih-in-politcnih-vplivov-na-trenutno-in-prihodnje-stanje.pdf>

Focus (2025). Kažipoti za energetske preнове domovanj na podeželju, ki jih pesti energetska revščina. <https://focus.si/publikacija/kazipoti-za-energetske-prenove-domovanj-na-podezelju-ki-jih-pesti-energetska-revscina>

Focus (2024). Good practices for tackling transport poverty in remote areas of CEE. <https://focus.si/wp-content/uploads/2024/12/Transport-poverty-in-CEE-region-Good-practice.pdf>

Focus (2024). Prevozna revščina v Sloveniji. <https://focus.si/prevozna-revscina-v-sloveniji>

FoE in drugi (2024): Podnebna solidarnost. Vodilna načela za resnično pravičen Socialni sklad za podnebje. https://focus.si/wp-content/uploads/2024/10/Policy-brief_SCF_Slovenija.pdf (prevod)

Gabrovec, M. in drugi (2025). Prevozna revščina v Sloveniji. <https://omp.zrc-sazu.si/zalozba/catalog/view/2174/8860/2883>

ICLEI (2024). Unlocking the Potential of Local and Regional Governments in the Social Climate Fund. https://iclei-europe.org/fileadmin/templates/iclei-europe/lib/resources/tools/push_resource_file.php?uid=tE5JEuu6

L'auto-école solidaire transporte les séniors à la demande pour un euro (2025).
<https://www.lagazettedescommunes.com/845496/lauto-ecole-solidaire-transporte-les-seniors-a-la-demande-pour-un-euro>

Palanský, M., & Schultz, A. (2024, 16. december). TJN WP 2024-02: Taxing extreme wealth: What countries around the world could gain from progressive wealth taxes.
<https://doi.org/10.17605/OSF.IO/PUX5E>

SEI (2023). Just transitions in the transport sector. <https://www.sei.org/perspectives/just-transitions-in-the-transport-sector-sweden>

Umanotera (2024). Onesnaževalna elita nas vodi v podnebni zlom: ekonomske in oglišne neenakosti v Sloveniji in svetu. https://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2024/09/Onesnazevalna-elita-nas-vodi-v-podnebni-zlom_2024.pdf

Umanotera (2024). Predlogi politik za pravični podnebno-socialni prehod.
<https://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2025/02/Predlogi-politik-za-pravicen-zeleni-prehod.pdf>

Umweltbundesamt (2024). Verteilungswirkungen einer Verkehrswende.
<https://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/verteilungswirkungen-einer-verkehrswende>

Umweltbundesamt (2024).
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/verve_policypaper_eng_bf.pdf

Umweltbundesamt (2025). Identifying and supporting vulnerable households in light of rising fossil energy costs. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/identifying-supporting-vulnerable-households-in>

fOCUS

UMAN  TERA