ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA

Okoljski in javnofinančni vidik spodbud v Sloveniji

Povzetek

Analiza veljavnih spodbud z vidika njihovega vpliva na okolje, pripravljena v okviru projekta Zelene proračunske reforme, ustvarja temelje za usklajen pristop k podeljevanju spodbud na ravni Slovenije. Cilj usklajenega pristopa je izboljšati učinkovitost in preglednost porabe javnofinančnih sredstev, namenjenih za varovanje okolja, in podpreti oblikovanje spodbud, ki bodo prispevale k doseganju pozitivnih učinkov na okolje.

VSEBINA

VSEBINA **2**

1 POVZETEK **4**

2 ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA **6**

2.1 RAZLOGI 6
2.2 POJEM ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA 8
2.3 ZELENA DAVČNA REFORMA V DRUGIH DRŽAVAH EVROPSKE UNIJE 10
2.3.1 Značilnosti zelenih davčnih reform v drugih državah članicah Evropske unije 12
2.3.2 Učinki zelenih davčnih reform v drugih državah članicah Evropske unije 16

3 OBVEZNOSTI REPUBLIKE SLOVENIJE NA PODLAGI MEDNARODNIH POGODB IN EVROPSKIH ZAVEZ GLEDE ZMANJŠEVANJA ONESNAŽEVANJA OKOLJA IN UPRAVLJANJA Z VIRI **17**

4 ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA V SLOVENIJI **19**

4.1 ZELENA DAVČNA REFORMA LETA 2010 IN 2011 21
4.2 VLADNI STRATEŠKI RAZVOJNI PROJEKT P3: ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA 22
4.2.1 Cilji projekta 23

5 OPREDELITEV RELEVANTNIH POJMOV **25**

5.1 OKOLJU PRIJAZNA RAVNANJA 25
5.2 OKOLJU ŠKODLJIVA RAVNANJA 26
5.3 OKOLJU PRIJAZNE SPODBUDE 27
5.4 OKOLJU ŠKODLJIVE SPODBUDE 27

6 SPODBUDE V REPUBLIKI SLOVENIJI V LETU 2016 ..... **27**

6.1 PREGLED SPODBUD, KI VPLIVAJO NA OKOLJE 28
6.1.1 Ministrstvo za okolje in prostor 28
6.1.2 Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano 30
6.1.3 Ministrstvo za infrastrukturo 44
6.1.4 Ministrstvo za finance 50
6.1.5 Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo 59
6.2 FINANČNI UČINKI SPODBUD, KI VPLIVAJO NA OKOLJE 63

7 ANALIZA POPISANIH SPODBUD IN IDENTIFIKACIJA PROBLEMOV **67**

7.1 SPODBUDE GLEDE NA NJIHOV VPLIV NA POSAMEZNI OKOLJSKI DEJAVNIK 67
7.2 SPODBUDE GLEDE NA NJIHOV VPLIV NA OKOLJE PO SKLOPIH GLEDE NA POSAMEZNE OKOLJSKE DEJAVNIKE ... 70

8 DOBRE PRAKSE **76**

8.1 DOBRE PRAKSE V SLOVENIJI 76
8.1.1 Zeleno javno naročanje 76
8.1.2 Davčna obravnava donirane hrane 79
8.2 DOBRE PRAKSE V TUJINI 79
8.2.1 Odprava vračila trošarine na dizelsko gorivo, ki se porablja v kmetijstvu v Avstriji 79
8.2.2 Odprava vračila trošarine na dizelsko gorivo, ki se porablja za pogon vlakov v lasti Avstrijskih železnic (Österreichische Bundesbahnen ali ÖBB) 80
8.2.3 Katalog okolju prijaznih in okolju škodljivih spodbud v Italiji 80
8.2.4 Odprava delne oprostitve plačila trošarine na fosilna goriva in dajatve na električno energijo (StromSteuer) za določene gospodarske panoge v Nemčiji 81

9 ZELENI (OKOLJSKI) TEST **82**

10 PRIPOROČILA 86

10.1 PONOVNO AŽURIRANJE SEZNAMA SPODBUD, KI VPLIVAJO NA OKOLJE, DVE LETI PO KONCU PROJEKTA 86
10.2 POSKUSNA UPORABA ZELENEGA (OKOLJSKEGA) TESTA NA PRIMERIH SPODBUD, IDENTIFICIRANIH V OKVIRU PROJEKTA, IN PRIPRAVA PREDLOGA ZA VKLJUČITEV ZELENEGA OKOLJSKEGA TESTA V POSTOPEK PRIPRAVE VLADNIH GRADIV 87
10.3 PROUČITEV MOŽNOSTI PREOBLIKOVANJA OBSTOJEČIH SPODBUD, IDENTIFICIRANIH V OKVIRU PROJEKTA ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA, V SMERI NJIHOVE OZELENITVE OZIROMA PREOBLIKOVANJA TAKO, DA BODO BOLJ OKOLJSKO NARAVNANE 88
10.4 PROUČITEV MOŽNOSTI ZA POVEČAN POUDAREK OKOLJSKIH MERIL PRI DAVKU NA MOTORNA VOZILA 89

11 ZAKLJUČEK 90

12 VIRI IN LITERATURA 92

13 PRILOGA 1: SPODBUDE Z OPISI TER POZITIVNIMI IN NEGATIVNIMI VPLIVI NA OBREMENJEVANJE OKOLJA 95

16 PRILOGA 2: PRIMERI SCENARIJEV 115

16.1 ODPRAVA VRAČILA TROŠARINE ZA KOMERCIALNI PREVOZ 116
16.1.1 Razlogi za uvedbo spodbude in zasledovani cilji spodbude 116
16.1.2 Cilj odprave vračila trošarine za komercialni prevoz 118
16.1.3 Izzivi, ki jih odprava spodbude prinaša – finančni učinek na proračunske prihodke 119
16.1.4 Doseganje okoljskih ciljev 122
16.1.5 Dodatni ukrepi za zagotovitev fiskalne nevtralnosti 124
16.2 ODPRAVA VRAČILA TROŠARINE ZA KMETIJSKO IN GOZDARSKO MEHANIZACIJO 126
16.2.1 Razlogi za uvedbo spodbude in zasledovani cilji spodbude 126
16.2.2 Cilj odprave vračila trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo 127
16.2.3 Izzivi, ki jih odprava spodbude prinaša, in finančni učinek na proračunske prihodke 128
16.2.4 Doseganje okoljskih ciljev 129
16.2.5 Dodatni ukrepi za nadomestitev odpravljene spodbude 130
16.3 IZENAČITEV VIŠINE TROŠARINE ZA DIZELSKO GORIVO IN NEOSVINČENI BENCIN 130
16.3.1 Razlogi za uvedbo spodbude in zasledovani cilji spodbude 130
16.3.2 Cilj izenačitve višine trošarine na dizelsko gorivo in neosvinčeni bencin 134
16.3.3 Izzivi, ki jih odprava spodbude prinaša, in finančni učinek na proračunske prihodke 134
16.3.4 Doseganje okoljskih ciljev 136
16.3.5 Dodatni ukrepi za zagotovitev fiskalne nevtralnosti 136
16.4 ODPRAVA VRAČILA TROŠARINE ZA INDUSTRIJSKO-KOMERCIALNI NAMEN 137
16.4.1 Razlogi za uvedbo spodbude in zasledovani cilji spodbude 137
16.4.2 Cilj odprave vračila trošarine za industrijsko-komercialni namen 137
16.4.3 Izzivi, ki jih odprava spodbude prinaša, in finančni učinek na proračunske prihodke 138
16.4.4 Doseganje okoljskih ciljev 139
16.4.5 Dodatni ukrepi za nadomestitev odpravljene spodbude 140
16.5 POVEČAN POUDAREK OKOLJSKIH MERIL PRI DAVKU NA MOTORNA VOZILA 140
16.5.1 Razlogi za uvedbo in zasledovani cilji 140
16.5.2 Cilj povečanega poudarka okoljskih meril pri davku na motorna vozila 141
16.5.3 Izzivi, ki jih preoblikovanje davka prinaša, in finančni učinek na proračunske prihodke 142
16.5.4 Doseganje okoljskih ciljev 145
16.5.5 Dodatni ukrepi za nadomestitev odpravljene spodbude 146

1 POVZETEK

Vladni strateški razvojni projekt P3: Zelena proračunska reforma in v njenem okviru preoblikovanje spodbud v okolju čim bolj prijazne je obsežen in celovit projekt, ki zajema širok krog deležnikov. Za učinkovitejše spremembe pri preoblikovanju spodbud za večje upoštevanje okoljskih vplivov in preusmerjanje poudarka na takšne spodbude, ki imajo hkrati tudi pozitiven vpliv na okolje v Sloveniji, sta potrebna širši družbeni konsenz in uskladitev resornih politik. Analiza veljavnih spodbud z vidika njihovega vpliva na okolje, pripravljena v okviru obstoječega projekta Zelene proračunske reforme, tako omogoča temelje za usklajen pristop k podeljevanju spodbud na ravni Slovenije. Cilja usklajenega pristopa sta izboljšati učinkovitost in preglednost porabe javnofinančnih sredstev, namenjenih za varovanje okolja, in podpreti oblikovanje spodbud, ki bodo prispevale k doseganju pozitivnih učinkov na okolje.

V okviru vladnega strateškega razvojnega projekta P3: Zelena proračunska reforma so bile pregledane in analizirane obstoječe davčne olajšave, subvencije in druge spodbude. Pripravljen je pregled spodbud v Republiki Sloveniji po posameznih ministrstvih (Podpoglavje 6.1). Opravljena je bila presoja, katere izmed spodbud imajo negativne in katere pozitivne okoljske učinke (Poglavje 7). Proučevale so se možnosti izboljšanja ali nadomestitve spodbud, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, z okoljsko primernejšimi ukrepi. Rezultat je podan v obliki izbranih primerov scenarijev (Priloga 2), v katerih je prikazano, katere spodbude, za katere je bilo ugotovljeno, da ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, bi bilo primerno proučiti z vidika njihove nadomestitve z okolju prijaznejšimi ukrepi. Pri tem so bile posebej obravnavane spodbude v obliki vračil trošarine za komercialni prevoz, kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo, industrijsko-komercialni namen ter razmerje med višinama trošarine za neosvinčeni bencin in dizelsko gorivo. Dodatno so bila analizirana tudi okoljska merila obdavčitve z davkom na motorna vozila. Analiza je bila opravljena izključno z vidika vpliva izpostavljenih spodbud na okolje, zato so v okviru projekta podana tudi priporočila za nadaljnje delo (Poglavje 10) – proučitev možnosti preoblikovanja spodbud v smeri njihove ozelenitve oziroma preoblikovanja tako, da bodo bolj okoljsko naravnane, ob hkratnem upoštevanju namena teh spodbud za doseganje ciljev posameznih resornih politik.

V okviru priporočil je poudarjeno tudi, da bi bilo primerno nadaljnje delo v obliki ažuriranja pripravljenega pregleda spodbud, ki vplivajo na okolje, dve leti po koncu vladnega strateškega razvojnega projekta Zelena proračunska reforma. S tem bi se zagotovil posodobljen nabor spodbud, ki vplivajo na okolje in jih posamezna ministrstva namenjajo različnim upravičencem, ter bi se predvsem omogočila ocena napredka Slovenije pri postopni odpravi okolju škodljivih spodbud oziroma pri postopni nadomestitvi okolju škodljivih spodbud z okolju prijaznejšimi. Dodatno bi se v okviru ažuriranja med nabor identificiranih spodbud vključile tudi druge spodbude, ki v okviru projekta niso bile zajete, bodo pa kot primerne za vključitev identificirane v prihodnje. Hkrati bi bilo primerno proučiti možnosti za redno ažuriranje pripravljenega pregleda spodbud, ki vplivajo na okolje.

Cilj ponovnega ažuriranja podatkov je spodbuditi resorne politike in odločevalce k sprejemanju takšnih ukrepov, da se na ažuriranem seznamu spodbud pojavi manj tistih, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, nadomestijo pa jih takšne spodbude, ki k temu prispevajo.

V okviru priporočil je predlagana tudi uvedba zelenega (okoljskega) testa, ki je oblikovan kot razširjena tabela v Prilogi 1 k vladnemu gradivu. Prvi korak bo poskusna uporaba zelenega (okoljskega) testa na primerih spodbud, ki so bile identificirane v okviru projekta in jih posamezna ministrstva, ki so sodelovala pri projektu, že omogočajo različnim upravičencem. Ministrstva bodo do 30. septembra 2018 na primerih v okviru tega projekta identificiranih spodbud poskusno uporabila zeleni (okoljski) test in tako preizkusila, ali je test zasnovan tako, da omogoča resnično in zanesljivo oceno vpliva posameznega ukrepa na okolje. Po končanem preizkusnem obdobju bodo ministrstva o rezultatih poročala Ministrstvu za finance. Hkrati bodo lahko predlagala izboljšave ali nadgradnje testa. Ministrstvo za finance, Ministrstvo za okolje in prostor ter Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije bodo proučili možnosti in do konca leta 2018 pripravili predlog za vključitev zelenega (okoljskega) testa z morebitnimi izboljšavami in nadgradnjami v Prilogo 1 k vladnemu gradivu.

Zeleni (okoljski) test bo na preprost in hiter način omogočil pripravljalcem predpisov oceniti posledice, ki jih ima posamezen predpis na okolje, oziroma, ali je posamezen ukrep okolju prijazen, okolju škodljiv ali pa nevtralen in kot tak nima ne negativnih ne pozitivnih posledic na okolje. Gre za prispevek k zavedanju predlagateljev in tudi odločevalcev o okoljskih vplivih predlaganih ukrepov, s ciljem ozaveščanja in s tem manj pogostega sprejemanja takšnih ukrepov, ki imajo izrazito škodljive posledice za okolje. Odločevalci bodo morali presoditi in tudi utemeljiti, kdaj je določen ukrep z vidika drugih resornih politik tako pomemben, da ti razlogi prevladajo nad okoljskimi cilji.

2 ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA

Zaradi človekove potrebe po energiji in izrabljanja naravnih virov se povečujejo onesnaževanje zraka, onesnaževanje voda in degradacija zemljišč. Zelena proračunska reforma je sklop politik, s katerimi poskuša država vplivati na spremembo ravnanja gospodarskih in drugih subjektov ter posameznikov, ki povzročajo obremenjevanje okolja. Za to ima na voljo vrsto finančnih in nefinančnih instrumentov. Po podatkih EUROSTAT-a so v večini držav članic Evropske unije davčni prihodki od okoljskih davkov leta 2016 znašali med dvema in tremi odstotki BDP. Slovenija je po deležu prihodkov od okoljskih davkov glede na BDP v vrhu držav Evropske unije. Velik delež izhaja predvsem iz obsežne rabe pogonskih goriv v cestnem prometu, razmeroma visoka pa je tudi obdavčitev energentov. Do leta 2011 je šest držav članic Evropske unije uvedlo davčne reforme, ki nekoliko preusmerjajo davčno breme od obdavčitve dela do obdavčitve ogljične energije. Reforme vključujejo davčne premike k davkom na energijo in promet, v nekaterih primerih tudi prestrukturiranje energetskih davkov, ki bolje odražajo emisije CO_2. Zelene davčne reforme, ki v glavnem vključujejo davke na energijo in CO_2, so verjetno povzročile zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v vseh šestih državah Evropske unije, ki jih izvajajo.

2.1 RAZLOGI

V zadnjih desetletjih smo priča podnebnim spremembam, ki so posledica človekovih dejavnosti. Zaradi človekove potrebe po energiji in zaradi izrabljanja naravnih virov se povečujejo onesnaževanje zraka, onesnaževanje voda in degradacija zemljišč. Povečuje se količina odpadkov, predvsem plastike in nevarnih strupenih odpadkov, katerih razgradnja je zelo dolgotrajna. S povečevanjem prometa, vse večjo industrijsko proizvodnjo, vse intenzivnejšim kmetijstvom in turizmom se hkrati povečujeta tudi svetlobno in zvočno onesnaževanje ter zmanjšujeta naravna in biotska raznovrstnost. To so glavni vzroki za podnebne spremembe, ki povzročajo hude posledice, kot so višanje morske gladine, spremembe v količinah in vrstah padavin, širjenje puščav, tajanje ledu in ledenikov ter povečanje števila ekstremnih vremenskih pojavov in naravnih katastrof po svetu. Zaradi onesnaževanja se znižuje blaginja ljudi, kar negativno vpliva na trajnostni razvoj, zdravje ljudi in kakovost življenja.

Razvite države so pri zagotavljanju gospodarske rasti in kakovosti življenja svojih prebivalcev odvisne od fosilnih goriv in drugih naravnih virov, zato jih neprenehoma izkoriščajo, čeprav so njihove zaloge omejene. Za ustavitev globalnega segrevanja, ki ga človek s svojim delovanjem dodatno pospešuje, je treba zmanjšati porabo fosilnih goriv in izpuste CO_2 v ozračje. Iskanje alternativnih virov energije, ki bi zmanjšali odvisnost od fosilnih goriv, poteka že dlje časa, vendar je kljub velikemu napredku tehnologije, novim materialom in znatnim državnim spodbudam, predvsem v Evropski uniji, večina trenutno dostopnih alternativnih virov še vedno manj učinkovitih ali pa bistveno dražjih od fosilnih goriv[1].

Hkrati pa cene na trgu ne odražajo resničnih cen blaga in storitev, saj vsebujejo le stroške proizvodnje, ne pa tudi stroškov za okoljsko škodo in stroškov vpliva na zdravje ljudi. Pri rabi naravnih virov namreč nastajajo t. i. eksterni stroški dejavnosti, ki bi morali biti vključeni v končne cene na

[1] Povzeto po: Solomon, S., et al., 2007, Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/wg1/en/tssts-2-1.html.

trgu. Vrednotenje teh stroškov je šele v razvoju, ocenjujejo pa se s pripravljenostjo posameznikov za plačilo za določeno kakovost okolja. S tem so mišljeni stroški, ki so potrebni za vzpostavitev določene ravni kakovosti okolja, oziroma stroški, ki so posledica nastale škode v okolju in njene sanacije. Eksternih stroškov praviloma ne plača onesnaževalec, ampak vsi davkoplačevalci z davki, zmanjšano gospodarsko rastjo, zvišanimi cenami zdravstvenih storitev ali zavarovanj, stroški sanacije naravnih nesreč in pomoči prizadetim, ali pa ostanejo celo povsem neplačani. Takrat se akumulirajo v obliki degradacije okolja in bremenijo prihodnje generacije ali prebivalce manj razvitih in revnejših delov sveta.[2]

Brez posredovanja vlade posamezniki in gospodarski subjekti nimajo nikakršne tržne spodbude, da bi upoštevali okoljsko škodo, ki jo povzročajo s svojim ravnanjem, saj so učinki oziroma posledice teh ravnanj razpršeni med številne ljudi in tako pomenijo majhen ali celo ničelni neposredni strošek onesnaževalcu. Glede na to skrb za varstvo okolja zahteva kolektivno ukrepanje, za katerega mora običajno prevzeti pobudo vlada.

Vse večji okoljski izzivi povečujejo pritisk na vlade, da iščejo načine za zmanjšanje okoljske škode, pri čim manjši škodi za gospodarsko rast. Vlade imajo na voljo vrsto orodij, vključno s predpisi, informacijskimi programi, inovacijami, okoljskimi subvencijami in okoljskimi davki. Vse več je pobud za t. i. zeleno proračunsko reformo, ki naj bi spodbudila vzdržno in okolju prijaznejše ravnanje tako proizvajalcev kot potrošnikov.[3]

Prizadevanja mednarodne skupnosti so bila do pred kratkim osredotočena predvsem na zmanjševanje izpustov CO_2 in drugih toplogrednih plinov v ozračje. Temu cilju je bila namenjena večina zavez in ukrepov, ki so jih države sprejemale. Vse bolj pa prihaja do zavedanja, da za ohranitev zdravega in čistega okolja zmanjšanje izpustov CO_2 ni dovolj, temveč je treba izboljšati tudi druge kazalnike okolja. Predvsem skrb vzbujajoči so onesnaževanje tal in voda ter vse več povzročenih odpadkov.

V zadnjem času pereč problem predstavlja odpadna plastika, katere uporaba je izredno razširjena, a jo pogosto že po enkratni uporabi zavržemo. Razgradnja plastike poteka zelo počasi. Onesnaževanje s plastiko negativno vpliva na pokrajino, vodne poti in oceane. Prizadeti so živi organizmi, predvsem morske živali, saj se lahko zapletejo v plastične odpadke ali pa jih neposredno uživajo in so tako izpostavljene kemikalijam, ki povzročajo motnje v bioloških funkcijah. Onesnaževanju s plastiko smo izpostavljeni tudi ljudje. Zato se pojavlja vse več pobud in predlogov za skupno ukrepanje na področju odpadne plastike v obliki spodbud k zmanjševanju njene porabe in k njenemu recikliranju. Pojavljajo se tudi prve pobude za skupno obdavčitev odpadne plastične embalaže na ravni Evropske unije[4].

[2] Vendramin, M., Eksterni stroški sežiganja in odlaganja odpadkov, 2009, str. iii.
[3] Povzeto po: Environmental Taxation – A Guide for Policy Makers, 2011, http://www.oecd.org/greengrowth/tools-evaluation/48164926.pdf.
[4] Predlog Uredbe Sveta o načinih in postopkih za dajanje lastnih sredstev iz naslovov skupne konsolidirane osnove za davek od dohodkov pravnih oseb, sistema Evropske unije za trgovanje z emisijami in odpadne plastične embalaže, ki se ne reciklira, na razpolago in ukrepih za zagotavljanje denarnih sredstev, 2018, COM/2018/326 final – 2018/0131.

2.2 POJEM ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA

»Zelena proračunska reforma predstavlja sklop politik, s katerimi država poskuša z večjo finančno obremenitvijo ravnanj in proizvodov, ki so okolju škodljivi, vplivati na spremembo obnašanja gospodarskih in drugih subjektov ter posameznikov, ki povzročajo obremenjevanje okolja. To pomeni vključitev stroškov obremenjevanja okolja v ceno proizvodov in storitev. Če pri tem ne pride do ustreznega prestrukturiranja gospodarstva[5], lahko takšna dodatna finančna obremenitev zmanjšuje konkurenčnost gospodarskih subjektov oziroma kupno moč posameznikov ter hkrati vpliva na višje stroške zagotavljanja javnih dobrin. Ukrepi na področju povišanja stroškov za onesnaževanje so zato praviloma povezani z ukrepi za znižanje drugih stroškov, predvsem stroškov dela.«[6]

»Po najbolj preprosti definiciji tako zelena proračunska reforma pomeni podražitev ravnanj in proizvodov, ki so okolju škodljivi, ob hkratnem znižanju obdavčitve dela, pri čemer naj bi bili ukrepi vsaj na dolgi rok javnofinančno nevtralni.«[7]

Med okolju škodljiva ravnanja in proizvode štejemo tako tiste, ki neposredno škodujejo okolju (kot na primer izpusti toplogrednih plinov v ozračje, odlaganje odpadkov, škodljiva raba tal in podobno), kot tudi tiste, ki so povezani z neučinkovito rabo energije in surovin (na primer nizka energetska učinkovitost, pretirana raba fosilnih goriv, nizka snovna učinkovitost in podobno).[8]

Država ima na voljo vrsto finančnih in nefinančnih instrumentov, s katerimi poskuša vplivati na ravnanje proizvajalcev in potrošnikov dobrin. OECD je v letu 1996 začel graditi bazo podatkov, ki danes vključuje podatke o šestih vrstah instrumentov, pomembnih za varstvo okolja in upravljanje z naravnimi viri v 80 državah sveta. Baza vključuje več kot 3.200 instrumentov, od katerih jih je več kot 2.800 uveljavljenih v vsaj eni izmed držav.

Skupine finančnih in nefinančnih instrumentov varstva okolja, zajete v bazi OECD, so naslednje:

1. Okoljski davki

Okoljski davki povečujejo ceno okolju škodljivih proizvodov ali dejavnosti ter tako zmanjšujejo porabo in proizvodnjo takšnih proizvodov in dejavnosti, ne glede na to, ali je to neposredni namen davka ali ne. Uporaba okoljskih davkov je razširjena tako v državah članicah OECD kot tudi državah, ki niso članice OECD. Obdavčitev emisij CO_2 in drugih toplogrednih plinov pozna veliko držav, čeprav v večini neposredni davek na CO_2 igra manjšo vlogo v primerjavi s trošarinami na energente. Okoljski davki lahko s povečanjem cene okolju škodljivih proizvodov in storitev sprožijo odziv celotnega gospodarstva. Spodbujajo industrijo k načinom proizvodnje, pri katerih nastane manj toplogrednih plinov, bodisi z izboljšanjem učinkovitosti bodisi s prehodom na nadomestke fosilnih goriv z nižjo vsebnostjo ogljika.

[5] Dolgoročno lahko višje cene za ravnanja, ki so okolju škodljiva, povzročijo povečanje naložb v raziskave in razvoj ter nove, okolju prijaznejše tehnologije. Posledično to lahko privede do višje produktivnosti in večje konkurenčnosti.
[6] Poročilo delovne skupine za zeleno davčno reformo, 2011, str. 1.
[7] Zgonik S., Mateja Vraničar: »Na realnih tleh«, 2011, http://www.mladina.si/107235/mateja-vranicar-na-realnih-tleh/.
[8] Povzeto po: Poročilo delovne skupine za zeleno davčno reformo, 2011, str. 1.

2. Okoljske takse in dajatve

Razlika med takso in davkom je v tem, da je taksa plačilo za določeno neposredno protistoritev, kar pomeni, da plačnik dobi nekaj v zameno, bolj ali manj sorazmerno s plačilom, medtem ko je davek plačilo brez neposredne povezave z določeno protistoritvijo za takšno plačilo. Na primer, plačilo za nastanek odpadne vode, ki se spreminja glede na količino porabljene vode, je taksa (lahko se imenuje tudi pristojbina), medtem ko je plačilo za nastanek odpadne vode, ki se spreminja glede na količino nastalega onesnaževanja, davek.

3. Sistemi trgovanja z dovoljenji

Gre za »instrument gospodarske politike, v skladu s katerim se lahko pravice do onesnaževanja ali izkoriščanja virov izmenjujejo s prostim ali nadzorovanim trgom dovoljenj. Uporabljajo se za individualne prenosljive kvote v ribištvu, koncesijske pravice, s katerimi je mogoče trgovati, tržna dovoljenja za izpuste za odpadne vode, najbolj znano pa je trgovanje z emisijskimi kuponi znotraj EU«[9].

4. Sistemi za vračilo depozitov (Deposit – refund systems)

V okviru sistemov za vračilo depozitov se zaračuna doplačilo na ceno potencialno onesnažujočih proizvodov. Ko se izognemo onesnaženju, ob vračilu izdelkov ali njihovih ostankov, se doplačilo povrne. Sistemi za vračilo depozitov niso omejeni le na steklenice in plastenke, ampak pokrivajo tudi svinčeve akumulatorje, motorna vozila, razrezane pnevmatike in drugo.

5. Spodbude

Spodbuda je okolju prijazna, če neposredno ali posredno zmanjšuje porabo nečesa, kar ima dokazano negativen vpliv na okolje. Lahko ima več oblik, npr. oprostitve plačila davka, finančne podpore, ugodna posojila za okolju prijazne proizvode ali storitve, okolju prijazne naložbe in projekte ohranjanja narave.

6. Prostovoljni sporazumi

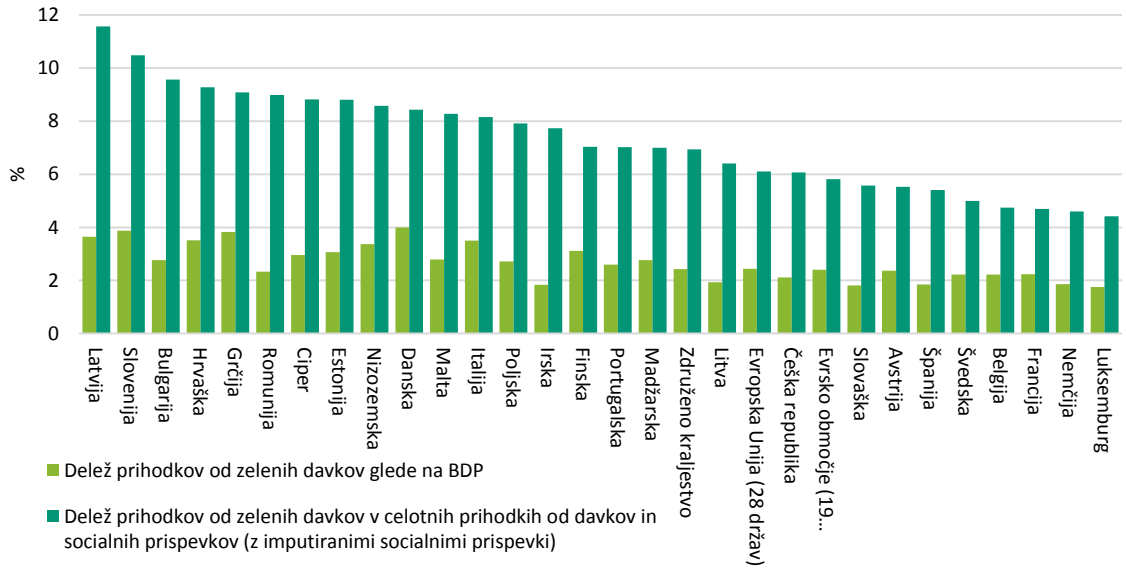
Prostovoljni sporazumi niso ekonomski instrumenti, temveč zaveze podjetij ali industrijskih panog, da povečajo svojo okoljsko učinkovitost bolj, kot jim to nalagajo zakonske obveznosti na okoljskem področju. Prostovoljni sporazumi omogočajo doseganje soglasij in vključevanje vseh zainteresiranih strani ter so pogosto podprti z rednimi nadzori, ki preverjajo, ali se je okoljska učinkovitost dejansko povečala.[10]

[9] EEA glossary, tradable permits, 1998, https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/tradable-permits.
[10] Povzeto po: Policy Instruments for the Environment, 2017, http://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/PINE_database_brochure.pdf.

2.3 ZELENA DAVČNA REFORMA V DRUGIH DRŽAVAH EVROPSKE UNIJE

Naloga države je, da z oblikovanjem različnih instrumentov poskrbi, da pride do čim večje internalizacije stroškov onesnaževanja in pri tem do uveljavitve načela onesnaževalec plača. Po podatkih EUROSTAT-a so v večini držav članic Evropske unije davčni prihodki od okoljskih davkov leta 2016 znašali 2-3 odstotka BDP. Pet držav ima delež teh davkov nižji od 2 odstotka (Nemčija, Irska, Španija, Litva in Luksemburg), v petih državah pa delež prihodkov od okoljskih davkov presega 3,5 odstotka BDP (Danska, Grčija, Hrvaška, Latvija in Slovenija). Slovenija (3,87 odstotka BDP) se uvršča na visoko drugo mesto v Evropski uniji z vidika prihodkov od okoljskih davkov. Tudi z vidika deleža prihodkov od okoljskih davkov v skupnih davčnih prihodkih Slovenija (10,48 odstotka) znatno presega povprečje Evropske unije (6,11 odstotka) in zaseda visoko drugo mesto. Delež prihodkov od okoljskih davkov v celotnih prihodkih od davkov in socialnih prispevkov ter odstotek prihodkov od okoljskih davkov glede na bruto domači proizvod (BDP) v 28 državah članicah Evropske unije prikazuje Graf 1.

Graf 1: Delež prihodkov od okoljskih davkov v celotnih prihodkih od davkov in socialnih prispevkov ter odstotek prihodkov od okoljskih davkov glede na bruto domači proizvod v 28 državah članicah Evropske unije



Vir: Eurostat, 28. 6. 2018

Slovenija je po odstotku prihodkov od okoljskih davkov glede na BDP v vrhu držav Evropske unije. Velik delež izhaja predvsem iz obsežne rabe pogonskih goriv v cestnem prometu, razmeroma visoka pa je tudi obdavčitev energentov. Več kot tri četrtine okoljskih davkov so davki na energijo, šele v zadnjih letih postajajo nekoliko pomembnejši davki na onesnaževanje.

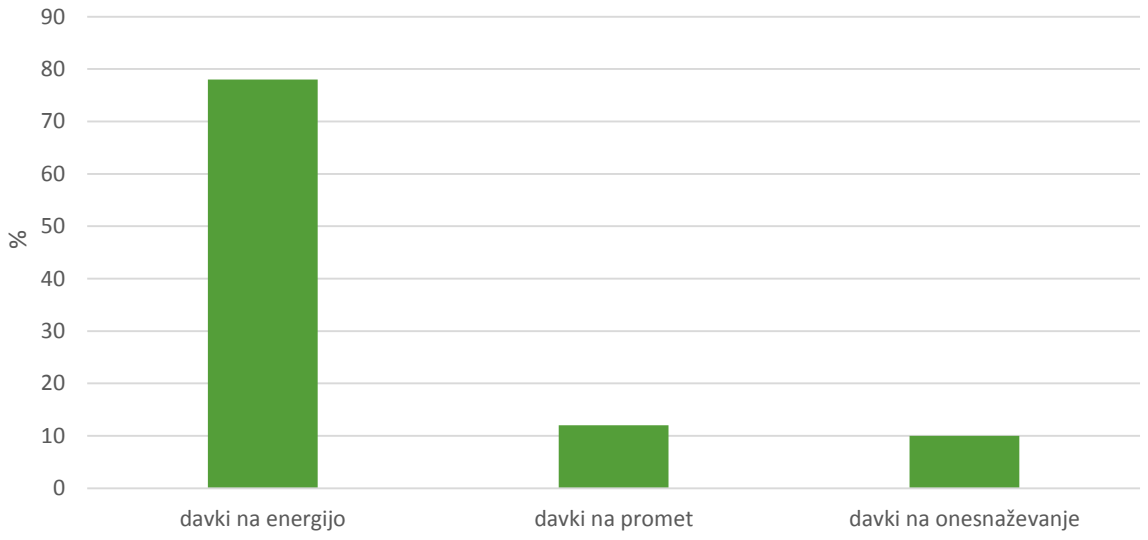
V zadnjih treh letih[11] je bilo kar 77 odstotkov vseh pobranih okoljskih davkov v Sloveniji prihodkov od davkov na energijo, predvsem prihodkov od trošarin na tekoča goriva, ki po klasifikaciji OECD štejejo med okoljske davke. V Sloveniji je poraba tekočih goriv v prometu razmeroma visoka zaradi obsežnega tranzitnega in drugega cestnega prometa, kar je med drugim povezano z geografsko lego Slovenije kot tranzitne države, razpršeno poseljenostjo in posledično z oteženim zagotavljanjem

[11] Od leta 2015 do leta 2017.

javnega potniškega prometa ob nezadostni infrastrukturi javnega potniškega prometa. Okoli 12 odstotkov prilivov so prispevali prihodki od davkov na promet, katerih glavni delež je letna dajatev za uporabo cest. Prihodki od davkov na onesnaževanje so predstavljal zgolj 10 odstotkov vseh pobranih okoljskih davkov. Delež prihodkov od posamezne vrste okoljskih davkov v Sloveniji prikazuje Graf 2.

Delež davkov na rabo naravnih virov je razmeroma nizek. Večji del bremena okoljskih davkov, približno dve tretjini, nosijo gospodinjstva.[12]

Graf 2: Delež prihodkov od posamezne vrste okoljskih davkov v Sloveniji.



Vir: Poročilo o razvoju 2017 UMAR, 26. 3. 2018

S finančnimi in nefinančnimi instrumenti lahko država spodbudi gospodarske subjekte, da postavijo okolje in trajnostni koncept v središče svojih poslovnih odločitev in s tem povečajo okoljsko uspešnost. Če pa so ti instrumenti zasnovani slabo, lahko pomenijo zgolj visoke stroške za podjetja, kar ogroža konkurenčnost brez doseganja njihovih celotnih okoljskih zmogljivosti.[13]

Vedno več držav se iz različnih razlogov, kot so boj proti podnebnim spremembam, energetska varnost, podpora zaposlovanju ali povečanju prihodkov, ki prispevajo k fiskalni konsolidaciji ipd., odloča za uvedbo zelenih davčnih reform. Okoljski davki in dajatve za onesnaževanje ter uporabo virov že obstajajo v več evropskih državah, v več državah potekajo načrti za uvedbo novih instrumentov ali za spreminjanje obstoječih sistemov.

Prva država na svetu, ki je uvedla davek na CO_2, je bila Finska leta 1990, sledili sta Norveška in Švedska, ki sta ga uvedli leta 1991, in Danska, leta 1994. Med prvimi na svetu so te skandinavske države izvedle tudi zelene davčne reforme. Sledile so jim tri članice Evropske unije, Nemčija, Velika Britanija in Nizozemska.

[12] Povzeto po: Poročilo o razvoju 2017, 2017, http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/razvoj_slovenije/2017/PoR_2017_prava.pdf, str. 119.
[13] Povzeto po: Policy Instruments for the Environment, 2017, http://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/PINE_database_brochure.pdf.

Tudi druge države članice Evropske unije izvajajo številne zelene politike za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Vendar pa nekateri instrumenti prvotno niso imeli tega namena (npr. davek na motorna vozila) in so se uporabljali za druge cilje, kot je na primer dvig prihodkov proračuna. Kljub temu je njihov obstoj mogoče utemeljiti s podnebnimi cilji. Več instrumentov je vzpostavila direktiva o davku na energijo[14], ki je uvedla minimalne ravni obdavčitve za premog, elektriko ter energente za pogon in ogrevanje.

Države članice Evropske unije poskušajo vplivati na ravnanje onesnaževalcev predvsem z davki in dajatvami za onesnaževanje okolja. Ti instrumenti običajno skušajo izboljšati energetsko učinkovitost z neposredno obdavčitvijo porabe energije ali z obdavčenjem uporabe prevoznih sredstev ali cest.[15] Nedavni primer vplivanja regionalnih oblasti na vedenje potrošnikov so prepovedi vožnje starejših dizelskih vozil v mestnih središčih nemških mest za izboljšanje kakovosti zraka. Mesta v Nemčiji lahko samostojno odločajo o omejitvi vožnje starejših dizelskih vozil, vendar morajo upoštevati načelo sorazmernosti in prepoved uvesti postopno, zagotoviti pa morajo tudi izjeme za določena vozila.

Skoraj vsi davki v Evropski uniji se zaračunavajo pri rabi energije za prevoz ali ogrevanje. Ob upoštevanju številnih davčnih oprostitev za industrije je presenetljivo, da so davki sorazmerno močno osredotočeni na neposredno zasebno porabo energije in manj na proizvodne dejavnosti. To je zanimivo, saj samo 20 odstotkov letnih emisij CO_2 izhaja iz neposredne porabe energije gospodinjstev. Približno 80 odstotkov vseh emisij CO_2 izhaja iz proizvodnih procesov. Večina instrumentov, ki so jih uvedle države članice Evropske unije, je poskušala povečati splošno energetsko učinkovitost, tako da se emisije CO_2 zmanjšajo posredno z uporabo manj energije na enoto proizvodnje.[16]

2.3.1 ZNAČILNOSTI ZELENIH DAVČNIH REFORM V DRUGIH DRŽAVAH ČLANICAH EVROPSKE UNIJE

Do leta 2011 je šest držav članic Evropske unije[17] uvedlo davčne reforme, ki nekoliko preusmerjajo davčno breme od obdavčitve dela do obdavčitve ogljične energije. Reforme vključujejo davčne premike k davkom na energijo in promet, v nekaterih primerih tudi prestrukturiranje energetskih davkov, ki bolje odražajo emisije CO_2. Medtem ko se obseg davčnih sprememb razlikuje med državami članicami, se zdi, da so te davčne reforme v Evropi preusmerile davčne prihodke več kot **25 milijard EUR letno**. Preusmerjeni so predvsem v davčno razbremenitev dela.[18]

[14] Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L št. 283/51 z dne 31. 10. 2003, str. 405).
[15] Povzeto po: The double dividend and environmental tax reforms in Europe, EC-IILS Joint Siscussion Paper Series No. 13, 2011, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_194183.pdf, str. 15–16.
[16] Povzeto po: The double dividend and environmental tax reforms in Europe, EC-IILS Joint Siscussion Paper Series No. 13, 2011, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_194183.pdf, str. 15–16.
[17] Danska, Finska, Nemčija, Nizozemska, Švedska, Združeno kraljestvo.
[18] Povzeto po: The double dividend and environmental tax reforms in Europe, EC-IILS Joint Siscussion Paper Series, 2011, No. 13, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_194183.pdf, str. 18–20.

Na ravni Evropske unije je področje obdavčitve energentov urejeno z Direktivo Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (v nadaljevanju: Direktiva 2003/96/ES). Po sprejetju Direktive 2003/96/ES leta 2003 se je temeljni politični okvir korenito spremenil. Za obdobje do leta 2020 so bili na področju energije in podnebnih sprememb določeni jasni in velikopotezni cilji politike. Leta 2011 je Evropska komisija zaznala izzive na področju okoljskih ciljev, s čimer je v razpravo Svetu posredovala predlog revizije Direktive 2003/96/ES. Evropska komisija je tako predlagala:

- uvedbo obdavčitve na podlagi energetske in CO_2-komponente, ki odražata energetsko vsebnost in izpuste CO_2 posameznega energenta,
- zvišanje najnižjih ravni obdavčitve in določitev obveznega razmerja med najnižjimi ravnmi obdavčitve,
- odpravo vračila trošarine za komercialni prevoz, omejitev izjem obdavčitve za energente, ki se uporabljajo za proizvodnjo električne energije in omejitev opcijskih izjem obdavčitve energentov.

Na Svetu je potekala razprava do leta 2014, ko je Evropska komisija predlog umaknila iz obravnave. Zadnji kompromisni predlog se je vsebinsko odmikal od prvotnega predloga Evropske komisije, iz razprave je bilo razvidno, da soglasja k direktivi, ne glede na to, da se je vsebinsko približala obstoječi direktivi, ne bo mogoče doseči.

Značilnosti zelenih davčnih reform po posameznih državah članicah so opredeljene v naslednjih podpoglavjih.

2.3.1.1 DANSKA

- Zelena davčna reforma je potekala v treh fazah, in sicer v letih 1992, 1995 in 1998.
- Uvedena je bila CO_2-dajatev na energente, porabljene v gospodinjstvih (1992) in za poslovno rabo (1993).
- Ob tem so posebne davčne določbe industriji omogočale možnost vračil CO_2-dajatve.
- Zaradi prihodkov od CO_2-dajatve so se znižale mejne davčne stopnje za osebne dohodke, in sicer za osebe z nizkimi in srednjimi osebnimi dohodki.
- V okviru zelene davčne reforme so bili uvedeni tudi drugi okoljski in energetski davki: davek na pitno vodo, na odpadne vode, na plastične in papirnate vrečke, na žveplo, davek na zemeljski plin.
- Zagotovljene so bile naložbene podpore za ukrepe varčevanja z energijo.
- Znižal se je prispevek za socialno varnost za delodajalce.

- Ustanovljen je bil poseben sklad za mala in srednja podjetja, ki je zgolj v manjši meri omogočal znižanje prispevka za socialno varnost.
- V okviru zelene davčne reforme je potekalo prilagajanje davčnih stopenj v treh fazah.
- Premika davkov med gospodarstvom in gospodinjstvi ni bilo.

2.3.1.2 FINSKA

- Zelena davčna reforma je potekala v dveh fazah, v letih 1997 in 1998.
- Reforma ni imela za cilj fiskalne nevtralnosti, primanjkljaj od prihodkov okoljskih davkov je bil načrtovan.
- Uvedena je bila CO_2-dajatev na energente, razen na energente, ki se porabljajo za pogon.
- Uveden je bil davek na odlaganje odpadkov.
- Znižali sta se državna in lokalna obdavčitev osebnega dohodka.
- Znižali so se prispevki za socialno varnost za delodajalce.
- V okviru zelene davčne reforme skoraj ni bilo davčnih izjem.

2.3.1.3 NEMČIJA

- Zelena davčna reforma je potekala v dveh fazah, v letih 1999 in 2004.
- Povišali so se davki na energente za pogon.
- Uvedeni so bili novi energetski davki, in sicer davek na plin, na težko kurilno olje, na lahka goriva za ogrevanje, davek na električno energijo.
- Znižali so se prispevki za socialno varnost za delodajalce in zaposlene.
- Uvedene so bile spodbude za energijo iz obnovljivih virov (zelo majhen delež).
- Pri izvedbi zelene davčne reforme je bila načrtovana fiskalna nevtralnost, vendar so se prihodki od okoljskih davkov začasno porabljali tudi za konsolidacijo proračuna.
- Veliko je bilo izjem oziroma posebnih davčnih predpisov, zlasti za predelovalno industrijo, kmetijstvo, gozdarstvo in ribištvo.

2.3.1.4 NIZOZEMSKA

- Pred zeleno davčno reformo je potekalo več faz in sprememb, ki so se začele leta 1991, formalna zelena davčna reforma se je začela leta 1998.
- Zelena davčna reforma je imela za cilj fiskalno nevtralnost.
- Uvedeni so bili davki na energijo in CO_2.
- Ob uvedbi davkov na energijo so bili podeljeni neobdavčeni dodatki za zemeljski plin in elektriko.
- Znižala sta se dohodnina in davek od dobička pravnih oseb.
- Posebne davčne določbe oziroma izjeme od uvedenih davkov so veljale za industrijo.

2.3.1.5 ŠVEDSKA

- Zelena davčna reforma je potekala v dveh fazah, v letih 1991 in 2001.
- Zelena davčna reforma naj bi bila dolgoročno fiskalno nevtralna, vendar so bili kratkoročno sprejeti primanjkljaji.
- Uvedeni so bili davek na CO_2, davek na SO_2, dajatev na NO_x, DDV na nakupe energije.
- Znižale so se dohodninske stopnje za vse vrste dohodkov.
- Do leta 1992 ni bilo nobenih izjem za podjetja, vendar višina davkov na energijo ni smela presegati 1,7 odstotka prihodkov od prodaje.
- Po letu 1992 so začele veljati posebne davčne določbe oziroma izjeme za industrijo.

2.3.1.6 ZDRUŽENO KRALJESTVO

- Zelena davčna reforma je potekala v treh fazah v letih 1996, 2001 in 2002.
- Zelena davčna reforma naj bi bila fiskalno nevtralna.
- Uveden je bil davek na odlaganje odpadkov.
- Znižali so se prispevki za zdravstveno zavarovanje za delodajalce.
- Uvedeni so bili davki na energijo, predvsem visoka obdavčitev goriv za pogon.

- Subvencije iz prihodkov od dajatve na fosilna goriva[19] so bile preusmerjene od nuklearne energije na obnovljive vire energije.
- Uvedena je bila dajatev na podnebne spremembe[20].
- Uvedene so bile subvencije za naložbe v energetiko in raziskovalne dejavnosti.
- Posebne davčne določbe oziroma izjeme so veljale za industrijo.[21]

2.3.2 UČINKI ZELENIH DAVČNIH REFORM V DRUGIH DRŽAVAH ČLANICAH EVROPSKE UNIJE

Obsežna analiza učinkov zelenih davčnih reform na evropski ravni je bila izvedena leta 2007 v okviru raziskovalnega projekta COMETR, financiranega s strani Evropske komisije. Glavni poudarek projekta je bila ocena učinkov zelenih davčnih reform na konkurenčnost gospodarstva, zlasti v tistih članicah Evropske unije, ki so jih uvedle v zadnjih dveh desetletjih pred opravljeno analizo (npr. Danska, Finska, Nemčija, Nizozemska, Švedska in Združeno kraljestvo). Poleg ekonomskih posledic so bile analizirane tudi posledice zelenih davčnih reform na okolje.

Izsledki raziskave so pokazali, da so zelene davčne reforme, ki v glavnem vključujejo davke na energijo in CO_2, verjetno povzročile zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v vseh šestih državah Evropske unije, ki jih izvajajo.[22]

Skladno z idejo o dvojni dividendi[23], ki jo prinašajo zelene davčne reforme, so bile le-te v večini primerov zasnovane tako, da so fiskalno bolj ali manj nevtralne, saj naj bi se prihodki, zbrani z okoljskimi davki, porabili za znižanje drugih davkov. V praksi so nastale velike razlike med šestimi državami članicami Evropske unije, ki so zelene davčne reforme že uvedle. Na primer, zelena davčna reforma na Finskem sploh ni bila zasnovana tako, da bi bila fiskalno nevtralna. Zelena davčna reforma v Nemčiji je fiskalno nevtralnost imela za cilj, vendar je bil del prihodkov od okoljskih davkov porabljen tudi za konsolidacijo državnega proračuna.

Splošni premik od obdavčitve dela k okoljskemu obdavčevanju je bilo mogoče opaziti samo na Danskem, v Nemčiji in nekoliko na Nizozemskem. V vseh primerih pa so bile velikosti teh davčnih premikov razmeroma majhne. Številke kažejo najdoslednejše in najodločnejše izvajanje koncepta zelene davčne reforme na Danskem, kjer so povečano okoljsko obdavčitev spremljali zmanjšani davki

[19] The Fossil Fuel Levy – ad valorem dajatev na električno energijo, ki je bila uveden že leta 1990.
[20] Climate Change Levy.
[21] The double dividend and Environmental Tax Reforms in Europe, EC-IILS Joint Siscussion Paper Series No. 13, 2011, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_194183.pdf, str. 18–20.
[22] Povzeto po: How effective are green taxes, 2009, http://www.greenfiscalcommission.org.uk/images/uploads/GFC_BRIEFING_2_FINAL.pdf, str. 3–4.
[23] Z dobro oblikovanimi finančnimi in nefinančnimi instrumenti naj bi zelena davčna reforma ustvarjala dvojno dividendo. Prva dividenda je izboljšanje kakovosti okolja zaradi manjših emisij CO_2 v ozračje, druga dividenda pa je zmanjšanje brezposelnosti zaradi ustvarjanja novih zelenih delovnih mest. (The double dividend and Environmental Tax Reforms in Europe, EC-IILS Joint Siscussion Paper Series No. 13, 2011, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/cuments/publication/wcms_194183.pdf, str. 3–5).

na delo. Poleg tega so bile na Danskem znižane davčne stopnje za osebe z nizkimi in srednjimi dohodki, prihodki od zelenih davkov pa so bili porazdeljeni tudi med upokojence. V Nemčiji je stalni okoljski obdavčitvi sledilo močno znižanje obdavčitve dela. Na Nizozemskem za obdobje po zeleni davčni reformi ni jasnega vzorca, vendar so, ob primerjavi podatkov iz leta 2011 s stopnjami iz leta 1995, vidna nasprotna gibanja delovnih in okoljskih davkov. Za Finsko in Švedsko ni mogoče zaznati nobenih nasprotujočih si teženj, v Združenem kraljestvu pa so se težnje spremenile, saj se je obdavčitev dela povečala, medtem ko se je okoljsko obdavčenje zmanjšalo.[24]

3 OBVEZNOSTI REPUBLIKE SLOVENIJE NA PODLAGI MEDNARODNIH POGODB IN EVROPSKIH ZAVEZ GLEDE ZMANJŠEVANJA ONESNAŽEVANJA OKOLJA IN UPRAVLJANJA Z VIRI

Republika Slovenija izpolnjuje mednarodne zaveze, ki jih ima na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembah podnebja, Kjotskega protokola, Pariškega podnebnega sporazuma, ter evropske zaveze, ki jih ima glede zmanjševanja onesnaževanja okolja in upravljanja z viri, ki jih prinaša evropski podnebno-energetski sveženj iz leta 2008.

Temeljni mednarodnopravni dokument na področju podnebnih sprememb je **Okvirna konvencija Združenih narodov o spremembah podnebja (UNFCCC – United Nations Framework Convention on Climate Change)**, ki je bila sprejeta leta 1992 v Rio de Janeiru. Določila konvencije, h kateri je pristopilo 192 držav, za države ne prinašajo konkretnih obveznosti, zavezujoča pa so bila določila **Kjotskega protokola**, po katerem so imele razvite države (države Aneksa I) obveznosti zmanjšati izpuste toplogrednih plinov v obdobju 2008–2012.[25]

Kjotski protokol je mednarodni sporazum, ki je skušal zmanjšati izpuste CO_2 in petih drugih toplogrednih plinov (metana, dušikovega oksida, fluoriranih ogljikovodikov, perfluoriranih ogljikovodikov in žveplovega heksafluorida). Sprejelo ga je 192 podpisnic, da bi ustavile segrevanje ozračja. Od tega je 191 držav in nadnacionalna unija, to je Evropska unija. Protokol je začel veljati 16. februarja 2005 z rusko ratifikacijo. Emisije držav, ki so sporazum ratificirale, so predstavljale 61 odstotkov globalnih izpustov. Obdobje 2008–2012 je bilo določeno kot prvo ciljno obdobje, v katerem so države, ki so protokol ratificirale, skušale emisije zmanjšati za najmanj 5 odstotkov v primerjavi z letom 1990.[26]

Pariški podnebni sporazum je bil sprejet decembra 2015 in je začel veljati novembra 2016. Predstavlja nadgradnjo Kjotskega protokola za obdobje po letu 2020, saj so pri dosegu istega cilja – boju proti podnebnim spremembam – prvič v zgodovini združene tako razvite države kot države v razvoju. Sporazum, ki ga je podpisalo 195 držav, med njimi Slovenija, je zgodovinski, saj predvideva

[24] Povzeto po: The double dividend and Environmental Tax Reforms in Europe, EC-IILS Joint Siscussion Paper Series No. 13, 2011, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_194183.pdf, str. 18–26.
[25] Povzeto po: spletna stran Ministrstva za zunanje zadeve, Mednarodna podnebna pogajanja, http://www.mzz.gov.si/si/zunanja_politika_in_mednarodno_pravo/globalni_izzivi/podnebne_spremembe/mednarodna_podnebna_pogajanja/.
[26] Povzeto po: http://unfccc.int/kyoto_protocol/status_of_ratification/items/2613.php.

finančno pomoč razvitih držav nerazvitim. Države je k njegovemu podpisu vodil neuspeh Kjotskega protokola, ki je bil prvi poskus omejitve izpustov CO_2, h kateremu pa so se zavezale le najrazvitejše države, brez Kitajske in ZDA.[27]

Slovenija je dejavno vključena v prizadevanja za zmanjševanje učinkov podnebnih sprememb, predvsem v pogajanjih znotraj OZN in Evropske unije. Evropska unija je osnovne usmeritve določila v **podnebno-energetskem svežnju iz leta 2008**, v katerem se je zavezala znižati izpuste toplogrednih plinov za 20 odstotkov do leta 2020 v primerjavi z letom 1990, lahko pa tudi za 30 odstotkov v primeru širšega mednarodnega sporazuma, povečati delež obnovljivih virov energije na 20 odstotkov do leta 2020 ter dvigniti delež biogoriv v energetski mešanici EU na 10 odstotkov.

Podnebno-energetski zakonodajni sveženj sestavljajo:

- Revizija in okrepitev sistema trgovanja z emisijami (EU ETS)[28],
- Odločba o delitvi prizadevanj, ki pokriva emisije iz sektorjev, ki jih EU ETS ne zajema[29],
- Nova direktiva o obnovljivih virih energije[30],
- Pravni okvir za promocijo razvoja in varne rabe tehnologije zajemanja in shranjevanja CO_2[31].

Januarja 2014 je Evropska komisija objavila sporočilo, v katerem je predlagala naslednji korak za leto 2030: Evropska unija bi morala zmanjšati emisije toplogrednih plinov za 40 odstotkov v primerjavi z ravnjo iz leta 1990. Voditelji Evropske unije so se s tem strinjali oktobra 2014. Cilj Evropske unije je do leta 2050 zmanjšati emisije toplogrednih plinov za od 80 odstotkov do 95 odstotkov v primerjavi z letom 1990.[32]

V okviru Evropske unije je Slovenija vključena tudi v **Mrežo za zeleno diplomacijo (Green Diplomacy Network)**, sodeluje pa tudi v **Delovni skupini Sveta Evropske unije za mednarodne okoljske zadeve in podnebne spremembe (WPIEI)**.[33]

Republiki Sloveniji je z Odločbo št. 406/2009/ES o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov naloženo, da do leta 2020 izpolni zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij

[27] Povzeto po: http://www.consilium.europa.eu/sl/policies/climate-change/timeline/.
[28] Direktiva 2009/29/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spremembi Direktive 2003/87/ES z namenom izboljšanja in razširitve sistema Skupnosti za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov.
[29] Odločba št. 406/2009/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, da do leta 2020 izpolnijo zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.
[30] Direktiva 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, spremembi in kasnejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ESE.
[31] Direktiva 2009/31/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o geološkem shranjevanju ogljikovega dioksida in spremembi Direktive Sveta 85/337/EGS, direktiv 2000/60/ES, 2001/80/ES, 2004/35/ES, 2006/12/ES, 2008/1/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe (ES) št. 1013/2006.
[32] Europe's tax deals for diesel, 2015, https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2015_10_Europes_tax_deals_for_diesel_FINAL.pdf, str. 11.
[33] Povzeto po: spletna stran Ministrstva za zunanje zadeve, Mednarodna podnebna pogajanja, http://www.mzz.gov.si/si/zunanja_politika_in_mednarodno_pravo/globalni_izzivi/podnebne_spremembe/mednarodna_podnebna_pogajanja/.

toplogrednih plinov. Določen je nacionalni cilj omejitve emisij toplogrednih plinov do leta 2020, in sicer, da svojih emisij iz sektorjev, ki niso del sistema za trgovanje z emisijskimi kuponi (ne-ETS), **ne poveča za več kot 4 odstotke** glede na leto 2005, pri čemer so podani so tudi vmesni – letni cilji.

Leta 2014 je bil v Republiki Sloveniji za vzpostavitev sistema za pripravljanje, spremljanje in izvajanje ukrepov omejevanja emisij toplogrednih plinov za doseganje ciljev iz Odločbe 406/2009/ES sprejet Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP 2020) s pogledom do 2030. V okviru tega programa so bili določeni tudi indikativni sektorski cilji.

V okviru podnebno-energetskega okvira do leta 2030 se je cilj na področju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov za Republiko Slovenijo tako kot za druge države članice zaostril. Republika Slovenija bo morala svoje emisije toplogredni plinov iz ne-ETS-sektorjev **do leta 2030 zmanjšati za 15 odstotkov** glede na leto 2005. Tako kot do leta 2020 so tudi do leta 2030 določeni vmesni – letni cilji. Breme zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za doseganje ciljev bo treba smiselno (pravično) porazdeliti med posamezne sektorje.

V OP TGP 2020 s pogledom do leta 2030 so bili že nakazani tudi indikativni sektorski cilji do leta 2030, ki bi okvirno zagotovili doseganje cilja iz zakonodaje do leta 2030. Natančne sektorske cilje za doseganje ciljev iz evropske zakonodaje bo treba jasno določiti v sklopu priprave Državnega energetsko-podnebnega načrta do leta 2030.

Za obdobje po letu 2030 se je Slovenija s podpisom Pariškega sporazuma zavezala k dolgoročnemu zniževanju emisij toplogrednih plinov, kar pomeni, da bodo v prihodnosti potrebna večja relativna znižanja emisij za dosego ciljev (v primerjavi z decembra 2009 sprejetimi zavezami Evropskega sveta o zmanjšanju emisij za od 80 do 95 odstotkov do leta 2050 glede na leto 1990).

4 ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA V SLOVENIJI

Delež prihodkov od okoljskih davkov v skupnih davčnih prihodkih v Sloveniji je v primerjavi z drugimi državami članicami Evropske unije razmeroma visok. Zato v Sloveniji zelena davčna reforma v obliki zviševanja ali uvedbe novih okoljskih dajatev in davkov ne bi imela želenega učinka. Nasprotno z zeleno proračunsko reformo želi prestrukturirati odhodke iz državnega proračuna, pri čemer gre za obstoječe spodbude, ki jih ministrstva namenjajo različnim upravičencem. Obsežnejšega prestrukturiranja proračunskih odhodkov v obliki zelene proračunske reforme ni izvedla še nobena država. V preteklosti je že prišlo do predlogov odprave okolju škodljivih spodbud, predvsem tistih s področja spodbujanja rabe fosilnih goriv, vendar so ostale nerealizirane. Zelena proračunska reforma se je v okviru projekta P3 osredotočila na pregled in analizo obstoječih davčnih olajšav, subvencij in drugih spodbud. Ugotavljalo se je, katere izmed spodbud imajo negativne in katere pozitivne okoljske učinke, ter proučilo možnosti izboljšanja ali nadomestitve neučinkovitih spodbud z bolj okolju prijaznimi.

V Sloveniji so že potekale in še potekajo številne dejavnosti v zvezi z reformo, ki bi spodbujala spremembo ravnanja tistih subjektov, ki obremenjujejo okolje. Delni reformi sta bili sprejeti z uvedbo

obdavčitve CO_2 leta 1997[34] in prenove davka na motorna vozila z vpeljavo obdavčitve na osnovi emisij CO_2 v letu 2010[35].

Delež prihodkov od okoljskih davkov v skupnih davčnih prihodkih v Sloveniji je v primerjavi z drugimi državami članicami Evropske unije razmeroma visok.[36] Podrobneje je obstoječe javne dajatve, ki se po klasifikaciji EUROSTAT štejejo med t. i. okoljske davke, kot tudi druge obremenitve energentov ter električne energije, ki niso prihodek ene izmed javnih blagajn, so pa predpisane kot obvezne in povezane z rabo energentov oziroma električne energije, opredelila že Medresorska delovna skupina za zeleno davčno reformo v svojem Poročilu leta 2011.[37] Glede na navedeno zelena davčna reforma z ukrepanjem na prihodkovni strani proračuna oziroma z zviševanjem obstoječih ali uvajanjem novih, dodatnih zelenih davkov in dajatev ne bi bila primerna. Dodatno nalaganje obveznosti bi namreč zmanjšalo konkurenčnost slovenskega gospodarstva, ki je že obremenjeno z različnimi okoljskimi dajatvami in davki ter razmeroma visokimi cenami energentov. Prav tako so z okoljskimi dajatvami in davki že obremenjena tudi gospodinjstva. Dodatna obremenitev z novimi ali povišanimi okoljskimi dajatvami in davki bi močno prizadela predvsem gospodinjstva z nizkimi prihodki, ki že zdaj velik del svojih prihodkov porabijo za plačilo računov za porabo energije (predvsem za ogrevanje in električno energijo, ki jih je težko znižati) in bi jih lahko pahnila v t. i. energetsko revščino.

Zato v Sloveniji zelena davčna reforma v obliki zviševanja ali uvedbe novih okoljskih dajatev in davkov ne bi imela želenega učinka. Nasprotno pa se z zeleno proračunsko reformo želi prestrukturirati odhodke iz državnega proračuna, pri čemer gre za obstoječe spodbude, ki jih ministrstva namenjajo različnim upravičencem v obliki subvencij, davčnih olajšav, ugodnih posojil, oprostitev plačila dajatev ipd.. Nekatere izmed njih so okolju škodljive, saj spodbujajo ravnanje upravičencev, ki je okolju škodljivo. Zelena proračunska reforma jih želi čim več prepoznati in opredeliti njihove finančne učinke na proračun in oblikovati priporočila, kako takšne spodbude preoblikovati, da bodo v okviru dejavnosti, v kateri so podeljene, spodbujale okolju prijaznejše ravnanje upravičencev.

Druge države članice Evropske unije, ki so uspešno izpeljale projekte zelene davčne reforme, so ukrepale predvsem na prihodkovni strani proračuna, z uvedbo novih davkov na energijo in CO_2. Obsežnejšega prestrukturiranja proračunskih odhodkov v obliki zelene proračunske reforme ni izvedla še nobena država, zato v literaturi ni mogoče zaslediti, kakšni so učinki takšne reforme na okolje, konkurenčnost gospodarstva ali zaposlenost, oziroma primerjav učinkovitosti posameznih ukrepov v različnih državah članicah EU.

Prestrukturiranje spodbud je zahteven in dolgotrajen proces, ki poleg finančnega prestrukturiranja zahteva tudi spremembe mišljenja in vedenja upravičencev. Glede na to zelena proračunska reforma predstavlja šele začetek tega procesa in predvsem opozarja na tiste proračunske odhodke, ki so najbolj v nasprotju s slovenskimi in evropskimi zavezami glede zmanjševanja onesnaževanja okolja in upravljanja z viri ter s cilji prehoda v zeleno gospodarstvo.

[34] Na podlagi Uredbe o taksi za obremenjevanje zraka z emisijo CO_2 (Uradni list RS, št. 32/93, št. 44/95 – odl. US, št. 1/96, št. 9/99 – odl. US, št. 56/99, št. 22/00 in št. 67/02).
[35] Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 9/10).
[36] Glej Poglavje 2.2 Pojem zelena proračunska reforma.
[37] Glej Poročilo delovne skupine za zeleno davčno reformo, 2011, Poglavje 3.

V preteklosti je bilo že veliko predlogov za odpravo okolju škodljivih spodbud, predvsem tistih s področja spodbujanja rabe fosilnih goriv, kot so vračila trošarine za komercialni prevoz, za industrijsko-komercialni namen in za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo, vendar se to zaradi nezmožnosti uskladitve resornih politik z okoljskimi cilji, pa tudi zaradi nasprotovanja upravičencev do teh spodbud, ohranitve mednarodne konkurenčnosti zadevnih panog in ohranitve stabilnosti proračunskih prihodkov v Sloveniji ni realiziralo.

4.1 ZELENA DAVČNA REFORMA LETA 2010 IN 2011

Vlada Republike Slovenije je že marca 2010 imenovala **medresorsko delovno skupino za zeleno davčno reformo,** z namenom, da predlaga celovit program sprememb politik, ki so potrebne za izpeljavo **zelene davčne reforme**. Sestavljena je bila iz predstavnikov Ministrstva za finance, Ministrstva za promet, Ministrstva za gospodarstvo, Ministrstva za okolje in prostor ter Ministrstva za kmetijstvo. Delovna skupina je septembra 2011 predstavila **Poročilo delovne skupine za zeleno davčno reformo**, ki ga je pripravilo Ministrstvo za finance. V njem je navedla bistvene ugotovitve ter oblikovala sklepe in priporočila. Opredelila je stanje v Sloveniji glede na vrsto in višino davkov, okoljskih dajatev in drugih obveznosti, ki vplivajo na varovanje okolja in rabo energije. Dejansko stanje na teh področjih je primerjala z drugimi članicami Evropske unije in državami OECD, opisala je pričakovani razvoj zelenih davkov v Uniji in OECD ter stanje glede subvencij in transferov, ki so vezani na okolje in rabo energije.

Glavne ugotovitve medresorske delovne skupine za zeleno davčno reformo v Poročilu so bile, da bi bilo treba pri uvajanju ali spreminjanju obremenitev ravnanj in proizvodov, ki so okolju škodljivi, nadaljnje aktivnosti voditi medsebojno usklajeno. Pri tem predlogi resorno pristojnih ministrstev ne bi smeli negativno vplivati na okolje ali na učinkovito rabo energentov ter električne energije pri morebitnem uvajanju novih spodbud, olajšav ali subvencij. Pri oblikovanju novih ali pri spremembah obstoječih ukrepov na področju okolju škodljivih ravnanj in proizvodov bi bilo treba izhajati iz načela integralnosti proračuna, pri čemer naj ne bi prihajalo do zahtev po namenski rabi sredstev, zbranih iz tega naslova. Zagotoviti bi bilo treba povezljivost sistema spodbujanja učinkovite rabe energije oziroma večje porabe obnovljivih virov energije in proučiti preoblikovanje veljavnega sistema obračunavanja okoljske dajatve za obremenjevanje okolja z emisijami CO_2, z namenom zagotavljanja večje spodbude zavezancem, da zmanjšajo obseg okolju škodljivega ravnanja.

Medresorska delovna skupina za zeleno davčno reformo je ob koncu Poročila sklenila, naj se pripravi študija o okolju škodljivih subvencijah, izplačanih iz državnega proračuna Republike Slovenije. Identifikacija in pozneje sprememba pravnih podlag, ki bi zmanjšala ali odpravila izplačilo takih subvencij, bi sprostila sredstva proračuna Republike Slovenije ter omogočila zeleno reformo javnih financ (in tako omogočila doseganje ciljev politike varstva okolja), obenem pa omogočila prosta proračunska sredstva, s čimer bi se lahko znižale davčne obremenitve dela, kar bi ne nazadnje lahko pomenilo tudi višjo kakovost življenja v čistejšem okolju.[38]

[38] Povzeto po: Poročilo delovne skupine za zeleno davčno reformo, 2011.

4.2 VLADNI STRATEŠKI RAZVOJNI PROJEKT P3: ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA

Varovanje okolja za prihodnje rodove je ena izmed pomembnejših nalog in izzivov naše države, zato je treba k omejevanju vplivov, ki so škodljivi za okolje, pristopiti premišljeno. Zelena proračunska reforma in spodbujanje zelene usmeritve gospodarstva sta trenutno najboljši odgovor na enega izmed ključnih izzivov tega stoletja.

Vlada Republike Slovenije si je v koalicijskem sporazumu, ki je bil sklenjen septembra 2014, zadala prioritetno izvedbo desetih strateških projektov, med katerimi je tudi zelena proračunska reforma. Ministrstvo za finance je v sodelovanju z Vladno projektno pisarno pripravilo Zagonski elaborat vladnega strateškega razvojnega projekta P3: Zelena proračunska reforma. Z njim so bili opredeljeni obseg projekta, vizija, cilji, načrt izvedbe faz in nalog s terminskim načrtom ter projektna organizacijska struktura, učinki in druge potrebne podlage za celovito izvedbo projekta. Vlada Republike Slovenije je dne 23. marca 2017 s sklepom št. 35400-2/2017/3 potrdila Zagonski elaborat projekta in začetek vladnega strateškega razvojnega projekta P3: Zelena proračunska reforma in s sklepom št. 00405-3/2017/3 o ustanovitvi in nalogah delovne skupine – projektne skupine za izvedbo vladnega strateškega razvojnega projekta P3: Zelena proračunska reforma, ustanovila delovno skupino – projektno skupino za izvedbo vladnega strateškega razvojnega projekta P3: Zelena proračunska reforma.

Vladni strateški razvojni projekt, katerega nosilec je Ministrstvo za finance, pri njegovi izvedbi pa sodelujejo še Ministrstvo za okolje in prostor, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo ter Ministrstvo za infrastrukturo, je bil uresničen v obdobju med 23. marcem 2017 in 24. aprilom 2018. Pri vseh bistvenih fazah projekta so bili k sodelovanju povabljeni tudi predstavniki vladnih in nevladnih organizacij ter strokovne javnosti , ki so že bili člani delovne skupine za Zeleno proračunsko reformo, ki jo je leta 2016 imenovalo Ministrstvo za finance. Povabljeni so bili na sestanke razširjene delovne skupine – projektne skupine za izvedbo vladnega strateškega razvojnega projekta P3: Zelena proračunska reforma, kjer so podali svoje pripombe, predloge in komentarje ter tako sooblikovali potek projekta, da bi glede končnega rezultata dosegli kar najširši družbeni konsenz.

Z okoljskimi dajatvami in davki se po eni strani spodbuja zavezance k ravnanju, ki omejuje negativne vplive na okolje, po drugi strani pa lahko dodatni proračunski prihodki iz naslova teh dajatev in davkov omogočajo manevrski prostor za izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva, bodisi s splošno razbremenitvijo dela bodisi z vzpostavitvijo v zeleno usmerjenih spodbud. Vendar pa je treba pri izvedbi zelene proračunske reforme v Sloveniji upoštevati, da so prihodki iz naslova okoljskih dajatev in davkov že zdaj sorazmerno visoki in morebiten dodatni dvig ne bi bil primeren. Prav tako mora biti zaradi osrednjega cilja javnofinančne konsolidacije zelena proračunska reforma zastavljena tako, da bo podprla prehod v zeleno gospodarstvo na fiskalno nevtralen način.

Glede na navedeno in skladno s priporočili delovne skupine za zeleno davčno reformo, predstavljenimi v njenem Poročilu iz leta 2011, se je izvedba Zelene proračunske reforme v okviru vladnega strateškega razvojnega projekta P3 osredotočila na pregled in analizo obstoječih davčnih olajšav, subvencij in drugih spodbud, ne pa tudi okoljskih dajatev in davkov ter drugih proračunskih

prihodkov, ki so že bili obravnavani in proučevani v okviru Zelene davčne reforme leta 2011 in so podrobneje predstavljeni v Poročilu delovne skupine za zeleno davčno reformo.[39] V okviru projekta se je ugotavljalo, katere izmed spodbud imajo negativne in katere pozitivne okoljske učinke, ter proučilo možnosti izboljšanja ali nadomestitve neučinkovitih spodbud z bolj okolju prijaznimi.

4.2.1 CILJI PROJEKTA

Z zeleno proračunsko reformo se želi zmanjšati negativne učinke človekove dejavnosti na okolje s prestrukturiranjem proračunskih izdatkov oziroma z reformo politike subvencioniranja na fiskalno nevtralen način. To pomeni, da se zelena proračunska reforma osredotoča na spodbude[40], ki jih država v različnih oblikah namenja različnim upravičencem in tako posredno ali neposredno vpliva na ravnanje proizvajalcev in potrošnikov dobrin. Takšni ukrepi lahko upravičence spodbujajo k okolju prijaznejšim ravnanjem (npr. ugodna posojila za energetsko prenovo stavb, finančne spodbude za proizvajalce električne energije iz obnovljivih virov energije, davčne olajšave za vlaganja v raziskave in razvoj ipd.), lahko jih spodbujajo k okolju škodljivim ravnanjem ali pa jim dopuščajo, da ne razmišljajo o spremembah svojega ravnanja na način, da bi bilo to okolju prijaznejše (npr. nižja obdavčitev dizelskega goriva kot neosvinčenega bencina za pogon, kar spodbuja upravičence k nakupu vozil z dizelskim motorjem, ki bolj onesnažujejo okolje kot npr. vozila z bencinskim motorjem, oziroma ne spodbuja lastnikov vozil z dizelskim motorjem, da bi razmišljali o nakupu novih, okolju prijaznejših vozil ipd.). V okviru zelene proračunske reforme se zato išče možnosti, kako okrepiti okolju prijazne spodbude, okolju škodljive pa nadomestiti z drugimi ukrepi, ki so okolju prijaznejši, pri čemer se ohranja fiskalna nevtralnost.

Spodbude, ki jih država namenja različnim upravičencem, primarno podpirajo druge resorne politike države in si prizadevajo za cilje, kot sta večja konkurenčnost slovenskega gospodarstva in fiskalna konsolidacija. Nekatere med njimi, ki so izredno pomembni za spodbujanje drugih dejavnosti, imajo lahko negativen vpliv na okolje, vendar bi njihova odprava lahko na račun koristi pri varstvu okolja prinesla večjo škodo na drugih področjih. Mogoče pa je njihovo preoblikovanje oziroma »ozelenitev«. Zelena proračunska reforma mora biti fiskalno nevtralna, kar pomeni, da se prihodki v državni proračun zaradi odprave določenih okolju škodljivih spodbud ne smejo bistveno znižati oziroma je za morebiten takšen izpad treba poiskati nove vire proračunskih prihodkov. Hkrati pa v primerih, ko se zaradi odprave okolju škodljivih spodbud sprostijo določena javnofinančna sredstva, to omogoča okrepitev obstoječih, bolj okoljsko naravnanih spodbud ali celo uvajanje novih, in sicer v obsegu, ki je enak odpravljenim spodbudam. Tako lahko govorimo o cilju preoblikovanja obstoječih spodbud v bolj okoljsko naravnane spodbude.

V okviru vladnega strateškega razvojnega projekta P3: Zelena proračunska reforma so bili tako jasno začrtani cilji projekta:

- pregled in analiza ukrepov ekonomske politike države (davčnih olajšav, subvencij in drugih spodbud), ki imajo negativen učinek na okolje,

[39] Poročilo delovne skupine za zeleno davčno reformo, 2011.
[40] Predvsem na instrumente iz 5. skupine, navedene v Podpoglavju 2.2 Pojem zelena proračunska reforma.

- pregled in analiza ukrepov ekonomske politike države (davčnih olajšav, subvencij in drugih spodbud), ki imajo pozitiven učinek na okolje,

- opredelitev nabora možnih ukrepov, ki bodo zagotavljali večjo učinkovitost na področju doseganja ciljev okoljske politike, ter oblikovanje priporočil za njihovo uveljavitev in

- predstavitev primerov dobre prakse, ukrepov, ki so že bili sprejeti ali so v pripravi, s pozitivnim komplementarnim učinkom tako na okolje, javne finance kot tudi druge resorne politike.

Zelena proračunska reforma zagotavlja temelje usklajenemu pristopu do podeljevanja spodbud, ki bo prinesel izboljšano učinkovitost in preglednost porabe javnofinančnih sredstev, namenjenih za varovanje okolja, in podpiral oblikovanje spodbud, ki bodo prispevale k doseganju pozitivnih učinkov na okolje. Pripravljen je pregled spodbud v Republiki Sloveniji po posameznih ministrstvih (Podpoglavje 6.1). Opravljena je bila presoja, katere izmed spodbud imajo negativne in katere pozitivne okoljske učinke (Poglavje 7). Proučevalo se je možnosti izboljšanja ali nadomestitve spodbud, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, z okoljsko primernejšimi ukrepi. Rezultat je podan v obliki izbranih primerov scenarijev (Priloga 2), v katerih je prikazano, katere spodbude, za katere je bilo ugotovljeno, da ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, bi bilo primerno nadomestiti z okolju prijaznejšimi. Pri tem so bili posebej obravnavani ukrepi vračil trošarine za komercialni prevoz, kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo ter industrijsko-komercialni namen ter razmerje med višinama trošarine za bencin in dizelsko gorivo. Analiza je bila opravljena izključno iz vidika vpliva izpostavljenih spodbud na okolje, zato so v okviru projekta podana tudi priporočila za nadaljnje delo (Poglavje 10) – proučitev možnosti preoblikovanja spodbud v smeri njihove ozelenitve oziroma preoblikovanja tako, da bodo bolj okoljsko naravnane, ob hkratnem upoštevanju namena teh spodbud za doseganje ciljev posameznih resornih politik.

V okviru priporočil je poudarjena tudi primernost nadaljnjega dela v obliki ažuriranja pripravljenega pregleda spodbud, ki vplivajo na okolje dve leti po koncu projekta Zelena proračunska reforma. S tem bi se čez dve leti znova zagotovil posodobljen nabor spodbud, ki vplivajo na okolje in jih posamezna ministrstva namenjajo različnim upravičencem. S tem bi bila omogočena ocena napredka Slovenije pri postopni odpravi okolju škodljivih spodbud oziroma pri postopni nadomestitvi okolju škodljivih spodbud z okolju prijaznejšimi. Dodatno bi se v okviru ažuriranja med nabor identificiranih spodbud vključile tudi druge, ki v okviru projekta niso bile zajete, bodo pa kot primerne za vključitev identificirane v prihodnje. Hkrati bi bilo primerno proučiti možnosti za redno ažuriranje pripravljenega pregleda spodbud, ki vplivajo na okolje.

Cilj ažuriranja podatkov je tudi v spodbudi resornim politikam in odločevalcem k sprejemanju takšnih ukrepov, da se na ažuriranem seznamu spodbud pojavi vse manj takih, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, nadomestijo pa jih takšne, ki prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja.

V okviru priporočil je predlagana tudi uvedba zelenega (okoljskega) testa, ki je oblikovan kot razširjena tabela v Prilogi 1 k vladnemu gradivu. Zeleni (okoljski) test bo na preprost in hiter način pripravljavcem predpisov omogočil oceniti posledice, ki jih ima posamezen predpis na okolje oziroma, ali je posamezen ukrep okolju prijazen, okolju škodljiv, ali pa nevtralen in kot tak nima ne

negativnih ne pozitivnih posledic na okolje. Gre za prispevek k zavedanju predlagateljev, pa tudi odločevalcev, o okoljskih vplivih predlaganih ukrepov, s ciljem obveščanja in ozaveščanja o okoljskih posledicah posameznega ukrepa ter s tem k zmanjševanju sprejemanja takšnih ukrepov, ki imajo izrazito škodljive posledice za okolje. Odločevalci bodo posledično morali presoditi in tudi utemeljili, kdaj je določen ukrep z vidika drugih resornih politik tako pomemben, da ti razlogi prevladajo nad okoljskimi cilji.

5 OPREDELITEV RELEVANTNIH POJMOV

Definicije relevantnih pojmov, ki so bili podlaga za popis spodbud, ki jih posamezno ministrstvo omogoča različnim subjektom, in za razvrstitev teh spodbud glede na njihov vpliv na okolje, se uporabljajo za poenoteno identifikacijo spodbud in omogočajo njihovo poenoteno primerjavo in analizo. To so opredelitve okolju prijaznih ravnanj, okolju škodljivih ravnanj, okolju prijaznih spodbud in okolju škodljivih spodbud.

Medresorska delovna skupina je oblikovala definicije relevantnih pojmov, ki so bili podlaga za popis spodbud, ki jih posamezno ministrstvo omogoča različnim subjektom, in za razvrstitev teh spodbud glede na njihov vpliv na okolje. Ministrstva so tako lahko poenoteno identificirala spodbude, da bi omogočila njihovo primerjavo in analizo.

Definicije okolju prijaznih in okolju škodljivih ravnanj se deloma opirajo na opredelitev pojmov iz Zakona o varstvu okolja[41].

5.1 OKOLJU PRIJAZNA RAVNANJA

Okolju prijazna ravnanja so ravnanja, ki zmanjšujejo obremenjevanje okolja. Obremenitev okolja je vsak poseg ali posledica posega v okolje, ki je izključno ali hkrati povzročila ali povzroča onesnaževanje okolja, tveganje za okolje, okoljsko škodo ali rabo naravne dobrine.

Kazalniki, da so ravnanja lahko okolju prijazna, so naslednji:

- porablja se manj energije (nižja energetska intenzivnost);
- porablja se manj energentov, ki niso iz obnovljivih virov energije (v nadaljevanju: OVE);
- energenti, ki niso iz OVE, se zamenjujejo za energente iz OVE;
- učinkovitejša raba energije (v nadaljevanju: URE);

[41] 3. člen Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16 in 61/17 – GZ; ZVO-1).

- porabi se manj materiala na bruto domači proizvod (v nadaljevanju: BDP) oziroma surovine in/ali energenti se ponovno uporabijo, kar pomeni višjo snovno produktivnost;
- prihaja do manjšega onesnaževanja okolja s hrupom, svetlobo ali sevanjem;
- nastaja manj izpustov toplogrednih plinov (v nadaljevanju: TGP) (npr. CO_2) in drugih onesnaževal zraka (npr. PM_{10});
- preprečujejo se odpadki;
- prihaja do manjše degradacije zemljišč;
- zmanjšujejo se drugi negativni okoljski vplivi (na tla, mineralne surovine, vodo, zrak in živalske ter rastlinske vrste, vključno z njihovim genskim materialom).

5.2 OKOLJU ŠKODLJIVA RAVNANJA

Okolju škodljiva ravnanja so ravnanja, ki povečujejo obremenjevanje okolja. Obremenitev okolja je vsak poseg ali posledica posega v okolje, ki je izključno ali hkrati povzročila ali povzroča onesnaževanje okolja, tveganje za okolje, okoljsko škodo ali rabo naravne dobrine.

Kazalniki, da so ravnanja lahko okolju škodljiva, so naslednji:

- porablja se več energije (višja energetska intenzivnost);
- porablja se več energentov, ki niso iz obnovljivih virov energije (OVE);
- energenti, ki so iz OVE, se zamenjujejo za energente, ki niso iz OVE;
- zmanjšuje se učinkovitost rabe energije (URE);
- porabi se več materiala na bruto domači proizvod (BDP), kar pomeni nižjo snovno produktivnost;
- prihaja do večjega onesnaževanja okolja s hrupom, svetlobo ali sevanjem;
- nastaja več izpustov toplogrednih plinov (TGP) (npr. CO2) in drugih onesnaževal zraka (npr. PM10);
- nastajajo odpadki;
- prihaja do degradacije zemljišč;
- povečujejo se drugi negativni okoljski vplivi (na tla, mineralne surovine, vodo, zrak in živalske ter rastlinske vrste, vključno z njihovim genskim materialom).

5.3 OKOLJU PRIJAZNE SPODBUDE

Okolju prijazne spodbude so ukrepi, ki spodbujajo okolju prijazna ravnanja, oziroma spodbujajo spremembe v vedenju, ki imajo za posledico zmanjševanje okolju škodljivih ravnanj. Spodbude so lahko v različnih oblikah, npr. subvencije, davčne olajšave, oprostitve plačila dajatev in podobno.

5.4 OKOLJU ŠKODLJIVE SPODBUDE

Okolju škodljive spodbude so ukrepi, ki ne spodbujajo sprememb v vedenju, ki imajo za posledico zmanjševanje okolju škodljivih ravnanj. Spodbude so lahko v različnih oblikah, npr. subvencije, davčne olajšave, znižane davčne stopnje, oprostitve plačila dajatev in podobno.

6 SPODBUDE V REPUBLIKI SLOVENIJI V LETU 2016

V poglavju so podrobno predstavljene vse v okviru projekta identificirane spodbude, ki so jih posamezna ministrstva v letu 2016 omogočala različnim upravičencem in vplivajo na okolje. Za vsako spodbudo so podani opis, pravna podlaga za njeno uveljavitev, upravičenci do spodbude in, kjer je to mogoče, finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva v letu 2016. Predstavljen je tudi skupni finančni učinek vseh identificiranih spodbud.

Ministrstva so na enotnem obrazcu popisala vse spodbude, ki so jih v letu 2016 omogočala različnim subjektom. V popisu so:

- navedla ime spodbude;
- navedla proračunsko postavko, s katere se spodbuda izplačuje;
- navedla pravno podlago za posamezno spodbudo;
- na kratko opisala spodbudo;
- naštela merila za uveljavitev spodbude oziroma pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da lahko upravičenci uveljavijo pravico do spodbude;
- naštela upravičence do spodbude;
- navedla razloge za uvedbo spodbude oziroma cilje spodbude;
- navedla finančni učinek na javnofinančna sredstva;
- količinsko ovrednotila doseganje zasledovanih ciljev spodbude;
- ovrednotila vpliv spodbude na okolje;
- opredelila časovno dinamiko črpanja ugodnosti upravičencev iz naslova spodbude.

Spodbude so ministrstva zaradi poenostavitve in čim bolj primerljivega načina popisala na naslednji način:

1. Ministrstva omogočajo veliko različnih finančnih spodbud na različnih področjih za različne upravičence. Za lažjo izvedbo popisa so spodbude povezala v sklope, ki so po namenu, cilju in rezultatih med seboj primerljive, in navedla skupni znesek sredstev, namenjenih za posamezen sklop.

2. Nepovratne finančne spodbude se izvajajo v obliki javnih razpisov in pozivov ter na druge načine. Sredstva, ki so rezervirana za posamezen ukrep, se dodeljujejo na podlagi več različnih razpisov za različne namene in različne upravičence. Izbrani kandidati sredstva porabljajo na podlagi sklenjenih pogodb, ki so lahko večletne. Višina sredstev, ki jih na razpisu pridobi posamezen upravičenec, je odvisna tudi od vrednosti njegove naložbe in od uspešnega dokončanja projekta. Glede na vse te dejavnike je težko opredeliti, koliko sredstev je bilo dejansko porabljenih za posamezen ukrep v posameznem letu. Ministrstva so zato v popisu navedla skupno višino sredstev, ki so namenjena za posamezen sklop spodbud, ne glede na to, ali so bila ta dejansko že izčrpana, oziroma ne glede na to, ali je bil javni razpis za dodelitev sredstev za posamezen namen že končan ali pa je še potekal.

Medresorska delovna skupina je opredelila 46 spodbud, ki jih omogočajo različnim upravičencem in vplivajo na okolje.

6.1 PREGLED SPODBUD, KI VPLIVAJO NA OKOLJE

V nadaljevanju je podan pregled identificiranih spodbud po posameznih ministrstvih s kratkimi opisi posameznih spodbud in finančnimi učinki spodbud na javnofinančna sredstva.

6.1.1 MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

6.1.1.1 OPROSTITEV PLAČILA OKOLJSKE DAJATVE ZA OBREMENJEVANJE OKOLJA Z EMISIJO CO_2

Pravna podlaga:

- 112. člen Zakona o varstvu okolja,
- 19., 21. člen Uredbe o okoljski dajatvi za obremenjevanje okolja z emisijo ogljikovega dioksida (Uradni list RS. št. 22/2016).

Opis: Plačilo okoljske dajatve se oprosti za gorivo, ki se porabi v napravi in mali napravi, za katero ima upravljavec pravnomočno odločbo o oprostitvi plačila okoljske dajatve.

Upravičenci: Upravičenci so upravljavci naprave in male naprave, ki povzroča emisije toplogrednih plinov.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2014 je bil finančni učinek predmetne spodbude 24,14 milijona EUR, v letu 2015 27,48 milijona EUR in v letu 2016 22,27 milijona EUR.

6.1.1.2 NEPOVRATNE FINANČNE SPODBUDE OBČANOM IN OBČINAM IZ PROGRAMA PORABE SREDSTEV SKLADA ZA PODNEBNE SPREMEMBE (MOP/EKO SKLAD)

Pravna podlaga:

- Zakon o varstvu okolja,
- Splošni pogoji poslovanja Eko sklada, Slovenskega okoljskega javnega sklada, št. 0141-1/2010-5, z dne 22. 4. 2010,
- vsakoletni Poslovni in finančni načrt Eko sklada,
- Odlok o Programu porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe ter
- vsakoletna Pogodba o izvajanju ukrepov, sklenjena z Ministrstvom za okolje in prostor.

Opis: Pogoji in merila za dodeljevanje nepovratnih finančnih spodbud občanom za ukrepe v stanovanjskih stavbah na območjih občin s sprejetim Odlokom o načrtu za kakovost zraka so določeni z javnim pozivom, in sicer tako, da omogočajo pridobitev spodbude le za nakup in vgradnjo visoko učinkovite opreme in naprav ter kakovostnih materialov z ustrezno toplotno prehodnostjo oziroma prevodnostjo, hkrati pa spodbujajo vgradnjo naravnih materialov. Ukrepi so: vgradnja kurilne naprave na lesno biomaso ali toplotne črpalke za centralno ogrevanje starejše stanovanjske stavbe, priključitev stavbe na daljinsko ogrevanje na obnovljiv vir energije, vgradnja energijsko učinkovitih lesenih oken, toplotna izolacija fasade ali strehe, vgradnja prezračevanja z vračanjem toplote odpadnega zraka. Nepovratna finančna spodbuda je občini s sprejetim Odlokom o načrtu za kakovost zraka lahko dodeljena za nakup avtobusov za izvajanje linijskih prevozov v mestnem prometu, ki se lahko uporabljajo izključno za prevoz potnikov, in sicer za avtobuse, ki izpolnjujejo zahteve javnega poziva in ki bodo nadomestila obstoječa vozila (avtobuse), namenjena linijskemu mestnemu prometu emisijskega razreda EURO III in nižje. Nepovratne finančne spodbude občinam za vzpostavitev infrastrukture za električna vozila so lahko dodeljene za polnilne postaje, ki izpolnjujejo tehnične pogoje, določene z javnim pozivom.

Upravičenci:

- občani, ki izvajajo ukrepe učinkovite rabe in rabe obnovljivih virov energije v stavbah na območjih občin s sprejetim Odlokom o načrtu za kakovost zraka;
- občine s sprejetim Odlokom o načrtu za kakovost zraka za nakup novih avtobusov za mestni potniški promet, pri čemer morajo le-te zagotoviti, da bodo vozila uporabljena za izvajanje linijskih prevozov v mestnem prometu, izključno za prevoz potnikov ter

- občine za nakup in postavitev polnilnih postaj v zavarovanih območjih narave in območjih Natura 2000.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2015 je bilo iz naslova predmetne spodbude izplačanih 5,6 milijona EUR, v letu 2016 7,6 milijona EUR in v letu 2017 1,6 milijona EUR[42].

6.1.2 MINISTRSTVO ZA KMETIJSTVO, GOZDARSTVO IN PREHRANO

6.1.2.1 SHEMA ŠOLSKEGA SADJA IN ZELENJAVE (SŠSZ)

Pravna podlaga:

- Uredba Sveta (EU) št. 1370/2013 z dne 16. decembra 2013 o opredelitvi ukrepov za določitev nekaterih pomoči in nadomestil v zvezi s skupno ureditvijo trgov za kmetijske proizvode (UL L št. 346 z dne 20. 12. 2013, str. 12);

- Uredba (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o vzpostavitvi skupne ureditve trgov kmetijskih proizvodov in razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 922/72, (EGS) št. 234/79, (ES) št. 1037/2001 in (ES) št. 1234/2007 (UL L št. 347 z dne 20. 12. 2013, str. 671);

- Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/247 z dne 17. decembra 2015 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s pomočjo Unije pri dobavi in razdeljevanju sadja in zelenjave, predelanega sadja in zelenjave ter proizvodov iz banan na podlagi sheme razdeljevanja sadja in zelenjave v šolah (UL L št. 46 z dne 23. 2. 2016, str. 1);

- Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/248 z dne 17. decembra 2015 o določitvi pravil za uporabo Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s pomočjo Unije za dobavo in razdeljevanje sadja in zelenjave, proizvodov iz predelanega sadja in zelenjave ter banan v okviru sheme šolskega sadja in zelenjave ter o okvirni in dokončni določitvi navedene pomoči (UL L št. 46 z dne 23. 2. 2016, str. 8);

- Uredba o izvajanju sheme šolskega sadja (Uradni list RS, št. 64/12, 7/13, 54/14, 29/16.

Opis: S spodbudo se izvajajo naslednji ukrepi:

1) Razdeljevanje sadja in zelenjave otrokom v osnovnih šolah in zavodih za vzgojo in izobraževanje otrok in mladostnikov s posebnimi potrebami (v nadaljevanju: šole), ki se prijavijo v shemo, kot dodatni brezplačni obrok.

2) Spremljevalni ukrepi, namenjeni izobraževanju in ozaveščanju otrok (učiteljev in staršev) glede sadja in zelenjave v povezavi s kmetijstvom, zdravo prehrano in okoljem.

[42] Podatki za leto 2017 niso dokončni.

3) Drugi elementi SŠSZ: spremljanje in vrednotenje učinkov SŠSZ ter obveščanje javnosti.

Podpora se lahko dodeli za naslednje dejavnosti:

1) za stroške nakupa sadja in zelenjave, ki ga nabavljajo šole za namen SŠSZ;

2) za stroške spremljevalnih ukrepov, kot so opredeljeni v vsakoletni strategiji za izvajanje.

V šolskem letu 2016/2017 so bili to:

a) stroški izvajanja projektnih vsebin v šoli v naravi v domovih Centra šolskih in obšolskih dejavnosti (v nadaljevanju: CŠOD),

b) projekt Šolski vrtovi,

c) projekt Delavnice za kuharje;

3) za stroške vrednotenja učinkov SŠSZ (rezultati 5-letnega vrednotenja);

4) za stroške obveščanja javnosti (stroški vzdrževanja spletne strani o SŠSZ, vendar jih v šolskem letu 2016/2017 ni bilo).

Upravičenci: Glavni upravičenci so šole, ki se pravočasno prijavijo v SŠSZ in od Agencije Republike Slovenije za kmetijske trge in razvoj podeželja (ARSKTRP) prejmejo odločbo o odobritvi. Drugi upravičenci so tudi:

- izvajalci spremljevalni ukrepov (CŠOD in prek javnega naročanja izbrani izvajalci drugih projektov – v šolskem letu 2016/2017 sta to bila Doves-Fee za šolske vrtove in Srednja šola za gostinstvo in turizem Maribor za delavnice za kuharje);
- izvajalec vrednotenja učinkov SŠSZ, ki je NIJZ;
- izvajalec obveščanja javnosti, ki izdela in letno vzdržuje spletno stran o SŠSZ (v šolskem letu 2016/2017 ni bilo stroškov vzdrževanja, stroški izdelave spletne strani pa so bili ob izdelavi le-te, leta 2013);

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Za predmetno spodbudo je letno na voljo 554.291 EUR evropskih sredstev, vendar se glede na zahtevek Slovenije in razpoložljivi proračun Evropske unije ta znesek lahko poveča. Za šolsko leto 2016/2017 je tako znašal 844.629 EUR. Obvezno je nacionalno sofinanciranje v vsaj 17-odstotnem deležu. Ta je za šolsko leto 2016/2017 znašal 22 odstotkov oziroma 243.421 EUR. Iz državnega proračuna se vsem upravičencem izplača tudi strošek DDV, ki je za šolsko leto 2016/2017 znašal do 110.371 EUR. V letu 2017 je bilo tako iz naslova predmetne spodbude izplačanih 790.784 EUR evropskih sredstev ter 223.041 EUR za slovensko udeležbo in 85.838 EUR za povrnitev DDV iz proračunskih sredstev, skupaj torej en milijon EUR.

6.1.2.2 PRESTRUKTURIRANJE VINOGRADOV

Pravna podlaga:

- Uredba 1308/2013/EU;
- Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/1149 z dne 15. aprila 2016 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede nacionalnih podpornih programov v vinskem sektorju in o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 555/2008;
- Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1150 z dne 15. aprila 2016 o določitvi pravil za uporabo Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede nacionalnih podpornih programov v vinskem sektorju;
- Uredba o izvajanju podpornega programa v vinskem sektorju (Uradni list RS, št. 38/16, 23/17).

Opis: Podpora se lahko dodeli za prestrukturiranje strnjene površine, velike najmanj 0,1 hektarja, na kateri se izvede:

- zamenjava sort vinske trte, sprememba lokacije vinogradov ali izboljšava tehnologije upravljanja in obdelovanja vinogradov, pri čemer mora biti pri nadomestitvi vinograda ta starejši od deset let, mlajši pa je lahko le, če je bil uničen zaradi posledic izrednih vremenskih pojavov ali naravne nesreče, ugotovljene v skladu s predpisom, ki ureja odpravo posledic naravnih nesreč, ali
- zamenjava sort s precepljanjem, če je to izvedeno v vinogradu ali njegovem delu, ki ni mlajši od pet in starejši od 20 let, na strnjeni površini in s cepiči sort vinske trte, ki so v skladu s predpisom, ki ureja pridelovalna območja, in izpolnjujejo zahteve predpisov, ki urejajo semenski material kmetijskih rastlin in zdravstveno varstvo rastlin.

Podpora se dodeli le za prestrukturiranje vinograda, za katerega je bilo izdano dovoljenje za ponovno zasaditev vinske trte ali dovoljenje za zasaditev vinske trte na podlagi pretvorbe pravice za obnovo vinograda v skladu z 68. členom Uredbe 1308/2013/EU, razen pri zamenjavi sort s precepljanjem.

Upravičenci: Nosilci kmetijskih gospodarstev, ki so pridelovalci grozdja in skupaj s površino, za katero vlagajo zahtevo za podporo, obdelujejo najmanj 0,85 hektarja vinogradov oziroma najmanj 0,6 hektarja, če prestrukturirajo vinograd na bolj razdrobljenih območjih (vinorodni okoliš Kras, Dolenjska, Bela krajina, Prekmurje ali vinorodni podokoliš Haloze).

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Za spodbude podpornega programa v vinskem sektorju je v Sloveniji letno na razpolago 5 milijonov EUR evropskih sredstev, od katerih je od 4 do 4,5 milijona EUR letno namenjenih za prestrukturiranje vinogradov. Spodbuda je v celoti financirana iz evropskih sredstev.

6.1.2.3 NALOŽBE V KMETIJSTVO, GOZDARSTVO IN PODEŽELJE

Pravna podlaga:

- Program razvoja podeželja RS za obdobje 2014–2020;
- Uredba o izvajanju ukrepa naložbe v osnovna sredstva in podukrepa podpora za naložbe v gozdarske tehnologije ter predelavo, mobilizacijo in trženje gozdarskih proizvodov iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 104/15, 32/16, 66/16 in 14/17 – neuradno prečiščeno besedilo);
- Uredba o ukrepih za sanacijo in obnovo gozda po naravni nesreči žledu med 30. januarjem in 10. februarjem 2014 iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 3/16);
- Uredba o izvajanju lokalnega razvoja, ki ga vodi skupnost v programskem obdobju 2014–2020 (Uradni list RS, št. 42/15, 28/16, 73/16).

Opis: Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje so namenjene:

- razvoju kmetijstva, predelave ali trženja kmetijskih in živilskih proizvodov ter kmetijske in gozdarske infrastrukture;

- spodbujanju skupnega lokalnega razvoja po pristopu od spodaj navzgor. Ta omogoča lokalnemu prebivalstvu, da z oblikovanjem lokalnih akcijskih skupin (LAS), aktivno odloča o prioritetah in razvojnih ciljih lokalnega območja, vključno z viri financiranja za doseganje teh ciljev;

- povečanemu dostopu podeželskega prebivalstva in gospodarstva do širokopasovnih povezav, kar bo imelo pričakovani pozitiven učinek na družbeni in gospodarski razvoj podeželskih območij;

- krepitvi ekoloških funkcij gozda z obnovo v naravni nesreči poškodovanih gozdov ter s trajnostnim razvojem gozdarstva kot gospodarske panoge prek spodbujanja naložb v gozdarske tehnologije, mobilizacijo in predindustrijsko predelavo lesa.

Upravičenci:

<u>Upravičenci za naložbe v kmetijska gospodarstva:</u>

- Nosilec kmetijskega gospodarstva, vpisan v register kmetijskih gospodarstev, ki opravlja kmetijsko dejavnost na ozemlju Republike Slovenije;

- Pravne in fizične osebe ali skupnosti fizičnih in pravnih oseb, ki se ukvarjajo s predelavo ali trženjem kmetijskih proizvodov kot gospodarske družbe, zadruge in zavodi, samostojni podjetniki posamezniki, nosilci kmetij, ki se ukvarjajo s pridelavo oziroma predelavo ali trženjem kmetijskih proizvodov, nosilci kmetij, ki imajo dovoljenje za opravljanje dopolnilnih dejavnosti na kmetiji, nosilci dopolnilnih dejavnosti na kmetiji, ki niso nosilci kmetij, registrirane agrarne in pašne skupnosti, ki izvajajo predelavo mleka na skupnem pašniku oziroma planini, ter gospodarska interesna združenja;

- Nosilci kmetijskih gospodarstev in druge fizične in pravne osebe, ki jih lastniki kmetijskih zemljišč pooblastijo za izvedbo naložb.

Upravičenci za naložbe v razvoj gozdnih območij in izboljšanje sposobnosti gozdov za preživetje:

- Pravne in fizične osebe, njihova združenja, agrarne, pašne skupnosti, ki so zasebni lastniki, solastniki ali zakupniki gozdov, ter podjetja, ki izpolnjujejo pogoje za mikro, mala ali srednja podjetja.

- Upravičenec do podpore za nakup sadilnega materiala in materiala za zaščito sadik je Zavod za gozdove Slovenije.

- Upravičenci do podpore za dela odprave škode in obnove gozda so zasebni in javni lastniki gozdov ali solastniki gozdov (tudi agrarne skupnosti). Te upravičence lahko zastopa Zavod za gozdove Slovenije.

Upravičenci za uveljavitev spodbude na področju razvoja podeželja:

- lokalne akcijske skupine (LAS)[43],

- fizične in pravne osebe na podeželju ter

- samoupravne lokalne skupnosti.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letih od 2015 do 2017 je bilo iz naslova predmetne spodbude skupaj izplačanih 20 milijonov EUR, od tega 13,5 milijona EUR v letu 2015[44], 3,2 milijona EUR v letu 2016 in 3,3 milijona EUR v letu 2017.

6.1.2.4 VLAGANJA V GOZDOVE

Pravna podlaga:

- Zakon o gozdovih (Uradni list RS, št. 30/93, 13/98-Odl.US, 56/99-ZON, 110/02-ZGO-1, 106/10, 63/13, 101/13-ZDavNepr, 17/14, 24/15 in 9/16);

- Pravilnik o financiranju in sofinanciranju vlaganj v gozdove (Uradni list RS, št. 71/04, 95/04, 37/05, 87/05, 73/08, 63/10, 54/14, 60/15 in 86/16).

Opis: Namen izvajanja programa vlaganj v gozdove je izboljšanje gospodarske in ekološke vrednosti gozdov z:

[43] LAS predstavlja lokalno javno-zasebno partnerstvo na opredeljenem podeželskem območju in je sestavljeno iz predstavnikov različnih socioekonomskih sektorjev (javni, ekonomski, zasebni sektor). Temelji na tripartitnem partnerstvu, sestavljenem iz predstavnikov javnih institucij, gospodarstva in civilne družbe.
[44] Leto 2015 zajema tudi izplačila iz zadnjega leta preteklega programskega obdobja.

- naložbami v nabavo, polaganje in izdelavo kontrolnih in lovnih nastav in lovnih pasti za podlubnike in druge mogoče povzročitelje motenj v delovanju gozda,
- izvedbo del za varstvo gozdov pred požari na Krasu,
- izvedbo načrtovanih del v varovanih gozdovih in gozdovih v ožjem delu hudourniških območij v zasebnih gozdovih,
- izvedbo del v primerih, ko Zavod zagotovi izvršitev odločbe,
- gozdnogojitvenimi deli,
- varstvenimi deli v gozdovih in skupinah drevja ter posamičnem gozdnem drevju na nezgodnih površinah zunaj naselij,
- vzdrževanjem življenjskega okolja prostoživečih živali,
- varstvom premoženja pred zavarovanimi zvermi,
- s semenarstvom v gozdarstvu,
- s sanacijo gozda in obnovo v primerih, ko povzročitelj poškodovanosti gozda ni znan, z obnovo gozda na pogorišču in obnovo po naravni ujmi, kalamitetah in epifitocijah poškodovanega gozda.

Upravičenci:

Do pomoči na podlagi priglašene sheme so upravičeni:

- lastniki zasebnih gozdov ter lastniki skupin gozdnega drevja ali posamičnega gozdnega drevja na nezgodnih površinah zunaj naselij, njihova združenja in zakupniki zasebnih gozdov,
- Zavod za gozdove Republike Slovenije,
- upravljavci gozdov v lasti Republike Slovenije,
- vlagatelji v drevesnice.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2015 je bilo iz naslova predmetne spodbude izplačanih 1,3 milijona EUR, leta 2016 1,3 milijona EUR in leta 2017 1,7 milijona EUR proračunskih sredstev.

6.1.2.5 KMETIJSTVO IN VAROVANJE OKOLJA

Pravna podlaga:

- Program razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020;
- Uredba o ukrepu dobrobit živali iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 v letu 2018 (Uradni list RS, št. 38/17);
- Uredba o ukrepih kmetijsko-okoljska-podnebna plačila, ekološko kmetovanje in plačila območjem z naravnimi ali drugimi posebnimi omejitvami iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 16/16, 51/16, 84/16 in 15/17).

Opis: Spodbude za kmetijstvo in varovanje okolja so namenjene:

- spodbujanju nadstandardnih sonaravnih kmetijskih praks, ki so usmerjene v ohranjanje biotske raznovrstnosti in krajine, ustrezno gospodarjenje z vodami in upravljanje s tlemi ter blaženje in prilagajanje kmetovanja podnebnim spremembam (primeri: ohranjanje mejic, preprečevanje erozije tal, ohranjanje ali izboljšanje kakovosti vodnih virov, ohranjanje vrst metuljev, varovanje travniških ptic, ki gnezdijo na tleh, itd.),
- spodbujanju kmetijskih gospodarstev za izvajanje naravi prijaznega načina kmetovanja,
- ohranitvi in nadaljnji obdelanosti kmetijskih zemljišč na območjih z naravnimi ali drugimi posebnimi omejitvami,
- spodbujanju rejcev k zagotavljanju dobrega počutja prašičev, goveda in drobnice z dodeljevanjem podpore za izpolnjevanje obveznosti s področja dobrobiti živali, ki presegajo relevantne obvezne standarde.

Upravičenci:

<u>Upravičenci za spodbude kmetijsko-okoljsko-podnebnih plačil:</u>

- kmetijska gospodarstva, ki se v izvajanje vključijo prostovoljno in izpolnjujejo predpisane pogoje in zahteve.

<u>Upravičenci za spodbude za ekološko kmetovanje:</u>

- kmetijska gospodarstva, ki se v izvajanje vključijo prostovoljno in izpolnjujejo predpisane pogoje in zahteve; nosilci kmetijskih gospodarstev morajo izpolnjevati pogoj aktivnega kmeta.

<u>Upravičenci za spodbude OMD[45]:</u>

Izravnalna plačila se dodelijo nosilcem kmetijskih gospodarstev, ki opravljajo kmetijsko dejavnost na gorskih območjih ali v območjih, ki niso gorska in imajo pomembne naravne omejitve.

[45] Območja z omejenimi možnostmi za kmetijstvo.

Upravičenci za spodbude za dobrobit živali:

Upravičenci do podpore so nosilci kmetijskih gospodarstev, ki se prostovoljno vključijo v izvajanje ukrepa in izpolnjujejo pogoje iz prevzete obveznosti.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Iz naslova predmetne spodbude je bilo v letih 2015 do 2017 skupaj izplačanih 200 milijonov EUR, od tega 55,6 milijona EUR v letu 2015, 93,7 milijona v letu 2016 in 50,7 milijona v letu 2017.

6.1.2.6 RAZVOJ KMETIJ IN PODJETIJ

Pravna podlaga:

- Program razvoja podeželja RS za obdobje 2014–2020;
- Uredba o izvajanju ukrepa Sheme kakovosti za kmetijske proizvode in živila iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 67/16);
- Uredba o izvajanju podukrepa pomoč za zagon dejavnosti za mlade kmete iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 55/15, 38/16, 84/16 in 19/17);
- Uredba o izvajanju podukrepa pomoč za zagon dejavnosti, namenjene razvoju majhnih kmetij, iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 47/17).

Opis: Spodbude za vstop v sheme kakovosti za kmetijske proizvode in živila, za razvoj kmetij in podjetij ter za ustanovitev skupin in organizacij proizvajalcev, ki spadajo v ta sklop spodbud, so namenjene:

- lažjemu prehodu kmetijskih gospodarstev ali skupin kmetijskih gospodarstev iz konvencionalnega načina kmetovanja v način kmetovanja, zahtevan za sheme kakovosti;
- vzpostavitvi in razvoju kmetij ter nekmetijskih dejavnosti na podeželju, ki prispevajo k aktivaciji endogenih potencialov lokalnega okolja, katerih rezultat bodo krepitev podeželskega gospodarstva, povečanje tržne usmerjenosti kmetij, nova delovna mesta in višja dodana vrednost, in sicer v okviru spodbud za zagon dejavnosti za mlade kmete, za zagon dejavnosti, namenjenih razvoju majhnih kmetij, in za naložbe v vzpostavitev in razvoj nekmetijskih dejavnosti;
- lažjemu ustanavljanju in delovanju proizvajalcev skupin in organizacij proizvajalcev prek dodeljevanja spodbude za kritje stroškov vzpostavitve in začetnega delovanja skupin in organizacij proizvajalcev.

Upravičenci:

Upravičenci za vstop v Sheme kakovosti za kmetijske proizvode in živila:

- kmetijska gospodarstva, ki opravljajo kmetijsko dejavnost na območju Republike Slovenije in so za določeno shemo oziroma za določen proizvod prijavljena v postopek certificiranja, ali

- pravna oseba, ki v postopek certificiranja prijavi vsaj tri kmetijska gospodarstva za upravičeno shemo kakovosti oziroma za določen proizvod iz upravičene sheme kakovosti.

Upravičenci za naložbe v razvoj kmetij

- Upravičenci do pomoči za zagon dejavnosti za mlade kmete so mladi kmetje ali pravne osebe – gospodarske družbe, v kateri je mladi kmet edini družbenik in poslovodja. Mladi kmetje so na dan oddaje vloge stari od 18 do vključno 40 let in imajo ustrezno poklicno znanje in usposobljenost ter prvič vzpostavljajo kmetijsko gospodarstvo. Mladi kmetje so fizične osebe, ki so edini nosilci kmetijskega gospodarstva ali edini družbeniki in poslovodje enoosebnih gospodarskih družb, ki so nosilke kmetijskega gospodarstva.

- Upravičenec do pomoči za zagon dejavnosti, namenjene razvoju majhnih kmetij, je nosilec kmetije, ki je vpisan v Register kmetijskih gospodarstev. Majhne kmetije so kmetije, ki imajo v upravljanju najmanj 3 hektarje in manj kot 6 hektarjev primerljivih kmetijskih površin (PKP), skupno število živali mora biti večje ali enako trem glavam velike živine (GVŽ) in manjše od 15 GVŽ, ter zagotavljajo obtežbo s travojedimi živalmi (govedo, drobnica, jelenjad) v obsegu vsaj 0,7 GVŽ travojedih živali/ha trajnega travinja, pri čemer velja izjema za kmetije, vključene v nadzor ekološkega kmetovanja, ki morajo zagotavljati obtežbo s travojedimi živalmi v obsegu vsaj 0,5 GVŽ travojedih živali/ha trajnega travinja. Do podpore so upravičene tiste majhne kmetije, katerih površine pretežno ležijo na OMD (na teh območjih imajo 50 odstotkov in več kmetijskih površin v uporabi).

- Upravičenci do podpore za naložbe v vzpostavitev in razvoj nekmetijskih dejavnosti so fizične osebe, ki imajo registrirano dopolnilno dejavnost na kmetiji in mikropodjetja na podeželju. Za naložbe dodajanja vrednosti lesu, ki niso podprte v okviru spodbude Naložbe v gozdarske tehnologije ter predelavo in mobilizacijo lesa, so upravičenci lahko tudi mala podjetja.

Upravičenci za podporo za ustanavljanje skupin in organizacij proizvajalcev v kmetijskem in gozdarskem sektorju:

- na novo ustanovljene skupine in organizacije proizvajalcev, ki so pravne osebe in izpolnjujejo pogoje za mikro, mala in srednja podjetja. Ustanovljene morajo biti za področje kmetijstva oziroma gozdarstva ter biti uradno priznane s strani MKGP v skladu z Zakonom o kmetijstvu.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Za leti 2016 in 2017 je bilo za izplačilo predmetne spodbude zagotovljenih 60,6 milijona EUR. Dejansko je bilo izplačanih 14,5 milijona EUR, od tega 6,2 milijona EUR v letu 2016 in 8,3 milijona EUR v letu 2017.

6.1.2.7 SOFINANCIRANJE ZAVAROVALNIH PREMIJ ZA ZAVAROVANJE PRIMARNE KMETIJSKE PROIZVODNJE IN RIBIŠTVA

Pravna podlaga:

- Uredba Komisije (EU) št. 702/2014 z dne 25. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči v kmetijskem in gozdarskem sektorju ter na podeželju za združljive z notranjim trgom z uporabo členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L št. 193 z dne 1. 7. 2014, str. 1; v nadaljevanju: Uredba 702/2014/EU);

- Uredba Komisije (EU) št. 717/2014 z dne 27. junija 2014 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči de minimis v sektorju ribištva in akvakulture (UL L št. 190 z dne 28. 6. 2014, str. 45);

- Uredba o sofinanciranju zavarovalnih premij za zavarovanje primarne kmetijske proizvodnje in ribištva (Uradni list RS, št. 89/14, 2/15, 3/15, 98/15, 28/16 in 81/16).

Opis: V okviru spodbude se dodeljuje pomoč v obliki nepovratnih sredstev, kot plačilo sofinanciranega dela zavarovalnih premij za zavarovanje, z namenom nadomestila izgub, ki jih povzročijo naravne nesreče in druge slabe vremenske razmere v kmetijski proizvodnji oziroma pogini živali zaradi bolezni, ki jih je mogoče zavarovati. Sofinanciranje zavarovalnih premij se izvaja za:

- zavarovanje primarne kmetijske proizvodnje, in sicer za zavarovanje posevkov, nasadov in plodov pred nevarnostjo toče, požara, udara strele, pozebe, poplave in viharja,

- zavarovanje živali na kmetijskem gospodarstvu pred nevarnostjo pogina zaradi bolezni, zakola živali na kmetijskem gospodarstvu z veterinarsko napotnico ali usmrtitve živali zaradi bolezni ter ekonomskega zakola zaradi bolezni in

- zavarovanje gojitve vodnih živali v ribogojnih objektih zaradi pogina zaradi bolezni.

Upravičenci:

Kmetijska gospodarstva, ki se v Republiki Sloveniji ukvarjajo s proizvodnjo kmetijskih proizvodov, so vpisana v register kmetijskih gospodarstev, so mikro, mala ali srednja podjetja, kot so opredeljena v Prilogi I Uredbe 702/2014/EU, niso podjetje v težavah v skladu s 14. točko 2. člena Uredbe 702/2014/EU ter so sklenila zavarovalno pogodbo z izvajalcem zavarovanja.

Za zavarovanje gojitve vodnih živali v ribogojnih objektih so do sofinanciranja upravičene fizične ali pravne osebe, ki v Republiki Sloveniji opravljajo dejavnost gojitve vodnih živali in v okviru enotnega podjetja niso presegle pomoči po pravilih de minimis v ribiškem sektorju v katerem koli obdobju treh poslovnih let ter so sklenile zavarovalno pogodbo z izvajalcem zavarovanja.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2015 je bilo iz naslova predmetne spodbude iz državnega proračuna izplačanih 1,9 milijona EUR, leta 2016 1,4 milijona EUR, za leto 2017 pa je bilo v proračunu za predmetno spodbudo zagotovljenih 2,8 milijona EUR sredstev.

6.1.2.8 ZNANJE IN INOVACIJE TER SODELOVANJE

Pravna podlaga:

- Program razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020;
- Uredba o ukrepih prenosa znanja in svetovanja iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 9/2015, 68/16);
- Uredba o izvajanju ukrepa Sodelovanje iz Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020 (Uradni list RS, št. 19/17).

Opis: Spodbude v znanje in inovacije ter sodelovanje so namenjene:

- povečanju ravni usposobljenosti ciljnih skupin z različnimi oblikami prenosa znanja (primer: izobraževanje v zvezi z zelenim javnim naročanjem in kratkimi verigami, primernimi in neprimernimi območji za ekološko čebelarjenje – namestitev panjev ali čebelnjaka itd.),
- podpori kvalificiranim organizacijam javnega in zasebnega prava, ki ponujajo storitve svetovanja za izboljšanje znanja na področjih dobrobiti živali, kmetijskih praks, ki se izvajajo v okviru spodbude kmetijsko okoljskih in kmetijsko podnebnih plačil ter ekološkega kmetovanja (primer: izdelava individualnega načrta preusmeritve kmetijskega gospodarstva iz konvencionalne v ekološko pridelavo),
- spodbujanju projektov sodelovanja, ki bodo imeli za cilj doseganje večje produktivnosti in hkrati tudi večje trajnosti na področju kmetijstva (primer: pilotna kmetija, ki sodeluje pri socialnem varstvu starejših ljudi).

Upravičenci:

<u>Upravičenci do ukrepa znanje in inovacije ter svetovanje</u>

- subjekti javnega in zasebnega prava, ki bodo izvedli tečaje, delavnice, predavanja, praktične prikaze ali druge dejavnosti prenosa znanja in so ustrezno usposobljeni. Upravičenci do podpore so subjekti, ki zagotavljajo usposabljanje ali izvajajo druge dejavnosti prenosa znanja in so ustrezno usposobljeni,
- upravičenec do nepovratne podpore v okviru svetovanja je subjekt javnega ali zasebnega prava, ki zagotovi storitev svetovanja kmetijskim gospodarstvom.

<u>Upravičenci za naložbe v sodelovanje</u>

Upravičenci so različne oblike sodelovanja, ki vključujejo vsaj dva subjekta:

- oblike sodelovanja med različnimi subjekti na področju kmetijstva, prehranske verige in gozdarstva ter med drugimi subjekti, ki prispevajo k doseganju ciljev in prednostnih nalog v okviru politike razvoja podeželja, vključno s skupinami proizvajalcev, zadrugami in medpanožnimi organizacijami;

- operativne skupine EIP na področju kmetijske produktivnosti in trajnosti.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2015 je bilo za predmetno spodbudo izplačanih 393.600 EUR, leta 2016 253.000 EUR, leta 2017 pa 425.900 EUR.

6.1.2.9 SHEME NEPOSREDNIH PLAČIL

Pravna podlaga:

- Uredba (EU) št. 1307/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o pravilih za neposredna plačila kmetom na podlagi shem podpore v okviru skupne kmetijske politike ter razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 637/2008 in Uredbe Sveta (ES) št. 73/2009 (UL L št. 347 z dne 20. 12. 2013, str. 608), zadnjič spremenjena z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2017/1183 z dne 20. aprila 2017 o dopolnitvi uredb (EU) št. 1307/2013 in (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede pošiljanja informacij in dokumentov Komisiji (UL L št. 171 z dne 4. 7. 2017, str. 100), (v nadaljevanju: Uredba 1307/2013/EU);

- Uredba o shemah neposrednih plačil (Uradni list RS, št. 2/15, 13/15, 30/15, 103/15, 36/16, 84/16 in 23/17).

Opis: Sheme neposrednih plačil so namenjene:

- zagotavljanju stabilnih proizvodnih in ekonomskih razmer za kmetijstvo, in ker so večji del proizvodno nevezane oz. neodvisne od tekočega obsega kmetijske proizvodnje, predstavljajo za kmetijska gospodarstva stabilen vir prihodka, ne glede na (začasno) znižanje prireje oz. pridelave zaradi stanja na trgu ali zaradi neugodnih vremenskih razmer ter tako kmetu omogočajo, da se bolje odziva na tržne razmere in ne proizvaja le zato, ker se za posamezne proizvode dodeljujejo subvencije;

- ohranjanju proizvodnega potenciala kmetijskih zemljišč, ohranjanju obdelanosti kmetijskih zemljišč (preprečujejo zaraščanje) ter posledično poseljenosti podeželja;

- zagotovitvi čim boljše samooskrbe s posameznimi proizvodi (lokalna hrana, manj transporta), prehranske varnosti in varne krme;

- krepitvi zagotavljanja javnih dobrin kmetijstva na področju varstva okolja in ohranjanja kulturne krajine, saj je pogoj za prejemanje neposrednih plačil izpolnjevanje zahtev navzkrižne skladnosti, prav tako pa se tudi z neposrednimi plačili (shema zelene komponente) podpira uporaba kmetijskih praks, ki ugodno vplivajo na podnebje in okolje in ki se izvajajo v obliki enostavnih, splošnih, nepogodbenih in letnih ukrepov, ki presegajo navzkrižno skladnost in so prednostno namenjeni izpolnjevanju ciljev podnebne in okoljske politike.

Upravičenci:

Nosilci kmetijskih gospodarstev, ki so aktivni kmetje, kot je opredeljeno v uredbi, ki ureja sheme neposrednih plačil in izpolnjujejo minimalni vstopni prag za neposredna plačila (vsaj en hektar upravičenih kmetijskih površin).

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Sredstva za predmetno spodbudo so v celoti črpana iz proračuna Evropske unije. V letu 2017 je bilo iz tega naslova na voljo 136 milijonov EUR, v letu 2018 je za predmetno spodbudo predvidenih 135,1 milijona EUR, v letu 2019 pa 134,3 milijona EUR.

6.1.2.10 PROGRAM UKREPOV NA PODROČJU ČEBELARSTVA V REPUBLIKI SLOVENIJI V LETIH 2017–2019

Pravna podlaga:

- 55. člen Uredbe 1308/2013/EU;
- Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/1366 z dne 11. maja 2015 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s pomočjo za sektor čebelarstva (UL L št. 211 z dne 8. 8. 2015, str. 3);
- Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1368 z dne 6. avgusta 2015 o določitvi pravil za uporabo Uredbe (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s pomočjo za sektor čebelarstva (UL L št. 211 z dne 8. 8. 2015, str. 9).

Opis: Program ukrepov na področju čebelarstva vsebuje ukrepe za ohranitev pasemske čistosti kranjske čebele, enakomerno in zadostno poseljenost čebeljih družin po vsej Sloveniji ter zagotovitev kakovosti in varnosti čebeljih pridelkov. Z opraševanjem rastlin čebele pripomorejo k uspešni kmetijski proizvodnji, ki zagotavlja varnost preskrbe s hrano, ter s svojimi visoko hranljivimi izdelki (med, matični mleček, cvetni prah …) tudi hranilno varnost prebivalstva. Poleg pomena čebel za uspešno kmetijsko proizvodnjo, ki zagotavlja varnost preskrbe s hrano, je pomembna njihova vloga pri ohranjanju ekološkega ravnotežja in zagotavljanju ohranjanja biotske raznovrstnosti v naravi. Čebele imajo s svojim delovanjem pozitivne učinke na celoten ekosistem, njegovo delovanje in storitve. Čebele so tudi dober bioindikator razmer v okolju. Z opazovanjem njihovega razvoja in zdravstvenega stanja lahko ugotovimo, kdaj se z okoljem nekaj dogaja in kdaj je treba ukrepati.

Upravičenci: Upravičenci za ukrepe, pri katerih se izvede javni razpis, so čebelarji, ki so vpisani v Centralni register čebelnjakov in izpolnjujejo pogoje javnega razpisa.

Upravičenci za ukrepe, pri katerih se izvede javno naročilo, so subjekti, ki so v skladu z zakonom, ki ureja javno naročanje, izbrani za izvajanje ukrepov.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2016 je bilo za predmetno spodbudo iz proračuna Evropske unije in iz državnega proračuna namenjenih 720.000 EUR, leta 2018 766.000 EUR, leta 2018 in 2019 pa je za vsako leto predvidenih 766.000 EUR.[46]

6.1.2.11 TRAJNOSTNA RAST SEKTORJA MORSKEGA GOSPODARSKEGA RIBOLOVA, AKVAKULTURE IN PREDELOVALNE INDUSTRIJE V OKVIRU OPERATIVNEGA PROGRAMA ZA IZVAJANJE EVROPSKEGA SKLADA ZA POMORSTVO IN RIBIŠTVO V REPUBLIKI SLOVENIJI ZA OBDOBJE 2014–2020 (OP ESPR 2014–2020)

Pravna podlaga:

- Uredba (EU) št. 508/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo in razveljavitvi uredb Sveta (ES) št. 2328/2003, (ES) št. 861/2006, (ES) št. 1198/2006 in (ES) št. 791/2007 in Uredbe (EU) št. 1255/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L št. 149 z dne 20. 5. 2014, str. 1);

- Uredba o izvajanju ukrepov iz Operativnega programa za izvajanje Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo v Republiki Sloveniji za obdobje 2014–2020, ki se izvajajo z javnimi razpisi (Uradni list RS, št. 14/17).

Opis: Ukrepi podpirajo dejavnosti, ki vodijo k zmanjševanju vpliva sektorja ribištva in akvakulture ter predelovalne industrije na okolje. V sektorju morskega gospodarskega ribolova gre za spodbude za ukrep začasnega prenehanja ribolovne dejavnosti ter prek ukrepa, ki spodbuja naložbe, za zagotavljanje zdravja in varnosti na krovu ribiških plovil. Na področju akvakulture (vzreje vodnih organizmov) gre za spodbude za produktivne naložbe v okoljsko akvakulturo, prehod na ekološko akvakulturo, ukrepe v zvezi z javnim zdravjem ter ukrepe za spodbujanje razvoja akvakulture, ki zagotavlja okoljske storitve (izvajanje metod akvakulture, ki so združljive s posebnimi okoljskimi potrebami in za katere veljajo posebne zahteve za upravljanje, ki izhajajo iz določitve območij NATURA 2000). Na področju predelave ribiških proizvodov so spodbude namenjene naložbam v predelavo in trženje ribiških proizvodov in proizvodov akvakulture, ki:

a) prispevajo k varčevanju z energijo ali zmanjševanju vpliva na okolje, vključno z obdelavo odpadkov;

b) izboljšajo varnostne, higienske, zdravstvene in delovne pogoje;

c) podpirajo predelavo ulova rib, ki se lahko tržijo, vendar ne morejo biti namenjene za prehrano ljudi;

d) se nanašajo na predelavo stranskih proizvodov, ki nastanejo pri glavnih dejavnostih predelave;

[46] Sredstva so namenjena izvajanju triletnih programov ukrepov. Izkoriščenost sredstev je od 80- do 85-odstotna.

e) se nanašajo na predelavo iz ekološke akvakulture na podlagi členov 6 in 7 Uredbe (ES), št. 834/2007;

f) bodo omogočile nove ali izboljšane proizvode, nove ali izboljšane postopke ter nove ali izboljšane sisteme upravljanja in organizacijske sisteme.

Program poleg tega vsebuje sredstva za zbiranje podatkov o ribištvu, nadzor ribištva, spodbujanje trajnostnega razvoja ribiških skupnosti ter za podporo izvajanja celostne pomorske politike.

Upravičenci: Upravičenci za ukrepe s področja morskega gospodarskega ribolova so lahko lastniki ali uporabniki ribiškega plovila v Republiki Sloveniji.

Upravičenci za ukrepe sektorja akvakulture so pravne ali fizične osebe, ki so gospodarske družbe, zadruge, samostojni podjetniki posamezniki ali nosilci dopolnilne dejavnosti na kmetiji in so ob oddaji vloge registrirani za dejavnost gojenja vodnih organizmov ter spadajo v kategorijo malih in srednje velikih podjetij (MSP).

Upravičenci do podpore za predelovalne obrate v ribištvu so pravne ali fizične osebe, ki so gospodarske družbe, zadruge, samostojni podjetniki posamezniki ali nosilci dopolnilne dejavnosti na kmetiji in imajo ob oddaji vloge v Republiki Sloveniji registrirano dejavnost predelave in konzerviranja rib, rakov in mehkužcev ter spadajo v kategorijo MSP.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Za obdobje od 2014 do 2020 je za predmetno spodbudo skupaj namenjenih 23 milijonov EUR, od tega v letu 2016 3,2 milijona EUR, v letu 2017 3,3 milijona EUR, v letu 2018 3,4 milijona EUR, v letu 2019 3,4 milijona EUR in v letu 2020 3,5 milijona EUR.

6.1.3 MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

6.1.3.1 PODPORNA SHEMA ZA SOPROIZVODNJO TOPLOTE IN ELEKTRIČNE ENERGIJE (SPTE) NA FOSILNA GORIVA Z VISOKIM IZKORISTKOM

Pravna podlaga:

- Energetski zakon (Uradni list RS, št. 17/14 in 81/15; v nadaljevanju: EZ-1).

Opis: S sofinanciranjem proizvodnje toplote in električne energije iz fosilnih goriv se spodbuja proizvodnja električne energije z visokim izkoristkom.

Upravičenci: Proizvajalci električne energije v novih in pretežno novih proizvodnih napravah SPTE, ki imajo veljavno deklaracijo za proizvodno napravo in so kot take uvrščene v register deklaracij.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2016 je bilo na podlagi predmetne spodbude izplačanih 31,9 milijona EUR.

6.1.3.2 SPODBUDE NA PODROČJU UČINKOVITE RABE ENERGIJE

Pravna podlaga:

- 314., 315., 317. člen EZ-1.

Opis: Finančne spodbude za celovito energetsko prenovo stavb, za povečanje energetske učinkovitosti in rabo obnovljivih virov energije (OVE) v stanovanjskih stavbah (npr. samooskrba), za učinkovitejšo rabo energije v gospodinjstvih za zmanjšanje energetske revščine, za učinkovitejšo rabo energije v sistemih daljinskega ogrevanja. Na področju dodeljevanja spodbud na podlagi EZ-1 Eko sklad razpisuje in dodeljuje sredstva za različne ukrepe za povečanje energetske učinkovitosti v skladu s Poslovnim in finančnim načrtom Eko sklada.

Upravičenci:

- občani za ukrepe učinkovite rabe energije in rabe obnovljivih virov energije v stanovanjskih stavbah;
- lokalne skupnosti in ministrstva za gradnjo novih skoraj nič energijskih stavb s poudarkom na trajnostni gradnji;
- pravne osebe, lokalne skupnosti in ministrstva za ukrepe učinkovite rabe energije;
- občani in pravne osebe za nakup električnih vozil.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Za predmetno spodbudo je letno namenjenih 50 milijonov EUR.

6.1.3.3 NETO MERJENJE ODDANE/PREJETE ELEKTRIČNE ENERGIJE V PRIMERU LASTNE PROIZVODNJE ELEKTRIČNE ENERGIJE

Pravna podlaga:

- 314. in 315. člen EZ-1;
- Uredba o samooskrbi z električno energijo iz obnovljivih virov energije (Uradni list RS, št. 97/15 in 32/18);
- Pravilnik o tehničnih zahtevah naprav za samooskrbo z električno energijo iz obnovljivih virov energije (Uradni list RS, št. 1/16).

Opis: Lastnik naprave za samooskrbo z električno energijo iz OVE in merilnega mesta je deležen letnega obračuna rabe električne energije, ki je razlika med oddano in prejeto električno energijo v celem koledarskem letu. Če je naprava za soproizvodnjo dovolj velika, da na letni ravni proizvede dovolj električne energije za pokritje potreb odjemalca, potem ta plača samo stroške, ki so obračunani na moč merilnega mesta, ne plačuje pa stroška električne energije, saj jo sam proizvede, prav tako je oproščen vseh dajatev, vezanih na električno energijo.

Upravičenci: Lastniki naprav za samooskrbo z električno energijo iz OVE.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Ni podatka[47].

6.1.3.4 SUBVENCIONIRANJE PREVOZA DIJAKOV IN ŠTUDENTOV

Pravna podlaga:

- Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70;
- 114a. člen Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2-UPB7) (Uradni list RS, št. 6/2016);
- Pravilnik o izvajanju subvencioniranega prevoza (Uradni list RS, št. 44/2017);
- Pravilnik o določanju cen subvencioniranega prevoza (Uradni list RS, št. 56/2016).

Opis: Dijaki in študenti so upravičeni do subvencije pri nakupu mesečne, polletne ali letne vozovnice integriranega javnega potniškega prometa.

Upravičenci:

Upravičenec do subvencioniranega prevoza je vlagatelj, ki ima prebivališče najmanj dva kilometra oddaljeno od kraja izobraževanja in se izobražuje po javno veljavnih izobraževalnih ali študijskih programih, s statusom:

- dijaka do 27. leta starosti, ki se je pred dopolnjenim 22. letom starosti prvič vpisal v program nižjega poklicnega izobraževanja, srednjega poklicnega izobraževanja, srednjega tehniškega ali drugega strokovnega ter splošnega izobraževanja;
- udeleženca izobraževanja odraslih, ki se izobražuje po programih poklicnega, srednjega in višjega strokovnega izobraževanja, do dopolnjenega 26. leta starosti, če se ne izobražuje v skladu s predpisi o urejanju trga dela;
- študenta do dopolnjenega 32. leta starosti, ki se je pred dopolnjenim 27. letom starosti prvič vpisal v program višješolskega ali visokošolskega izobraževanja prve ali druge stopnje,

in v Republiki Sloveniji ali tujini ni:

- v delovnem razmerju ali ne opravlja samostojne registrirane dejavnosti;
- vpisan v evidenco brezposelnih oseb pri pristojnem organu;
- poslovodna oseba gospodarske družbe ali direktor zasebnega zavoda.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: MzI za predmetno spodbudo letno namenja 39,9 milijona EUR.

[47] Podatek MzI.

6.1.3.5 SUBVENCIONIRANJE ZA KONCESIJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Pravna podlaga:

- Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70;

- 50. člen Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2-UPB7) (Uradni list RS, št. 6/2016);

- Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe (Uradni list RS, št. 73/2009).

Opis: Koncedent zagotavlja prevoze v obliki gospodarske javne službe. Koncesionarji prejemajo kompenzacijo – finančno nadomestilo za prevoženi kilometer. Financiranje storitve prevoza je tudi v okviru nadomestila iz proračuna koncedenta za izvajanje obveznosti javne službe.

Upravičenci: Koncesionarji za opravljanje gospodarske javne službe linijskega prevoza potnikov.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: MzI za predmetno spodbudo letno namenja 20,2 milijona EUR.

6.1.3.6 SPODBUDE ZA NAKUP ELEKTRIČNIH VOZIL

Pravna podlaga:

- prvi odstavek 146.d člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15 in 30/16);

- 19. člen Akta o ustanovitvi Eko sklada, Slovenskega okoljskega javnega sklada (Uradni list RS, št. 112/09, 1/12, 98/12 in 20/13), v skladu s Splošnimi pogoji poslovanja Eko sklada, Slovenskega okoljskega javnega sklada, št. 0141- 1/2010-5 z dne 22. 4. 2010;

- Program Eko sklada, Slovenskega okoljskega javnega sklada, sprejetega v okviru Poslovnega in finančnega načrta Eko sklada, Slovenskega okoljskega javnega sklada, za leto 2017, potrjen skladno s četrtim odstavkom 317. člena EZ-1, ki ga je Vlada Republike Slovenije potrdila s sklepom številka 47602-4/2017/4 z dne 14. 2. 2017, in

- Rebalans poslovnega in finančnega načrta Eko sklada, Slovenskega okoljskega javnega sklada, za leto 2017, ki ga je Vlada Republike Slovenije potrdila s sklepom št. 47602-4/2017/11 z dne 30. 5. 2017.

Opis: Nepovratne finančne spodbude za naložbe za nakup ali predelavo okolju prijaznejših vozil za cestni promet, ki spadajo v eno izmed kategorij cestnih vozil in ki bodo prvič po proizvodnji ali predelavi registrirana v Republiki Sloveniji, in sicer za naslednje ukrepe:

- nakup novega vozila na električni pogon;

- nakup novega priključnega hibridnega vozila (plug-in) ali novega vozila na električni pogon s podaljševalnikom dosega (range extender);
- predelavo vozila v električno vozilo, tako da bo serijsko vgrajeni motor na notranje zgorevanje nadomeščen s pogonskim elektromotorjem.

Vozilo se lahko kupi, zakupi ali predela tudi v tujini pod zgoraj navedenimi pogoji. Označitev vozila s preskusnimi tablicami ali trajnimi preskusnimi tablicami ne šteje za prvo registracijo po proizvodnji novega ali predelavi starega vozila.

Upravičenci: Občani.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: MzI za predmetno spodbudo letno namenja 2 milijona EUR.

6.1.3.7 JAVNI RAZPIS ZA SOFINANCIRANJE IZDELAVE CELOSTNIH PROMETNIH STRATEGIJ OBČIN

Pravna podlaga:

- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020;
- Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020.

Opis: Dodelitev nepovratnih sredstev iz naslova ukrepov trajnostne mobilnosti. Finančne spodbude so namenjene občinam za izdelavo Celostnih prometnih strategij (CPS) v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. Predmet sofinanciranja so operacije, ki bodo prispevale k razvoju urbane mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestih ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih in povečanju prometne varnosti.

Upravičenci: Posamezna občina ali konzorcij več občin. Konzorcij več občin mora imenovati občino, ki bo nosilka operacije. Vsaj eno naselje v posamezni občini ali v konzorciju več občin mora imeti status mestnega naselja.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2016 je MzI za to spodbudo namenil 112.000 EUR proračunskih sredstev in 635.600 EUR evropskih sredstev, v letu 2017 pa 214.300 EUR proračunskih sredstev in 1.214.600 EUR evropskih sredstev.

6.1.3.8 ZNIŽANA CESTNINA ZA TOVORNA VOZILA, KI SPADAJO V EMISIJSKI RAZRED EURO IV, EURO V, EURO EEV IN EURO VI ALI VIŠJI

Pravna podlaga:

- Zakon o cestninjenju – ZCestn-A (Uradni list RS, št. 41/17 z dne 28. 7. 2017).

Opis: Višino cestnine določi vlada s sklepom oziroma Uredbo o cestninskih cestah in cestnini, pri čemer upošteva:

a) za cestnino glede na prevoženo razdaljo:

- tip vozila oziroma cestninski razred vozila, s katerim se opravlja prevoz po cestninski cesti, emisijski razred EURO in čas opravljanja prevoza (v dnevu, tednu, letu, vrsti dneva ali letnem času);
- prevozno razdaljo po cestninski cesti.

b) za cestnino za določen čas:

- tip oziroma cestninski razred vozila;
- obdobje uporabe cestninske ceste.

Cestnina se ne plača za:

- prevoz z vozili s prednostjo in za vozila za spremstvo, vključno z vozili v spremstvu,
- prevoz z vojaškimi vozili Slovenske vojske,
- prevoz s tujimi vojaškimi vozili za opravljanje nalog obrambe države, mednarodnih mirovnih sil ter drugih obrambnih in varnostnih nalog, če je tako določeno z mednarodnimi pogodbami,
- prevoz z vozili za opravljanje nalog humanitarne pomoči prizadetim v miru ali vojni, zaradi naravnih in drugih nesreč ali oboroženih spopadov,
- prevoz z vozili upravljavca cestninskih cest za opravljanje dejavnosti vzdrževanja cestninskih cest in dejavnosti cestninjenja.

Upravičenci: Uporabniki avtocest in hitrih cest v Republiki Sloveniji.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Ni podatka[48].

6.1.3.9 UPOŠTEVANJE EMISIJSKIH LASTNOSTI LAHKIH IN TEŽKIH TOVORNIH VOZIL PRI PLAČILU LETNE DAJATVE ZA UPORABO VOZIL V CESTNEM PROMETU

Pravna podlaga:

- Zakon o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 57/08 in 54/17 – ZDajMV; ZLDUVCP);
- Zakon o dajatvah za motorna vozila (Uradni list RS, št. 54/17; ZDajMV);
- Uredba o načinu določanja in višini letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 59/13, 1/16 in 54/17 – ZDajMV).

[48] Podatek MzI.

Opis: Za lahka in težka tovorna vozila, katerih motor ustreza višjim emisijskim zahtevam od EURO 4, se letna dajatev zniža, za tista, katerih motor ne ustreza emisijskim zahtevam EURO 4, pa zviša.

Upravičenci: Lastniki lahkih in težkih tovornih vozil, katerih motor ustreza višjim emisijskim standardom od EURO 4.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Ni podatka.[49]

6.1.3.10 POVRAČILO STROŠKOV PREVOZA NA DELO IN Z DELA

Pravna podlaga:

- 1. člen Zakona o višini povračil stroškov v zvezi z delom in nekaterih drugih prejemkov (Uradni list RS, št. 87/97, 9/98, 48/01, 61/05, 71/06, 62/07, 19/08, 67/08, 40/12 – ZUJF).

Opis: Zaposlenim v javnem sektorju pripada izplačilo stroškov prevoza na delo in z dela v višini stroškov prevoza z javnimi prevoznimi sredstvi. Če zaposleni nima možnosti prevoza z javnimi prevoznimi sredstvi, se mu prizna kilometrina v višini 8 odstotkov cene 95- oktanskega bencina.

Upravičenci: Zaposleni v državnih organih, organih lokalnih skupnosti, agencijah, skladih, javnih zavodih, javnih podjetjih in v bankah, ki so jih ustanovile lokalne skupnosti oziroma država ali ki so v večinski lasti lokalnih skupnosti oziroma v večinski lasti države (SRD NE OBSTAJA od 2001) ali drugih pravnih osebah javnega prava.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Ocenjuje se, da je za predmetno spodbudo pri osebah javnega prava letno namenjenih okrog 200 milijonov EUR, od tega 70 milijonov EUR za proračunske uporabnike.

6.1.4 MINISTRSTVO ZA FINANCE

6.1.4.1 VRAČILO TROŠARINE ZA KOMERCIALNI PREVOZ

Pravna podlaga:

- drugi in tretji odstavek 7. člena Direktive 2003/96/ES;
- 95. člen Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 – ZTro-1).

Opis: Kupci – osebe, ki opravljajo registrirano dejavnost in imajo sedež v Uniji ali državah članicah Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA), imajo možnost vračila trošarine za dizelsko gorivo, ki se dokazljivo porabi kot pogonsko gorivo za komercialni prevoz. Vračilo dela plačane trošarine je določeno v višini razlike med zneskom povprečne trošarine za posamezen koledarski mesec in

[49] Podatek MzI.

najnižjim zneskom obdavčitve dizelskega goriva, ki ga določa 7. člen Direktive 2003/96/ES (330 EUR za 1000 litrov dizelskega goriva); ukrep je v veljavi od julija 2009.

Upravičenci: Kupci – osebe, ki opravljajo registrirano dejavnost in imajo sedež v Uniji ali državah članicah Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA); to so domači in tuji kupci pogonskega goriva za komercialni prevoz.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva za leto 2016: 50.070.388 EUR

6.1.4.2 VRAČILO TROŠARINE ZA INDUSTRIJSKO-KOMERCIALNI NAMEN

Pravna podlaga:

- 8. člen Direktive 2003/96/ES;
- 93. člen Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Omogočanje vračila trošarine za energente, ki se dokazljivo porabijo za pogon statičnih delovnih strojev, strojev v gradbeništvu, motornih tirnih vozil v železniškem prometu ter žičnic in strojev ter naprav na smučiščih (poraba za industrijsko-komercialni namen). Kupci – osebe, ki opravljajo dejavnost, lahko uveljavljajo pravico do vračila trošarine v višini 50 odstotkov povprečnega zneska trošarine, ki je predpisana za dizelsko gorivo za pogonski namen v obdobju, za katerega se zahteva vračilo trošarine.

Upravičenci: Kupci – osebe, ki opravljajo dejavnost in uporabljajo gorivo za namen, ki je z zakonom, ki ureja trošarine, opredeljen kot industrijsko-komercialni namen.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva za leto 2016: 10.502.470 EUR

6.1.4.3 VRAČILO TROŠARINE ZA KMETIJSKO IN GOZDARSKO MEHANIZACIJO

Pravna podlaga:

- 8. člen Direktive 2003/96/ES;
- 94. člen Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Omogočanje vračila trošarine za energente, ki se dokazljivo porabijo za pogon kmetijske in gozdarske mehanizacije (vključno s traktorji). Kupci goriva imajo pravico do vračila trošarine v višini 70 odstotkov povprečnega zneska trošarine, ki je predpisana za dizelsko gorivo za pogonski namen v obdobju, za katerega se zahteva vračilo trošarine.

Upravičenci: Do vračila trošarine so upravičene osebe, ki so v registru kmetijskih gospodarstev pri ministrstvu, pristojnem za kmetijstvo, evidentirane kot nosilci kmetijskega gospodarstva ali kot člani agrarne skupnosti in imajo na dan 30. junija leta, za katero se uveljavlja vračilo, v uporabi toliko kmetijskih in gozdnih zemljišč, da njihova normativna poraba goriva dosega količino goriva, ki je določena s podzakonskim predpisom. Do vračila trošarine so upravičene tudi osebe, ki niso nosilci kmetijskega gospodarstva in so fizična oseba, pravna oseba, člani agrarne skupnosti ali samostojni

podjetnik posameznik ter imajo na dan 30. junija leta, za katero se vračilo uveljavlja, v uporabi toliko gozdnih zemljišč, da njihova normativna poraba za gozd dosega količino goriva, ki je določena s podzakonskim predpisom.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva za leto 2016: 20.905.501 EUR

6.1.4.4 OPROSTITEV TROŠARINE ZA ENERGETSKO INTENZIVNA PODJETJA

Pravna podlaga:

- točka a prvega odstavka 17. člena Direktive 2003/96/ES;
- 96. člen Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Plačilo trošarine se oprosti oziroma se trošarina lahko vrne za energente, za katere je plačan minimalni znesek obdavčitve iz priloge I, preglednice C, Direktive 2003/96/ES, ki se v okviru opravljanja dejavnosti dokazljivo porabijo za proizvodnjo toplote za proizvodnjo izdelkov in je podjetje energetsko intenzivno ter se dejavnost proizvodnje izdelkov uvršča v področje Predelovalne dejavnosti, v skladu s predpisom, ki ureja standardno klasifikacijo dejavnosti. Za energetsko intenzivna podjetja se minimalna obdavčitev lahko doseže ali s plačilom trošarine ali s plačilom okoljske dajatve za onesnaževanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida, saj višina obeh presega minimalno obdavčitev.

Upravičenci: Energetsko intenzivna podjetja, katerih dejavnost se uvršča v področje Predelovalne dejavnosti, v skladu s predpisom, ki ureja standardno klasifikacijo dejavnosti. Podjetje je energetsko intenzivno, če letni strošek nabave energentov in električne energije, nabavljen ali proizveden v okviru dejavnosti, znaša najmanj 3 odstotke letne proizvodne vrednosti.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Finančni učinki spodbude še niso znani, saj se ukrep izvaja od 1. 1. 2017. Upravičenci za leto 2017 vložijo letni obračun oziroma zahtevek za vračilo trošarine do 30. 6. 2018.

6.1.4.5 NIŽJA TROŠARINA ZA DIZELSKO GORIVO KOT ZA NEOSVINČENI BENCIN

Pravna podlaga:

- tretji odstavek 92. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1);
- Uredba o določitvi zneska trošarine za energente s spremembami.

Opis: V Sloveniji je za dizelsko gorivo za pogonski namen določena nižja trošarina kot za neosvinčeni bencin. Trošarina za neosvinčeni bencin (95 in 98 oktanski) na dan 20. 4. 2018 znaša 507,80 EUR za 1000 litrov, trošarina na dizelsko gorivo za pogonski namen pa 426,05 EUR za 1000 litrov.

Upravičenci: Vsi kupci dizelskega goriva za pogon.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Ocene finančnega učinka ni mogoče podati, saj se na spodbudo lahko gleda z vidika, da je trošarina na dizelsko gorivo nižja kot na neosvinčeni

bencin ali pa da je trošarina na neosvinčeni bencin višja kot na dizelsko gorivo. Tako bi bilo lahko razumeti, da je za odpravo spodbude treba znižati trošarine na neosvinčeni bencin, učinek pa bi bil zaradi nižjih proračunskih prihodkov negativen – iz tega sledi, da spodbuda prinaša dodatne prihodke. Nasprotni pogled bi pomenil, da je treba višino trošarine na dizelsko gorivo zvišati, učinek pa je zaradi znižanja prodanih količin težko natančno oceniti.

6.1.4.6 NIŽJA TROŠARINA NA UTEKOČINJENI NAFTNI PLIN (V NADALJEVANJU: UNP) V PRIMERJAVI Z DRUGIMI ENERGENTI

Pravna podlaga:

- 3. točka tretjega odstavka 92. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: V Sloveniji je za UNP za pogon določena nižja trošarina v primerjavi z drugimi energenti, kot sta na primer bencin ali dizelsko gorivo. Trošarina na UNP, ki se porablja za pogonski namen, znaša po podatkih Evropske komisije o energetski vsebnosti posameznega energenta, uporabljene za preračun na kalorično vrednost, 2,77 EUR/GJ (127,50 EUR za 1000 kilogramov), kar je približno štirikrat manj kot za dizelsko gorivo in približno petkrat manj kot za neosvinčeni bencin (trošarina za dizelsko gorivo znaša 426,05 EUR za 1000 litrov oziroma 12,11 EUR/GJ in za neosvinčeni bencin 507,80 EUR za 1000 litrov oziroma 15,5 EUR/GJ). Za UNP, ki se uporablja kot gorivo za ogrevanje, se trošarina ne plačuje oziroma je njen znesek enak 0 EUR.

Upravičenci: Vsi porabniki/kupci UNP za pogonski namen in za ogrevanje, tako fizične kot pravne osebe.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: 15 milijonov EUR

6.1.4.7 NIŽJA TROŠARINA NA ELEKTRIČNO ENERGIJO V PRIMERJAVI Z DRUGIMI ENERGENTI

Pravna podlaga:

- 7. točka tretjega odstavka 92. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Trošarina na električno energijo za I. (od 0 do 20 MWh na leto), II. (od 20 do 160 MWh na leto) in III. (od 160 do 10.000 MWh na leto) stopnjo odjema znaša 3,05 EUR za 1 MWh. S 1. 10. 2016 je začel veljati nov znesek trošarine za IV. stopnjo odjema (nad 10.000 MWh na leto), za katero znaša trošarina na električno energijo 1,80 EUR za1 MWh.

Na podlagi podatkov Evropske komisije, o energetski vsebnosti posameznega energenta in električne energije, uporabljene za preračun na kalorično vrednost, zdaj trošarina znaša na:

- električno energijo 0,848 EUR/GJ (3,05 EUR/MWh) ali 0,5 EUR/GJ (1,80 EUR/MWh),
- bencin 15,5 EUR/GJ (507,8 EUR/1000 litrov),
- dizel 12,11 EUR/GJ (426,05 EUR/1000 litrov),
- zemeljski plin za pogonski namen 2,37 EUR/GJ (8,54 EUR/MWh) in
- zemeljski plina za ogrevanje, 0,474 EUR/GJ (1,71 EUR/MWh).

Obdavčitev rabe električne energije je v primerjavi z obdavčitvijo rabe pogonskih goriv občutno nižja, v primerjavi z zemeljski plinom za ogrevanje pa je obdavčitev primerljiva, predvsem s IV. stopnjo odjema električne energije, tj. za večje industrijske odjemalce. Če znesku trošarine za zemeljski plin za ogrevanje dodamo še veljavno višino dajatve CO_2 (0,87 EUR/GJ), ki se na električno energijo ne obračunava, pa je višina obdavčitve električne energije nižja od skupne obdavčitve zemeljskega plina za ogrevanje (0,9714 EUR/GJ).

Upravičenci: Vsi porabniki električne energije, tako fizične kot pravne osebe.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Znesek je odvisen od predpostavk oziroma usmeritve, kakšna bi bila primerna trošarina, glede na to, da je električna energija obremenjena z mnogimi drugimi dajatvami, ki niso vezane samo na porabljeno energijo, delež trošarine v skupnem znesku stroška električne energije pa je sorazmerno nizek (le nekaj odstotkov).

6.1.4.8 NIŽJA TROŠARINA NA ELEKTRIČNO ENERGIJO ZA IV. STOPNJO ODJEMA

Pravna podlaga:

- drugi odstavek 17. člena Direktive 2003/96/ES;
- 7.4. točka tretjega odstavka 92. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Trošarina na električno energijo za I. (od 0 do 20 MWh na leto), II. (od 20 do 160 MWh na leto) in III. (od 160 do 10.000 MWh na leto) stopnjo odjema znaša 3,05 EUR za 1 MWh. S 1. 10. 2016 je določen nižji znesek trošarine za IV. stopnjo odjema, tj. za večje odjemalce električne energije (nad 10.000 MWh na leto), v višini 1,80 EUR na MWh.

Upravičenci: Odjemalci električne energije, ki letno porabijo več kot 10.000 MWh električne energije.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: 4 milijoni EUR[50]

6.1.4.9 TROŠARINA ZA ČISTA BIOGORIVA ZNAŠA 0 EUR

Pravna podlaga:

- prvi odstavek 16. člena Direktive 2003/96/ES;
- 9. točka tretjega odstavka 92. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Trošarina na biogoriva v Sloveniji znaša 0 EUR za 1000 litrov, za 1000 kilogramov ali za en kubični meter, ne glede na to, za kakšen namen se porabijo – kot gorivo za pogon ali za namen ogrevanja. Če so biogoriva do predpisanega odstotka dodana fosilnim gorivom (bencin, dizel), se zanje plačuje trošarina v višini fosilnega goriva.

Upravičenci: Kupci in uporabniki biogoriv za pogon ali ogrevanje.

[50] Podatek je ocenjen.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: 1,2 milijona EUR

6.1.4.10 OBVEZNOST ZA OBRAČUN TROŠARINE NE NASTANE ZA ELEKTRIČNO ENERGIJO, PROIZVEDENO V MALI HIDROELEKTRARNI ALI IZ DRUGE VRSTE OBNOVLJIVE ENERGIJE, KI NI FOSILNEGA ALI JEDRSKEGA IZVORA, Z MOČJO DO VKLJUČNO 2 MW, IN JO PROIZVAJALEC PORABI ZA LASTNO PORABO

Pravna podlaga:

- b. točka prvega odstavka 15. člena Direktive 2003/96/ES;
- 1. točka drugega odstavka 90. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Obveznost za obračun trošarine za proizvajalca električne energije ne nastane za električno energijo, proizvedeno v mali hidroelektrarni ali iz druge vrste obnovljive energije, ki ni fosilnega ali jedrskega izvora, z močjo do vključno 2 MW, in jo proizvajalec porabi za lastno porabo.

Upravičenci: Proizvajalci električne energije, ki električno energijo porabijo za pokrivanje lastnih potreb.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: 1 milijon EUR

6.1.4.11 OBVEZNOST ZA PLAČILO TROŠARINE NE NASTANE ZA ENERGENTE, KI SE PORABIJO ZA KOGENERACIJO

Pravna podlaga:

- točka c prvega odstavka 15. člena Direktive 2003/96/ES;
- 3. točka prvega odstavka 97. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Obveznost za plačilo trošarine ne nastane oziroma se trošarina lahko vrne za energente, ki se v okviru opravljanja dejavnosti porabijo za skupno proizvodnjo toplotne in električne energije, tj. za kogeneracijo.

Upravičenci: Porabniki energentov, ki se v okviru dejavnosti porabijo za skupno proizvodnjo toplotne in električne energije (tj. za kogeneracijo).

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: 700.000 EUR

6.1.4.12 ZA IMETNIKA NAPRAVE ZA SAMOOSKRBO Z ELEKTRIČNO ENERGIJO OBVEZNOST PLAČILA TROŠARINE NASTANE LE ZA RAZLIKO MED DOBAVLJENO ELEKTRIČNO ENERGIJO IN ELEKTRIČNO ENERGIJO, ODDANO V OMREŽJE

Pravna podlaga:

- šesti odstavek 90. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Obveznost za obračun trošarine za imetnika naprave za samooskrbo z električno energijo iz obnovljivih virov energije nastane samo za razliko med količino dobavljene električne energije dobavitelja in količino oddane električne energije iz naprave za samooskrbo z električno energijo, odčitane na istem merilnem mestu in ne za vso dobavljeno električno energijo. Naprava za samooskrbo z električno energijo namreč lahko količino električne energije, ki je imetnik naprave ne porabi, odda v omrežje. Ko naprava ne bo proizvajala električno energijo, jo odjema iz omrežja. Dobavitelj električne energije za obračunsko obdobje imetniku naprave za samooskrbo z električno energijo obračuna trošarino za količino električne energije, ki je razlika med oddano in iz omrežja prevzeto količino električne energije. Ker gre za menjavo med oddano in prevzeto električno energijo, se obračuna trošarina le za količino prevzete električne energije, ki presega količino v omrežje oddane električne energije.

Upravičenci: Imetniki naprave za samooskrbo z električno energijo iz obnovljivih virov energije.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Ni podatka.

6.1.4.13 BIOMASA NE ŠTEJE ZA ENERGENT, ZATO ZANJO NE NASTANE OBVEZNOST ZA PLAČILO TROŠARINE

Pravna podlaga:

- 3. točka četrtega odstavka 88. člena Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 47/16 - ZTro-1).

Opis: Za energente šteje vsak ogljikovodik, ki je na prodaj, oziroma se uporablja, oziroma je glede na namen uporabe gorivo za ogrevanje, razen šote in biomase. Za biomaso se štejejo biološko razgradljive frakcije izdelkov, odpadkov in ostankov kmetijstva (vključno s snovmi rastlinskega in živalskega izvora), gozdarstva in povezanih panog, kot tudi biološko razgradljive frakcije industrijskih in komunalnih odpadkov.

Upravičenci: Vsi porabniki biomase kot vira energije.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: 50 milijonov EUR

6.1.4.14 STOPNJA DAVKA NA MOTORNA VOZILA JE ODVISNA OD IZPUSTA CO2, VRSTE GORIVA, KI SE UPORABLJA ZA POGON (OZIROMA VRSTE POGONA), STOPNJE IZPUSTA EURO IN IZPUSTA TRDIH DELCEV V ZRAK ALI OD MOČI MOTORJA

Pravna podlaga:

- 6. člen Zakona o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF; ZDMV)

Opis: Davek na motorna vozila (v nadaljevanju: DMV) se plačuje od motornih vozil iz tarifnih oznak: 8703 21, 8703 22, 8703 23, 8703 24, 8703 31, 8703 32, 8703 33 in 8703 90 ter iz tarifne oznake 8711, ki se dajo prvič v promet ali se prvič registrirajo na območju Republike Slovenije. Davčna osnova je prodajna cena posameznega motornega vozila, ki ne vključuje DMV in davka na dodano vrednost. Motorna vozila so obdavčena po progresivni lestvici, pri čemer so vozila z višjim izpustom CO_2 ali

večjo močjo motorja bolj obdavčena. Prav tako se poveča stopnja DMV za motorna vozila s stopnjo izpusta, nižjo od standarda EURO 5, in za vozila s pogonom na dizelsko gorivo z izpustom trdnih delcev, večjim od 0,005 g/km.

Upravičenci: Proizvajalec oziroma oseba, ki pridobi motorno vozilo v drugi državi članici Evropske unije, oziroma uvoznik motornih vozil.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Ocene finančnih učinkov ni mogoče podati, saj je treba za primerjavo predpostaviti neko drugačno obdavčitev, ki bi bila z okoljskega vidika nevtralna.

6.1.4.15 OPROSTITVE PLAČILA DAVKA NA MOTORNA VOZILA

Pravna podlaga:

- 5. in 11. člen Zakona o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF; ZDMV).

Opis: ZDMV v 5. členu predvideva oprostitev plačila davka na motorna vozila (DMV):

1. za vozila, ki se pred prvo registracijo izvozijo ali dobavijo v drugo državo članico Evropske unije (1. točka prvega odstavka 5. člena ZDMV);
2. za družine, ki imajo tri ali več otrok (2. točka prvega odstavka 5. člena ZDMV);
3. za invalide (3. točka prvega odstavka 5. člena ZDMV);
4. za diplomate (4. točka prvega odstavka 5. člena ZDMV);
5. za starodobnike (5. točka prvega odstavka 5. člena ZDMV);
6. za začasni uvoz vozil ali vnos vozil v Slovenijo iz druge države članice Evropske unije zaradi začasne preselitve lastnika, ki nima stalnega prebivališča v Sloveniji (6. točka prvega odstavka 5. člena ZDMV);
7. za športna vozila, ki niso prirejena za vožnjo v cestnem prometu (7. točka prvega odstavka 5. člena ZDMV);
8. za prenos vozil v primeru statusnega preoblikovanja lastnika vozila (7.a točka prvega odstavka 5. člena ZDMV);
9. za intervencijska reševalna vozila, ki so posebej prirejena za prevoz ponesrečencev in bolnikov (7.b točka prvega odstavka 5. člena ZDMV).

ZDMV v 11. členu predvideva vračilo sorazmernega dela DMV, kadar je bil DMV plačan in se vozilo izvozi, dobavi v drugo državo članico Evropske unije oziroma se zaradi selitve prenese v drugo državo članico Evropske unije in se zato vozilo odjavi iz evidence registriranih vozil v Republiki Sloveniji. Za vozila, ki so bila izvožena ali dobavljena v drugo državo članico Evropske unije, preden so bila

registrirana v Republiki Sloveniji in je bil zanje DMV plačan, oziroma za vozila, ki so bila začasno registrirana z namenom izvoza ali dobave, se znesek vračila DMV določi v višini 100 odstotkov dejansko plačanega davka.

Upravičenci: Pridobitelj takšnega motornega vozila iz druge države članice, uvoznik, lastnik oz. oseba, ki ima vozilo v finančnem najemu in izpolnjuje pogoje iz 5. člena ZDMV.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva v letu 2016: 700.000 EUR

6.1.4.16 NIŽJA STOPNJA DAVKA NA MOTORNA VOZILA ZA VOZILA Z NAJMANJ OSMIMI SEDEŽI

Pravna podlaga: šesti odstavek 6. člena Zakona o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF; ZDMV).

Opis: Za motorna vozila iz tarifnih oznak 8703 21, 8703 22, 8703 23, 8703 24, 8703 31, 8703 32, 8703 33, 8703 90, razen za trikolesa, štirikolesa in bivalna vozila iz teh tarifnih oznak, z najmanj osmimi sedeži, se stopnja davka zniža za 30 odstotkov.

Upravičenci: Pridobitelj, uvoznik, lastnik takšnega vozila.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: 300.000 EUR

6.1.4.17 NIŽJA STOPNJA DDV ZA DOBAVE FITOFARMACEVTSKIH SREDSTEV

Pravna podlaga:

- 11. točka Priloge III Direktive Sveta 2006/112/ES o skupnem sistemu davka na dodano vrednost;
- drugi odstavek 41. člena Zakona o davku na dodano vrednost (ZDDV-1);
- 12. točka Priloge I k ZDDV-1;
- peti odstavek 55. člena Pravilnika o izvajanju Zakona o davku na dodano vrednost (PZDDV).

Opis: Nižja stopnja DDV se uporablja za živali za pitanje, semena, sadike, gnojila, fitofarmacevtska sredstva, biotična sredstva za varstvo rastlin in storitve, ki so namenjene izključno uporabi v kmetijstvu, gozdarstvu in ribištvu. Nižja stopnja DDV se lahko uporabi za dobave blaga in opravljanje storitev, ki so običajno namenjene za uporabo v kmetijski proizvodnji, razen opreme, kot so kmetijski stroji ali objekti.

Upravičenci: Kupci – uporabniki, to so fizične osebe za nepoklicno rabo ali pravne osebe, ki uporabljajo fitofarmacevtska sredstva pri opravljanju svoje dejavnosti.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: Minimalen, saj večino nakupov opravijo DDV-zavezanci. Nanje nižja stopnja DDV ne vpliva, saj imajo pravico do odbitka DDV.

6.1.4.18 OLAJŠAVA ZA VLAGANJA V RAZISKAVE IN RAZVOJ

Pravna podlaga:

- 55. člen Zakona o davku od dohodkov pravnih oseb (ZDDPO-2) in 61. člen Zakona o dohodnini (ZDoh-2).

Opis: Zavezanec lahko uveljavlja zmanjšanje davčne osnove v višini 100 odstotkov zneska, ki predstavlja vlaganja v raziskave in razvoj v davčnem obdobju, vendar največ v višini davčne osnove.

Upravičenci: Skladno z Zakonom o davku od dohodkov pravnih oseb je upravičenec pravna oseba domačega in tujega prava ter tudi družba oziroma združenje oseb, vključno z družbo civilnega prava, po tujem pravu, ki je brez pravne osebnosti in ni zavezanec po zakonu, ki ureja dohodnino. Po Zakonu o dohodnini je zavezanec za davek in s tem tudi upravičenec do olajšave fizična oseba.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2016 je finančni učinek spodbude znašal 45,8 milijona EUR, pri čemer je znesek uveljavljene olajšave za vlaganje v raziskave in razvoj skupni znesek vseh olajšav za naložbe v raziskave in razvoj. To pomeni, da ni mogoče ločiti med tistimi, ki so namenjene naložbam v raziskave in razvoj, kot okolju prijazne ali okolju škodljive naložbe.

6.1.5 MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO

6.1.5.1 SPODBUJANJE NASTAJANJA IN DELOVANJA PODJETIJ (UKREPI ZA DELOVANJE IN RAST PODJETIJ, ZA START-UPE IN SOCIALNA PODJETJA)

Pravna podlaga:

- Zakon o podpornem okolju za podjetništvo (Uradni list RS, št. 2/07);
- Zakon o podpornem okolju za podjetništvo (Uradni list RS, št. 102/07, 57/12, 82/13, 17/15 in 27/17; ZPOP-1);
- Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020;
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020;
- Program izvajanja finančnih spodbud Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo 2015–2020

Opis: Spodbude so namenjene mladim podjetjem in novim podjetniškim podjemom, kjer bo poseben poudarek na:

1. inovativnih start-up podjetjih s potencialom globalne rasti;
2. podjetjih s področja družbenih inovacij in podjetjih, ki uvajajo nove načine ustvarjanja dodane vrednosti (npr. design, nabavne poti, tržni pristopi, poprodajne storitve, nadgradnja in uporaba tradicionalnih znanj in veščin, itd.);

3. podjetjih z geografskih območij, ki se soočajo s posebnimi razvojnimi izzivi, vendar imajo potencial rasti in razvoja vsaj na regionalnem nivoju;

4. podjetjih, ki uvajajo nove načine izvajanja socialnih vsebin v sodelovanju z institucionalnim sektorjem in z lokalnim okoljem.

Upravičenci:

- mala in srednje velika podjetja (MSP), posebej start up podjetja in socialna podjetja;
- potencialni podjetniki in podjetja v začetnih fazah razvoja na nacionalni in regionalni ravni, ne glede na področje delovanja, delodajalci.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2016 je bilo od MGRT in izvajalskih institucij[51] za to spodbudo namenjenih 6 milijonov EUR, v naslednjih letih od 2018 do 2023 pa MGRT na podlagi črpanja evropskih kohezijskih sredstev predvideva, da bo za te ukrepe namenjenih 182 milijonov EUR.

6.1.5.2 SPODBUJANJE RAZISKAV, RAZVOJA IN INOVATIVNOSTI – RRI V PODJETJIH (KREPITEV POVEZAV IN NOVIH SINERGIJ V INOVACIJSKEM SISTEMU, RAZISKOVALNI IN RAZVOJNI PROJEKTI V SKLADU Z USMERITVAMI STRATEGIJE PAMETNE SPECIALIZACIJE, PODPORA KOMERCIALIZACIJI IN DEMONSTRACIJSKI PROJEKTI)

Pravna podlaga:

- Zakon o podpornem okolju za podjetništvo (Uradni list RS, št. 2/07; ZPOP);
- Zakon o podpornem okolju za podjetništvo (Uradni list RS, št. 102/07, 57/12, 82/13, 17/15 in 27/17; ZPOP-1);
- Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020;
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020;
- Program izvajanja finančnih spodbud Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo 2015–2020.

Opis: Spodbujajo se razvoj, raziskave in inovacijski procesi v MSP in velikih podjetjih na prednostnih področjih Slovenske strategije pametne specializacije. Prav tako se financirajo naložbe v kadrovske raziskovalne zmogljivosti in opremo MSP in velikih podjetij v neposredni povezavi z raziskavami in inovacijskimi dejavnostmi. Poseben poudarek je dan raziskavam in inovacijski aktivnosti, procesom, prenosu tehnologij, novim modelom poslovanja ter sodelovanju podjetij s poudarkom na nizkoogljičnem gospodarstvu in zmanjševanju porabe energije. Sredstva so namenjena raziskovalnim področjem in raziskovalno razvojnim projektom, ki imajo širši družbeni vpliv oziroma odgovor na okoljske in energetske izzive. Vlaganja v raziskave in razvoj na različnih tehnoloških področjih imajo

[51] SPIRIT, SPS, SID, SRRS.

izrazito pozitiven vpliv na okolje z vidika razvoja okolju prijaznih tehnoloških rešitev, ki vsebujejo rešitve za zmanjševanje porabe surovin, zmanjševanje porabe energije in zmanjševanje škodljivih izpustov v okolje.

Upravičenci: Vsa podjetja, razvojna partnerstva, institucije znanja.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2016 je bilo od MGRT in izvajalskih institucij[52] za to spodbudo namenjenih 65 milijonov EUR, od leta 2018 do 2023 pa MGRT na podlagi črpanja evropskih kohezijskih sredstev predvideva za te ukrepe 280 milijonov EUR, od tega 88 milijonov EUR povratnih sredstev, ki bodo namenjena za investicije v raziskovalno razvojno opremo.

6.1.5.3 SPODBUJANJE RASTI IN RAZVOJA MSP (UKREPI ZA RAST IN RAZVOJ/DELOVANJE MALIH IN SREDNJE VELIKIH PODJETIJ)

Pravna podlaga:

- Zakon o podpornem okolju za podjetništvo (Uradni list RS, št. 2/07; ZPOP);
- Zakon o podpornem okolju za podjetništvo (Uradni list RS, št. 102/07, 57/12, 82/13, 17/15 in 27/17; ZPOP-1);
- Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020;
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020;
- Program izvajanja finančnih spodbud Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo 2015–2020.

Opis: Dejavnosti so usmerjene v spodbujanje rasti vseh MSP, kar se bo odražalo v povečanju dodane vrednosti in prihodkov. S tega vidika so ključni izboljšanje dostopa do kapitala in virov financiranja, usposabljanje, mentorstvo, povezovanje in mreženje ter druge podporne storitve. To bo pripomoglo h krepitvi veščin in kompetenc na ravni podjetij in tudi na ravni medpodjetniških povezav.

Upravičenci: MSP, Institucije podpornega okolja, občine.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2016 je bilo pri MGRT in izvajalskih institucijah[53] za to spodbudo na voljo 264 milijonov EUR povratnih in nepovratnih sredstev, tudi *revolving* povratnih sredstev. Za obdobje od leta 2018 do 2023 MGRT na podlagi črpanja evropskih kohezijskih sredstev predvideva za te ukrepe 400 milijonov EUR povratnih in nepovratnih sredstev.

[52] SPIRIT, SPS.
[53] SPIRIT, SPS, SID, SRRS.

6.1.5.4 SPODBUJANJE LOKALNEGA POVEZOVANJA IN REGIONALNEGA RAZVOJA

Pravna podlaga:

- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Uradni list RS, št. 20/11, 57/12 in 46/16; ZSRR-2);
- Zakon o financiranju občin (Uradni list RS, št. 32/06 – uradno prečiščeno besedilo, 123/06 – ZFO-1 in 57/08 – ZFO-1A; ZFO);
- Zakon o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11, 14/15 – ZUUJFO in 71/17; ZFO-1);
- Program izvajanja finančnih spodbud Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo 2015–2020.

Opis: Ukrepi spodbujajo povezovanje partnerjev v razvojno sodelovanje na regionalni in lokalni ravni. Spodbude bodo namenjene izvajanju razvojnih programov občin, strategij lokalnega razvoja in regionalnih razvojnih programov. Z vključevanjem deležnikov v vse faze izvajanja projektov se bosta krepila tudi človeški potencial in inovativnost prebivalcev teh območij. Manjši projekti, ki bodo podprti iz sredstev integralnega proračuna, bodo lahko smiselno dopolnjevali projekte v okviru drugih ukrepov programa.

Upravičenci: Občine, institucije regionalnega razvoja, podjetniki posamezniki, MSP, nevladne organizacije.

Finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: V letu 2016 je bilo pri MGRT in izvajalskih institucijah[54] za to spodbudo na voljo 75 milijonov EUR, od leta 2015 do 2020 glede na Program izvajanja finančnih spodbud MGRT na podlagi črpanja evropskih kohezijskih in nacionalnih sredstev predvideva za te ukrepe 330 milijonov EUR.

6.1.5.5 DODATEK ZA VMEŠAVANJE BIOKOMPONENTE V 95-OKTANSKI NEOSVINČENI MOTORNI BENCIN IN V DIZELSKO GORIVO

Pravna podlaga:

- Zakon o kontroli cen (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo; ZKC);
- Zakon o spremembah Zakona o kontroli cen (Uradni list RS, št. 20/06; ZKC-A);
- Uredba o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov (Uradni list RS, št. 33/17, 60/17, 13/18, 21/18) .

Opis: Distributerjem naftnih derivatov je skladno z okoljskimi predpisi naložena obveznost dodajanja biogoriv k (navadnim) fosilnim gorivom. Biogoriva so dražja od fosilnih goriv, najvišja dovoljena cena

[54] Slovenski regionalno razvojni sklad, Slovenski podjetniški sklad

dizelskega goriva in 95-oktanskega bencina pa je regulirana – navzgor omejena, zato se v izračun modelske cene naftnega derivata prišteje dodatek za biokomponento v eurih/liter (Δt (Bio)), ki se izračuna posebej za bencin in posebej za dizelsko gorivo.

Upravičenci: Distributerji naftnih derivatov.

Letni finančni učinek spodbude na javnofinančna sredstva: 30 milijonov EUR

6.2 FINANČNI UČINKI SPODBUD, KI VPLIVAJO NA OKOLJE

V Tabeli 1 so zbrani finančni učinki vseh identificiranih spodbud na javnofinančna sredstva v letu 2016 v milijonih EUR. Skupaj so ministrstva za spodbude, namenjene različnim upravičencem, ki tako ali drugače vplivajo na okolje, v letu 2016 namenila **približno 1,4 milijarde EUR**[55]. Finančni učinki posameznih spodbud na javnofinančna sredstva v letu 2016 so tudi grafično prikazani v Grafu 3. Zaradi boljše preglednosti je Graf 3 v nadaljevanju razdeljen na Graf 4 in Graf 5. Graf 4 prikazuje spodbude s finančnim učinkom na javnofinančna sredstva med 50 in 100 milijoni EUR v letu 2016, Graf 5 pa spodbude s finančnim učinkom na javnofinančna sredstva med 0,25 milijona in 40 milijoni EUR v letu 2016.

Tabela 1: Finančni učinki vseh identificiranih spodbud na javnofinančna sredstva v letu 2016

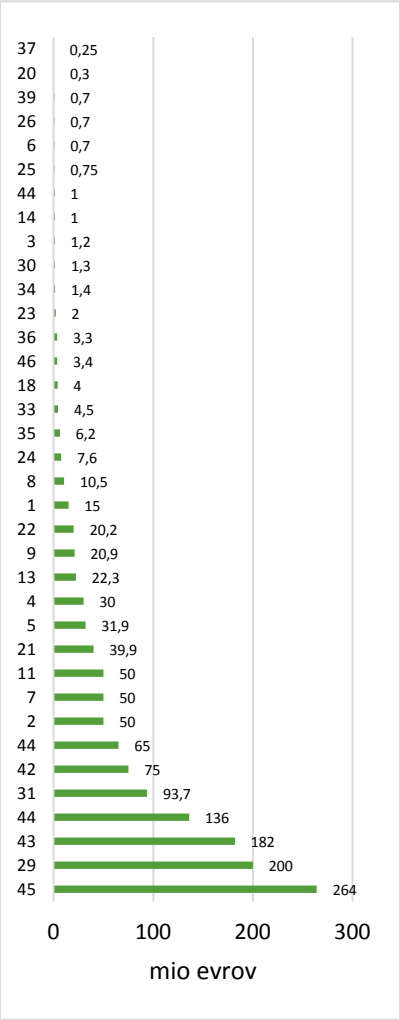
Identificirane spodbude	Finančni učinek v letu 2016 v mio EUR
1. Nižja trošarina na utekočinjen naftni plin v primerjavi z ostalimi energenti (MF)	15
2. Spodbude na področju učinkovite rabe energije (MzI, Eko sklad)	50
3. Trošarina za čista biogoriva znaša 0 EUR (MF)	1,2
4. Dodatek za vmešavanje biokomponente za 95-oktanski neosvinčeni motorni bencin in za dizelsko gorivo (MGRT)	30
5. Podporna shema za SPTE na fosilna goriva z visokim izkoristkom (MzI)	31,9
6. Obveznost za plačilo trošarine ne nastane za energente, ki se porabijo za kogeneracijo (MF)	0,7
7. Vračilo trošarine za komercialni prevoz (MF)	50
8. Vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen (MF)	10,5
9. Vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo (MF)	20,9
10. Oprostitev trošarine za energetsko intenzivna podjetja (MF)	/

[55] Finančnih učinkov nekaterih spodbud ni bilo mogoče oceniti, zato v seštevku niso upoštevane. To pa ne pomeni, da finančnega učinka pri teh spodbudah ni bilo.

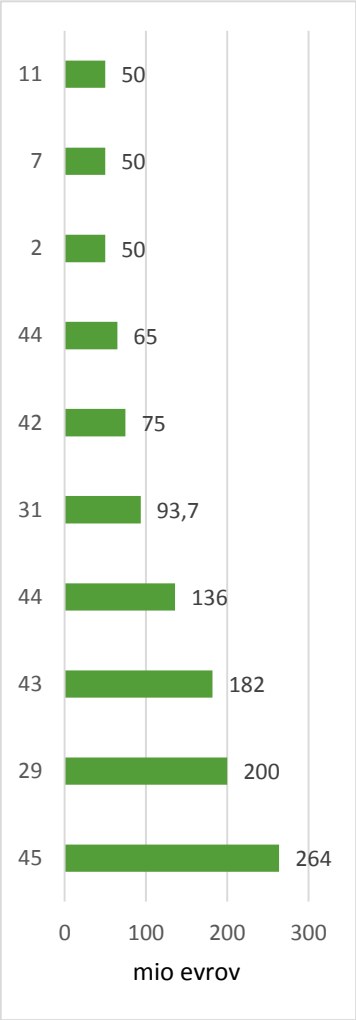
Identificirane spodbude	Finančni učinek v letu 2016 v mio EUR
11. Biomasa ne šteje za energent, zato zanjo ne nastane obveznost za plačilo trošarine (MF)	50
12. Nižja trošarina za dizelsko gorivo kot za neosvinčen bencin (MF)	/
13. Oprostitev plačila okoljske dajatve za obremenjevanje okolja z emisijo CO_2 (MOP)	22,27
14. Obveznost za obračun trošarine ne nastane za električno energijo, proizvedeno v mali hidroelektrarni ali iz druge vrste obnovljive energije, ki ni fosilnega ali jedrskega izvora, z močjo do vključno 2 MW, in jo proizvajalec porabi za lastno porabo (MF)	1
15. Za imetnika naprave za samooskrbo z električno energijo obveznost plačila trošarine nastane le za razliko med dobavljeno električno energijo in električno energijo, oddano v omrežje (MF)	/
16. Nižja trošarina na električno energijo v primerjavi z ostalimi energenti (MF)	/
17. Neto merjenje oddane / prejete električne energije v primeru lastne proizvodnje električne energije iz OVE (MzI)	/
18. Nižja trošarina na električno energijo za IV. stopnjo odjema (MF)	4
19. Stopnja davka na motorna vozila je odvisna od izpusta CO_2, vrste goriva, ki se uporablja za pogon (oziroma vrste pogona), stopnje izpusta EURO in izpusta trdih delcev v zrak ali od moči motorja (MF)	/
20. Nižja davčna stopnja davka na motorna vozila za vozila z najmanj osmimi sedeži (MF)	0,3
21. Subvencioniranje prevoza dijakov in študentov (MzI)	39,9
22. Subvencioniranje za koncesije javnega potniškega prometa (MzI)	20,2
23. Spodbude za nakup električnih vozil (MzI)	2
24. Nepovratne finančne spodbude občanom in občinam iz Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe (MOP, Eko sklad)	7,6
25. Javni razpis za sofinanciranje izdelave Celostnih prometnih strategij občin (MzI)	0,75
26. Oprostitve plačila davka na motorna vozila (MF)	0,7
27. Znižana cestnina za tovorna vozila, ki spadajo v emisijski razred EURO IV, EURO V, EURO EEV in EURO VI ali višji (MzI)	/
28. Upoštevanje emisijskih lastnosti lahkih in težkih tovornih vozil pri plačilu letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu (MzI)	/

Identificirane spodbude	Finančni učinek v letu 2016 v mio EUR
29. Povračilo stroškov prevoza na delo in z dela (MzI / MJU)	200
30. Vlaganja v gozdove (MKGP)	1,3
31. Kmetijstvo in varovanje okolja (MKGP)	93,7
32. Subvencioniranje šolske prehrane	1
33. Prestrukturiranje vinogradov (MKGP)	4,5
34. Sofinanciranje zavarovalnih premij za zavarovanje primarne kmetijske proizvodnje in ribištva MKGP)	1,4
35. Razvoj kmetij in podjetij (MKGP)	6,2
36. Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (MKGP)	3,3
37. Znanje in inovacije ter sodelovanje (MKGP)	0,25
38. Sheme neposrednih plačil	136
39. Program ukrepov na področju čebelarstva v Republiki Sloveniji v letih 2017-2019 (MKGP)	0,7
40. Nižja stopnja DDV za dobave fitofarmacevtskih sredstev (MF)	/
41. Olajšava za vlaganja v raziskave in razvoj (MF)	/
42. Spodbujanje lokalnega povezovanja in regionalnega razvoja (MGRT)	75
43. Spodbujanje nastajanja in delovanja podjetij (ukrepi za delovanje in rast podjetij, za start-upe in socialna podjetja (MGRT)	182
44. Spodbujanje raziskav, razvoja in inovativnosti - RRI v podjetjih (krepitev povezav in novih sinergij v inovacijskem sistemu, raziskovalni in razvojni projekti v skladu z usmeritvami Strategije pametne specializacije, podpora komercializaciji in demonstracijski projekti) (MGRT)	65
45. Spodbujanje rasti in razvoja MSP (ukrepi za rast in razvoj/delovanje malih in srednje velikih podjetij) (MGRT)	264
46. Trajnostni razvoj morskega gospodarskega ribolova, akvakulture in predelovalne industrije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo v Republiki Sloveniji za obdobje 2014-2020 (OP ESPR 2014-2020) (MKGP)	3,4

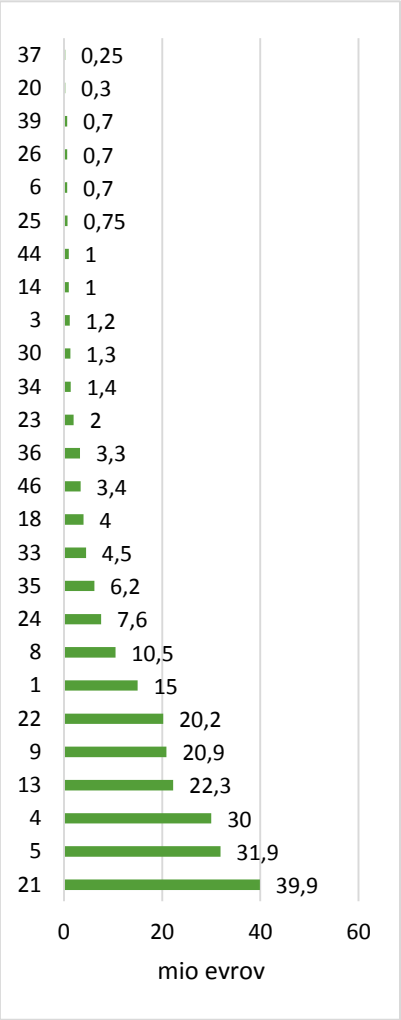
Graf 3: Prikaz finančnih učinkov vseh identificiranih spodbud na javnofinančna sredstva v letu 2016



Graf 4: Prikaz spodbud s finančnim učinkom na javnofinančna sredstva med 50 in 100 mio EUR v letu 2016



Graf 5: Prikaz spodbud s finančnim učinkom na javnofinančna sredstva med 0,25 in 40 mio EUR v letu 2016



* Spodbude so na navpični osi označene z zaporednimi številkami, kot jih imajo v Tabeli 1.

7 ANALIZA POPISANIH SPODBUD IN IDENTIFIKACIJA PROBLEMOV

Analiza spodbud se osredotoča izključno na vpliv posamezne spodbude, ki jo ima ta na okolje. V okviru analize so spodbude razvrščene glede na njihov vpliv na zrak in zmanjšanje toplogrednih plinov, tla in vodo. Največji delež identificiranih spodbud tako ali drugače vpliva na zrak, kar je tudi odraz tega, da se tudi na mednarodni ravni največji poudarek na področju okoljskih zavez nanaša na emisije v ozračje. Nadalje so spodbude razvrščene v tri skupine, glede na to, kako vplivajo na okolje, in sicer, ali prispevajo, lahko prispevajo, ali ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja. Spodbud, ki lahko prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja ni mogoče enoznačno uvrstiti med tiste, ki prispevajo, oziroma tiste, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, saj na nekatere okoljske dejavnike vplivajo pozitivno, na druge pa negativno, ali pa sicer spodbujajo okolju nekoliko prijaznejše ravnanje, vendar pa tudi takšno ravnanje še vedno škoduje okolju. Prav takšne spodbude so najzanimivejše, saj bi bilo mogoče nekatere izmed njih z manjšimi spremembami preoblikovati tako, da bi prispevale k zmanjševanju obremenjevanja okolja.

7.1 SPODBUDE GLEDE NA NJIHOV VPLIV NA POSAMEZNI OKOLJSKI DEJAVNIK

Identificirane spodbude so med seboj zelo različne, tako po namenu, obliki, časovni dinamiki črpanja idr., saj primarno podpirajo druge, med seboj različne in lahko celo nasprotujoče si resorne politike države. Analiza teh spodbud se osredotoča izključno na vpliv posamezne spodbude, ki jo ima ta na okolje. Zaradi lažje primerljivosti so spodbude v grobem razvrščene v tri skupine, glede na njihov pretežen vpliv na posamezni okoljski dejavnik. Razdelitev je preprosta, kar omogoča enostavno in hitro primerljivost.

Spodbude so razvrščene v tri skupine, glede na njihov pretežen vpliv na posamezen okoljski dejavnik, in sicer glede na njihov:

- **vpliv na zrak in zmanjšanje toplogrednih plinov**, pri čemer spodbuda vpliva na zmanjšano ali povečano emisijo toplogrednih plinov ali trdih delcev v zraku itd.;
- **vpliv na tla**, pri čemer spodbuda vpliva na kakovost tal, biokemične lastnosti tal, večje ali manjše nastajanje odpadkov, rabo prostora itd.;
- **vpliv na vodo**, pri čemer spodbuda vpliva oziroma spreminja ekološko stanje celinskih voda in morja ter z njimi povezane ekosisteme, kemijsko stanje celinskih voda in morja, stanje podzemne vode, vpliva na ogroženost pred škodljivim delovanjem voda (poplav, erozije, hribinskih in snežnih plazov), okoljsko stanje morja, vire pitne vode, rabo voda itd.[56]

Nekatere spodbude vplivajo na več dejavnikov okolja, zato so uvrščene v več skupin hkrati (npr. spodbudi Kmetijstvo in varovanje okolja in Vlaganje v gozdove vplivata na vse tri dejavnike okolja, zato sta uvrščeni v vse tri skupine). Razvrstitev spodbud glede na njihov vpliv na posamezni okoljski dejavnik prikazuje Tabela 2. Iz tabele je razvidno, da največji delež identificiranih spodbud tako ali drugače vpliva predvsem na zrak. To je zagotovo tudi odraz tega, da se tudi na mednarodni ravni

[56] Povzeto po: Priročnik za izvajanje presoje posledic predpisov in politik, 2011, http://mrezaprostor.si/wp-content/uploads/2016/05/Prirocnik-za-izvajanje-presoje-posledic-predpisov-in-politik.pdf , str. 23–32.

največji poudarek na področju okoljskih zavez zmanjševanja onesnaževanja okolja nanaša ravno na emisije v ozračje (glej Poglavje 3).

Tabela 2: Spodbude glede na njihov vpliv na posamezni okoljski dejavnik

VPLIV NA ZRAK	VPLIV NA TLA	VPLIV NA VODO
1. Nižja trošarina na utekočinjen naftni plin v primerjavi z ostalimi energenti (MF)	3. Trošarina za čista biogoriva znaša 0 EUR (MF)	36. Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (MKGP)
2. Spodbude na področju učinkovite rabe energije (MzI, Eko sklad)	4. Dodatek za vmešavanje biokomponente za 95-oktanski neosvinčeni motorni bencin in za dizelsko gorivo (MGRT)	37. Znanje in inovacije ter sodelovanje (MKGP)
3. Trošarina za čista biogoriva znaša 0 EUR (MF)	33. Prestrukturiranje vinogradov (MKGP)	40. Nižja stopnja DDV za dobave fitofarmacevtskih sredstev (MF)
4. Dodatek za vmešavanje biokomponente za 95-oktanski neosvinčeni motorni bencin in za dizelsko gorivo (MGRT)	34. Sofinanciranje zavarovalnih premij za zavarovanje primarne kmetijske proizvodnje in ribištva MKGP)	46. Trajnostni razvoj morskega gospodarskega ribolova, akvakulture in predelovalne industrije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo v Republiki Sloveniji za obdobje 2014-2020 (OP ESPR 2014-2020) (MKGP)
5. Podporna shema za SPTE na fosilna goriva z visokim izkoristkom (MzI)	35. Razvoj kmetij in podjetij (MKGP)	30. Vlaganja v gozdove (MKGP)
6. Obveznost za plačilo trošarine ne nastane za energente, ki se porabijo za kogeneracijo (MF)	36. Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (MKGP)	31. Kmetijstvo in varovanje okolja (MKGP)
7. Vračilo trošarine za komercialni prevoz (MF)	37. Znanje in inovacije ter sodelovanje (MKGP)	
8. Vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen (MF)	39. Program ukrepov na področju čebelarstva v Republiki Sloveniji v letih 2017-2019 (MKGP)	
9. Vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo (MF)	30. Vlaganja v gozdove (MKGP)	
10. Oprostitev trošarine za energetsko intenzivna podjetja (MF)	31. Kmetijstvo in varovanje okolja (MKGP)	
11. Biomasa ne šteje za energent, zato zanjo ne nastane obveznost za plačilo trošarine (MF)	40. Nižja stopnja DDV za dobave fitofarmacevtskih sredstev (MF)	
12. Nižja trošarina za dizelsko gorivo kot za neosvinčen bencin (MF)	41. Olajšava za vlaganja v raziskave in razvoj (MF)	
13. Oprostitev plačila okoljske dajatve za obremenjevanje okolja z emisijo CO_2 (MOP)	42. Spodbujanje lokalnega povezovanja in regionalnega razvoja (MGRT)	

VPLIV NA ZRAK	VPLIV NA TLA	VPLIV NA VODO
14. Obveznost za obračun trošarine ne nastane za električno energijo, proizvedeno v mali hidroelektrarni ali iz druge vrste obnovljive energije, ki ni fosilnega ali jedrskega izvora, z močjo do vključno 2 MW, in jo proizvajalec porabi za lastno porabo (MF)	43. Spodbujanje nastajanja in delovanja podjetij (ukrepi za delovanje in rast podjetij, za start-upe in socialna podjetja (MGRT)	
15. Za imetnika naprave za samooskrbo z električno energijo obveznost plačila trošarine nastane le za razliko med dobavljeno električno energijo in električno energijo, oddano v omrežje (MF)	44. Spodbujanje raziskav, razvoja in inovativnosti - RRI v podjetjih (krepitev povezav in novih sinergij v inovacijskem sistemu, raziskovalni in razvojni projekti v skladu z usmeritvami Strategije pametne specializacije, podpora komercializaciji in demonstracijski projekti) (MGRT)	
16. Nižja trošarina na električno energijo v primerjavi z ostalimi energenti (MF)	45. Spodbujanje rasti in razvoja MSP (ukrepi za rast in razvoj/delovanje malih in srednje velikih podjetij) (MGRT)	
17. Neto merjenje oddane / prejete električne energije v primeru lastne proizvodnje električne energije iz OVE (MzI)		
18. Nižja trošarina na električno energijo za IV. stopnjo odjema (MF)		
19. Stopnja davka na motorna vozila je odvisna od izpusta CO_2, vrste goriva, ki se uporablja za pogon (oziroma vrste pogona), stopnje izpusta EURO in izpusta trdih delcev v zrak ali od moči motorja (MF)		
20. Nižja davčna stopnja davka na motorna vozila za vozila z najmanj osmimi sedeži (MF)		
21. Subvencioniranje prevoza dijakov in študentov (MzI)		
22. Subvencioniranje za koncesije javnega potniškega prometa (MzI)		
23. Spodbude za nakup električnih vozil (MzI)		
24. Nepovratne finančne spodbude občanom in občinam iz Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe (MOP, Eko sklad)		
25. Javni razpis za sofinanciranje izdelave Celostnih prometnih strategij občin (MzI)		

VPLIV NA ZRAK	VPLIV NA TLA	VPLIV NA VODO
26. Oprostitve plačila davka na motorna vozila (MF)		
27. Znižana cestnina za tovorna vozila, ki spadajo v emisijski razred EURO IV, EURO V, EURO EEV in EURO VI ali višji (MzI)		
28. Upoštevanje emisijskih lastnosti lahkih in težkih tovornih vozil pri plačilu letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu (MzI)		
29. Povračilo stroškov prevoza na delo in z dela (MzI / MJU)		
30. Vlaganja v gozdove (MKGP)		
31. Kmetijstvo in varovanje okolja (MKGP)		
32. Shema šolskega sadja in zelenjave (MKGP)		
33. Prestrukturiranje vinogradov (MKGP)		
34. Sofinanciranje zavarovalnih premij za zavarovanje primarne kmetijske proizvodnje in ribištva MKGP)		
35. Razvoj kmetij in podjetij (MKGP)		
36. Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (MKGP)		
37. Znanje in inovacije ter sodelovanje (MKGP)		
38. Sheme neposrednih plačil (MKGP)		

7.2 SPODBUDE GLEDE NA NJIHOV VPLIV NA OKOLJE PO SKLOPIH GLEDE NA POSAMEZNE OKOLJSKE DEJAVNIKE

Malo identificiranih spodbud je takšnih, ki bi bile popolnoma okolju škodljive ali popolnoma okolju prijazne. Večina spodbud ima pozitiven vpliv na enega izmed okoljskih dejavnikov, na drugi strani pa negativen vpliv na drugega, ali pa spodbujajo okolju nekoliko prijaznejše ravnanje, ki pa še vedno obremenjuje okolje. Glede na to spodbud ni mogoče razvrstiti zgolj v dve skupini: okolju prijazne in okolju škodljive, zato so bile tiste spodbude, ki imajo tako pozitivne kot negativne vplive na okolje, razvrščene v posebno kategorijo.

Spodbude, ki so v prejšnjem podpoglavju razvrščene glede na to, na kateri vidik okolja vplivajo, so nadalje razvrščene v tri skupine:

- **Spodbude, ki prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja** – imajo pozitiven vpliv na vsaj enega izmed okoljskih dejavnikov.

- **Spodbude, ki lahko prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja** – imajo lahko pozitiven vpliv na enega ali več okoljskih dejavnikov, vendar hkrati negativen vpliv na enega ali več drugih okoljskih dejavnikov. V to skupino spadajo tudi spodbude, ki bi lahko prispevale k zmanjševanju obremenjevanja okolja, če bi bile zasnovane drugače ali če bi vsebovale strožje okoljske pogoje, s čimer bi prispevale k zmanjševanju obremenjevanja okolja. Nekatere od teh spodbud imajo velik potencial, da postanejo takšne, ki bi prispevale k zmanjševanju obremenjevanja okolja, saj je za to potrebno le njihovo preoblikovanje.

- **Spodbude, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja** – imajo negativen vpliv na najmanj enega izmed okoljskih dejavnikov.

Nadalje je znotraj treh skupin spodbud oblikovanih pet sklopov med seboj podobnih oziroma primerljivejših spodbud, ki se namenjajo za podoben namen, in sicer:

- SKLOP 1: spodbude na področju fosilnih goriv,

- SKLOP 2: spodbude na področju električne energije,

- SKLOP 3: spodbude v prometu,

- SKLOP 4: spodbude v kmetijstvu,

- SKLOP 5: spodbude v gospodarstvu.

Spodbude po vplivu na okolje po sklopih glede na posamezne okoljske dejavnike prikazuje Tabela 3.

V skupnem pregledu spodbud v Prilogi 1 je na kratko opredeljeno, zakaj je bila posamezna spodbuda uvrščena med tiste, ki prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, oziroma med druge, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja. Poleg tega je na kratko obrazloženo, iz katerih razlogov je bila posamezna spodbuda uvrščena med tiste, ki lahko prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja.

Priloga 1 prikazuje pregled vseh identificiranih spodbud s kratkimi opisi ter z njihovimi pozitivnimi in negativnimi vplivi na obremenjevanje okolja. Tako natančneje pojasnjuje, zakaj je bila posamezna spodbuda uvrščena v določeno skupino. Predvsem je to pomembno pri spodbudah, ki lahko prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja. Teh namreč ni mogoče enoznačno uvrstiti med tiste, ki prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, oziroma tiste, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, saj na nekatere okoljske dejavnike vplivajo pozitivno, na druge pa negativno, ali pa sicer spodbujajo okolju nekoliko prijaznejše ravnanje, vendar pa tudi takšno ravnanje še vedno škoduje okolju. Prav takšne spodbude so najzanimivejše, saj bi bilo mogoče nekatere izmed njih z manjšimi spremembami preoblikovati tako, da bi prispevale k zmanjševanju obremenjevanja okolja.

Spodbude, ki so zajete v pregledu, se zelo razlikujejo. Tako so vključene spodbude, ki so ozko ciljno usmerjene na določeno skupino upravičencev in so po merilih za dodelitev ter po okoljski presoji teh meril homogene (npr. vračilo trošarine za komercialni prevoz, znižana cestnina za tovorna vozila). Hkrati so v pregledu zajete tudi kompleksnejše spodbude oziroma projekti, ki zaobjemajo več

spodbud. V teh primerih so posamezne spodbude lahko okoljsko pomembnejše in bolj okoljsko naravnane od drugih v okviru istega sklopa oziroma imajo vključenih vrsto meril, na podlagi katerih se podeljujejo. Med ta merila se v večji ali manjši meri uvrščajo tudi okoljska, pri čemer bi z upoštevanjem okoljskih ciljev kazalo takšna okoljska merila okrepiti. Sredstva tudi v okviru posamezne spodbude bi bilo smiselno preusmeriti v tista področja, ki imajo večji okoljski poudarek (npr. razvoj kmetij in podjetij).

Tabela predstavlja posnetek stanja na podlagi podatkov, ki so na voljo ob pripravi gradiva. Za spremljanje napredka pri ozelenitvi spodbud bi bilo treba podatke dve leti po koncu projekta posodobiti. Dveletni rok za ažuriranje popisa spodbud, ki vplivajo na okolje, zadostuje za sprotno spremljanje stanja na področju spodbud v Sloveniji, hkrati pa daje ministrstvom dovolj časa, da na tem področju izboljšajo stanje in izkažejo napredek z ozelenitvijo oziroma s preoblikovanjem spodbud, ki jih namenjajo različnim upravičencem, tako, da bodo bolj okoljsko naravnane. Hkrati bi bila s tem omogočena tudi vključitev dodatnih spodbud, ki v gradivu še niso zajete, bodo pa kot spodbude, ki vplivajo na okolje, identificirane v prihodnje.

Tudi znotraj spodbud, zajetih v pregledu, ki so sicer opredeljene kot spodbude, ki lahko prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, je mogoč nadaljnji napredek in še večji poudarek okoljskim merilom. Nekatere takšne spodbude namreč še vedno nagrajujejo ravnanja upravičencev, ki obremenjujejo okolje. Vendar pa gre za spodbude upravičencem k okolju prijaznejšemu ravnanju kot do zdaj, s čimer v širšem smislu prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja. Tudi pri takšnih ukrepih, ne samo pri tistih, ki so opredeljeni kot ukrepi, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, je torej priložnost za dodatni napredek in ozelenitev (npr. davek na motorna vozila, kmetijstvo in varovanje okolja).

Tabela 3: Spodbude glede na njihov vpliv na okolje po sklopih glede na posamezne okoljske dejavnike

SPODBUDE, KI PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA	SPODBUDE, KI LAHKO PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA	SPODBUDE, KI NE PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA
1. VPLIV NA ZRAK IN ZMANJŠANJE TOPLOGREDNIH PLINOV		
sklop 1 – spodbude na področju fosilnih goriv		
1. Nižja trošarina na utekočinjen naftni plin v primerjavi z ostalimi energenti (MF)	3. Trošarina za čista biogoriva znaša 0 EUR (MF)	7. Vračilo trošarine za komercialni prevoz (MF)
2. Spodbude na področju učinkovite rabe energije (MzI, Eko sklad)	4. Dodatek za vmešavanje biokomponente za 95-oktanski neosvinčeni motorni bencin in za dizelsko gorivo (MGRT)	8. Vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen (MF)
	5. Podporna shema za SPTE na fosilna goriva z visokim izkoristkom (MzI)	9. Vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo (MF)
	6. Obveznost za plačilo trošarine ne nastane za energente, ki se porabijo za kogeneracijo (MF)	10. Oprostitev trošarine za energetsko intenzivna podjetja (MF)
		11. Biomasa ne šteje za energent, zato zanjo ne nastane obveznost za

SPODBUDE, KI PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA	SPODBUDE, KI LAHKO PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA	SPODBUDE, KI NE PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA
		plačilo trošarine (MF)
		12. Nižja trošarina za dizelsko gorivo kot za neosvinčen bencin (MF)
		13. Oprostitev plačila okoljske dajatve za obremenjevanje okolja z emisijo CO_2 (MOP)
sklop 2 – spodbude na področju električne energije		
14. Obveznost za obračun trošarine ne nastane za električno energijo, proizvedeno v mali hidroelektrarni ali iz druge vrste obnovljive energije, ki ni fosilnega ali jedrskega izvora, z močjo do vključno 2 MW, in jo proizvajalec porabi za lastno porabo (MF)	18. Nižja trošarina na električno energijo za IV. stopnjo odjema (MF)	
15. Za imetnika naprave za samooskrbo z električno energijo obveznost plačila trošarine nastane le za razliko med dobavljeno električno energijo in električno energijo, oddano v omrežje (MF)		
16. Nižja trošarina na električno energijo v primerjavi z ostalimi energenti (MF)		
17. Neto merjenje oddane/prejete električne energije v primeru lastne proizvodnje električne energije (MzI)		
sklop 3 – spodbude na področju prometa		
19. Stopnja davka na motorna vozila je odvisna od izpusta CO_2, vrste goriva, ki se uporablja za pogon (oziroma vrste pogona), stopnje izpusta EURO in izpusta trdih delcev v zrak ali od moči motorja (MF)	25. Javni razpis za sofinanciranje izdelave Celostnih prometnih strategij občin (MzI)	29. Povračilo stroškov prevoza na delo in z dela (MzI / MJU)
20. Nižja davčna stopnja davka na motorna vozila za vozila z najmanj osmimi sedeži (MF)	26. Oprostitve plačila davka na motorna vozila (MF)	
21. Subvencioniranje prevoza dijakov in študentov (MzI)	27. Znižana cestnina za tovorna vozila, ki spadajo v emisijski razred EURO IV, EURO V, EURO EEV in EURO VI ali višji (MzI)	
22. Subvencioniranje za koncesije javnega potniškega prometa (MzI)	28. Upoštevanje emisijskih lastnosti lahkih in težkih tovornih vozil pri plačilu letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu (MzI)	
23. Spodbude za nakup električnih vozil (MzI)		

SPODBUDE, KI PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA	SPODBUDE, KI LAHKO PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA	SPODBUDE, KI NE PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA
24. Nepovratne finančne spodbude občanom in občinam iz Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe (MOP, Eko sklad)		
sklop 4 – spodbude na področju kmetijstva		
30. Vlaganja v gozdove (MKGP)	32. Shema šolskega sadja in zelenjave (MKGP)	
31. Kmetijstvo in varovanje okolja (MKGP)	33. Prestrukturiranje vinogradov (MKGP)	
	34. Sofinanciranje zavarovalnih premij za zavarovanje primarne kmetijske proizvodnje in ribištva MKGP)	
	35. Razvoj kmetij in podjetij (MKGP)	
	36. Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (MKGP)	
	37. Znanje in inovacije ter sodelovanje (MKGP)	
	38. Sheme neposrednih plačil (MKGP)	
2. VPLIV NA TLA		
sklop 1 – spodbude na področju fosilnih goriv		
	3. Trošarina za čista biogoriva znaša 0 EUR (MF)	
	4. Dodatek za vmešavanje biokomponente za 95-oktanski neosvinčeni motorni bencin in za dizelsko gorivo (MGRT)	
sklop 4 – spodbude na področju kmetijstva		
39. Program ukrepov na področju čebelarstva v Republiki Sloveniji v letih 2017-2019 (MKGP)	33. Prestrukturiranje vinogradov (MKGP)	40. Nižja stopnja DDV za dobave fitofarmacevtskih sredstev (MF)
30. Vlaganja v gozdove (MKGP)	34. Sofinanciranje zavarovalnih premij za zavarovanje primarne kmetijske proizvodnje in ribištva MKGP)	
31. Kmetijstvo in varovanje okolja (MKGP)	35. Razvoj kmetij in podjetij (MKGP)	
	36. Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (MKGP)	
	37. Znanje in inovacije ter sodelovanje (MKGP)	
sklop 5 – spodbude na področju gospodarstva		
	41. Olajšava za vlaganja v raziskave in razvoj (MF)	
	42. Spodbujanje lokalnega povezovanja in regionalnega razvoja (MGRT)	

SPODBUDE, KI PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA	SPODBUDE, KI LAHKO PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA	SPODBUDE, KI NE PRISPEVAJO K ZMANJŠEVANJU OBREMENJEVANJA OKOLJA
	43. Spodbujanje nastajanja in delovanja podjetij (ukrepi za delovanje in rast podjetij, za start-upe in socialna podjetja (MGRT)	
	44. Spodbujanje raziskav, razvoja in inovativnosti - RRI v podjetjih (krepitev povezav in novih sinergij v inovacijskem sistemu, raziskovalni in razvojni projekti v skladu z usmeritvami Strategije pametne specializacije, podpora komercializaciji in demonstracijski projekti) (MGRT)	
	45. Spodbujanje rasti in razvoja MSP (ukrepi za rast in razvoj/delovanje malih in srednje velikih podjetij) (MGRT)	
3. VPLIV NA VODO		
sklop 4 – spodbude na področju kmetijstva		
46. Trajnostni razvoj morskega gospodarskega ribolova, akvakulture in predelovalne industrije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo v Republiki Sloveniji za obdobje 2014-2020 (OP ESPR 2014-2020) (MKGP)	36. Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (MKGP)	40. Nižja stopnja DDV za dobave fitofarmacevtskih sredstev (MF)
30. Vlaganja v gozdove (MKGP)	37. Znanje in inovacije ter sodelovanje (MKGP)	
31. Kmetijstvo in varovanje okolja (MKGP)		

8 DOBRE PRAKSE

Na ravni Evropske unije že imamo primere dobrih praks uspešne odprave okolju škodljivih spodbud, ki so skladne z namenom zelene proračunske reforme, kot so odprave nekaterih vračil trošarine na dizelsko gorivo v Avstriji, odprava delne oprostitve plačila trošarine na fosilna goriva in dajatve na električno energijo v Nemčiji ter katalog okolju prijaznih in okolju škodljivih spodbud v Italiji. Za zdaj v Sloveniji takšnih primerov še ni, zato sta navedeni spodbudi, ki posredno spodbujata okolju prijaznejše ravnanje upravičencev, to sta zeleno javno naročanje in davčna obravnava donirane hrane.

To poglavje se osredotoča na predstavitev dobrih praks v Sloveniji in v drugih državah članicah Evropske unije, ki so pomembno vplivale in še vplivajo na spremembe vedenja upravičencev in zavezancev v smeri okolju prijaznejšega ravnanja. Izpostavljene so zato, da bi spodbudile proučitev možnosti za uvedbo podobnih praks tudi v Sloveniji (v primeru dobrih praks iz tujine) oziroma da bi se proučile možnosti za okrepitev in razširitev tistih dobrih praks, ki jih v Sloveniji že poznamo in so se izkazale za uspešne ter učinkovite.

V Sloveniji, še posebej pa na ravni Evropske unije, imamo že primere dobrih praks pri spodbudah za proizvode in storitve, ki se proizvajajo ali izvajajo na trajnostne in okolju prijaznejše načine ter omogočajo Sloveniji in Evropski uniji lažje doseganje mednarodnih obveznosti pri varovanju okolja. Na tem mestu je navedenih nekaj primerov uspešne odprave okolju škodljivih spodbud v državah članicah Evropske unije in druge dobre prakse, ki so skladne z namenom zelene proračunske reforme. Primerov dobrih praks je bistveno več, vendar se študija omejuje predvsem na odpravo in preoblikovanje okolju škodljivih spodbud ter pristope priprave različnih držav na takšne ukrepe. Za zdaj v Sloveniji takšnih primerov še ni, zato so na tem mestu navedene spodbude, ki posredno spodbujajo okolju prijaznejše ravnanje upravičencev in niso bile uvrščene v pregled spodbud v Poglavju 6.

8.1 DOBRE PRAKSE V SLOVENIJI

Republika Slovenija aktivno sodeluje pri oblikovanju in izvajanju politike varstva okolja in trajnostnega prostorskega razvoja na meddržavni, regionalni, evropski in svetovni ravni. Kot članica vseh pomembnejših mednarodnih organizacij je zavezana k izvajanju njihovih sprejetih politik, programov in projektov. V Sloveniji so se tako oblikovale dobre prakse pri varstvu okolja, kjer država z različnimi instrumenti spodbuja fizične in pravne osebe ter javne institucije k varovanju okolja. V nadaljevanju so predstavljene nekatere prakse varovanja okolja, ki so v Sloveniji že uveljavljene in jih je mogoče ovrednotiti kot pozitivne. Take prakse je primerno ohraniti oziroma jih nadaljevati, prav tako pa velja razmisliti o njihovi nadgradnji ali širitvi podobnih praks, kjer je to mogoče.

8.1.1 ZELENO JAVNO NAROČANJE

Zeleno javno naročanje je javno naročanje, pri katerem naročnik naroča blago, storitve ali gradnje, ki imajo v primerjavi z običajnim blagom, storitvami in gradnjami v celotni življenjski dobi manjši vpliv

na okolje in enake ali boljše funkcionalnosti.[57] Je torej postopek, ki omogoča, da pri javnem naročanju poleg ekonomskih upoštevajo tudi okoljski vidiki. Gre za javnofinančni instrument, ki pomeni večjo učinkovitost javnega naročanja, saj uporablja tržno moč javnega sektorja za doseganje pomembnih okoljskih koristi na državni in lokalni ravni.[58] Slovenija ta instrument že uspešno uporablja pri doseganju ciljev okoljske politike.

Proces »zelenitve« javnega naročanja se je v Evropi začel v zgodnjih devetdesetih letih 20. stoletja. Od takrat je Evropska unija sprejela več političnih, pa tudi zakonskih dokumentov, ki urejajo vključevanje okoljskega vidika v postopek javnega naročanja. Normativni okvir zelenega javnega naročanja v Evropski uniji predstavljata Direktiva 2004/17/ES[59] in Direktiva Sveta 2004/18/ES[60]. Slovenija je zakonsko ureditev javnega naročanja uskladila z evropsko s sprejetjem Zakona o javnem naročanju (ZJN-2), ki predstavlja pravno podlago za vključevanje okoljskega vidika v javno naročanje. Zeleno javno naročanje je prostovoljni instrument, kar pomeni, da lahko države članice in javni organi določijo obseg, v katerem ga izvajajo.

Leta 2009 je Vlada Republike Slovenije sprejela Nacionalni akcijski načrt zeleno javno naročanje 2009–2012, v katerem je predvidela sprejetje uredbe o zelenem javnem naročanju. Prva tovrstna uredba je bila na podlagi 39. člena ZJN-2 sprejeta konec leta 2011, od 1. 1. 2018 pa velja nova Uredba o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17).[61]

Nova uredba ne določa več obveznih okoljskih zahtev, kot jih je poznala prejšnja ureditev, temveč določa, katere okoljske vidike naj naročnik upošteva pri oddaji javnih naročil, in cilje, ki jih mora doseči v vsakem postopku javnega naročanja za predmete, za katere je obvezno upoštevanje okoljskih vidikov. V novi uredbi so pripravljeni novi primeri okoljskih zahtev in meril, ki jih lahko naročnik vključi v postopek javnega naročanja, da bi dosegel cilje iz te uredbe. Čeprav so primeri okoljskih zahtev in meril za zeleno javno naročanje po vsebini na več mestih podobni temeljnim in dodatnim okoljskim zahtevam iz prejšnje ureditve, so novi primeri posodobljeni, dopolnjeni za nove, dodane predmete zelenega javnega naročanja, bolj fleksibilni in niso zavezujoči, naročnikom pa dajejo več možnosti izbire, kako doseči zahtevani cilj pri posameznem predmetu. V skladu z novo uredbo je zeleno javno naročanje obvezno za 20 predmetov (blago in storitve) javnega naročanja.[62]

Evropski javni organi za blago in storitve vsako leto porabijo več kot 1 800 milijard EUR, to je od 14 do 16 odstotkov BDP. Usmerjanje kupne moči k nakupu bolj zelenih proizvodov in storitev ima lahko zato velike neposredne okoljske koristi, prispeva k spodbujanju trga za zelene proizvode in storitve ter postavi zgled za podjetja in zasebne potrošnike. Koristi, povezane z zelenim javnim naročanjem,

[57] Kovačič, J., Zeleno javno naročanje, 2013, http://www.gbc-slovenia.si/wp-content/uploads/2014/07/0-ZeJN-Jerneja-Kovacic.pdf, str. 3.
[58] Zbirka orodij za usposabljanje na področju zelenega javnega naročanja, 2008, http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/gpp_introduction_sl.pdf, str. 11.
[59] Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L, št. 134/1, z dne 30. 4. 2004, str. 19).
[60] Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L št. 134/114 z dne 30. 4. 2004, str. 132).
[61] http://www.gbc-slovenia.si/wp-content/uploads/2014/07/0-ZeJN-Jerneja-Kovacic.pdf, str. 3.
[62] Povzeto po http://www.djn.mju.gov.si/sistem-javnega-narocanja/zeleno-jn (spletna stran MJU).

niso omejene le na vpliv na okolje, ampak lahko vključujejo vse od socialnih in zdravstvenih do gospodarskih in političnih koristi.[63]

V Sloveniji so zelena javna naročila pomemben in dober instrument za doseganje ciljev na področju okolja, socialne politike, razvoja in inovacij, spodbujanja podjetništva ipd. V okviru zelenega javnega naročanja se namreč ne upošteva le cena blaga, storitev in gradenj, ampak cena v celotnem življenjskem ciklu, zato so lahko v postopku izbrani ponudniki, ki ponujajo inovativne, okolju prijazne rešitve.[64]

Javna naročila lahko prispevajo k reševanju okoljskih vprašanj, kot so:

- emisije toplogrednih plinov (npr. z nakupom izdelkov in storitev z nižjim odtisom CO_2 v celotnem življenjskem ciklu),
- poraba vode (npr. z izbiro učinkovitejše opreme za vodo),
- energetska učinkovitost in uporaba virov (z izbiro izdelkov, ki so učinkovitejši in izvajajo okoljsko zavestna načela oblikovanja),
- onesnaževanje zraka, vode in tal (z nadzorovanjem kemikalij in omejevanjem uporabe nevarnih snovi),
- odpadki (z določitvijo postopkov ali embalaže, ki ustvarjajo manj odpadkov ali spodbujajo ponovno uporabo in recikliranje materialov),
- trajnostno kmetijstvo (npr. z nakupom ekološko pridelane hrane).

Zeleno javno naročanje pomeni hkrati zgled za širšo javnost in zasebni sektor ter tako vpliva na trg. Spodbuja organizacije zasebnega sektorja, da uporabljajo zelena merila tudi za lastna naročila.

Zeleno javno naročanje deluje kot koristen prenosnik za ozaveščanje o okolju z določanjem okoljskih vplivov določenega proizvoda/storitve v celotnem življenjskem ciklu in z zagotavljanjem informacij o prednostih okolju prijaznejših možnosti. Na primer, ponudba organske in trajnostne hrane v javni jedilnici (menzi) povečuje ozaveščenost med uporabniki in ponudniki storitev.

S pomočjo zelenega javnega naročanja se izboljšuje kakovost javnih storitev in s tem kakovost življenja v lokalnem okolju. Čistejši javni prevoz izboljšuje kakovost zraka, zmanjšana uporaba strupenih kemikalij v čistilnih izdelkih zagotavlja bolj zdravo delovno okolje itd. Prav tako javno naročanje pomaga pri zagotavljanju višjih standardov kakovosti izdelkov in storitev, kar zagotavlja boljše rezultate za javne organe in posledično tudi za državljane. Novi izdelki in storitve, ki so bili razviti za izpolnjevanje zahtev zelenega javnega naročanja, lahko postanejo priljubljeni tudi pri zasebnih potrošnikih, saj izboljšujejo splošne standarde.

---

[63] Zbirka orodij za usposabljanje na področju zelenega javnega naročanja, 2008, http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/gpp_introduction_sl.pdf, str. 13.
[64] https://www.gzs.si/skupne_naloge/varstvo_okolja/vsebina/Razpisi-in-poslovne-prilo%C5%BEnosti/Zelena-javna-naro%C4%8Dila (spletna stran GZS).

Spodbujanje zelenih javnih naročil daje industriji pomembne spodbude za razvoj zelenih tehnologij in izdelkov ter jih promovira na trgu. Zlasti mala in srednje velika inovativna slovenska podjetja imajo lahko koristi od zelenih javnih naročil, saj tako lahko najdejo trg za svoje inovativne rešitve in izdelke. »Zelena« merila za oddajo ponudb vplivajo na trg in ponujajo možnost novim udeležence na področju okoljskih tehnologij in izdelkov, kar lahko povzroči večjo konkurenco in znižane cene.[65]

8.1.2 DAVČNA OBRAVNAVA DONIRANE HRANE

V letu 2017 je bila sprejeta novela Zakona o kmetijstvu, ki med drugim ureja področje doniranja hrane. Namen novele je prispevati k zmanjšanju količin odpadne hrane in izgube hrane vzdolž celotne prehranske verige. Z istim namenom je Ministrstvo za finance sprejelo spremembo Pravilnika o izvajanju Zakona o davku na dodano vrednost (v nadaljevanju: Pravilnik). Cilj omenjene spremembe je spodbuditi zavezance k donacijam hrane, tako da je donirana hrana pod določenimi pogoji deležna davčno ugodnejše obravnave, rešitev pa je za zavezance administrativno prijazna. Spremenjeni Pravilnik prinaša možnost prilagoditve davčne osnove za donirano hrano, tako da se njena vrednost šteje za enako nič. Navedena rešitev pomeni bistveno administrativno in finančno razbremenitev za zavezance, ki ohranijo pravico do odbitka davka na dodano vrednost (DDV) od nabav donirane hrane, zanjo pa jim ni treba obračunavati DDV. Vrednost donirane hrane, za katero velja ugodnejša DDV-obravnava, je omejena na 2 odstotka prihodkov, ugotovljenih po računovodskih predpisih za zadnje poslovno leto, končano pred tekočim letom.

8.2 DOBRE PRAKSE V TUJINI

8.2.1 ODPRAVA VRAČILA TROŠARINE NA DIZELSKO GORIVO, KI SE PORABLJA V KMETIJSTVU V AVSTRIJI

V Avstriji je bila spodbuda v obliki vračila trošarine na dizelsko gorivo, ki se porablja v kmetijstvu, uvedena leta 2005. Vsak nosilec kmetijske ali gozdarske dejavnosti je bil upravičen do vračila trošarine na dizelsko gorivo, ki je bilo enako razliki med stopnjo obdavčitve, določene za dizelsko gorivo, in stopnjo obdavčitve, določene za lahko kurilno olje. Leta 2005 je spodbuda tako znašala 0,204 EUR na liter dizelskega goriva, porabljenega v kmetijstvu. Vračila trošarine so se izplačevala iz posebnega sklada, namenjenega za te proračunske izdatke, katerega zgornja meja je znašala 50 milijonov EUR za vsako koledarsko leto.[66]

Spodbuda je bila odpravljena konec leta 2012. Glavni razlog za odpravo vračila trošarine za dizelsko gorivo, ki se porablja v kmetijstvu, je bila sicer predvsem potreba po finančni konsolidaciji državne blagajne, vendar se je Avstrija za to odločila tudi zaradi pozitivnih učinkov odprave te spodbude na okolje.

[65] Zbirka orodij za usposabljanje na področju zelenega javnega naročanja, 2008, http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/gpp_introduction_sl.pdf.
[66] Austria: Inventory of estimated budgetary support and tax expenditures for fossil-fuels – 2013, 2013, http://www.oecd.org/site/tadffss/AUT.pdf, str. 4.

8.2.2 ODPRAVA VRAČILA TROŠARINE NA DIZELSKO GORIVO, KI SE PORABLJA ZA POGON VLAKOV V LASTI AVSTRIJSKIH ŽELEZNIC (ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN ALI ÖBB)

Avstrijski zakon o obdavčitvi mineralnih olj (Mineralölsteuergesetz) iz leta 1981 in 1995 je omogočal vračilo trošarine na dizelsko gorivo, ki se porablja za pogon vlakov v lasti Avstrijskih železnic.[67]

Tudi ta spodbuda je bila odpravljena konec leta 2012 zaradi potrebe po finančni konsolidaciji državne blagajne in zaradi pozitivnih učinkov odprave te spodbude na okolje. Z odpravo te spodbude se za pogon vlakov ne spodbujajo več dizelske lokomotive, ampak električne.

8.2.3 KATALOG OKOLJU PRIJAZNIH IN OKOLJU ŠKODLJIVIH SPODBUD V ITALIJI

Leta 2016 je v Italiji Ministrstvo za varstvo okolja in morja[68] izdalo Katalog okolju prijaznih in okolju škodljivih spodbud[69], ki je objavljen na spletni strani ministrstva. Katalog je bil izdelan na zahtevo italijanskega parlamenta in je del splošnega prizadevanja države, da bi analizirala in ocenila fiskalno erozijo, proračunske izdatke in obstoječe davčne olajšave ter spodbude.

Tudi Italija, tako kot Slovenija, do izdaje kataloga ni imela popisa spodbud, ki jih ministrstva namenjajo različnim upravičencem. Namen kataloga je identifikacija vseh spodbud, tako okolju prijaznih kot okolju škodljivih. Najprej je namreč treba prepoznati vse spodbude, razumeti njihovo strukturo in namen ter ponovno oceniti njihovo učinkovitost. Na podlagi vzpostavljenega kataloga bo mogoče ugotoviti, katere spodbude bi bilo priporočljivo odpraviti oziroma preoblikovati, ker ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja.

Prvi katalog deli spodbude na okolju prijazne, okolju škodljive in nedoločene (uncertain). V zadnjo kategorijo so uvrščene spodbude, za katere je težko določiti njihov vpliv na okolje (pozitiven ali negativen). Podrobna analiza takšnih spodbud je tako preložena na poznejše izdaje kataloga spodbud. V katalogu so zapisane tudi nekatere spodbude, ki niso pomembne z okoljskega vidika in so tako prepoznane kot okoljsko nevtralne spodbude, vendar so kljub temu zanimive, saj jih je mogoče z minimalnimi spremembami ali vključitvijo spremeniti v okolju prijazne, ki bodo imele pozitiven vpliv na vedenje upravičencev v smeri okolju prijaznejšega ravnanja. Spodbude so v katalogu analizirane po posameznih sektorjih: kmetijstvo, energija, promet, DDV in druge spodbude.

Katalog okolju prijaznih in okolju škodljivih subvencij vsebuje tudi nekatera priporočila prihodnjim odločevalcem.[70]

---

[67] Austria: Inventory of estimated budgetary support and tax expenditures for fossil-fuels – 2013, 2013, http://www.oecd.org/site/tadffss/AUT.pdf, str. 3.
[68] Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
[69] Italian catalogue of environmentally friendly subsidies and environmentally harmful subsidies 2016, 2016, http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/sviluppo_sostenibile/Italy_Catalogue_EHS_EFS_Synthesis_ENG.pdf.
[70] Povzeto po: Italian catalogue of environmentally friendly subsidies and environmentally harmful subsidies 2016, 2016, http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/sviluppo_sostenibile/Italy_Catalogue_EHS_EFS_Synthesis_ENG.pdf, str. 6–12.

8.2.4 ODPRAVA DELNE OPROSTITVE PLAČILA TROŠARINE NA FOSILNA GORIVA IN DAJATVE NA ELEKTRIČNO ENERGIJO (STROMSTEUER) ZA DOLOČENE GOSPODARSKE PANOGE V NEMČIJI

V Nemčiji sta bila leta 1999 uvedena dva energetska davka, in sicer trošarina na fosilna goriva in dajatev na električno energijo, pri čemer so bile omogočene delne oprostitve plačila za določene gospodarske panoge (proizvodno industrijo, kmetijstvo in gozdarstvo). Pri tem je bila oprostitev vezana na določene panoge, ne glede na dejansko energetsko intenzivnost podjetij. To je podjetjem iz slednjih panog omogočalo, da so plačevala le 20 odstotkov od standardne davčne stopnje energetskih davkov. Hkrati je bila določena tudi davčna kapica, t. i. Spitzenausgleich, pravni mehanizem, ki je omogočal podjetjem, katerih obremenitev z energetskimi davki je bila več kot 1,2-krat višja od olajšave za prispevke za pokojninsko zavarovanje, da uveljavljajo vračilo celotnega zneska tega presežka.

Omenjene delne oprostitve plačila energetskih davkov so bile omogočene določenim gospodarskim panogam zaradi zagotavljanja njihove konkurenčnosti na mednarodnem trgu, vendar niso spodbujale gospodarskih subjektov k varčevanju z energijo. To se je kazalo v višjih izpustih CO_2 in onesnaževanju, povezanem z nizko energetsko učinkovitostjo.

Leta 2003 je Nemčija uspešno izvedla reformo, ki je bila zasnovana tako, da je ohranjala fiskalno nevtralnost ob postopnem zviševanju energetskih davkov in zniževanju davkov od dohodkov. Znižane davčne stopnje za podjetja iz določenih gospodarskih panog so bile z 20 odstotkov zvišane na 60 odstotkov splošne davčne stopnje, prav tako je bila spremenjena davčna kapica. Po spremembi lahko vsako podjetje, katerega obremenitev z energetskimi davki je presegla olajšavo za prispevke za pokojninsko zavarovanje, uveljavlja vračilo v višini 95 odstotkov tega presežka.

Reforma je bila izvedena tako iz okoljskih razlogov kot iz razlogov konkurenčnosti podjetij na mednarodnem trgu. Pritisk po izvedbi okoljske reforme je prihajal predvsem od zelenih nevladnih organizacij, Evropska komisija pa je zahtevala spremembe na tem področju zaradi izkrivljanja konkurence na evropskem trgu, saj so takšne delne oprostitve plačila energetskih davkov pomenile nedovoljeno državno pomoč.

Zvišanje davčnih stopenj energetskih davkov in sprememba davčne kapice v industriji sta spodbudila varčevanje z energijo. Ocenjuje se, da je sprememba vodila k zvišanju prihodkov od energetskih davkov za približno 380 milijonov EUR na leto. Študija, izvedena leta 2005, je pokazala, da naj bi se zaradi predmetne reforme zmanjšala emisija CO_2 za 0,04 odstotka oziroma 350.000 ton do leta 2010.[71]

[71] Povzeto po: Reforming environmentally harmful subsidies, 2007, http://ec.europa.eu/environment/enveco/others/pdf/ehs_report.pdf, str. 62–64.

9 ZELENI (OKOLJSKI) TEST

Zeleni (okoljski test) je pripomoček, ki bo prispeval k obveščenosti, ozaveščanju in zavedanju odločevalcev o okoljskem vidiku in posledicah sprejemanja raznih ukrepov in predpisov. Oblikovan in predlagan je kot razširjena tabela v Prilogi 1 k vladnemu gradivu. Zeleni (okoljski) test bo na preprost in hiter način omogočil pripravljalcem predpisov oceniti posledice, ki jih ima posamezen akt na okolje oziroma ali je posamezen ukrep okolju prijazen, okolju škodljiv, ali pa nevtralen in kot tak nima ne negativnih ne pozitivnih posledic na okolje. Odločevalci se bodo tako že neposredno iz vladnega gradiva seznanili s tem, kakšne so posledice ukrepa na okolje, in se tako lažje odločili, ali bodo določen ukrep podprli ali ne in kateremu ukrepu dati prednost. Okoljski vidik presoje bo tako lahko izraziteje vplival na odločitve in prispeval k sprejetju kakovostnejših in okolju prijaznejših ukrepov.

Pravni predpisi so tista podlaga pravne države, s katero je določen pravni red in so urejeni delovanje državnih organov, ravnanje pravnih subjektov in njihova medsebojna pravna razmerja. Predpisi ustvarjajo pravno okolje za mirno reševanje nasprotij, ki jih prinašajo različni interesi v družbi. Gospodarski in drugi interesi pogosto nasprotujejo vidiku varovanja okolja in prostorskim vidikom ter najpogosteje prevladajo nad njimi, saj morajo odločevalci pri sprejemanju predpisov upoštevati vse vplive posameznega predpisa na različne politike.

Predvsem v zadnjih letih okoljski vidik postaja čedalje pomembnejši in številne dobre prakse tako v Sloveniji kot v tujini[72] dokazujejo, da je upoštevanje okoljskih ciljev pri sprejemanju posameznih ukrepov, ki primarno sicer podpirajo druge resorne (gospodarsko, prometno, kmetijsko, socialno) politike države, zelo pomembno in pozitivno vpliva tako na gospodarsko rast kot na zaposlovanje in konkurenčnost. Odločevalci se velikokrat premalo zavedajo škodljivih posledic za okolje, ki jih prinaša posamezen ukrep, o katerem odločajo, in dolgoročnosti teh posledic.

Z namenom oblikovati pripomoček, ki bo prispeval k obveščenosti, ozaveščanju in zavedanju odločevalcev o okoljskem vidiku in posledicah sprejemanja raznih ukrepov in predpisov, je bila pripravljena rešitev v obliki **zelenega (okoljskega) testa**, ki je oblikovan kot razširjena tabela v Prilogi 1 k vladnemu gradivu. Zeleni (okoljski) test bo na preprost in hiter način omogočil pripravljalcem predpisov oceniti posledice, ki jih ima posamezen akt na okolje, oziroma ali je posamezen ukrep okolju prijazen, okolju škodljiv, ali pa nevtralen in kot tak nima ne negativnih ne pozitivnih posledic na okolje. Odločevalci se bodo tako že neposredno iz vladnega gradiva seznanili s tem, kakšne so posledice ukrepa na okolje, in se tako lažje odločili, ali bodo določen ukrep podprli ali ne in kateremu ukrepu dati prednost. Okoljski vidik presoje bo tako lahko izraziteje vplival na odločitve in prispeval k sprejetju kakovostnejših in okolju prijaznejših ukrepov.

Zeleni (okoljski) test pripravljalec predpisa opravi tako, da odgovori na devet kratkih vprašanj o vplivu ukrepa na okolje. Vprašanja so oblikovana tako, da zajemajo različna okoljevarstvena področja (energetska intenzivnost, obnovljivi viri energije, učinkovita raba energije, snovna produktivnost, hrup, svetloba, sevanje, izpusti toplogrednih plinov, nastanek odpadkov, degradacija zemljišč, vplivi na tla, mineralne surovine, voda, zrak ter živalske in rastlinske vrste, vključno z njihovim genskim materialom), na katera posamezen ukrep lahko vpliva. Pripravljalec predpisa odgovori na posamezno

[72] Glej poglavje 8.

vprašanje tako, da označi odgovor *»da«*, *»ne«* ali *»ne vpliva«*. Vsak odgovor »da« je točkovan z eno točko, odgovor »ne vpliva« z nič točkami, odgovor »ne« pa z minus eno točko. Če je število vseh točk po končanem okoljskem testu večje od 0, to nakazuje, da ima ukrep, ki se predlaga, pozitiven vpliv na okolje oziroma gre za okolju prijazen ukrep. Če je število vseh manjše od 0*, gre za ukrep, ki ima negativen vpliv na okolje oziroma gre za okolju škodljiv ukrep.* Če pripravljalec predpisa na vsa vprašanja v zvezi s presojo posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki, odgovori z odgovorom *»ne vpliva«*, gre za nevtralen ukrep, ki nima ne negativnih ne pozitivnih posledic na okolje in je točkovan z nič točkami. Če je število vseh točk po končanem okoljskem testu torej točno 0, gre za nevtralen ukrep, brez posledic za okolje. Glede na število doseženih točk pri okoljskem testu, pripravljalec predpisa naposled označi vpliv ukrepa na okolje kot *»pozitiven«, »negativen«* ali *»ne vpliva«.*

Če je na podlagi okoljskega testa ugotovljeno, da ima ukrep negativen vpliv na okolje, bi bilo primerno premisliti, ali je v takšni obliki, kot je predlagan, njegovo sprejetje še smiselno. V tem primeru pripravljalec predpisa dodatno obrazloži:

- Zakaj je ukrep, kljub izkazanemu negativnemu vplivu na okolje, vseeno treba sprejeti;
- Kateri cilji, ki jih ukrep želi doseči, so tako pomembni, da prevladajo nad ciljem varstva okolja;
- Ali bi bilo mogoče cilje ukrepa doseči tudi s sprejetjem drugačnega ukrepa, ki ne bi imel negativnega vpliva na okolje.

Če je ukrep sprejet kljub njegovemu negativnemu vplivu na okolje, pripravljalec predpisa po enem letu od sprejetja ukrepa z negativnim vplivom na okolje v okviru presoje učinkov predpisa ugotovi tudi, kakšen je dejanski vpliv ukrepa na okolje in ali je mogoče ukrep preoblikovati tako, da ne bo negativno vplival na okolje, ali ga nadomestiti z novim ukrepom, ki ne bo imel negativnega vpliva na okolje.

Tabela s polji v zvezi s presojo posledic za okolje, s prostorskimi in varstvenimi vidiki vred, bi z vključitvijo zelenega (okoljskega) testa obsegala devet kratkih vprašanj, kot je prikazano v Tabeli 4.

Tabela 4: Tabela za presojo posledic za okolje, s prostorskimi in varnostnimi vidiki in z vključenim zelenim (okoljskim) testom (kot je v Prilogi 1 vladnega gradiva)

6. Presoja posledic za:		
a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA/NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA/NE
c)	administrativne posledice	DA/NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA/NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA/NE
e)	socialno področje	DA/NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	DA/NE
g)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki:	POZITIVEN / NEGATIVEN/ NE VPLIVA
	manjša poraba energije (nižja energetska intenzivnost)	DA / NE / NE VPLIVA
	energenti iz obnovljivih virov energije zamenjujejo druge energente	DA / NE / NE VPLIVA
	učinkovitejša raba energije	DA / NE / NE VPLIVA
	porablja se manj materiala na bruto domači proizvod (višja snovna produktivnost)	DA / NE / NE VPLIVA
	manj hrupa, svetlobe in/ali sevanja	DA / NE / NE VPLIVA
	manj emisij toplogrednih plinov in trdih delcev v zrak	DA / NE / NE VPLIVA
	manj odpadkov	DA / NE / NE VPLIVA
	manjša degradacija zemljišč	DA / NE / NE VPLIVA
	zmanjšujejo se drugi negativni okoljski vplivi (na tla, mineralne surovine, vodo, zrak, živalske in rastlinske vrste, vključno z njihovim genskim materialom)	DA / NE / NE VPLIVA

(Vsak odgovor DA se točkuje z eno točko, odgovor NE VPLIVA z nič točkami, odgovor NE pa z minus eno točko. Če je seštevek vseh točk večji od 0, ima gradivo POZITIVEN vpliv na okolje. Če je seštevek vseh točk enak 0, gradivo NE VPLIVA na okolje. Če je seštevek vseh točk manjši od 0, ima gradivo NEGATIVEN vpliv na okolje.)

Obrazložitev:

(Samo, če pod točko g) izberete odgovor NEGATIVEN,dodatno obrazložiti:

- Zakaj je ukrep, kljub izkazanemu negativnemu vplivu na okolje, vseeno treba sprejeti;
- Kateri cilji, ki jih ukrep zasleduje, so tako pomembni, da prevladajo nad ciljem varstva okolja;
- Ali bi bilo mogoče zasledovane cilje ukrepa doseči tudi s sprejetjem drugačnega ukrepa, ki ne bi imel negativnega vpliva na okolje.)

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

Cilj vključitve zelenega (okoljskega) testa v Prilogo 1 k vladnemu gradivu je predvsem obveščati in ozaveščati pripravljalce in odločevalce, da je pri sprejemanju ukrepov pomemben tudi okoljski vidik, ki je bil do zdaj v postopkih odločanja velikokrat prezrt. Predlog zelenega (okoljskega) testa je

zasnovan po vzoru MSP-testa, ki podpira postopek presoje vplivov nastajajočih predpisov na gospodarstvo, predvsem na mikro, mala in srednje velika podjetja (MSP).

V okviru projekta se želi poskusno uporabiti zeleni (okoljski) test na primerih spodbud, ki so bile identificirane v okviru tega projekta, in s tem naložiti ministrstvom, ki so sodelovala v projektu, da s poskusno uporabo testa na primerih spodbud iz njihove pristojnosti, ki so jih identificirala, preizkusijo, ali je test ustrezno zasnovan in ali omogoča relevantno, pravilno in zanesljivo oceno vpliva posameznih ukrepov na okolje.

Pri poskusni uporabi zgoraj predstavljene osnovne različice zelenega (okoljskega testa) se bodo pripravljalci dokumentov in odločevalci z njim dodobra seznanili in tako lahko ocenili njegove prednosti in pomanjkljivosti. Pokazalo se bo, ali zeleni (okoljski) test morda ne ocenjuje vseh vidikov vpliva na okolje, ki ga ima lahko posamezen ukrep, in bi bilo treba kakšnega dodati, mogoče je izpopolniti sistem točkovanja vpliva posameznega ukrepa na okolje ali uvesti druge izboljšave zelenega (okoljskega) testa, ki bi se med poskusno uporabo pokazale za potrebne in koristne. Ministrstva bodo o rezultatih preizkusa zelenega (okoljskega) testa do 30. septembra 2018 poročala Ministrstvu za finance, hkrati pa bodo lahko povedala, kje vidijo možnosti za njegove morebitne izboljšave. Ministrstvo za finance, Ministrstvo za okolje in prostor ter Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije bodo na podlagi rezultatov poskusne uporabe zelenega (okoljskega) testa proučili možnosti in do konca leta 2018 pripravili predlog za njegovo vključitev v Prilogo 1 k vladnemu gradivu. Tako se bo v postopek sprejemanja vseh ukrepov vlade vključila tudi presoja vpliva ukrepov na okolje.

Prav tako bi bilo primerno proučiti možnosti nadgradnje zelenega (okoljskega) testa. Z določitvijo skrbnika zelenega (okoljskega) testa, ki bi skrbel za pravilen vnos podatkov v test, vodil evidenco sprejetih ukrepov, ki imajo pozitiven, nevtralen ali negativen vpliv na okolje, bi bilo mogoče ugotoviti, katere okolju škodljive ukrepe so sprejela posamezna ministrstva in kakšne so možnosti za preoblikovanje le-teh ali za njihovo nadomestitev z okolju prijaznejšimi. Ministrstva bi se lahko nadalje zavezala, da v določenem časovnem obdobju zmanjšajo število ukrepov, ki imajo negativen vpliv na okolje, oziroma preoblikujejo obstoječe ukrepe tako, da ti ne bodo več negativno vplivali na okolje. Iz zelenega (okoljskega) testa je razvidno, na katere okoljske dejavnike obravnavani ukrep negativno vpliva, kar bi omogočilo enostavnejšo oceno pripravljalcev predpisov, katere vidike ukrepa je primerno okrepiti in katere zmanjšati ali celo odpraviti, da bo posamezen ukrep postal vsaj okoljsko nevtralen, če ne okolju prijazen.

10 PRIPOROČILA

Cilj Zelene proračunske reforme ni, da bi se v najkrajšem možnem času brez prave kritične presoje in brez ustrezne in primerne nadomestitve odpravile vse okolju škodljive spodbude ali da bi natančno predpisali, katere so tiste spodbude, ki se morajo odpraviti oziroma spremeniti. Na podlagi analize njihovega nabora so oblikovana priporočila, ki predstavljajo spodbudo za razvoj celovitega, učinkovitejšega in okolju prijaznega zelenega gospodarstva ter bolj zdravo okolje in s tem zmanjšanje zdravstvenih tveganj in stroškov. V okviru projekta se priporočajo **ponovno ažuriranje seznama spodbud v dveh letih od poteka projekta**, **vzpostavitev preizkusne uporabe zelenega (okoljskega) testa in proučitev možnosti za njegovo vključitev v postopek priprave vladnih gradiv**, **proučitev možnosti preoblikovanja obstoječih spodbud v smeri njihove ozelenitve** ter **proučitev možnosti za povečan poudarek okoljskih meril pri določitvi davka na motorna vozila**. Od bodočih odločevalcev je odvisno, ali bodo ta priporočila upoštevali.

Ozelenitev okolju škodljivih spodbud je dolgotrajen proces, ki zahteva temeljit premislek ter spremembo navad in mišljenja tako proizvajalcev kot potrošnikov, zato morajo biti vsakršne spremembe uvedene previdno in morajo omogočiti upravičencem dovolj časa, da se nanje pripravijo in navadijo.

Projekt izpostavlja tiste spodbude, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, in primere scenarijev za njihovo odpravo oziroma nadomestitev. V okviru projekta so bile vse spodbude obravnavane strogo in samo z okoljskega vidika. Vendar pa so te spodbude primarno oblikovane kot podporni ukrepi za doseganje ciljev različnih resornih politik (promet, gospodarstvo, kmetijstvo idr.). Iz analize obstoječih spodbud je mogoče razbrati, da na videz enostavne rešitve ne prinašajo želenih rezultatov, zato se je treba odprave spodbud lotiti premišljeno in postopno.

Spodnja priporočila so oblikovana na podlagi temeljite analize nabora spodbud, ki imajo različne učinke na vsaj tri izmed glavnih dejavnikov okolja, in sicer na zrak, tla in vodo. Priporočila predstavljajo spodbudo za razvoj celovitega, učinkovitejšega in okolju prijaznega zelenega gospodarstva ter za bolj zdravo okolje in s tem zmanjšanje zdravstvenih tveganj in stroškov. Z njihovo uveljavitvijo je mogoče pospešiti ustvarjanje novih delovnih mest v zelenih sektorjih, širiti uporabo obnovljivih virov energije in učinkovitejšo rabo naravnih virov in energije ter optimizirati porabo javnofinančnih sredstev, namenjenih za varovanje okolja.

10.1 PONOVNO AŽURIRANJE SEZNAMA SPODBUD, KI VPLIVAJO NA OKOLJE, DVE LETI PO KONCU PROJEKTA

Priprava pregleda in analiza spodbud, ki vplivajo na okolje, v okviru projekta Zelena proračunska reforma predstavlja zgolj posnetek trenutnega stanja. Eden izmed pomembnih ciljev projekta Zelena proračunska reforma je tudi spremljanje v okviru projekta identificiranih spodbud, ki vplivajo na okolje, z vidika napredka pri preoblikovanju in ozelenitvi teh ukrepov. Dodatno bi bilo, dve leti po koncu projekta P3: Zelena proračunska reforma, primerno v preglednice vključiti tudi druge spodbude, ki v okviru projekta niso bile zajete, bodo pa kot primerne za vključitev identificirane v prihodnje. Namen ponovnega ažuriranja podatkov dve leti po koncu projekta je zagotoviti preglednost obstoječih spodbud, ki jih ministrstva namenjajo različnim upravičencem, in predvsem

spremljati napredek Slovenije pri postopni odpravi okolju škodljivih spodbud oziroma pri postopni nadomestitvi okolju škodljivih spodbud z okolju prijaznejšimi. Hkrati je cilj ponovnega ažuriranja podatkov tudi spodbuda resornim politikam in odločevalcem, naj sprejmejo takšne ukrepe, da bi se na ažuriranem seznamu pojavilo manj spodbud, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, nadomestile pa bi jih takšne, ki prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja.

Primerno bi bilo, da bi Ministrstvo za finance dve leti po koncu projekta poslalo drugim ministrstvom poziv, naj znova popišejo spodbude, ki jih namenjajo različnim upravičencem, tako kot so popis izvedla v okviru zelene proračunske reforme. Seznam okolju prijaznih in okolju škodljivih spodbud bi bil nato objavljen na spletni strani Ministrstva za finance in s tem dan v nadaljnje proučevanje z okoljem povezane problematike obdavčitve ter vodenja drugih resornih politik glede proučevanja možnosti za nadaljnje ukrepe pri odpravljanju in preoblikovanju okolju škodljivih spodbud. Hkrati bi bilo primerno proučiti možnosti za nadaljnje ažuriranje pripravljenega pregleda spodbud, ki vplivajo na okolje.

Tako bi bilo mogoče enostavno spremljati, katere spodbude, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, in tiste, ki lahko prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, so bile v dveh letih po koncu projekta preoblikovane ali odpravljene oziroma okrepljene ali na novo vzpostavljene. Dveletni rok za ažuriranje popisa spodbud, ki vplivajo na okolje, zadostuje za sprotno spremljanje stanja na tem področju v Sloveniji, hkrati pa daje ministrstvom dovolj časa, da stanje izboljšajo in izkažejo napredek k ozelenitvi oziroma preoblikovanju spodbud, ki jih namenjajo različnim upravičencem tako, da bodo bolj okoljsko naravnane.

10.2 POSKUSNA UPORABA ZELENEGA (OKOLJSKEGA) TESTA NA PRIMERIH SPODBUD, IDENTIFICIRANIH V OKVIRU PROJEKTA, IN PRIPRAVA PREDLOGA ZA VKLJUČITEV ZELENEGA OKOLJSKEGA TESTA V POSTOPEK PRIPRAVE VLADNIH GRADIV

Upoštevanje okoljskih ciljev pri sprejemanju posameznih ukrepov, ki podpirajo druge resorne politike države, je v zadnjih letih postalo izredno pomembno, saj pozitivno vpliva na gospodarsko rast, zaposlovanje in konkurenčnost, predvsem pa je nujno za izboljšanje življenjskega okolja in višjo kakovost življenja ljudi.

Iz navedenih razlogov bi bilo priporočljivo, da posamezna ministrstva, ki so sodelovala pri projektu, poskusno uporabijo zeleni (okoljski) test na primerih spodbud, ki so bile identificirane v okviru projekta in jih že omogočajo različnim upravičencem. Ministrstva naj na primerih spodbud, ki so jih identificirala v okviru tega projekta, poskusno uporabijo zeleni (okoljski) test in tako preizkusijo, ali je test zasnovan tako, da omogoča resnično in zanesljivo oceno vpliva posameznega ukrepa na okolje.

V poskusnem obdobju bi se pokazalo, ali zeleni (okoljski) test omogoča pravilno ovrednotenje vpliva že sprejetih ukrepov na okolje, ali morda ne ocenjuje vseh vidikov vpliva na okolje, ki ga lahko ima posamezen ukrep in bi bilo treba kakšnega dodati, lahko se bo izpopolnil sistem točkovanja vpliva posameznega ukrepa na okolje, mogoče pa so tudi druge izboljšave zelenega (okoljskega) testa, ki bi se med preizkusno uporabo pokazale za potrebne in koristne.

Hkrati bi bilo primerno proučiti možnosti nadgradnje zelenega (okoljskega) testa. Določiti bi bilo treba njegovega skrbnika, ki bi skrbel za pravilen vnos podatkov v test, vodil evidenco sprejetih

ukrepov, ki imajo pozitiven, nevtralen ali negativen vpliv na okolje.[73] Na tej podlagi bi bilo mogoče ugotoviti, katere okolju škodljive ukrepe so sprejela posamezna ministrstva in kakšne so možnosti za preoblikovanje takšnih ukrepov ali za njihovo nadomestitev z okolju prijaznejšimi. Ministrstva bi se lahko zavezala, da v določenem časovnem obdobju zmanjšajo število ukrepov, ki imajo negativen vpliv na okolje, oziroma preoblikujejo obstoječe ukrepe tako, da ti ne bodo več negativno vplivali na okolje. Iz zelenega (okoljskega) testa je razvidno, na katere okoljske dejavnike obravnavani ukrep negativno vpliva, kar bi omogočilo enostavnejšo oceno pripravljalcev predpisov, katere vidike ukrepa je primerno okrepiti in katere zmanjšati ali celo odpraviti, da bo posamezen ukrep postal vsaj okoljsko nevtralen, če ne okolju prijazen.

Ministrstva naj do 30. septembra 2018 o rezultatih poskusne uporabe zelenega (okoljskega) testa poročajo Ministrstvu za finance. Hkrati lahko predlagajo izboljšave ali nadgradnje testa. Ministrstvo za finance, Ministrstvo za okolje in prostor ter Generalni sekretariat vlade Republike Slovenije bodo proučili možnosti in do konca leta 2018 pripravili predlog za vključitev zelenega (okoljskega) testa z morebitnimi izboljšavami ali nadgradnjami v Prilogo 1 k vladnemu gradivu.

10.3 PROUČITEV MOŽNOSTI PREOBLIKOVANJA OBSTOJEČIH SPODBUD, IDENTIFICIRANIH V OKVIRU PROJEKTA ZELENA PRORAČUNSKA REFORMA, V SMERI NJIHOVE OZELENITVE OZIROMA PREOBLIKOVANJA TAKO, DA BODO BOLJ OKOLJSKO NARAVNANE

Spodbude so bile v okviru analize, z vidika njihovega vpliva na okolje, razvrščene v tri skupine, in sicer na spodbude, ki prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, spodbude, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, in spodbude, ki lahko prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja. V okviru analize identificiranih spodbud (Poglavje 7) in v prikazu primerov scenarijev (Priloga 2) je bilo ugotovljeno, da je v smeri njihove ozelenitve primerno preoblikovanje vseh treh skupin spodbud, in ne le tistih, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja. Tudi v okviru spodbud, ki prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, in tistih, ki lahko prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, so možnost, priložnost in potreba za nadgradnje in izboljšave z vidika doseganja okoljskih ciljev.

Glede na navedeno velja priporočilo, da naj vsako resorno ministrstvo, ki je nosilec posamezne spodbude, prouči možnost preoblikovanja obstoječih spodbud tako, da bodo bolj okoljsko naravnane, in naj to upošteva pri podeljevanju spodbud v prihodnosti. Hkrati se resornim ministrstvom priporoča, naj o rezultatih poročajo Ministrstvu za finance v okviru ažuriranja seznama spodbud, ki vplivajo na okolje, kot izhaja iz priporočila 10.1.

V okviru projekta Zelena proračunska reforma so v Prilogi 2 že nastavljeni nekateri primeri scenarijev, ki obravnavajo najbolj okoljsko obremenjujoče spodbude, ugotovljene v okviru analize. Glede navedenih primerov scenarijev velja dodatno priporočilo resornim ministrstvom, ki so neposredno ali posredno[74] odgovorna za izpostavljene spodbude, naj skupaj proučijo možnosti realizacije opisanih primerov scenarijev v prihodnjih petih letih.

[73] Po vzoru MSP-testa.
[74] Na podlagi proučevane spodbude se podpirajo njihove resorne politike.

10.4 PROUČITEV MOŽNOSTI ZA POVEČAN POUDAREK OKOLJSKIH MERIL PRI DAVKU NA MOTORNA VOZILA

V okviru analize identificiranih spodbud je bilo ugotovljeno, da veljavni ZDMV v progresivni lestvici obdavčitve motornih vozil sicer vsebuje okoljsko komponento, vendar ta ne sledi več stanju na trgu motornih vozil, ki se neprenehoma in izredno hitro spreminja. V zadnjem obdobju je namreč zaznana težnja zniževanja izpustov emisij CO_2 pri novih motornih vozilih, česar kupci takšnih vozil oziroma zavezanci za plačilo DMV ne občutijo. Zakon o davku na motorna vozila tako ne izpolnjuje več svojega pomembnega cilja, to je spodbujanje zavezancev za plačilo davka k nakupu okolju prijaznejših motornih vozil.

Scenarij 10.5 obravnava potrebo po spremembi Zakona o davku na motorna vozila. Glede na to velja priporočilo resornim ministrstvom, ki so neposredno ali posredno[75] odgovorna za izpostavljeni zakon, oziroma spodbude, ki jih le-ta omogoča, naj skupaj proučijo možnosti realizacije opisanega scenarija v prihodnjih petih letih.

[75] Določbe navedenega zakona vplivajo na njihove resorne politike, vplivajo na vsebino določb navedenega zakona.

11 ZAKLJUČEK

Zelena proračunska reforma se dotika izjemno občutljive teme obravnave spodbud z vidika vpliva na okolje ter njihovega preoblikovanja v smeri ozelenitve. Spodbude, ki so namenjene velikemu krogu upravičencev, tako fizičnim kot pravnim osebam, so določene v različnih zakonih in jih medsebojno nepovezano omogočajo različna ministrstva. Tako za naslovnike, ki so do različnih spodbud upravičeni, kot tudi za ministrstva, ki spodbude omogočajo, je bilo do zdaj izredno težko ugotoviti, koliko denarja se nameni za katero izmed skupin upravičencev in za kakšen namen, saj so bile spodbude razpršene po ministrstvih, ki niso imela pregleda nad spodbudami, ki jih omogočajo druga ministrstva.

Predmetni projekt je prvi korak k preoblikovanju okolju škodljivih spodbud, saj na enem mestu prinaša pregled spodbud, ki jih posamezna ministrstva omogočajo različnim upravičencem z oceno njihovega vpliva na okolje. Seznam predstavlja zbirko informacij, na podlagi katere bo mogoče spremljati razvoj spodbud v Sloveniji, še posebej s pomočjo ažuriranja seznama dve leti po koncu projekta. Ažurirani seznam spodbud, skupaj s poskusno uporabo zelenega (okoljskega) testa na primerih spodbud, identificiranih v okviru projekta, ki jih ministrstva že omogočajo različnim upravičencem, in z nadaljnjo proučitvijo možnosti za izboljšave ter vključitev zelenega (okoljskega) testa v postopek priprave vladnih gradiv, so lahko dobra podlaga za odločanje o nadaljnjih ukrepih in prednostnih politikah države. Na podlagi vseh teh priporočil bodo prihodnji odločevalci lažje sprejemali pretehtane in na osveženih podatkih utemeljene odločitve na poti v zeleno gospodarstvo.

O potrebi po zeleni proračunski (davčni) reformi se je v Sloveniji v preteklosti že veliko govorilo. Tako je bil v letih 2010 in 2011 že izpeljan poskus realizacije zelene davčne reforme, ki pa ni pripeljal do konkretnejših rezultatov. Zato je projekt Zelene proračunske reforme zastavljen kot prvi korak na poti k pregledu in preoblikovanju obstoječih spodbud različnih resornih politik z vidika njihovega vpliva na okolje. Prinaša prve poenotene definicije okolju škodljivih in okolju prijaznih spodbud ter okolju prijaznega in okolju škodljivega ravnanja, pregled spodbud ter njihovo uvrstitev med spodbude, ki vplivajo, ne vplivajo ali pa lahko vplivajo na zmanjševanje obremenjevanja okolja. Na tem mestu so zbrane nekatere dobre prakse iz Slovenije in Evropske unije ter priporočila za naprej.

Zato da izvedeni projekt ter zlasti popis in analiza obstoječih spodbud (izključno) z vidika vplivov na okolje ne bi ostala le neizkoriščena analiza stanja v letu 2018, so ob koncu projekta predvidene in priporočene nadaljnje dejavnosti, ki naj temeljijo na ugotovitvah iz obstoječega projekta. S ponovnim ažuriranjem stanja spodbud, ki vplivajo na okolje, in z vključitvijo tudi novih, dodatno identificiranih spodbud dve leti po koncu projekta bo omogočeno spremljanje napredka pri preoblikovanju obstoječih spodbud z okoljskega vidika. Tako bodo zagotovljeni posodobljeni podatki o obstoju spodbud posameznih resorjev, ki imajo večji ali manjši vpliv na okolje, kar bo omogočalo nadaljnje načrtovanje in usklajevanje ukrepov resornih politik ob hkratnem upoštevanju okoljskih ciljev. Proučile se bodo tudi možnosti za uvedbo rednega ažuriranja stanja spodbud, ki vplivajo na okolje.

Slovenijo čaka na področju preoblikovanja okolju škodljivih spodbud še veliko dela. Ta projekt želi predvsem osvetliti trenutno stanje in nakazati možnosti, ki so na voljo za reševanje te problematike. Pregled spodbud, ki so bile v okviru projekta razvrščene izključno in samo na podlagi njihovega vpliva na okolje, prikazuje, da v Sloveniji poznamo tudi takšne, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja. Zato je primerno in potrebno, da se v Sloveniji čim prej začne, ne le z

razmislekom, ampak z dejanskim odpravljanjem in preoblikovanjem okolju škodljivih spodbud, da bodo le-te upravičence, namesto k okolju škodljivemu, spodbujale k okolju prijaznemu ravnanju.

Priporočila, oblikovana v okviru projekta, predstavljajo spodbudo za razvoj celovitega, učinkovitejšega in okolju prijaznega zelenega gospodarstva ter bolj zdravo okolje in s tem zmanjšanje zdravstvenih tveganj in stroškov. Z odpravo in preoblikovanjem okolju škodljivih spodbud bo mogoče pospešiti ustvarjanje novih delovnih mest v zelenih sektorjih, širjenje uporabe obnovljivih virov energije, učinkovitejšo rabo naravnih virov in energije ter optimizirati porabo javnofinančnih sredstev, namenjenih za varovanje okolja. Ne nazadnje bo z ukinitvijo in preoblikovanjem okolju škodljivih spodbud Slovenija lažje izpolnjevala tudi svoje mednarodne zaveze pri varstvu okolja. Hkrati pa bo na dobri poti, da za prihodnje rodove ohrani čisto, zdravo in zeleno okolje.

12 VIRI IN LITERATURA

1. Solomon, S. et al. (2007) Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press. Cambridge, Združeno Kraljestvo. New York, ZDA. URL: http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/wg1/en/tssts-2-1.html (13. 2. 2018).

2. Verdamin, M. (2009) Eksterni stroški sežiganja in odlaganja odpadkov. Delovni zvezki Urada RS za makroekonomske analize in razvoj. Delovni zvezek št. 3/2009, let. XVIII. URL: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/dz/2009/dz03-09.pdf (18. 12. 2017)

3. Environmental Taxation – A Guide for Policy Makers. OECD. URL: http://www.oecd.org/greengrowth/tools-evaluation/48164926.pdf (21. 12. 2017).

4. Poročilo delovne skupine za zeleno davčno reformo. (2011). Ljubljana: Vlada Republike Slovenije.

5. Zgonik, S. (2011). Mateja Vraničar: »Na realnih tleh«. Mladina, št. 48. URL: http://www.mladina.si/107235/mateja-vranicar-na-realnih-tleh/ (20. 11. 2017).

6. Policy Instruments for the Environment. OECD. URL: http://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/PINE_database_brochure.pdf (28. 11. 2017).

7. EEA glossary. Tradable Permits. European Environment Agency. URL: https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/tradable-permits (20. 12. 2017).

8. The double dividend and environmental tax reforms in Europe. International Institute for Labour Studies. EC-IILS Joint Siscussion Paper Series No. 13. URL: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_194183.pdf (30. 1. 2018).

9. How effective are green taxes. Green Fiscal Commission. URL: http://www.greenfiscalcommission.org.uk/images/uploads/GFC_BRIEFING_2_FINAL.pdf (30. 1. 2018).

10. Ministrstvo za zunanje zadeve. Mednarodna podnebna pogajanja. URL: http://www.mzz.gov.si/si/zunanja_politika_in_mednarodno_pravo/globalni_izzivi/podnebne_spremembe/mednarodna_podnebna_pogajanja/ (27. 12. 2017).

11. United Nations. Climate change. URL: http://unfccc.int/kyoto_protocol/status_of_ratification/items/2613.php (1. 2. 2018).

12. Evropski svet. Svet Evropske unije. Pariški sporazum o podnebnih spremembah. URL: http://www.consilium.europa.eu/sl/policies/climate-change/timeline/ (2. 2. 2018).

13. Europe's tax deals for diesel. Transport & Energy. URL: https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2015_10_Europes_tax_deals_for_diesel_FINAL.pdf (5. 3. 2018).

14. Priročnik za izvajanje presoje posledic predpisov in politik. MJU z ostalimi ministrstvi in službami vlade. URL: http://mrezaprostor.si/wp-content/uploads/2016/05/Prirocnik-za-izvajanje-presoje-posledic-predpisov-in-politik.pdf (5. 2. 2018).

15. Letno poročilo Finančne uprave Republike Slovenije. (2017). Ljubljana: FURS.

16. Kovačič, J. (2013). Zeleno javno naročanje, diplomsko delo. Pravna fakulteta v Ljubljani. Ljubljana: 2013. URL: http://www.gbc-slovenia.si/wp-content/uploads/2014/07/0-ZeJN-Jerneja-Kovacic.pdf (14. 2. 2018).

17. Zbirka orodij za usposabljanje na področju zelenega javnega naročanja. Bruselj: Evropska komisija, GD za okolje-G2, B-1049. URL: http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/gpp_introduction_sl.pdf (13. 2. 2018)

18. Austria: Inventory of estimated budgetary support and tax expenditures for fossil-fuels – 2013. OECD. URL: http://www.oecd.org/site/tadffss/AUT.pdf (12. 3. 2018).

19. Porter, G. (2002). OECD Workshop on Environmentally Harmful Subsidies – Subsidies and the Environment: An Overview of the State of Knowledge. OECD. URL: https://www1.oecd.org/site/agrehs/35198859.pdf (7. 12. 2017).

20. Withana, S. et al. (2014). Environmental tax reform in Europe: Opportunities for the future, A report by the Institute for European Environmental Policy (IEEP) for the Netherlands Ministry of Infrastructure and the Environment. Final Report. Brussels. 2014.

21. Withana, S. et al. (2014). Annexes to Final Report - Environmental tax reform in Europe: Opportunities for the future, A report by the Institute for European Environmental Policy (IEEP) for the Netherlands Ministry of Infrastructure and the Environment. Annexes to Final Report. Brussels. 2014.

22. Kosonen, K., Nicodème, G. (2009). The role of fiscal instruments in environmental policy, Taxation papers, working paper no. 19 2009, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. 2009.

23. Štorman, T. (2012). Škodljivi vplivi subvencij Evropske unije na okolje, diplomsko delo. Pravna fakulteta v Mariboru. Maribor. 2012.

24. Mnenje Vlade Republike Slovenije o zahtevi Državnega sveta, da Državni zbor ponovno odloča o Zakonu o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila (ZMV – C), EPA 474. Vlada Republike Slovenije. URL: https://www.dz-rs.si/wps/portal/Home/deloDZ/zakonodaja/izbranZakonAkt?uid=C12565D400354E68C12576AA0027C04A&db=kon_zak&mandat=V&tip=doc (23. 4. 2018).

25. Starost voznega parka. ARSO. URL: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=757 (26. 4. 2018).

26. Lastništvo osebnih avtomobilov. ARSO. URL: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=756 (26. 4. 2018).

27. Djorić, M. et al. (2018). Podnebno ogledalo 2018. Kazalci za spremljanje izvajanja OP TGP. Poročilo C4.1, vol. 1, zvezek 2.

28. Petelin Visočnik, B. et al. (2018). Podnebno ogledalo 2018. Povzetek strokovnih podlag. Poročilo C4.1, vol. 1, zvezek 1.

29. Parsche, R., Radulescu, D. (2004). Taxing means of agricultural production in Germany: A relatively high burden to other important EU competitors. CESifo DICE Report 2/2004. URL: http://www.cesifo-group.de/DocDL/dicereport204-rr4.pdf (5. 3. 2018).

30. Italian catalogue of environmentally friendly subsidies and environmentally harmful subsidies. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare, Sogesid. URL: http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/sviluppo_sostenibile/Italy_Catalogue_EHS_EFS_Synthesis_ENG.pdf (12. 3. 2018).

31. Poročilo o razvoju 2017. UMAR. URL: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/razvoj_slovenije/2017/PoR_2017_prava.pdf (26. 3. 2018).

32. Poročilo o razvoju 2016. UMAR. URL: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/pr/2016/POR_2016.pdf (26. 3. 2018).

33. Analysis of the scope of energy subsidies and suggestions for the G-20 initiative. IEA, OPEC, OECD, World bank. URL: http://www.oecd.org/env/45575666.pdf (27. 3. 2018).

34. Valsecchi, C. et al. (2007). Reforming environmentally harmful subsidies. A report to the European Commission's DG environment. IEEP. URL: http://ec.europa.eu/environment/enveco/others/pdf/ehs_report.pdf (27. 3. 2018).

35. Whitley, S., van der Burg, L. (2015). Fossil Fuel Subsidy Reform: From Rhetoric to Reality. New Climate Economy, URL: http://newclimateeconomy.report/2015/wp-content/uploads/sites/3/2015/11/Fossil-fuel-subsidy-reform_from-rhetoric-to-reality.pdf (28. 3. 2018).

13 PRILOGA 1: SPODBUDE Z OPISI TER POZITIVNIMI IN NEGATIVNIMI VPLIVI NA OBREMENJEVANJE OKOLJA

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
1. Nižja trošarina na utekočinjen naftni plin v primerjavi z ostalimi energenti (ZRAK)	MF	V Sloveniji se na utekočinjen naftni plin (UNP) plačuje nižja trošarina v primerjavi z ostalimi energenti, kot je na primer neosvinčen bencin ali dizelsko gorivo. Trošarina na UNP, ki se porablja za pogonski namen, znaša cca trikrat manj kot na dizelsko gorivo in cca štirikrat manj kot na neosvinčen bencin. Od UNP, ki se uporablja kot gorivo za ogrevanje, se trošarina sploh ne plačuje, oz. je njen znesek enak 0 EUR. **+** Ukrep spodbuja uporabo UNP namesto drugih fosilnih goriv, saj UNP povzroča nižje izpuste toplogrednih plinov v ozračje kot druga fosilna goriva (npr. neosvinčen bencin, dizelsko gorivo...).
2. Spodbude na področju učinkovite rabe energije (ZRAK)	MzI (Eko sklad)	Finančne spodbude za celovito energetsko prenovo stavb, za povečanje energetske učinkovitosti in rabo OVE v stanovanjskih stavbah (npr. samooskrba), za učinkovitejšo rabo energije v gospodinjstvih za zmanjšanje energetske revščine, za učinkovitejšo rabo energije v sistemih daljinskega ogrevanja. Na področju dodeljevanja spodbud na podlagi EZ-1 Eko sklad razpisuje in dodeljuje sredstva za različne ukrepe za povečanje energetske učinkovitosti, v skladu s Poslovnim in finančnim načrtom Eko sklada. **+** S predmetnimi spodbudami se omogoča prihranke porabljene energije za ogrevanje in s tem zmanjšanje izpustov TGP.
3. Trošarina za čista biogoriva znaša 0 EUR (ZRAK, TLA)	MF	Trošarina od biogoriv se v Sloveniji plačuje v višini 0 EUR za 1000 litrov, za 1000 kilogramov ali za en kubični meter, ne glede na to, za kakšen namen se porabijo (kot gorivo za pogon ali ogrevanje). Če so biogoriva do predpisanega odstotka dodana fosilnim gorivom (bencin, dizelsko gorivo), se zanje plačuje trošarina v višini fosilnega goriva. **+** Ukrep spodbuja uporabo biogoriv, ki povzročajo nižje izpuste toplogrednih plinov v ozračje kot fosilna goriva. **-** Biogoriva so okolju prijazen energent v primeru, če so proizvedena trajnostno (biogoriva napredne generacije iz surovin kot so: alge, rabljeno olje za kuhanje, blato iz čistilnih naprav, biomasni del industrijskih odpadkov, …) in ne gre za biogoriva, proizvedena iz poljščin z visoko vsebnostjo škroba, saj proizvodnja teh biogoriv zelo obremenjuje tla in povzroča velik ogljični odtis.
4. Dodatek za vmešavanje biokomponente za 95-oktanski	MGRT	Distributerjem naftnih derivatov je skladno z okoljskimi predpisi naložena obveznost dodajanja

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
neosvinčeni motorni bencin in za dizel (ZRAK, TLA)		biogoriv k navadnim fosilnim gorivom. Biogoriva so dražja od fosilnih goriv, cena dizelskega goriva in 95-oktanskega bencina pa je regulirana, zato se modelski ceni mineralnega naftnega derivata doda dodatek za biokomponento v EUR/liter (Δt (Bio)), ki se izračuna posebej za mineralne bencine in posebej za mineralni dizel. **+** Z dodatkom se finančno razbremenjuje distributerje, ki so dolžni v skladu z okoljskimi predpisi vmešavati biokomponento (biodizel ali biobencin) k fosilnim gorivom, saj so biogoriva dražja od fosilnih goriv. S tem se prispeva k manjšim izpustom toplogrednih plinov v prometu. **-** Biogoriva so okolju prijazen energent v primeru, če so proizvedena trajnostno (biogoriva napredne generacije iz surovin kot so: alge, rabljeno olje za kuhanje, blato iz čistilnih naprav, biomasni del industrijskih odpadkov, …) in ne gre za biogoriva, proizvedena iz poljščin z visoko vsebnostjo škroba, saj proizvodnja teh biogoriv zelo obremenjuje tla in povzroča velik ogljični odtis.
5. Podporna shema za soproizvodnjo toplote in električne energije (SPTE) na fosilna goriva z visokim izkoristkom (ZRAK)	MzI	S sofinanciranjem soproizvodnje toplote in električne energije iz fosilnih goriv, se spodbuja proizvodnjo električne energije z visokim izkoristkom. **+** Spodbuja soproizvodnjo toplote in električne energije, ki omogoča boljši izkoristek proizvedene energije, tako toplotne kot električne (izkoriščanje odpadne toplotne energije kot sekundarnega vira energije), ob hkratnem spodbujanju tehnologij, ki zagotavljajo visok izkoristek pri proizvodnji energije. S tem se zmanjšuje poraba energentov pri proizvodnji energije in s tem manjšajo izpusti toplogrednih plinov. **-** električna energija je proizvedena iz fosilnih goriv, ki povzročajo velike izpuste toplogrednih plinov v ozračje.
6. Obveznost za plačilo trošarine ne nastane za energente, ki se porabijo za kogeneracijo (ZRAK)	MF	Obveznost za plačilo trošarine ne nastane, oziroma se trošarina lahko vrne za energente, ki se v okviru opravljanja dejavnosti porabijo za skupno proizvodnjo toplotne in električne energije, t.j. za kogeneracijo. **+** Spodbuja soproizvodnjo toplote in električne energije, ki omogoča boljši izkoristek proizvedene energije, tako toplotne kot električne (izkoriščanje odpadne toplotne energije kot sekundarnega vira energije). S tem se zmanjšuje poraba energentov pri proizvodnji energije in s tem manjšajo izpusti toplogrednih plinov. **-** električna energija je proizvedena iz fosilnih goriv, ki povzročajo velike izpuste toplogrednih plinov v ozračje.

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
7. Vračilo trošarine za komercialni prevoz (ZRAK)	MF	Kupci - osebe, ki opravljajo registrirano dejavnost in imajo sedež v Uniji ali državah članicah Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA) imajo možnost vračila trošarine za dizelsko gorivo, ki se dokazljivo porabi kot pogonsko gorivo za komercialni prevoz. - Ukrep zagotavlja olajšavo pri porabi dizelskega goriva za pogon. Posledično spodbuja upravičence, ki opravljajo dejavnost komercialnega prevoza potnikov ali blaga, k nakupu vozil z dizelskim motorjem, ki bolj onesnažujejo okolje kot vozila z bencinskim motorjem ali vozila, ki za pogon uporabljajo alternativne vire energije z nižjimi emisijami (npr. elektrika, plin...). Prav tako prispeva k manj racionalni rabi prevoznih sredstev in s tem povečani porabi dizelskega goriva za pogon, saj upravičencev ne spodbuja k optimizaciji prevozov. Predmetni ukrep hkrati ohranja cestni promet kot najpomembnejšo in najpogostejšo obliko prevoza blaga in potnikov, ki je okolju bolj škodljiv kot npr. železniški promet. S tem prispeva k večjim izpustom toplogrednih plinov.
8. Vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen (ZRAK)	MF	Omogočanje vračila trošarine za energente, ki se dokazljivo porabijo za pogon statičnih delovnih strojev, strojev v gradbeništvu, motornih tirnih vozil v železniškem prometu ter žičnic in strojev ter naprav na smučiščih (poraba za industrijsko-komercialni namen). - Ukrep zagotavlja olajšavo pri porabi dizelskega goriva za pogon statičnih delovnih strojev, strojev v gradbeništvu, motornih tirnih vozil v železniškem prometu ter žičnic in strojev ter naprav na smučiščih. Posledično spodbuja upravičence k nakupu strojev in naprav z dizelskim motorjem, čeprav slednji bolj onesnažujejo okolje kot tisti z bencinskim motorjem ali tisti, ki za pogon uporabljajo alternativne vire energije z nižjimi emisijami (npr. elektrika, plin...). Prav tako prispeva k manj racionalni rabi strojev in naprav, saj upravičencev ne spodbuja k optimizaciji uporabe strojev in naprav. Predmetni ukrep hkrati ne spodbuja upravičence do vračila trošarine iz tega naslova k nakupu novejših, energetsko varčnejših in učinkovitejših ter tako okolju prijaznejših strojev in naprav, ki za pogon porabijo manj goriva. S tem prispeva k večjim izpustom toplogrednih plinov.
9. Vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo (ZRAK)	MF	Omogočanje vračila trošarine za energente, ki se dokazljivo porabijo za pogon kmetijske in gozdarske mehanizacije (vključno s traktorji). - Ukrep prispeva k manj racionalni rabi kmetijsko gozdarske mehanizacije, saj upravičencev ne spodbuja k optimizaciji uporabe kmetijske in gozdarske mehanizacije. Prav tako upravičencev ne spodbuja k nakupu novejše, energetsko varčnejše in okolju prijaznejše kmetijske in gozdarske mehanizacije, ki za pogon porabi manj goriva.
10. Oprostitev trošarine za energetsko intenzivna podjetja	MF	Plačilo trošarine se oprosti oziroma se trošarina lahko vrne za energente, za katere je že plačan

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
(ZRAK)		minimalni znesek obdavčitve, ki se v okviru opravljanja dejavnosti dokazljivo porabijo za proizvodnjo toplote za proizvodnjo izdelkov in je upravičeno podjetje energetsko intenzivno ter se dejavnost proizvodnje izdelkov uvršča v področje »Predelovalne dejavnosti«. - Ukrep zagotavlja ugodnost podjetjem, ki pri proizvodnji izdelkov porabijo veliko energije, vključno z t.i. "umazano industrijo". Na ta način energetsko intenzivna podjetja ne spodbuja k posodabljanju in optimizaciji proizvodnih postopkov, k investicijam v novejšo tehnologijo ali razvoj nove tehnologije, s katerimi bi zmanjšali obseg porabljene energije. S tem prispeva k večjim izpustom toplogrednih plinov.
11. Biomasa ne šteje za energent, zato zanjo ne nastane obveznost za plačilo trošarine (ZRAK)	MF	Za energente po ZTro-1 šteje vsak ogljikovodik, ki je naprodaj oziroma se uporablja oziroma je glede na namen uporabe gorivo za ogrevanje, razen šote in biomase. - Ukrep spodbuja uporabo biomase kot kuriva za ogrevanje. Gre sicer za obnovljiv vir energije, ki pa s svojimi izpusti močno obremenjuje zrak. Zlasti v času kurilne sezone ponekod v Sloveniji prihaja do povečanih koncentracij trdnih prašnih oziroma PM delcev (V Sloveniji so predvsem problematični delci PM_{10}), ki je ena izmed najnevarnejših skupin onesnaževal ozračja. Dve tretjini njihovih izpustov sta posledica kurjenja lesne biomase v individualnih kuriščih.
12. Nižja trošarina za dizelsko gorivo kot za neosvinčen bencin (ZRAK)	MF	V Sloveniji je za dizelsko gorivo za pogonski namen določena nižja trošarina kot za neosvinčen bencin. - Zaradi nižje cene dizelskega goriva se spodbuja nakup vozil z dizelskim motorjem, namesto vozil z okolju bolj prijaznim bencinskim motorjem, čeprav imajo vozila na dizelski pogon višje emisije in s tem bolj onesnažujejo zrak kot vozila na bencinski pogon. Razlika v ceni predstavlja spodbudo predvsem upravičencem, ki dohodke pretežno dosegajo v dejavnostih, kjer je vozilo ključno sredstvo za doseganje njihovih prihodkov (npr. dejavnost prevoza) in upravičencem, ki veliko prevozijo. Ti upravičenci so motivirani k nakupu vozil z dizelskim motorjem, saj dolgoročno prihranijo pri nakupu pogonskega goriva, prav ti upravičenci pa so tudi največji onesnaževalci. Proizvodna cena neosvinčenega bencina in dizelskega goriva je skoraj enaka, oziroma zelo primerljiva, kljub temu pa je trošarina na bencin višja kot na dizelsko gorivo. S tem prispeva k večjemu izpustu emisij v ozračje.
13. Oprostitev plačila okoljske dajatve za obremenjevanje okolja z emisijo CO_2 (ZRAK)	MOP	Plačilo okoljske dajatve se oprosti za gorivo, ki se porabi v napravi in mali napravi, za katero ima upravljavec pravnomočno odločbo o oprostitvi plačila okoljske dajatve. - Povzročitelj emisij toplogrednih plinov, ki porablja energent v napravi ali mali napravi, je deloma oproščen plačila okoljske dajatve, kar pomeni, da mu ni treba plačati celotnih okoljskih stroškov, ki

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		ga je s svojim ravnanjem povzročil. S tem se upravičence ne spodbuja k posodabljanju in optimizaciji proizvodnih postopkov, k investicijam v novejšo tehnologijo ali razvoj nove tehnologije, s katerimi bi zmanjšali obseg porabljene energije. S tem prispeva k večjim izpustom toplogrednih plinov.
14. Obveznost za obračun trošarine ne nastane za električno energijo, proizvedeno v mali hidroelektrarni ali iz druge vrste obnovljive energije, ki ni fosilnega ali jedrskega izvora, z močjo do vključno 2 MW, in jo proizvajalec porabi za lastno porabo (ZRAK)	MF	Obveznost za obračun trošarine za proizvajalca električne energije ne nastane za električno energijo, proizvedeno v mali hidroelektrarni ali iz druge vrste obnovljive energije, ki ni fosilnega ali jedrskega izvora, z močjo do vključno 2 MW, in jo proizvajalec porabi za lastno porabo. **+** Ugodna trošarinska politika spodbuja gospodarske subjekte in gospodinjstva k investiranju v naprave za samooskrbo z električno energijo iz OVE, s čimer se povečuje stopnja samooskrbe z električno energijo ter količina električne energije, ki je proizvedena iz OVE. OVE ne obremenjujejo okolja z emisijami prašnih delcev niti s CO_2. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov.
15. Za imetnika naprave za samooskrbo z električno energijo obveznost plačila trošarine nastane le za razliko med dobavljeno električno energijo in električno energijo, oddano v omrežje (ZRAK)	MF	Obveznost za obračun trošarine za imetnika naprave za samooskrbo z električno energijo iz obnovljivih virov energije nastane samo za razliko med količino dobavljene električne energije s strani dobavitelja in količino oddane električne energije iz naprave za samooskrbo z električno energijo, odčitane na istem merilnem mestu in ne za vso dobavljeno električno energijo. + Ugodna trošarinska politika spodbuja gospodarske subjekte in gospodinjstva k investiranju v naprave za samooskrbo z električno energijo iz OVE, s čimer se povečuje stopnja samooskrbe z električno energijo ter količina električne energije, ki je proizvedena iz OVE. OVE ne obremenjujejo okolja z emisijami prašnih delcev niti s CO_2. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov.
16. Nižja trošarina na električno energijo v primerjavi z ostalimi energenti (ZRAK)	MF	Obdavčitev rabe električne energije je v primerjavi z pogonskimi gorivi občutno nižja, v primerjavi z zemeljski plinom za ogrevanje pa primerljiva, predvsem s IV. stopnjo odjema električne energije, to je za večje industrijske odjemalce. Če znesku trošarine za zemeljski plin za ogrevanje dodamo še veljavno višino dajatve CO_2, ki se na električno energijo ne obračunava, pa je višina obdavčitve električne energije nižja od skupne obdavčitve zemeljskega plina za ogrevanje. **+** Ukrep spodbuja porabo električne energije, ki manj obremenjuje okolje kot neosvinčen bencin, dizelsko gorivo ali kurilno olje. Absolutna raven cen energentov ima močan vpliv na skupno rabo energentov in vpliva na spremembo v povpraševanju po različnih energentih. Rast cen energentov je spodbuda za zmanjšanje rabe le teh pri končnih porabnikih, s čimer se zmanjšuje vpliv na okolje. Nižji zneski trošarine na električno energijo spodbujajo uporabnike k porabi tega energenta, ki manj

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		onesnažuje okolje, namesto uporabe fosilnih goriv. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov.
17. Neto merjenje oddane / prejete električne energije v primeru lastne proizvodnje električne energije iz OVE (ZRAK)	MzI	Lastnik naprave za samooskrbo z električno energijo iz OVE in merilnega mesta je deležen letnega obračuna rabe električne energije, ki je razlika med oddano in prejeto električno energijo v celem koledarskem letu. V kolikor je naprava za soproizvodnjo dovolj velika, da na letni ravni proizvede dovolj električne energije za pokritje potreb odjemalca, potem le-ta plača samo stroške, ki so obračunani na moč merilnega mesta, ne plačujejo pa stroška električne energije, saj jo sami proizvedejo, prav tako so oproščeni vseh dajatev, vezanih na električno energijo. + Z ukrepom se spodbuja gospodarske subjekte in gospodinjstva k investiranju v naprave za samooskrbo z električno energijo iz OVE, s čimer se povečuje stopnja samooskrbe z električno energijo ter količina električne energije, ki je proizvedena iz OVE. OVE ne obremenjujejo okolja z emisijami prašnih delcev niti s CO_2. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov.
18. Nižja trošarina na električno energijo za IV. stopnjo odjema (ZRAK)	MF	S 1. 10. 2017 je pričel veljati nov znesek trošarine za IV. stopnjo odjema (nad 10.000 MWh na leto), za katero znaša trošarina 1,80 EUR na MWh. **+** Ukrep spodbuja porabo električne energije, ki manj obremenjuje okolje kot neosvinčen bencin, dizelsko gorivo ali kurilno olje. Absolutna raven cen energentov ima močan vpliv na skupno rabo energentov in vpliva na spremembo v povpraševanju po različnih energentih. Rast cen energentov je spodbuda za zmanjšanje rabe le teh pri končnih porabnikih, s čimer se zmanjšuje vpliv na okolje. Nižji zneski trošarine na električno energijo spodbujajo uporabnike k porabi tega energenta, ki manj onesnažuje okolje, namesto uporabe fosilnih goriv. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov. **-** Ukrep prispeva k manj racionalni porabi električne energije, saj porabnikov zaradi nižje cene električne energije ne spodbuja k racionalizaciji porabe. Prav tako ne spodbuja zamenjave uporabe opreme in strojev, ki porabijo veliko električne energije, z investiranjem v nove, energetsko varčnejše in učinkovitejše stroje in naprave. S tem prispeva k večjemu izpustu emisij v ozračje.
19. Stopnja davka na motorna vozila je odvisna od izpusta CO_2, vrste goriva, ki se uporablja za pogon (oziroma vrste pogona), stopnje izpusta EURO in izpusta trdih delcev v zrak ali od moči motorja (ZRAK)	MF	Motorna vozila so obdavčena po progresivni lestvici, pri čemer so vozila z višjim izpustom CO_2 oziroma večjo močjo motorja bolj obdavčena. **+**Upravičence se spodbuja k nakupu novih manjših, okolju prijaznejših vozil z manj izpusti CO_2 v ozračje oziroma z manjšo močjo motorja. Prav tako se spodbuja nakup vozil, ki za pogon uporabljajo bencin, utekočinjen naftni plin, ali druge vrste pogona, vključno z električnim ter nakup hibridnih

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		vozil, saj so ta vozila obdavčena po nižji stopnji kot vozila, ki za pogon uporabljajo dizelsko gorivo. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov.
20. Nižja davčna stopnja davka na motorna vozila za vozila z najmanj osmimi sedeži (ZRAK)	MF	Za motorna vozila iz tarifnih oznak 8703 21, 8703 22, 8703 23, 8703 24, 8703 31, 8703 32, 8703 33, 8703 90, razen za trikolesa, štirikolesa in bivalna vozila iz teh tarifnih oznak, z najmanj osmimi sedeži, se stopnja davka zniža za 30%. **+** Spodbuja se nakup vozil z več sedeži, kar omogoča, da se več ljudi vozi z enim vozilom, namesto v več ločenih vozilih. Tako se zmanjšuje poraba fosilnih goriv in s tem povezana količina izpustov toplogrednih plinov ter količina odpadnih vozil.
21. Subvencioniranje prevoza dijakov in študentov (ZRAK)	MzI	Dijaki in študenti so upravičeni do subvencije pri nakupu mesečne, polletne ali letne vozovnice integriranega javnega potniškega prometa **+** Subvencija spodbuja uporabo javnega prevoza, zaradi česar se manj dijakov in študentov vozi z osebnimi prevoznimi sredstvi, kar posledično pomeni manj izpustov toplogrednih plinov.
22. Subvencioniranje za koncesije javnega potniškega prometa (ZRAK)	MzI	Koncedent zagotavlja prevoze v obliki gospodarske javne službe. Koncesionarji prejemajo kompenzacijo - finančno nadomestilo za prevoženi km. Financiranje storitve prevoza je tudi v okviru nadomestila iz proračuna koncendenta za izvajanje obveznosti javne službe. **+** Spodbuda prispeva k oblikovanju mreže javnega potniškega prometa in s tem prispeva k uporabi javnega prevoza namesto uporabe osebnih vozil. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov.
23. Spodbude za nakup električnih vozil (ZRAK)	MzI	Gre za nepovratne finančne spodbude občanom za naložbe v nakup ali predelavo okolju prijaznejših vozil za cestni promet, ki spadajo v eno izmed kategorij cestnih vozil in ki bodo prvič po proizvodnji ali predelavi registrirana v Republiki Sloveniji, in sicer za naslednje ukrepe: nakup novega vozila na električni pogon; nakup novega priključnega hibridnega vozila (plug-in) ali novega vozila na električni pogon s podaljševalnikom dosega (range extender); predelava vozila v električno vozilo, tako da bo serijsko vgrajeni motor na notranje izgorevanje nadomeščen s pogonskim elektromotorjem. **+** Spodbuja nakup električnih vozil in priključnih hibridov, ki povzročajo manjše izpuste toplogrednih plinov v ozračje, kot vozila na fosilna goriva. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov.
24. Nepovratne finančne spodbude občanom in občinam iz Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe	MOP (Eko sklad)	Nepovratne finančne spodbude občanom za nove naložbe rabe obnovljivih virov energije (OVE) in večje energijske učinkovitosti (URE) v stavbah na območjih občin s sprejetim Odlokom o načrtu za

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
(ZRAK)		kakovost zraka; nepovratne spodbude občinam za nakup avtobusov za javni potniški promet na območjih občin s sprejetim Odlokom o načrtu za kakovost zraka; in nepovratne finančne spodbude občinam za polnilne postaje za električna vozila v zavarovanih območjih narave in območjih Natura 2000. **+** Nepovratne finančne spodbude pozitivno vplivajo na okolje z zmanjševanjem rabe energije in posledično zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov in pripomorejo k izboljšanju kakovosti zraka zaradi zmanjšanja emisij prašnih delcev, hkrati pa pripomorejo k razvoju, spodbujanju in uveljavljanju novih tehnologij.
25. Javni razpis za sofinanciranje izdelave Celostnih prometnih strategij občin (ZRAK)	MzI	Finančne spodbude so namenjene občinam za izdelavo celostnih prometnih strategij v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020. Predmet sofinanciranja so operacije, ki bodo prispevale k razvoju urbane mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestih ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih in povečanju prometne varnosti. **+** Spodbujanje trajnostnega načrtovanja prometa, ki daje prednost prijaznim oblikam mobilnosti kot so pešačenje, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa ter spodbujanje k spremembi parkirne politike, kar skupaj zmanjšuje rabo avtomobila v urbanih naseljih. Spodbuda bo imela pozitiven vpliv na okolje zgolj, če bodo ukrepi, načrtovani v strategijah, tudi dejansko izvedeni. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov. **-** Gre za sofinanciranje strategij, ki niso zavezujoči dokumenti. Spodbuda ne bo imela pozitivnega vpliva na okolje, če bodo ukrepi, ki so sicer načrtovani v strategiji, v praksi ostali neizvedeni.
26. Oprostitve plačila davka na motorna vozila (ZRAK)	MF	Vse oprostitve plačila davka, in sicer za: - družine, ki imajo tri ali več otrok, - invalide, - diplomate - starodobnike, - vozila, ki se začasno uvozijo, če so popolnoma oproščena plačila uvoznih dajatev v skladu s

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		carinskimi predpisi in od vozil, ki se vnesejo v Slovenijo iz druge države članice Evropske unije zaradi začasne preselitve lastnika, ki nima stalnega prebivališča v Sloveniji, če od teh vozil ni potrebno obračunati DDV, - športna vozila, ki niso prirejena za vožnjo v cestnem prometu, - prenos vozil v primeru statusnega preoblikovanja lastnika vozila - intervencijska reševalna vozila - finančni najem vozila (leasing). **+** Spodbujajo upravičence k nakupu novih vozil, ki so tehnološko naprednejša in zato manj onesnažujejo okolje. S tem se prispeva k zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov v ozračje. **-** Prispevajo k lažjemu nakupu vozil, spodbujajo nakup večjih vozil, omogočajo, da vozila kupijo tudi tisti, ki jih ne bi, če oprostitev davka ne bi bilo, ali pa bi v tem primeru kupili manjša, cenejša vozila, ki manj onesnažujejo okolje. S tem prispeva k večjemu izpustu toplogrednih plinov.
27. Znižana cestnina za tovorna vozila, ki spadajo v emisijski razred EURO IV, EURO V, EURO EEV in EURO VI ali višji (ZRAK)	MzI	Vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, in spadajo v emisijski razred EURO IV, EURO V, EURO EEV in EURO VI ali višji, se plača znižana cestnina. **+** Spodbujanje k nakupu tovornih vozil s čim nižjim emisijskim standardom, s čimer se zmanjšujejo izpusti toplogrednih plinov v ozračje. **-** Predmetni ukrep ohranja cestni promet kot najpomembnejšo in najpogostejšo obliko prevoza blaga in potnikov, ki je okolju bolj škodljiv kot npr. železniški promet, saj znižuje stroške cestnega prevoza s tovornimi vozili. S tem se prispeva k večjim izpustom toplogrednih plinov v ozračje.
28. Upoštevanje emisijskih lastnosti lahkih in težkih tovornih vozil pri plačilu letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu	MzI	Za lahka in težka tovorna vozila, katerih motor ustreza višjim emisijskim zahtevam od EURO 4, se letna dajatev zniža, za tista, katerih motor ne ustreza emisijskih zahtevam EURO 4 pa zviša. **+** Spodbujanje k nakupu tovornih vozil s čim nižjim emisijskim standardom, s čimer se zmanjšujejo izpusti toplogrednih plinov v ozračje. **-** Predmetni ukrep ohranja cestni promet kot najpomembnejšo in najpogostejšo obliko prevoza blaga in potnikov, ki je okolju bolj škodljiv kot npr. železniški promet, saj znižuje stroške cestnega prevoza s tovornimi vozili. S tem se prispeva k večjim izpustom toplogrednih plinov.
29. Povračilo stroškov prevoza na delo in z dela (ZRAK)	MzI / MJU	Zaposlenim v javnem sektorju pripada izplačilo stroškov prevoza na delo in z dela v višini stroškov

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		prevoza z javnimi prevoznimi sredstvi. Če zaposleni nima možnosti prevoza z javnimi prevoznimi sredstvi, se mu prizna kilometrina v višini 8 % cene 95-oktanskega bencina. **-** Spodbuda v obliki izplačila stroškov prevoza (in ne v obliki vozovnice) negativno vpliva na izbiro prevoznega sredstva za prevoz na delo, saj veliko zaposlenih izbere osebno vozilo, čeprav imajo možnost javnega prevoza.
30. Vlaganja v gozdove (ZRAK, TLA, VODA)	MKGP	Namen izvajanja programa vlaganj v gozdove je izboljšanje gospodarske in ekološke vrednosti gozdov s pomočjo: - naložb v nabavo, polaganje in izdelavo kontrolnih in lovnih nastav in lovnih pasti za podlubnike in druge možne povzročitelje motenj v delovanju gozda, - izvedbe del za varstvo gozdov pred požari na Krasu, - izvedbe načrtovanih del v varovanih gozdovih in gozdovih v ožjem delu hudourniških območij v zasebnih gozdovih, - izvedbe del v primerih, ko Zavod zagotovi izvršitev odločbe, - gozdnogojitvenih del, - varstvenih del v gozdovih in skupinah drevja ter posamičnem gozdnem drevju na nezgodnih površinah zunaj naselij, - vzdrževanja življenjskega okolja prosto živečih živali, - varstva premoženja pred zavarovanimi zvermi, - semenarstva v gozdarstvu, - sanacije gozda in obnove v primerih, ko povzročitelj poškodovanosti gozda ni znan, obnove gozda na pogorišču in obnove po naravni ujmi, kalamitetah in epifitocijah poškodovanega gozda. **+** Vlaganje v gozdove je eden najpomembnejših mehanizmov ohranjanja biodiverzitete, saj se z naštetimi ukrepi v okviru spodbude povečuje naravna obnova v gozdovih, spodbuja se sajenje izključno preverjenega in avtohtonega genskega materiala, kar je eden izmed glavnih spodbud ohranjanja ugodnega stanja okolja. Z njo se spodbuja izvrševanje zakonske zaveze, da je z gozdovi

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		potrebno ravnati trajnostno, mnogonamensko in sonaravno. Gozdovi prispevajo tudi k čistejšemu zraku in ponoru izpustov toplogrednih plinov.
31. Kmetijstvo in varovanje okolja (ZRAK, TLA, VODA)	MKGP	Spodbude za kmetijstvo in varovanje okolja so namenjene: - spodbujanju nadstandardnih sonaravnih kmetijskih praks, ki so usmerjene v ohranjanje biotske raznovrstnosti in krajine, ustrezno gospodarjenje z vodami in upravljanje s tlemi ter blaženje in prilagajanje kmetovanja podnebnim spremembam (primeri: ohranjanje mejic, preprečevanje erozije tal, ohranjanje ali izboljšanje kakovosti vodnih virov, ohranjanje vrst metuljev, varovanje travniških ptic, ki gnezdijo na tleh, itd.), - spodbujanju kmetijskih gospodarstev za izvajanje naravi prijaznega načina kmetovanja, - ohranitvi in nadaljnji obdelanosti kmetijskih zemljišč na območjih z naravnimi ali drugimi posebnimi omejitvami, - spodbujanju rejcev k zagotavljanju dobrega počutja prašičev, goveda in drobnice z dodeljevanjem podpore za izpolnjevanje obveznosti s področja dobrobiti živali, ki presegajo relevantne obvezne standarde. **+** S podporo se spodbuja tehnologije pridelave, ki prispevajo k trajnostni in racionalni rabi zemljišč ter ohranjajo in izboljšujejo biološko aktivnost, biotsko raznovrstnost in rodovitnost tal in so usmerjene v primerno rabo tal, preprečevanje erozije in negativnih sprememb strukture tal ter zmanjševanje vnašanja snovi v tla, ki jih obremenjujejo (fitofarmacevtska sredstva, gnojila, dušik iz mineralnih gnojil...). Spodbuja se ekološko kmetovanje, ki zagotavlja pridelavo visoko kakovostne in varne hrane ob hkratnem največjem možnem zmanjšanju vseh oblik vpliva na okolje. Ekološko kmetovanje ima pomemben vpliv na preprečevanje onesnaževanja podtalnice, saj že osnovne prepovedi, kot so npr. prepoved uporabe sintetičnih sredstev za varstvo rastlin (herbicidov in ostalih fitofarmacevtskih pripravkov) in lahko topnih mineralnih gnojil, že neposredno pomenijo aktivno zaščito podtalnice pred onesnaženjem z ostanki pesticidov in delno tudi nitratov. Ekološko kmetovanje izvaja načine reje, ki zmanjšujejo emisije toplogrednih plinov, pašna reja goveda zmanjšuje emisije metana pri skladiščenju živinskih gnojil. Spodbude (Plačila) na območjih, kjer je kmetijska pridelava zaradi naravnih ali drugih posebnih omejitev otežena (prisoten omejen izbor možnih proizvodnih usmeritev, višji stroški proizvodnje - vse to pa zmanjšuje konkurenčnost slovenskega kmetijstva), spodbujajo in ohranjajo nadaljnjo rabo kmetijskih zemljišč. V nasprotnem primeru bi se na teh območjih opuščalo kmetijstvo, povečalo pa bi se zaraščanje kmetijskih zemljišč,

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		izguba biotske raznovrstnost in kmetijske krajine. Kulturna krajina v območjih z omejenim možnostmi za kmetijstvo (OMD), zlasti na gorskih območjih, je še vedno močno odvisna od kmetijstva. Zato je vzdrževanje kmetijstva bistveno za dolgoročno ohranjanje okolja in podeželja. Dolgoročna razpoložljivost naravnih virov je temeljni pogoj za izpolnjevanje številnih funkcij v OMD. Zmanjšanje količine in kakovosti naravnih virov vpliva na delovanje tega življenjskega in gospodarskega prostora za domačine kot tudi prostora za rekreacijo in preživljanje prostega časa za ljudi izven teh območij.
32. Shema šolskega sadja in zelenjave (SŠSZ) (ZRAK)	MKGP	S pomočjo spodbude se izvajajo naslednji ukrepi: 1) Razdeljevanje sadja in zelenjave otrokom v osnovnih šolah in zavodih za vzgojo in izobraževanje otrok in mladostnikov s posebnimi potrebami (v nadaljevanju: šole), ki se prijavijo v shemo, kot dodatni brezplačni obrok. 2) Spremljevalni ukrepi, namenjeni izobraževanju in osveščanju otrok (učiteljev in staršev) glede sadja in zelenjave v povezavi s kmetijstvom, zdravo prehrano in okoljem. 3) Drugi elementi SŠSZ: spremljanje in vrednotenje učinkov SŠSZ ter obveščanje javnosti. **+** Glede na razpoložljivost na trgu šola pri izbiri svežega sadja in zelenjave daje prednost sezonsko pridelanemu lokalnemu svežemu sadju in zelenjavi, s čimer se krajšajo oskrbovalne verige in na ta način zmanjšuje ogljični odtis. Prav tako daje prednost sadju in zelenjavi iz okolju prijazne pridelave, ki ne obremenjuje okolja s fitofarmacevtskimi sredstvi, kot netrajnostna pridelava. **-** Dobava SŠSZ se zaradi EU zakonodaje, ki ureja SŠSZ, ne sme omejevati zgolj na lokalno pridelano sadje in zelenjavo, temveč je odprta za proizvode skupnega trga EU in celo za proizvode iz tretjih držav (npr. tudi tropsko sadje), in sicer zaradi EU sporazuma s STO (Svetovna trgovinska organizacija).
33. Prestrukturiranje vinogradov (ZRAK, TLA)	MKGP	S prestrukturiranjem vinogradov se izboljša tehnologija obdelave vinogradov zaradi prilagoditve sadilnih razdalj mehanizaciji za obdelavo vinogradov, narava vinograda se prilagodi terenu (terasa ali vertikala), hkrati pa se sortiment prilagodi zahtevam trga in klimatskim pogojem zadevne lokacije.

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		+ S spodbudo se povečuje samooskrba z grozdjem in vinom, kar omogoča kratke dobavne verige in s tem nižji ogljični odtis. Z izboljšano tehnologijo in posodobitvijo mehanizacije in procesa pridelave se lahko zniža poraba goriva in fitofarmacevtskih sredstev in s tem zmanjšajo emisije toplogrednih plinov v ozračje ter obremenjevanje naravnih virov.
34. Sofinanciranje zavarovalnih premij za zavarovanje primarne kmetijske proizvodnje in ribištva (ZRAK, TLA)	MKGP	V okviru spodbude se dodeljuje pomoč v obliki nepovratnih sredstev, kot plačilo sofinanciranega dela zavarovalnih premij za zavarovanje, z namenom nadomestila izgub, ki jih povzročijo naravne nesreče in druge slabe vremenske razmere v kmetijski proizvodnji oziroma pogini živali zaradi bolezni, ki jih je mogoče zavarovati. **+** Spodbuda predstavlja pomoč kmetom, da kljub rizikom, ki jih prinašajo naravne nesreče, nadaljujejo z obdelovanjem kmetijskih zemljišč oziroma ne opuščajo kmetovanja. S tem se lahko zmanjšujejo transportne poti prevoza hrane, oziroma krajšajo oskrbovalne verige ter posledično niža ogljični odtis.
35. Razvoj kmetij in podjetij (ZRAK, TLA)	MKGP	Spodbude za vstop v sheme kakovosti za kmetijske proizvode in živila, za razvoj kmetij in podjetij ter za ustanovitev skupin in organizacij proizvajalcev so namenjene lažjemu prehodu kmetijskih gospodarstev ali skupinam kmetijskih gospodarstev iz konvencionalnega načina kmetovanja v način kmetovanja, zahtevan za sheme kakovosti; vzpostavitvi in razvoju kmetij ter nekmetijskih dejavnosti na podeželju, ki prispevajo k aktivaciji potencialov lokalnega okolja, katerih rezultat bo krepitev podeželskega gospodarstva, povečanje tržne usmerjenosti kmetij, nova delovna mesta in višja dodana vrednost, in sicer v okviru spodbud za zagon dejavnosti za mlade kmete, za zagon dejavnosti, namenjenih razvoju majhnih kmetij in za naložbe v vzpostavitev in razvoj nekmetijskih dejavnosti ter lažjemu ustanavljanju in delovanju proizvajalcev skupin in organizacij proizvajalcev prek dodeljevanja spodbude za kritje stroškov vzpostavitve in začetnega delovanja skupin in organizacij proizvajalcev. **+** Ukrep spodbuja razvoj kratkih dobavnih verig ter s tem razvoj lokalnih trgov, kar ima lahko za posledico skrajšanje transportnih poti in manj logistike ter s tem zmanjšanje ogljičnega odtisa. Sheme kakovosti imajo višje standarde glede varovanja okolja, poseben poudarek pa je namenjen ekološkemu kmetovanju, ki ima pozitivne učinke na ohranjanje biotske raznovrstnosti, kakovosti tal in voda. Spodbuja se kmetije in mlade kmete, ki v poslovnih načrtih izkažejo prispevek k skrbi za okolje, npr. preusmeritev v ekološko pridelavo kmetijskih pridelkov, dejavnosti, ki prispevajo k razvoju kmetije v smeri trajnostnega kmetijstva. Spodbuja se naložbe, ki so povezane s povečanjem energetske učinkovitosti in OVE, ki prispevajo k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in manjšemu

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		onesnaževanju okolja. Spodbuja se razvoj in krepitev dejavnosti v lokalnem okolju, ki ustvarjajo zelena delovna mesta. **-** Prepočasen razvoj ekološkega kmetovanja in ne najbolj učinkovita organiziranost proizvajalcev pri skupnem nastopu na trgu.
36. Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (ZRAK, TLA, VODA)	MKGP	Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje (sodobna mehanizacija, nove tehnologije) so namenjene: - razvoju kmetijstva, predelave ali trženja kmetijskih in živilskih proizvodov ter kmetijske in gozdarske infrastrukture; - spodbujanju skupnega lokalnega razvoja po pristopu »od spodaj navzgor«. Pristop »od spodaj navzgor« omogoča lokalnemu prebivalstvu, da z oblikovanjem lokalnih partnerstev tako imenovanih lokalnih akcijskih skupin (LAS), aktivno odloča o prioritetah in razvojnih ciljih lokalnega območja,vključno z viri financiranja za doseganje ciljev lokalnega območja; - k povečanemu dostopu podeželskega prebivalstva in gospodarstva do širokopasovnih povezav, kar bo imelo pričakovani pozitiven učinek na družbeni in gospodarski razvoj podeželskih območjih; - krepitvi ekoloških funkcij gozda preko obnove v naravni nesreči poškodovanih gozdov ter trajnostnemu razvoju gozdarstva kot gospodarske panoge preko spodbujanja naložb v gozdarske tehnologije, mobilizacijo in pred industrijsko predelavo lesa. **+** S posodobitvijo mehanizacije in novimi tehnologijami se lahko prispeva k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov v ozračje, zniža poraba energije in obremenjevanje naravnih virov, zmanjšajo tveganja za onesnaževanje in vpliv na okoliške habitate, zlasti na vode in jamske habitate. Naložbe v prestrukturiranje lahko zmanjšajo porabo vode in emisije odpadnih vod npr. z ureditvijo malih čistilnih naprav, gnojnih jam...
37. Znanje in inovacije ter sodelovanje (ZRAK, TLA, VODA)	MKGP	Spodbude v znanje in inovacije ter sodelovanje so namenjene:

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		- povečanju ravni usposobljenosti ciljnih skupin preko različnih oblik prenosa znanja (primer: izobraževanje v zvezi z zelenim javnim naročanjem in kratkimi verigami, primernimi in neprimernimi območji za ekološko čebelarjenje - namestitev panjev ali čebelnjaka, itd.), - podpori kvalificiranim organizacijam, javnega in zasebnega prava, ki ponujajo storitve svetovanja s ciljem izboljšanja znanja na področjih dobrobiti živali, kmetijskih praks, ki se izvajajo v okviru spodbude kmetijsko okoljskih in kmetijsko podnebnih plačil ter ekološkega kmetovanja (primer: izdelava individualnega načrta preusmeritve kmetijskega gospodarstva iz konvencionalne v ekološko pridelavo), - spodbujanju projektov sodelovanja, ki bodo imeli za cilj doseganje večje produktivnosti in hkrati tudi večje trajnosti na področju kmetijstva (primer: pilotna kmetija, ki sodeluje pri socialnem varstvu starejših ljudi). **+** Spodbuda ima lahko pozitiven vpliv na okolje (zrak, tla , voda), če bodo kmetje, ki se bodo udeležili usposabljanj in izobraževanj, znanje prenesli v prakso na lastnih kmetijah. **-** Prepočasen prenos znanja v prakso.
38. Sheme neposrednih plačil (ZRAK)	MKGP	V letu 2017 se v Sloveniji izvajajo sledeče sheme neposrednih plačil: - shema osnovnega plačila (t.i. plačilne pravice); - plačilo za zeleno komponento; - plačilo za mlade kmete; - proizvodno vezane podpore: · podpora za strna žita, · podpora za mleko v gorskih območjih, · podpora za rejo govedi, · podpora za zelenjadnice,

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		- plačilo za območja z naravnimi omejitvami; - shema za male kmete. Namenjene so zagotavljanju stabilnih proizvodnih in ekonomskih razmer za kmetijstvo, ohranjanju proizvodnega potenciala kmetijskih zemljišč, ohranjanju obdelanosti kmetijskih zemljišč ter posledično poseljenosti podeželja. Z njimi se želi zagotoviti čim boljšo samooskrbo s posameznimi proizvodi (lokalna hrana, manj transporta), prehransko varnost in varno krmo. Prav tako krepijo zagotavljanje javnih dobrin kmetijstva na področju varstva okolja in ohranjanja kulturne krajine. Z njimi se podpira uporabo kmetijskih praks, ki ugodno vplivajo na podnebje in okolje. **+** S spodbudo se želi zagotoviti čim boljšo samooskrbo s kmetijskimi pridelki, kar lahko skrajšuje dobavne verige in tako znižuje ogljični odtis. Neposredna plačila krepijo zagotavljanje javnih dobrin kmetijstva na področju varstva okolja, saj morajo vsi kmetje, ki prejemajo neposredna plačila, izpolnjevati zahteve navzkrižne skladnosti oziroma se kar 30% nacionalne ovojnice za neposredna plačila namenja za izvajanje zelene komponente s katero se zagotavlja, da vsi kmetje v EU, ki prejemajo neposredna plačila, zagotovijo okoljske in podnebne koristi kot del svoje kmetijske dejavnosti. Spodbujajo tudi generacijsko prenovo (dodatno plačilo za mlade kmete) in med mladimi bo verjetno več tistih, ki bodo pridelovali v skladu z načeli večje trajnosti in okoljske ozaveščenosti.
39. Program ukrepov na področju čebelarstva v Republiki Sloveniji v letih 2017-2019 (TLA)	MKGP	Program ukrepov na področju čebelarstva vsebuje ukrepe z namenom ohranitve pasemske čistosti kranjske čebele, enakomerne in zadostne poseljenosti čebeljih družin po vsej Sloveniji ter zagotovitve kakovosti in varnosti čebeljih pridelkov. **+** Čebele z opraševanjem rastlin prispevajo k zagotavljanju ohranjanja biotske raznovrstnosti v naravi in ohranjanju ekološkega ravnotežja ter k uspešni kmetijski proizvodnji, ki zagotavlja varnost preskrbe s hrano. Prav tako dajejo svoje visoko hranljive izdelke (med, matični mleček, cvetni prah,...). S tem se krajšajo oskrbovalne verige s hrano in na ta način zmanjšuje ogljični odtis.
40. Nižja stopnja DDV za dobave fitofarmacevtskih sredstev (TLA, VODA)	MF	Nižja stopnja DDV se uporablja za živali za pitanje, semena, sadike, gnojila, fitofarmacevtska sredstva, biotična sredstva za varstvo rastlin ter storitve, ki so namenjene izključno uporabi v kmetijstvu, gozdarstvu in ribištvu. Nižja stopnja DDV se lahko uporabi za dobave blaga in opravljanje storitev, ki so običajno namenjene za uporabo v kmetijski proizvodnji, razen opreme kot so kmetijski stroji ali objekti.

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		- Ukrep prispeva k uporabi fitofarmacevtskih sredstev, ki škodljivo vplivajo na okolje, predvsem na tla in podtalnico.
41. Olajšava za vlaganja v raziskave in razvoj (ZRAK, TLA, VODA)	MF	Zavezanec lahko uveljavlja zmanjšanje davčne osnove v višini 100% zneska, ki predstavlja vlaganja v raziskave in razvoj v tem obdobju, vendar največ v višini davčne osnove. **+** Z davčnimi olajšavami se zavezance spodbuja k povečevanju raziskovalno-razvojne dejavnosti, ki vodijo v iskanje učinkovitejših rešitev na področju okolja (energetsko varčnejši stroji in naprave, nova tehnologija ali novi materiali, ki so okolju prijaznejši). S tem se prispeva k manjši rabi energentov in drugih virov in s tem manjše obremenjevanje okolja. **-** Ni nujno, da se z olajšavo spodbujajo le vlaganja v raziskave in razvoj okolju prijaznejših tehnologij, procesov in materialov. Z vlaganjem v raziskave in razvoj lahko pride do širitve proizvodnje brez okoljskih izboljšav, kar ima lahko celo negativen vpliv na okolje.
42. Spodbujanje lokalnega povezovanja in regionalnega razvoja (TLA)	MGRT	Ukrepi spodbujajo povezovanje partnerjev v razvojno sodelovanje na regionalni in lokalni ravni, spodbude bodo namenjene izvajanju razvojnih programov občin, strategij lokalnega razvoja in regionalnih razvojnih programov. Z vključevanjem deležnikov v vse faze izvajanja projektov se bosta krepila tudi človeških potencial in inovativnost prebivalcev teh območij. Manjši projekti, ki bodo podprti iz sredstev integralnega proračuna, bodo lahko smiselno dopolnjevali projekte v okviru drugih ukrepov programa. **+** Spodbude v tem sklopu vplivajo na izboljšanje stanja okolja z vlaganjem v zmanjševanje emisij toplogrednih plinov ter s podporo ustanavljanju nizkoogljičnih skupnosti in skupnosti brez odpadkov, kot npr. vlaganja v manjšo okoljsko infrastrukturo, manjše prenove degradiranih industrijskih območij ter pospeševanje urbane trajnostne mobilnosti in energetske učinkovitosti. Spodbude so usmerjene v okolju prijazno gospodarstvo, temelječem na učinkoviti rabi naravnih virov, ter izobraževanju, usposabljanju in dvigu osveščenosti lokalnega prebivalstva. **-** Lokalno povezovanje in regionalni razvoj ima lahko pozitiven vpliv na okolje, ni pa nujno. Z ukrepi se lahko spodbuja ravnanja, ki imajo celo negativen vpliv na okolje, saj je okoljski vidik le eden izmed kriterijev pri dodelitvi spodbude.
43. Spodbujanje nastajanja in delovanja podjetij (ukrepi za delovanje in rast podjetij, za start-upe in socialna podjetja (TLA)	MGRT	Spodbude so namenjene mladim podjetjem in novim podjetniškim podjemom, kjer bo poseben poudarek na (1) inovativnih start-up podjetjih s potencialom globalne rasti, (2) podjetjih s področja družbenih inovacij in podjetjih, ki uvajajo nove načine ustvarjanja dodane vrednosti (npr. design, nabavne poti, tržni pristopi, poprodajne storitve, nadgradnja in uporaba tradicionalnih znanj in

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		veščin, itd.), (3) podjetjih z geografskih območij, ki se soočajo s posebnimi razvojnimi izzivi, vendar imajo potencial rasti in razvoja vsaj na regionalnem nivoju, (4) podjetjih, ki uvajajo nove načine izvajanja socialnih vsebin v sodelovanju z institucionalnim sektorjem in z lokalnim okoljem. **+** Spodbude vključujejo tudi pogoje in merila za večjo uporabo načel zelenega/krožnega gospodarstva, in sicer se v okviru te spodbude spodbuja večja uporaba OVE, izboljšanje snovne in energetske učinkovitosti ter razvoj okoljsko manj obremenjujočih izdelkov in storitev. Izboljševanje energetske in snovne učinkovitosti ter razvoj t.i. zelenih produktov lahko poleg prihrankov pri energiji in surovinah zmanjša tudi emisije toplogrednih plinov v ozračje in količino odpadkov. **-** Spodbujanje nastajanja in delovanja podjetij ima lahko pozitiven vpliv na okolje, če se spodbuja okolju prijazno podjetništvo, vendar to ni nujno. Z ukrepi se spodbuja tudi podjetništvo, ki ima lahko negativen vpliv na okolje, saj je okoljski vidik le eden izmed kriterijev pri dodelitvi spodbude.
44. Spodbujanje raziskav, razvoja in inovativnosti - RRI v podjetjih (krepitev povezav in novih sinergij v inovacijskem sistemu, raziskovalni in razvojni projekti v skladu z usmeritvami Strategije pametne specializacije, podpora komercializaciji in demonstracijski projekti) (TLA)	MGRT	Spodbuja se razvoj, raziskave in inovacijski procesi v MSP in velikih podjetjih na prednostnih področjih Slovenske strategije pametne specializacije. Prav tako se financira naložbe v kadrovske raziskovalne zmogljivosti in opremo MSP in velikih podjetij v neposredni povezavi z raziskavami in inovacijskimi dejavnostmi. Poseben poudarek je dan raziskavam in inovacijski aktivnosti, procesom, prenosu tehnologij, novim modelom poslovanja ter sodelovanju podjetij s poudarkom na nizko-ogljičnem gospodarstvu in zmanjševanju porabe energije. Sredstva so namenjena raziskovalnim področjem in raziskovalno razvojnim projektom, ki imajo širši družbeni vpliv oziroma odgovor na okoljske in energetske izzive. Vlaganja v raziskave in razvoj na različnih tehnoloških področjih ima izrazito pozitivni vpliv na okolje z vidika razvoja okolju prijaznih tehnoloških rešitev, ki vsebujejo rešitve za zmanjševanje porabe surovin, zmanjševanje porabe energije in zmanjševanje škodljivih izpustov v okolje. **+** V okviru te spodbude se podjetja spodbuja tudi k povečevanju raziskovalno-razvojne dejavnosti, ki vodijo v iskanje učinkovitejših rešitev na področju okolja (energetsko varčnejši stroji in naprave, nova tehnologija ali novi materiali, ki so okolju prijaznejši). S tem se prispeva k manjši rabi energentov in drugih naravnih virov. **-** Ni nujno, da se z olajšavo spodbujajo le raziskave in razvoj okolju prijaznejših tehnologij, procesov in materialov. Z raziskavami in razvojem lahko pride do širitve proizvodnje brez okoljskih izboljšav, kar ima lahko negativen vpliv na okolje.
45. Spodbujanje rasti in razvoja MSP (ukrepi za rast in razvoj	MGRT	Aktivnosti bodo usmerjene v spodbujanje rasti vseh malih in srednjih podjetij, kar se bo odražalo v

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
/ delovanje malih in srednje velikih podjetij) (TLA)		povečanju dodane vrednosti in prihodkov. S tega vidika so ključni izboljšanje dostopa do kapitala in virov financiranja, usposabljanje, mentorstvo, povezovanje in mreženje ter ostale podporne storitve. To bo pripomoglo h krepitvi veščin in kompetenc na ravni podjetij in tudi na ravni medpodjetniških povezav. **+** V okviru te spodbude se spodbuja podjetja k večji rabi OVE, izboljšanju snovne in energetske učinkovitosti ter k razvoju okoljsko manj obremenjujočih izdelkov in storitev. Izboljševanje energetske in snovne učinkovitosti ter razvoj t.i. zelenih produktov lahko poleg prihrankov pri energiji in surovinah zmanjša tudi emisije toplogrednih plinov v ozračje in količino odpadkov. **-** Spodbujanje rasti in razvoja podjetij ima lahko pozitiven vpliv na okolje, če se spodbuja okolju prijazno podjetništvo, vendar to ni nujno. Z ukrepi se spodbuja tudi podjetništvo, ki ima lahko negativen vpliv na okolje, saj je okoljski vidik le eden izmed kriterijev pri dodelitvi spodbude.
46. Trajnostni razvoj morskega gospodarskega ribolova, akvakulture in predelovalne industrije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo v Republiki Sloveniji za obdobje 2014-2020 (OP ESPR 2014-2020) (VODA)	MKGP	Ukrepi podpirajo dejavnosti, ki vodijo k zmanjševanju vpliva sektorja ribištva in akvakulture ter predelovalne industrije na okolje. Na področju sektorja morskega gospodarskega ribolova gre za spodbude za ukrep začasnega prenehanja ribolovne dejavnosti ter prek ukrepa, ki spodbuja naložbe za zagotavljanje zdravja in varnosti na krovu ribiških plovil. Na področju akvakulture (vzreje vodnih organizmov) gre za spodbude za produktivne naložbe v okoljsko akvakulturo, prehod na ekološko akvakulturo, ukrepe v zvezi z javnim zdravjem ter ukrepe za spodbujanje razvoja akvakulture, ki zagotavlja okoljske storitve (izvajanje metod akvakulture, ki so združljive s posebnimi okoljskimi potrebami in za katere veljajo posebne zahteve za upravljanje, ki izhajajo iz določitve območij NATURA 2000). Na področju predelave ribiških proizvodov so spodbude namenjene naložbam v predelavo in trženje ribiških proizvodov in proizvodov akvakulture, ki: a) prispevajo k varčevanju z energijo ali zmanjševanju vpliva na okolje, vključno z obdelavo odpadkov; b) izboljšajo varnostne, higienske, zdravstvene in delovne pogoje; c) podpirajo predelavo ulova rib, ki se lahko tržijo, vendar ne morejo biti namenjene za prehrano ljudi; d) se nanašajo na predelavo stranskih proizvodov, ki nastanejo pri glavnih dejavnostih predelave; e) se nanašajo na predelavo iz ekološke akvakulture na podlagi členov 6 in 7 Uredbe (ES) št. 834/2007

IME SPODBUDE IN OKOLJSKI DEJAVNIK, NA KATEREGA VPLIVA	PRISTOJNO MINISTRSTVO	OPIS SPODBUDE Z NAVEDBO POZITIVNIH in/ali NEGATIVNIH VPLIVOV NA OBREMENJEVANJE OKOLJA
		f) bodo omogočile nove ali izboljšane proizvode, nove ali izboljšane postopke ten nove ali izboljšane sisteme upravljanja in organizacijske sisteme. Program poleg tega vsebuje sredstva za zbiranje podatkov o ribištvu, nadzor ribištva, spodbujanje trajnostnega razvoja ribiških skupnosti ter za podporo izvajanja celostne pomorske politike. **+** Na področju morskega gospodarskega ribolova ima ukrep začasnega prenehanja ribolovne dejavnosti za ribiče namen izboljšanja stanja staležev ribolovnih organizmov v severnem delu Jadranskega morja. Namen spodbude je tudi varstvo in obnova vodne biotske raznovrstnosti in krepitev ekosistemov, povezanih z akvakulturo in spodbujanje z viri učinkovite akvakulture, kar bo doseženo z uvajanjem novih tehnologij, ki imajo majhen vpliv na okolje, npr. preusmeritev iz klasične v ekološko vzrejo ter uvedba okolju prijaznih oblik akvakulture (npr. zaprti sistemi).

16 PRILOGA 2: PRIMERI SCENARIJEV

V okviru opravljene analize je bila z vidika vpliva na okolje posebna pozornost namenjena področju uporabe fosilnih goriv in **spodbudam za nakup dizelskega goriva za pogon**. Gre za **spodbude, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja**, zato so z okoljskega vidika neprimerne in bi jih bilo primerno odpraviti. Hkrati pa je pri povezavi davčne politike in obremenjevanja okolja kot tudi pri analizi ovrednotenja spodbud, ki so okolju škodljive, treba upoštevati tudi **vpliv teh spodbud na konkurenčnost gospodarstva in njihov vpliv na javnofinančne prihodke**. Primeri scenarijev prikazujejo vpliv posamezne spodbude na vidik obremenjevanja okolja, konkurenčnost gospodarstva in na javnofinančne prihodke ter ekonomski učinek ob njihovi morebitni odpravi. **Primeri scenarijev se uporabljajo za neposreden prikaz in ugotovitev, katere od naštetih spodbud niso učinkovite, zato bi bilo primerno proučiti možnosti za njihovo preoblikovanje, katere od njih pa učinkovito podpirajo druge ekonomske politike države in bi njihova odprava pomenila znatno ekonomsko obremenitev v primerjavi s koristmi za okolje.**

V okviru opravljene Analize popisanih spodbud in identifikacije problemov (Poglavje 7) je bil opravljen pregled vrste spodbud z vidika njihovega vpliva na okolje. Ugotovljeno je bilo, da so določene spodbude, ki že veljajo, okoljsko bolj naravnane kakor druge. Določene spodbude torej pretežno, deloma ali pa vsaj v določenem delu spodbujajo upravičence k takšnim ravnanjem, da z njimi razbremenjujejo svoj (predhodni) okoljski odtis.

Ne glede na to, kako so zajete spodbude razvrščene, je vsem skupno to, da je pri njih mogoče nadalje razviti in okrepiti pomen okoljskih meril. Določeni ukrepi, ki danes lahko veljajo za okolju prijazne, bodo z nadaljnjim razvojem zelenih tehnologij, preoblikovanjem gospodarskih panog ter krepitvijo zavedanja o pomenu in koristih varovanja okolja morda že jutri ovrednoteni povsem drugače.

V okviru opravljene analize je bila z vidika vpliva na okolje posebna pozornost namenjena zlasti področju uporabe fosilnih goriv. Ugotovljeno je bilo, da Slovenija precej sredstev namenja različnim spodbudam za nakup dizelskega goriva za pogon. Gre za spodbude, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja in k čim bolj racionalni rabi goriva, saj je to zaradi predmetnih spodbud za upravičence cenejše in dostopnejše. Posledično ti ukrepi upravičencev ne spodbujajo k nakupu novih, učinkovitejših, varčnejših in zato tudi okolju prijaznejših vozil, strojev, naprav in mehanizacije. Nasprotno, večja ko je poraba goriva, večja je davčna ugodnost za upravičence do spodbud. Predmetne spodbude torej prispevajo k večjim emisijam toplogrednih plinov in trdih delcev v ozračje, zato so z okoljskega vidika neprimerne in bi jih bilo primerno odpraviti.

Hkrati pa je pri povezavi davčne politike in obremenjevanja okolja kot tudi pri analizi ovrednotenja spodbud, ki so okolju škodljive, treba upoštevati tudi vpliv teh spodbud na konkurenčnost gospodarstva in njihov vpliv na javnofinančne prihodke.

Zato da bi spodbudili razpravo o mogočem preoblikovanju posameznih spodbud, tako tistih, ki so opredeljene kot spodbude, ki ne prispevajo k zmanjševanju obremenjevanja okolja, kot tudi dodatni ozelenitvi spodbud, ki so že zdaj prepoznane kot spodbude, ki so bolj okoljsko naravnane, je pripravljenih pet primerov scenarijev. Ti prikazujejo, kakšen vpliv bi imela na okolje in tudi na proračunske prihodke morebitna odprava ene izmed naslednjih petih spodbud:

1. **vračilo trošarine za komercialni prevoz**,
2. **vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo**,
3. **nižja trošarina za dizelsko gorivo kot za neosvinčeni bencin,**
4. **vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen in**
5. **povečan poudarek okoljskih meril pri davku na motorna vozila**.

Primeri scenarijev prikazujejo vpliv posamezne spodbude na vidik obremenjevanja okolja, konkurenčnost gospodarstva in na javnofinančne prihodke. Primeri scenarijev so namenjeni neposrednemu prikazu in ugotovitvi, katere od naštetih spodbud niso okoljsko naravnane, zato bi bilo primerno proučiti možnosti za njihovo preoblikovanje, in katere od njih učinkovito podpirajo druge resorne politike države in bi njihova odprava lahko pomenila precejšnjo ekonomsko obremenitev v primerjavi s koristmi za okolje.

16.1 ODPRAVA VRAČILA TROŠARINE ZA KOMERCIALNI PREVOZ

16.1.1 RAZLOGI ZA UVEDBO SPODBUDE IN ZASLEDOVANI CILJI SPODBUDE

V Sloveniji je bilo leta 2009, v razmerah upočasnjene gospodarske rasti in za blažitev posledic finančne in gospodarske krize, uvedeno razlikovanje med trošarino za dizelsko gorivo glede na uporabo za komercialni ali nekomercialni namen, s katerim se blažijo negativni vplivi višjih cen pogonskih goriv. S tem se je omogočilo znižanje trošarinske obremenitve dizelskega goriva za pogon motornih vozil za komercialni namen. Ta ukrep ima neposredni učinek na cestno prevozništvo, saj znižuje stroške goriva pri prevozih blaga in potnikov ter krepi konkurenčnost te panoge. Hkrati zaradi nižje cene za cestne prevoznike omogoča povpraševanje tranzitnega prometa po dizelskem gorivu. Slovenija s shemo vračil trošarine za gorivo, porabljeno za komercialni prevoz blaga in potnikov, izkorišča prednost majhnega in prometno prehodnega ozemlja.

Ukrep znižuje ceno goriva v Sloveniji za avtoprevoznike, za katere je značilno, da povprašujejo po velikih količinah dizelskega goriva, ravno pod ceno dizelskega goriva, ki bi jo plačali pri nakupu v Avstriji, Italiji in na Hrvaškem. Po ocenah Ministrstva za finance je vsaj 70 odstotkov količin, za katere domači upravičenci zahtevajo vračilo, dejansko porabljenih v mednarodnem prevozu, torej gre za zavezance, ki opravljajo večino svojih prevozov zunaj Slovenije. Upravičenci za vračilo trošarine so večinoma zavezanci za DDV, kar jim omogoča tudi uveljavljanje vračila (oz. natančneje odbitek) DDV.

S tem ukrepom se tako dosegata predvsem naslednja cilja: **konkurenčnost cen pogonskih goriv za komercialni prevoz v primerjavi z drugimi državami in s tem stabilno povpraševanje po pogonskih gorivih v Sloveniji** ter **konkurenčnost panoge cestnega prevozništva.** Tabela 5 prikazuje zneske letnih vračil trošarine za komercialni prevoz v litrih in EUR.

Tabela 5: Zneski letnih vračil trošarine za komercialni prevoz v litrih in EUR

Komercialni prevoz	Komercialni prevoz (litrov)	Komercialni prevoz (EUR)	Povprečno vračilo (eur/liter)
2009*	200.308.636	26.039.866	0,13
2010	470.298.287	46.975.177	0,1
2011	493.798.215	13.803.224	0,028
2012	513.658.847	24.870.714	0,048
2013	488.569.035	37.455.624	0,077
2014	486.430.901	41.732.820	0,086
2015	491.882.864	43.702.008	0,089
2016	524.965.187	50.070.388	0,095
2017**	586.000.000	56.500.000	0,096

Vir: FURS, 12. 2. 2018; *Vračila so bila uvedena sredi leta 2009; **Podatki za leto 2017 so ocenjeni.

Na podlagi drugega in tretjega odstavka 7. člena Direktive 2003/96/ES in 95. člena Zakona o trošarinah (ZTro-1) imajo osebe, ki opravljajo registrirano dejavnost in imajo sedež v Uniji ali državah članicah Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA) možnost vračila trošarine za plinsko olje (v nadaljevanju: dizelsko gorivo), ki se dokazljivo porabi kot pogonsko gorivo za komercialni prevoz. Vračilo dela plačane trošarine je določeno v višini razlike med zneskom povprečne trošarine, ki jo za posamezen koledarski mesec ugotovi minister, pristojen za finance, in najnižjim zneskom, ki ga določa 7. člen Direktive 2003/96/ES[76].

Merilo za uveljavitev spodbude je raba dizelskega goriva kot pogonskega goriva za komercialni prevoz ob pogojih rabe:

- prevoz blaga za plačilo ali za lasten račun z lastnimi ali najetimi registriranimi motornimi vozili ali tovornjaki s prikolico, ki so namenjeni izključno cestnemu prevozu blaga in z največjo dovoljeno maso, ki ni manjša od 7,5 tone, ali

- prevoz potnikov – linijski ali izredni, z motornimi vozili kategorije M2 ali M3, kot jih določajo predpisi, ki urejajo področje ugotavljanja skladnosti vozil (M2 – vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg vozniškega sedeža in največjo maso do vključno 5 ton; M3 – vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg vozniškega sedeža in največjo maso večjo od 5 ton).

Višino zneska za vračilo trošarine za komercialni prevoz za leti 2016 in 2017 in v prvem trimesečju leta 2018 za 1000 litrov dizelskega goriva prikazuje Tabela 6. Iz tabele je razvidno da je znesek za

[76] 330 EUR za 1000 litrov dizelskega goriva. Področje je v Sloveniji uredila novela ZTro-H, julija 2009.

vračilo trošarine na 1000 litrov dizelskega goriva od marca 2016 do marca 2018, torej že dve leti, nespremenjen.[77]

Tabela 6: Zneski za vračilo trošarine za komercialni prevoz v letih 2016, 2017 in v prvem trimesečju leta 2018

Zneski za vračilo trošarine 2018 (za 1000 litrov)			
	JANUAR - MAREC		
Komercialni prevoz	96,05 EUR		
Zneski za vračilo trošarine 2017 (za 1000 litrov)			
	JANUAR - DECEMBER		
Komercialni prevoz	96,05 EUR		
Zneski za vračilo trošarine 2016 (za 1000 litrov)			
	JANUAR	FEBRUAR	MAREC - DECEMBER
Komercialni prevoz	87,46 EUR	95,75 EUR	96,05 EUR

Vir: FURS, 10. 4. 2018

16.1.2 CILJ ODPRAVE VRAČILA TROŠARINE ZA KOMERCIALNI PREVOZ

Cilj odprave vračila trošarine za komercialni prevoz je v zmanjšanju izpustov CO_2 in drugih toplogrednih plinov ter emisij delcev in dušikovih oksidov (NO_x), ki so predhodniki sekundarnih delcev in prizemnega ozona ter rakotvornega onesnaževala benzo(a)pirena v prometu kot posledica zmanjšanja porabe dizelskega goriva.

Zmanjšanje porabe dizelskega goriva bi tako pozitivno vplivalo na doseganje ciljev kakovosti zraka:

- manj preseganj mejnih vrednosti koncentracije PM_{10} v zunanjem zraku,
- manj preseganj ciljnih vrednosti koncentracije za prizemni ozon,
- lažje doseganje ciljev zmanjšanja emisij dušikovih oksidov NOx in drobnih delcev $PM_{2,5}$ do leta 2020 in 2030.

Zmanjšanje porabe dizelskega goriva, katerega veliki porabniki so tudi težka in lahka tovorna vozila in druga vozila, ki so viri okoljskega hrupa v cestnem prometu, bi lahko pomembno vplivalo na doseganje ciljev s področja okoljskega hrupa.

Hkrati je treba upoštevati izrazito tranzitno lego Slovenije na stičišču prometnih poti. Ob morebitni odpravi vračila trošarine za komercialni prevoz bi izrazito padla prodaja pogonskih goriv, vpliv na preusmerjanje prometnih tokov pa bi bil bistveno manjši.

[77] Za vračilo trošarine se upošteva povprečni znesek trošarine za dizelsko gorivo za pogonski namen v mesecu, za katerega se vračilo uveljavlja in ki ga ugotovi minister za finance ter je objavljen v Uradnem listu RS. Znesek za vračilo trošarine se že od marca 2016 ni spremenil, ker je višina trošarine na dizelsko gorivo od takrat ves čas enaka.

16.1.3 IZZIVI, KI JIH ODPRAVA SPODBUDE PRINAŠA – FINANČNI UČINEK NA PRORAČUNSKE PRIHODKE

Trošarine na energente so pomemben in stabilen vir prihodkov državnega proračuna, saj od skupno okoli 9 milijard EUR prihodkov znašajo okoli 1 milijardo EUR letno[78], kar predstavlja približno 11 odstotkov vseh prihodkov državnega proračuna Republike Slovenije. Od tega je za okoli 194 milijonov EUR prihodkov od trošarin na gorivo, ki ga v Sloveniji kupijo upravičenci iz sheme vračila trošarine za komercialni prevoz, dodatno pa je treba upoštevati še v letu 2017 za približno 45 milijonov EUR prihodkov iz naslova drugih javnofinančnih dajatev, vezanih na gorivo (CO_2-dajatev, prispevek OVE in prispevek URE). Od leta 2017 pobranih 194 milijonov EUR trošarin iz naslova zadevne spodbude, je bilo upravičencem vrnjenih dobrih 56[79] milijonov EUR trošarine, kar predstavlja približno 0,5 odstotka vseh prihodkov državnega proračuna. Pri tem je zaznan konstanten trend rasti povpraševanja prevoznikov po dizelskem gorivu, ki se izkazuje kot zvišana količina goriva v zahtevkih za vračilo trošarine iz tega naslova. Ob tem je treba poudariti, da zaradi tranzitne lege Slovenije in majhnosti države odprava tega ukrepa ne bi dosegla zaznavnega znižanja emisij v prometu, bi pa prišlo do velikega izpada priliva v državno blagajno iz naslova trošarin. Tujci bi namreč Slovenijo lahko prevozili z gorivom, kupljenim v državah z nižjo ceno goriva, domači zavezanci pa bi, upoštevaje velik obseg mednarodnih prevozov, gorivo prav tako lahko kupovali v sosednjih državah z nižjo ceno goriva, pri čemer se obremenitev za okolje v Sloveniji ne bi zmanjšala, saj se število prevoženih kilometrov ne bi zaznavno spremenilo, le točenje goriva bi se prestavilo v sosednje države. To bi imelo negativne posledice za javne finance v Sloveniji, ob le manjšem zmanjšanju okoljske obremenitve z vidika prometnih tokov.

Količine litrov goriva v zahtevkih za vračilo trošarine za komercialni prevoz in zneski letnih vračil trošarine v EUR po vrstah upravičencev za vračilo trošarine za komercialni prevoz od leta 2010 do 2017 prikazuje Tabela 7.

Znesek vračila trošarine za komercialni prevoz je odvisen od količine goriva, za katero se uveljavlja vračilo trošarine, in višine razlike med veljavno trošarino ter najnižjo ravnjo obdavčitve za pogonska goriva, določeno v Direktivi 2003/96/ES. Z nižanjem višine trošarine za dizelsko gorivo se znižuje tudi obseg vračil trošarine. Z znižanjem veljavne trošarine na najnižjo raven obdavčitve po Direktivi 2003/96/ES in s tem izenačitvijo višine trošarine za komercialni in nekomercialni prevoz, bi vračila trošarine iz naslova sheme komercialnega prevoza izničili, pri čemer pa ob takšnem ravnanju ne moremo govoriti o okoljskem ukrepu.

[78] Državni proračun za leto 2017
[79] FURS, obračun trošarine v letu 2017– ocena

Tabela 7: Količine goriva v zahtevkih za vračilo trošarine in zneski letnih vračil trošarine po vrstah upravičencev za vračilo trošarine za komercialni prevoz od leta 2010 do 2017

Količine za leto (v litrih)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017* ocena
Domači - blago	101,149,045	354,420,455	337,440,643	337,241,352	337,584,794	348,069,608	360,912,556	390,646,141	430,000,000
Domači - potniki	10,869,209	32,054,142	28,918,733	26,974,413	26,748,226	23,535,326	25,401,990	24,981,082	29,200,000
Tuji - blago	829,102	83,619,765	127,432,885	148,961,213	123,164,204	114,785,850	104,734,251	108,120,997	126,000,000
Tuji - potniki	0	203,925	5,955	481,870	1,071,810	40,118	834,067	1,216,966	1,300,000
DOMAČI SKUPAJ	112,018,255	386,474,596	366,359,376	364,215,764	364,333,020	371,604,934	386,314,546	415,627,223	459,500,000
TUJI SKUPAJ	829,102	83,823,690	127,438,840	149,443,083	124,236,015	114,825,967	105,568,319	109,337,964	127,000,000
BLAGO SKUPAJ	101,978,148	438,040,220	464,873,527	486,202,565	460,748,998	462,855,458	465,646,807	498,767,138	555,600,000
POTNIKI SKUPAJ	10,869,209	32,258,066	28,924,688	27,456,282	27,820,036	23,575,443	26,236,057	26,198,048	30,900,000
SKUPAJ	**112,847,357**	**470,298,287**	**493,798,215**	**513,658,847**	**488,569,035**	**486,430,901**	**491,882,864**	**524,965,187**	**586,500,000**

Vračila za leto (v EUR)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Domači - blago	13,149,376	35,449,570	9,642,303	16,439,017	25,867,730	29,905,276	32,060,951	37,264,407	41,100,000
Domači - potniki	1,412,997	3,191,218	825,109	1,317,447	2,053,051	2,054,965	2,266,937	2,378,756	2,800,000
Tuji - blago	107,783	8,313,851	3,335,667	7,090,603	9,453,275	9,769,829	9,303,216	10,310,754	12,000,000
Tuji - potniki	0	20,538	145	23,647	81,568	2,750	70,903	116,471	100,000
DOMAČI SKUPAJ	14,562,373	38,640,788	10,467,412	17,756,464	27,920,781	31,960,240	34,327,888	39,643,163	44,000,000
TUJI SKUPAJ	107,783	8,334,389	3,335,812	7,114,250	9,534,843	9,772,580	9,374,119	10,427,225	12,000,000
BLAGO SKUPAJ	13,257,159	43,763,421	12,977,970	23,529,620	35,321,005	39,675,105	41,364,168	47,575,161	53,000,000
POTNIKI SKUPAJ	1,412,997	3,211,756	825,254	1,341,094	2,134,619	2,057,715	2,337,840	2,495,227	3,000,000
SKUPAJ	**14,670,157**	**46,975,177**	**13,803,224**	**24,870,714**	**37,455,624**	**41,732,820**	**43,702,008**	**50,070,388**	**56,000,000**

Vir: FURS, 15.6.2018; * Podatki za leto 2017 so ocenjeni.

V primeru ukinitve vračil trošarine za komercialni prevoz bi postala Slovenija v primerjavi s sosednjimi državami pri ceni goriva nekonkurenčna, kar bi imelo nezanemarljive posledice za proračun in potencialno za domače povpraševanje, kar prikazuje Tabela 8.

V Sloveniji je bilo na podlagi podatkov iz Statistical pocketbook 2017 leta 2014 približno 21.200 ljudi zaposlenih v panogi cestnega prevozništva (tovorni in potniški promet), kar pomeni malo več kot 1 odstotek zaposlenih v tej panogi na prebivalca. To postavlja Slovenijo na 6. mesto med državami članicami Evropske unije (v nadaljevanju: EU), pred sosednjimi državami Avstrijo (0,68 odstotka – 11. mesto), Madžarsko (0,68 odstotka – 12. mesto), Italijo (0,50 odstotka – 22. mesto) in Hrvaško (0,53 odstotka – 19. mesto). Panoga cestnega prevozništva je v Sloveniji nadpovprečno razvita in je v letu 2014 ustvarila nekaj več kot 2.235 milijonov EUR prihodkov na leto, kar predstavlja okoli 5,8 odstotka celotnega BDP. Glede na prihodke iz panoge cestnega prevozništva na BDP je bila Slovenija v letu 2014 na 4. mestu med državami članicami EU, pred sosednjimi državami Madžarsko (4,3 odstotka – 8. mesto), Hrvaško (2,9 odstotka – 12. mesto), Avstrijo (2,8 odstotka – 17. mesto) in Italijo (2,7 odstotka – 18. mesto).[80]

[80] Statistical pocketbook 2017 EU transport in figures; Evropska komisija

Tabela 8: Primerjava deleža in števila zaposlenih v cestnem prometu glede na število vseh prebivalcev med državami članicami EU

	Država	št. prebivalcev v 1000	BDP (miljon)	Št. Zaposlenih v cestnem tovornem prometu v 1000	Delež št. zaposlenih v cestnem prometu na prebivalca	Razvrstitev glede na št. zaposlenih na prebivalca	Promet v cestnem tovornem prometu (miljon)	Delež prometa v BDP	Razvrstitev glede na delež prometa v BDP
		1.1.2016	2015	2014					
AT	Avstrija	8,690	339,896	59.3	0.68%	11	9,356.4	2.75%	17
BE	Belgija	11,311	410,351	59.1	0.52%	20	11,315.3	2.76%	16
BG	Bolgarija	7,154	45,287	58.8	0.82%	8	3,140.4	6.93%	2
CY	Ciper	*848*	17,637	1.9	0.22%	28	143.0	0.81%	27
CZ	Češka	10,554	166,964	116.6	1.10%	5	7,630.1	4.57%	7
DK	Danska	5,707	271,786	33.8	0.59%	17	5,566.6	2.05%	21
EE	Estonija	1,316	20,252	16.1	1.23%	4	1,182.3	5.84%	3
FI	Finska	5,487	209,511	45.7	0.83%	7	6,111.1	2.92%	11
FR	Francija	*66,760*	2,181,064	347.6	0.52%	21	42,568.4	1.95%	22
EL	Grčija	*10,784*	175,697	35.5	0.33%	26	2,605.4	1.48%	23
HR	Hrvaška	4,191	43,847	22.2	0.53%	19	1,266.4	2.89%	12
IE	Irska	4,725	*255,815*	*19.4*	*0.41%*	*24*	*2,507.8*	*0.98%*	*26*
IT	Italija	60,666	1,645,439	303.2	0.50%	22	43,694.1	2.66%	18
LV	Latvija	1,969	24,368	25.1	1.27%	3	1,407.9	5.78%	5
LT	Litva	2,889	37,331	55.8	1.93%	1	3,350.2	8.97%	1
LU	Luksemburg	576	51,216	7.4	1.28%	2	1,211.2	2.36%	20
HU	Madžarska	9,830	109,674	66.7	0.68%	12	4,702.2	4.29%	8
MT	Malta	434	*9,250*	*1.2*	*0.27%*	*27*	*74.4*	*0.80%*	*28*
DE	Nemčija	82,176	3,032,820	369.7	0.45%	23	36,418.2	1.20%	25
NL	Nizozemska	*16,979*	676,531	111.7	0.66%	13	19,457.1	2.88%	14
PL	Poljska	37,967	429,794	303.0	0.80%	9	21,715.8	5.05%	6
PT	Portugalska	*10,341*	179,540	60.8	0.59%	18	5,009.1	2.79%	15
RO	Romunija	*19,760*	159,964	121.7	0.62%	16	6,854.0	4.28%	9
SK	Slovaška	5,426	78,686	35.0	0.64%	15	2,611.5	3.32%	10
SI	Slovenija	2,064	38,570	21.2	1.03%	6	2,234.6	5.79%	4
ES	Španija	*46,446*	1,075,639	302.6	0.65%	14	30,988.2	2.88%	13
SE	Švedska	9,851	447,010	76.3	0.77%	10	10,651.5	2.38%	19
UK	Velika Britanija	65,383	2,580,065	219.2	0.34%	25	32,174.7	1.25%	24

Vir: Statistical pocketbook 2017 EU; https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2017_en

Direktiva 2003/96/ES omogoča ugodnejšo davčno obravnavo dizelskega goriva, porabljenega za komercialni namen, tako da se omogoči uveljavljanje vračila trošarine, plačane nad zneskom 0,330 EUR na liter dizelskega goriva. Poleg Slovenije od sosednjih držav uporabljata shemo vračila trošarine za komercialni prevoz še Madžarska (nad zneskom 0,336 EUR na liter) in Italija (nad zneskom 0,403 EUR na liter)[81]. Ker znašajo javnofinančni prihodki iz naslova dizelskega goriva, točenega v Sloveniji, v okviru te sheme v letu 2017 okoli 194 milijonov EUR letno, predstavlja morebitna odprava te sheme visoko tveganje izpada javnofinančnih prihodkov. Zaradi vračila trošarine je cena dizelskega goriva, ki jo plača upravičenec za vračilo trošarine iz sheme komercialnega prevoza malenkost nižja kot v treh od štirih sosednjih državah Slovenije, s čimer se ohranja konkurenčnost cen pogonskih goriv v primerjavi z drugimi državami. Ker se cene dizelskega goriva redno spreminjajo, podajamo primerjavo ob predpostavki, da cena dizelskega goriva brez dajatev znaša 0,5 EUR. V tem primeru je cena za upravičenca za vračilo iz sheme komercialnega prevoza: v Sloveniji 0,906 EUR na liter; v Avstriji 0,910 EUR na liter, v Italiji 0,903 EUR na liter, na Hrvaškem 0,911 EUR na liter in na Madžarskem 0,836 EUR na liter dizelskega goriva.

[81] Taxes in Europe database, na dan 1. 1. 2018, Evropska komisija

Shemo vračil trošarine za komercialni prevoz v Evropski uniji, poleg navedenih držav, uporabljajo še Češka, Francija, Španija, Portugalska, Belgija, Slovaška.

16.1.4 DOSEGANJE OKOLJSKIH CILJEV

V okviru Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 (OP TGP 2020) s pogledom do 2030 je **za promet določen indikativni cilj, ki do leta 2020 znaša +27 odstotkov**. To pomeni, da se za doseganje cilja v letu 2020 iz Odločbe 406/2009/ES lahko emisije toplogrednih plinov v sektorju promet povečajo za 27 odstotkov glede na leto 2005, vendar samo ob predpostavki, da se dosegajo tudi drugi indikativni cilji za sektorje: kmetijstvo, stavbe – široka raba, odpadki, ne-ETS industrija in ne-ETS energetika. V okviru OP TGP 2020 s pogledom do 2030 je bil **za leto 2030 za promet določen indikativni cilj +18 odstotkov glede na leto 2005 oz. –9 odstotkov glede na indikativni cilj za leto 2020**. Točne sektorske cilje za doseganje ciljev iz evropske zakonodaje za to področje pa bo treba jasno določiti v sklopu priprave Državnega energetsko-podnebnega načrta do leta 2030.

Iz Direktive 2009/28/ES[82] izhaja cilj, da mora biti do leta 2020 vsaj 10-odstotni delež energije v prometu iz OVE. Z Uredbo o obnovljivih virih energije v prometu (Uradni list RS, št. 64/16) so določeni energijski deleži obnovljivih virov energije v prometu po posameznih letih, za leto 2017 npr. najmanj 6,20-odstoten.

Slovenija ima okoljske zaveze tudi na področju varstva zraka:

a) znižanje emisij onesnaževal. Cilji so izraženi z odstotki zmanjšanja emisij SO2, NOx, VOC, NH3 in PM2,5 do leta 2020 in 2030 glede na leto 2005 v Direktivi 2016/2284 o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka (nova Direktiva NEC).

b) doseganje mejnih vrednosti koncentracij za onesnaževala zunanjega zraka iz Direktive 2008/50/ES o kakovosti zraka.

Iz Tabele 8 na str. 109 izhaja, da je iz naslova vračil trošarine za komercialni prevoz v zadnjih dveh letih upravičencem vrnjenih dobrih 50 milijonov EUR letno, in sicer za več kot 500 milijonov litrov dizelskega goriva letno. Ob predpostavki odprave vračila trošarine za komercialni prevoz in zmanjšanju porabe dizelskega goriva v Sloveniji (statistično, ob upoštevanju točenih količin goriva, ne pa tudi dejansko, upoštevaje dejanski obseg tovornega prometa) za približno 500 milijonov litrov na leto, bi s tem vplivali na naslednje okoljske cilje:

1. <u>Emisije CO_2</u>

500 milijonov litrov dizelskega goriva predstavlja 1,71 Mt CO_2 emisij.[83] Emisije CO_2 bi se z zmanjšanjem porabe dizelskega goriva za 500 milijonov litrov torej znižale za 1,71 Mt.[84]

2. <u>Toplogredni plini</u>

[82] Direktiva 2009/28/ES z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES (UL L, št. 140/16, z dne 5. 6. 2009, str. 16).

[83] Metodologija iz Uredbe o trajnostnih merilih za biogoriva v življenjskem ciklu goriv v prometu (Ur. l. RS, št. 19/17).

[84] Izračun Ministrstva za okolje in prostor z dne 13. 3. 2018.

Leta 2015 je bilo v Sloveniji v prometu izpuščenih 5,36 Mt CO_2. Zmanjšanje emisij za 1,71 Mt bi omogočilo doseganje ciljev do leta 2020 ter pomembno prispevalo k doseganju ciljev do leta 2030. 500 milijonov litrov dizelskega goriva je v letu 2015 predstavljalo okrog 32 odstotkov celotne prodaje dizelskega goriva v Sloveniji, kar pomeni, da bi tolikšno znižanje emisij iz prodaje dizelskega goriva zmanjšalo skupne emisije TGP za 9 odstotkov tega leta.[85]

3. Cilji kakovosti zraka

Zmanjšanje porabe dizelskega goriva bi pozitivno vplivalo na doseganje ciljev kakovosti zraka:

- manj preseganj mejnih vrednosti koncentracije PM10 v zunanjem zraku,
- manj preseganj ciljnih vrednosti koncentracije za prizemni ozon,
- lažje doseganje ciljev zmanjšanja emisij dušikovih oksidov NOx in drobnih delcev PM2,5 do leta 2020 in 2030.[86]

4. Emisije NOx

Zaradi zmanjšanja porabe dizelskega goriva za 500 milijonov litrov bi daleč največje zmanjšanje emisij med onesnaževali dosegli pri dušikovih oksidih NO_x. Leta 2015 je bila skoraj polovica slovenskih emisij NO_x posledica porabe dizelskega goriva v cestnem prometu.

Emisije NO_x bi se občutno zmanjšale. Če bi leta 2015 porabili 500 milijonov litrov dizelskega goriva manj, bi bile emisije NO_x iz prometa manjše za 29 odstotkov oz. dobrih 5 kt, celotne emisije NO_x pa za 14 odstotkov.

Leta 2020 bi se emisije NO_x zmanjšale za 3,6 kt, emisije NO_x iz prometa za 19 odstotkov, celotne emisije NO_x pa za 11 odstotkov. To zmanjšanje bi lahko pomembno pripomoglo k doseganju cilja Slovenije pri zmanjšanju emisij NO_x do leta 2020 glede na leto 2005. Brez tega zmanjšanja projekcije kažejo emisije 32,4 kt, z zmanjšanjem pa bi prišli na emisije 28,8 kt.[87]

5. Emisije $PM_{2,5}$

Če bi leta 2015 porabili 500 milijonov litrov dizelskega goriva manj, bi bile emisije $PM_{2,5}$ iz prometa manjše za 23 odstotkov oz. dobrih 0,72 kt, celotne emisije $PM_{2,5}$ pa za 2 odstotka.

Če bi leta 2020 porabili 500 milijonov litrov dizelskega goriva manj, bi bile emisije $PM_{2,5}$ iz prometa manjše za 25 odstotkov oz. dobrih 0,35 kt, celotne emisije $PM_{2,5}$ pa za 1 odstotek.[88]

6. Delež obnovljivih virov energije (Delež OVE)

Če bi leta 2015 porabili 500 milijonov litrov dizelskega goriva manj, bi se delež OVE povečal za 1,8 odstotne točke.

[85] Izračun Ministrstva za okolje in prostor z dne 13. 3. 2018.
[86] Izračun Ministrstva za okolje in prostor z dne 13. 3. 2018.
[87] Izračun Ministrstva za okolje in prostor z dne 13. 3. 2018.
[88] Izračun Ministrstva za okolje in prostor z dne 13. 3. 2018.

Če bi zmanjšanje prodaje dizelskega goriva upoštevali v projekcijah leta 2020 ob predpostavki 7-odstotnega deleža biogoriv, bi se delež OVE povečal za 1,6 odstotne točke.[89]

7. Učinkovita raba energije (URE)

Raba končne energije bi se zaradi nižje prodaje dizelskega goriva leta 2015 zmanjšala za 9 odstotkov, oskrba z energijo pa za 6 odstotkov. Raba energije v Sloveniji je trenutno nižja od ciljnih vrednosti za 2020.[90]

Pri merjenju emisij v prometu se opazuje podatek o količini prodanega goriva – na podlagi višjega povpraševanja po gorivu v Sloveniji (tudi tranzitnega prometa) so tako višje emisije v prometu, ne glede na dejansko porabo goriva. Pobuda za odpravo sheme vračila trošarine iz naslova komercialnega prevoza z vidika okoljskih vplivov izhaja iz predpostavke, da bi se količina prodanega goriva v Sloveniji zmanjšala, s čimer bi se zmanjšale tudi emisije. Vendar pa je pri tem treba upoštevati specifično geografsko lego Slovenije. Obseg prometa in s tem emisije iz prometa se zaradi višje cene goriva z višjo davčno obremenitvijo dizelskega goriva (npr. odprava sheme vračila trošarine za komercialni prevoz, zvišanje trošarine na dizelsko gorivo) ne bodo bistveno zmanjšale, temveč se bodo kupci (prevozniki) preusmerili k točenju goriva v drugih, zlasti sosednjih državah, kar bi lahko pomenilo zmanjšanje prihodkov iz naslova trošarin za najmanj 100 milijonov EUR na leto, brez znatnega dejanskega zmanjšanja emisij v prometu in v letu 2017 še za vsaj 20 milijonov EUR prihodkov iz naslova drugih javnofinančnih dajatev, vezanih na gorivo (CO_2-dajatev, prispevek OVE in prispevek URE).

16.1.5 DODATNI UKREPI ZA ZAGOTOVITEV FISKALNE NEVTRALNOSTI

Po oceni za leto 2017 je za okoli 194 milijonov EUR prihodkov od trošarin na dizelsko gorivo, ki ga v Sloveniji kupijo upravičenci iz sheme vračila trošarine za komercialni prevoz, dodatno pa je treba upoštevati še za okoli 45 milijonov EUR prihodkov iz naslova drugih javnofinančnih dajatev, vezanih na gorivo (CO_2-dajatev, prispevek OVE in prispevek URE). Po ocenah uporabe dizelskega goriva za komercialne namene le 20 odstotkov upravičencev uporablja dizelsko gorivo samo v Sloveniji, preostalih 80 odstotkov upravičencev do vračila pa ima enostaven dostop do morebitnega cenejšega goriva v tujini. Glede na to je mogoče pričakovati, da bi se ob morebitni odpravi vračila trošarine za komercialni prevoz količine dizelskega goriva, natočenega v Sloveniji, znižale najmanj za 50 odstotkov, kar pomeni, da bi odprava te spodbude imela negativen učinek za proračun za najmanj 100 milijonov EUR na leto iz naslova vračil trošarine za komercialni prevoz in še dodatnih 25 milijonov EUR preostalih prihodkov iz naslova javnofinančnih dajatev, vezanih na gorivo. Mogoče bi bil izpad še večji, tja do 170 milijonov EUR. Pri tem je zelo verjetno, da se sama poraba dizelskega goriva pri dosedanjih upravičencih do vračila trošarine za komercialni prevoz ne bi bistveno spremenila (ocenjuje se, da za manj kot 5 odstotkov).

Predmetni izpad proračunskih prihodkov iz tega naslova bi bilo treba nadomestiti z drugimi ukrepi, bodisi na prihodkovni ali na odhodkovni strani. Eno izmed temeljnih izhodišč projekta Zelene proračunske reforme je namreč ohranitev fiskalne nevtralnosti, tudi ob odpravi spodbud, ki imajo negativen vpliv na okolje.

[89] Izračun Ministrstva za okolje in prostor z dne 13. 3. 2018.
[90] Izračun Ministrstva za okolje in prostor z dne 13. 3. 2018.

Zagotovitev fiskalne nevtralnosti ob predlagani odpravi vračila trošarine za komercialni prevoz bi bila mogoča s **preoblikovanjem prispevka za energetsko učinkovitost (prispevek URE)**, ki ga plačujejo končni odjemalci električne energije, zemeljskega plina in toplote iz omrežja ter končni odjemalci trdnih, tekočih in plinastih goriv, in **prispevka za zagotavljanje podpor proizvodnji električne energije v soproizvodnji z visokim izkoristkom in iz obnovljivih virov energije (prispevek OVE)**, zavezanci za katerega so končni odjemalci električne energije in končni odjemalci trdnih, tekočih, plinastih fosilnih goriv ali daljinske toplote za končno rabo. Po veljavni ureditvi sta navedena prispevka namenska prispevka oziroma prihodka Eko sklada in Borzena in znašata približno 220 milijonov EUR. Za zagotovitev fiskalne nevtralnosti pa bi morala **postati vir državnega proračuna**, **spodbude iz tega naslova pa se v glavnem odpravijo in se tako nadomesti izpad iz naslova trošarine ob odpravi vračila trošarine za komercialni prevoz.**

Zaradi zagotovitve javnofinančne nevtralnosti predlaganega scenarija bi bilo v primeru njegove realizacije treba zagotoviti nadomestne vire za državni proračun.

Pri ovrednotenju primernosti realizacije predlaganega scenarija je ključna presoja učinkovitosti veljavnih ukrepov. Ključno je torej ovrednotenje, ali bi odprava sheme vračila trošarine iz naslova komercialnega prevoza prinesla najmanj tolikšno izboljšanje doseganja okoljskih ciljev, da bi lahko odpravili vse spodbude, ki jih izvajata Eko sklad in Borzen. Če to ni verjetno in bi odprava navedene sheme povzročila zgolj izpad proračunskih sredstev brez znatnega vpliva na doseganje okoljskih ciljev, je primerneje proučiti možnost povečanja učinkovitosti drugih ukrepov za doseganje okoljskih ciljev.

16.2 ODPRAVA VRAČILA TROŠARINE ZA KMETIJSKO IN GOZDARSKO MEHANIZACIJO

16.2.1 RAZLOGI ZA UVEDBO SPODBUDE IN ZASLEDOVANI CILJI SPODBUDE

V Sloveniji je vračilo trošarine za gorivo, porabljeno za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo, omogočeno na podlagi določbe 8. člena Direktive Sveta 2003/96/ES, ki določa, da lahko države članice določijo nižji znesek trošarine od zneska, ki je predpisan za gorivo, porabljeno za posebej navedene rabe in panoge. Na podlagi predmetnega člena direktive se tako omogoča **spodbujanje posameznih panog oziroma dejavnosti** na način, ki ga opredeli posamezna država članica. Direktiva omogoča uveljavljanje izjem in znižanj trošarinske obveznosti za opravljanje industrijske in komercialne dejavnosti. Med možnimi navaja tudi kmetijske, vrtnarske in ribogojniške dejavnosti ter gozdarstvo. Pri tem se izhaja iz načela, da se vračilo omogoči osebam, ki kmetijsko in gozdarsko dejavnost opravljajo kot komercialno, torej tržno usmerjeno dejavnost, katere cilj je pridelava tržnih viškov. Slovenija omogoča vračilo trošarine za gorivo, porabljeno za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo, s sprejetjem Zakona o trošarinah od 1. julija 1999 dalje. Vračilo trošarine se priznava za dejansko porabljene količine goriva, vendar največ do višine normativne porabe goriva. Normativna poraba goriva se določi za koledarsko leto glede na površino in dejansko rabo kmetijskih in gozdnih zemljišč v Sloveniji v uporabi upravičenca, kot ju izkazujejo grafične enote rabe zemljišč kmetijskega gospodarstva oziroma zemljiški kataster, in znaša:

- 200 litrov na hektar njive ali vrta, trajnih rastlin na njivskih površinah, rastlinjaka, matičnjaka, trajnega travnika, barjanskega travnika in ekstenzivnega sadovnjaka;
- 420 litrov na hektar vinograda, intenzivnega sadovnjaka, hmeljišča, oljčnika ali drugega trajnega nasada;
- 50 litrov na hektar plantaže gozdnega drevja;
- 15 litrov na hektar kmetijskega zemljišča, poraslega z gozdnim drevjem;
- 15 litrov na hektar gozda.

Za uveljavljanje pravice do vračila trošarine mora skupna normativna poraba goriva znašati vsaj 540 litrov za kmetijsko zemljišče in gozd oziroma vsaj 150 litrov za gozd. Kot površina kmetijskih zemljišč v uporabi se upošteva površina grafične enote rabe zemljišča kmetijskega gospodarstva (GERK)[91] pod posamezno vrsto dejanske rabe, kakor je za posamezno kmetijsko gospodarstvo evidentirana v registru kmetijskih gospodarstev pri ministrstvu, pristojnem za kmetijstvo. Kot površina za gozd v uporabi se upošteva površina zemljišč, ki je po dejanski rabi v zemljiškem katastru opredeljena kot gozd, in je:

- v lasti ali uporabi kmetijskega gospodarstva, ki je pravna oseba, agrarna skupnost ali samostojni podjetnik posameznik, oziroma v lasti ali uporabi nosilca in članov kmetijskega

[91] Površina grafične enote rabe zemljišča kmetijskega gospodarstva (GERK) je strnjena površina kmetijskega zemljišča z enako dejansko rabo, ki je v uporabi enega kmetijskega gospodarstva. GERK je osnovna enota za prijavo zemljišč v Register kmetijskih gospodarstev (RKG) (144. člen Zakona o kmetijstvu, ZKme - 1, Ur. l. RS, št. 45/08).

gospodarstva – kmetije ali

- v lasti ali uporabi osebe, ki ni kmetijsko gospodarstvo, in je pravna oseba, agrarna skupnost, samostojni podjetnik posameznik ali fizična oseba – član kmečkega gospodinjstva. Za kmečko gospodinjstvo se šteje kmečko gospodinjstvo, kot je opredeljeno s predpisi o dohodnini (3. člen Pravilnika o načinu vračila trošarine za energente, ki se porabijo za pogon kmetijske in gozdarske mehanizacije).

Ukrep vračila trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo, ki ga je na podlagi direktive uvedla Slovenija, tako upošteva naslednje strateške cilje Evropske unije: **zagotoviti samozadostnost**, **povečati produktivnost in zanesljivost preskrbe s hrano**, **zagotoviti kmetom primeren življenjski standard, potrošnikom kakovostno hrano po zmernih cenah in ohranjati poseljenost podeželja**.

Zneske za vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo v letih 2016 in 2017 ter v prvem trimesečju 2018 prikazuje Tabela 9. Iz nje izhaja, da se znesek za vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo na 1000 litrov dizelskega goriva ni spremenil od marca 2016. [92]

Tabela 9: Zneski za vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo v letih 2016 in 2017 ter prvem trimesečju leta 2018

Zneski za vračilo trošarine 2018 (za 1000 litrov)			
	JANUAR - MAREC		
Kmetijska in gozdarska mehanizacija	298,24 EUR		
Zneski za vračilo trošarine 2017 (za 1000 litrov)			
	JANUAR - DECEMBER		
Kmetijska in gozdarska mehanizacija	298,24 EUR		
Zneski za vračilo trošarine 2016 (za 1000 litrov)			
	JANUAR	**FEBRUAR**	**MAREC - DECEMBER**
Kmetijska in gozdarska mehanizacija	292,22 EUR	298,03 EUR	298,24 EUR

Vir: FURS, 10. 4. 2018

16.2.2 CILJ ODPRAVE VRAČILA TROŠARINE ZA KMETIJSKO IN GOZDARSKO MEHANIZACIJO

Zmanjšanje izpustov CO_2 v kmetijstvu kot posledica zmanjšanja porabe dizelskega goriva zaradi optimizacije ter zaradi nakupa novejše, energetsko varčnejše in okolju prijaznejše kmetijske in gozdarske mehanizacije, ki za pogon porabi manj goriva.

[92] Za vračilo trošarine se upošteva povprečni znesek trošarine za dizelsko gorivo za pogonski namen v mesecu, za katerega se vračilo uveljavlja, in ki ga ugotovi minister za finance ter je objavljen v Uradnem listu Republike Slovenije. Znesek za vračilo trošarine se že od marca 2016 ni spremenil, ker je višina trošarine na dizelsko gorivo od takrat ves čas enaka.

16.2.3 IZZIVI, KI JIH ODPRAVA SPODBUDE PRINAŠA, IN FINANČNI UČINEK NA PRORAČUNSKE PRIHODKE

Iz proračuna Republike Slovenije je bilo iz naslova vračila trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo v letih 2015 in 2016 vrnjenih **skoraj 21 milijonov EUR letno**, kar predstavlja okoli 0,2 odstotka vseh prihodkov v državni proračun in okoli 25 odstotkov vseh vračil trošarine za energente. Zaznan je trend naraščanja zneska vračila trošarine iz tega naslova, ki traja od leta 2012. Znesek vračila trošarine je nekoliko upadel le v letu 2011, predvsem zaradi nižje trošarine na dizelsko gorivo, medtem ko se količina dizelskega goriva, za katero upravičenci uveljavljajo vračilo trošarine, povečuje. Upravičenci za vračilo trošarine iz tega naslova so tako pravne kot fizične osebe, veliko večino vračil pa uveljavljajo fizične osebe – okoli 90 odstotkov, odstotek le-teh pa se vsako leto povečuje. Količine goriva v zahtevkih za vračilo trošarine in zneske letnih vračil trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo od leta 2007 do 2016 prikazuje Tabela 10. Podatki za leto 2017 še niso znani.

Tabela 10: Količine goriva v zahtevkih za vračilo trošarine in zneski letnih vračil trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo od leta 2007 do 2016

Kmetijski in gozdarski namen (70 %)	Količina (litrov) - pravne osebe	Količina (litrov) - fizične osebe	Trošarina (eur) - pravne osebe	Trošarina (eur) - fizične osebe	Količina (litrov) skupaj	Trošarina (eur) skupaj
2007	4.818.296	35.612.748	761.765	5.640.394	40.431.044	6.402.159
2008	4.973.584	41.706.240	753.45	6.349.827	46.679.824	7.103.277
2009	5.074.987	44.967.819	1.377.299	11.884.741	50.042.806	13.262.040
2010	5.022.130	48.972.036	1.515.175	14.747.770	53.994.166	16.262.945
2011	5.230.740	54.262.800	1.301.263	13.611.385	59.493.540	14.912.649
2012	5.027.551	57.374.396	1.334.224	15.227.857	62.401.948	16.562.080
2013	5.065.939	60.361.580	1.439.839	17.181.838	65.427.518	18.621.678
2014	5.578.170	63.674.227	1.628.402	18.558.441	69.252.396	20.186.843
2015	5.574.768	64.747.554	1.625.862	19.001.804	70.322.323	20.627.666
2016	4.521.887	65.699.137	1.346.211	19.559.290	70.221.024	20.905.501

Vir: FURS, 12. 4. 2018

Odprava vračila trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo bi imela pozitivne učinke na državni proračun, saj bi se tako vračila trošarin zmanjšala za slabih 21 milijonov EUR. Odprava predmetne spodbude bi za upravičence v kmetijstvu pomenila dodatno davčno obremenitev. Glede na to, da so osnovna izhodišča projekta Zelene proračunske reforme odprava okolju škodljivih subvencij in njihova nadomestitev z okolju prijaznejšimi spodbudami, ob zagotavljanju fiskalne nevtralnosti predlaganih ukrepov za državni proračun, bi bilo primerno ob morebitni odpravi dosedanje spodbude to nadomestiti z drugimi spodbudami za nosilce kmetijske in gozdarske dejavnosti, oziroma okrepiti

spodbude, ki jih Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano v okviru svojih programov že namenja za spodbujanje uvajanja sodobne mehanizacije in novih tehnologij v kmetijstvu in gozdarstvu, oziroma jih preoblikovati tako, da bi spodbujale okolju prijaznejše ravnanje upravičencev, hkrati pa ohranjale njihovo konkurenčnost na mednarodnem trgu.

16.2.4 DOSEGANJE OKOLJSKIH CILJEV

Morebitna odprava vračila trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo bi ob predpostavki gospodarnejšega ravnanja upravičencev privedla do delnega zmanjšanja povpraševanja po dizelskem gorivu, kar je z okoljskega vidika primeren ukrep za doseganje okoljskih ciljev v sektorju kmetijstva. Dosedanji upravičenci do spodbude bi zaradi višje cene goriva optimizirali njegovo porabo, tako da bi mehanizacijo uporabljali bolj premišljeno in varčneje. Prav tako bi vlagali v sodobnejšo mehanizacijo, ki porabi manj goriva, pri čemer bi se zmanjšale emisije toplogrednih plinov, delcev in dušikovih oksidov (NO_x), ki so predhodniki sekundarnih delcev in predhodniki prizemnega ozona ter rakotvornega onesnaževala benzo(a)pirena. Takšno ravnanje bi vodilo k manjši porabi goriva in s tem k manjšim emisijam v kmetijstvu.

Nove spodbude, ki bi nadomestile vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo, bi morale biti zasnovane tako, da bi takšno ravnanje še dodatno podpirale in spodbujale.

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano v okviru svojih programov že omogoča spodbudo Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje, ki je namenjena spodbujanju uvajanja sodobne mehanizacije in novih tehnologij v kmetijstvo in gozdarstvo, ter spodbudo Razvoj kmetij in podjetij, ki je med drugim namenjena vzpostavitvi in razvoju kmetij ter nekmetijskih dejavnosti na podeželju, spodbujanju ekološkega kmetovanja, kratkih dobavnih verig in učinkovitejši organiziranosti proizvajalcev pri skupnem nastopu na trgu. Ob ugotovitvah o primernosti scenarija, ki nakazuje odpravo vračila trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo, bi bilo primerno proučiti možnosti za preoblikovanje navedenih, že obstoječih spodbud. Primerno bi bilo torej proučiti možnosti za okrepitev na primer spodbude Naložbe v kmetijstvo, gozdarstvo in podeželje, ki je že kot obstoječa spodbuda zasnovana tako, da vpliva na zmanjševanje obremenjevanja okolja, ter za preoblikovanje spodbude Razvoj kmetij in podjetij na način, da se okrepijo njeni pozitivni in odpravijo njeni negativni vplivi na okolje, tako da bi tudi ta vplivala na zmanjševanje obremenjevanja okolja.

16.2.5 DODATNI UKREPI ZA NADOMESTITEV ODPRAVLJENE SPODBUDE

Spodbude v višini približno 21 milijonov EUR, ki bi nadomestile vračilo trošarine za kmetijsko in gozdarsko mehanizacijo in bi bile okolju prijaznejše, bi bilo primerno oblikovati tako, da bi se v sektorju kmetijstva spodbujale kratke dobavne verige, uvajanje ekološkega kmetovanja, nakup nove kmetijske in gozdarske mehanizacije, ki je učinkovitejša in porabi manj goriva, kar vse zmanjšuje izpuste CO_2 in drugih toplogrednih plinov v ozračje in s tem izboljšuje doseganje okoljskih ciljev. Predvsem bi bilo primerno spodbujati nakupe kmetijskih in gozdarskih traktorjev[93] ter necestne mehanizacije na električni pogon, s čimer bi, poleg prihranka emisij toplogrednih plinov v kmetijstvu, hkrati dosegli prihranek emisij toplogrednih plinov v prometu.[94]

16.3 IZENAČITEV VIŠINE TROŠARINE ZA DIZELSKO GORIVO IN NEOSVINČENI BENCIN

16.3.1 RAZLOGI ZA UVEDBO SPODBUDE IN ZASLEDOVANI CILJI SPODBUDE

V zadnjih desetletjih so davčne politike po vsej Evropi dajale prednost dizelskemu gorivu. Razlika v višini obdavčitve dizelskega goriva in neosvinčenega bencina v evropskih državah obstaja že od nekdaj, in čeprav se je ta vrzel sčasoma zmanjšala, je v letu 2014 še vedno znašala več kot 0,14 EUR na liter v korist dizelskega goriva. V nekaterih državah članicah, kot je Nizozemska, razlika znaša celo 0,28 EUR na liter. Samo Združeno kraljestvo ima vzpostavljeno politiko za zagotovitev enake ravni obdavčitve dizelskega goriva in neosvinčenega bencina. Posredna subvencija na gorivo na posamezni dizelski avtomobil je, ob upoštevanju različne energijske vrednost dizelskega goriva in neosvinčenega bencina ter ob upoštevanju povprečne cene dizelskega goriva in neosvinčenega bencina v državah članicah Evropske unije v letu 2014, znašala 2.600 EUR[95], ob predpostavki, da vozilo porabi 15.000 litrov goriva v celotni življenjski dobi, vključno z 21 odstotki povprečnega DDV.[96] Če bi bilo dizelsko gorivo med letoma 2001 in 2014 obdavčeno enako kot bencin, bi povprečni davek na gorivo v EU namesto 0,50 EUR znašal 0,61 EUR na liter. Če zanemarimo zmanjšanje povpraševanja zaradi večje drobnoprodajne cene goriva, bi dodatni prihodki v državne proračune držav članic znašali okrog 30 milijard EUR.[97]

Tudi v Sloveniji je za dizelsko gorivo za pogonski namen določena nižja trošarina kot za neosvinčeni bencin. Trošarina na bencin (tako 95-oktanski kot 98-oktanski) na dan 24. 4. 2018 znaša 507,80 EUR za 1000 litrov, trošarina na dizelsko gorivo za pogonski namen pa 426,05 EUR na 1000 litrov. S predmetno spodbudo se želi zagotoviti povpraševanje tranzitnega prometa po dizelskem gorivu in s

[93] Ko bo to mogoče – prvi povsem električni traktor je že izdelan in bo v omejenem številu dostopen izbranim podjetjem že v letu 2018, leta 2019 pa naj bi bil dostopen tudi širše.
[94] Uredba o trajnostnih merilih za biogoriva v življenjskem ciklu goriv v prometu (Uradni list RS, št. 19/17) določa možnost, da se prihranki emisij toplogrednih plinov v prometu lahko dosežejo tudi z uporabo električne energije za pogon kmetijskih in gozdarskih traktorjev ter dodatni 4 odstotki z uporabo električne energije v necestni mehanizaciji, tirnih vozilih in plovilih ter z uporabo tehnologije za zajemanje in shranjevanje ogljika.
[95] Za posredno subvencijo gre, ker je dizelsko gorivo manj obdavčeno kot neosvinčeni bencin, čeprav ima višjo energetsko vrednost na liter kot neosvinčeni bencin in lahko zato z litrom dizelskega goriva prevozimo več kilometrov kot z litrom neosvinčenega bencina. Hkrati dizelsko gorivo bolj onesnažuje okolje kot neosvinčeni bencin (glej Podpoglavje 10.3.2).
[96] Povprečni DDV v vseh državah članicah EU je v letu 2014 znašal 21 odstotkov.
[97] Povzeto po: Europe's tax deals for diesel, 2015, https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2015_10_Europes_tax_deals_for_diesel_FINAL.pdf, str. 17–18.

tem ohraniti stabilen vir proračunskih prihodkov.[98] Slovenija s tem ukrepom izkorišča prednost majhnega in prometno prehodnega ozemlja. S to spodbudo se tako uresničuje cilj **konkurenčnosti cene dizelskega goriva v primerjavi z drugimi državami**. Razvrstitev držav članic Evropske unije po višini drobnoprodajne cene (DPC) neosvinčenega bencina in dizelskega goriva na dan 16. 4. 2018 prikazuje Tabela 11. Iz nje je razvidno, da je Slovenija po drobnoprodajni ceni neosvinčenega 95-oktanskega bencina, ki znaša 1,306 EUR na liter, na 12. mestu, po drobnoprodajni ceni dizelskega goriva pa na 14. mestu med državami članicami Evropske unije. Od sosednjih držav imata nižjo drobnoprodajno ceno, tako neosvinčenega bencina kot tudi dizelskega goriva le Madžarska in Avstrija, pri čemer Avstrija ne pozna vračila trošarine za komercialni prevoz. Ta v kombinaciji z nižjo trošarino na neosvinčeni bencin kot na dizelsko gorivo zagotavlja nižjo končno ceno dizelskega goriva v Sloveniji za velik del kupcev goriva, ki so upravičenci do vračila trošarine za komercialni prevoz.

Tabela 11: Razvrstitev držav članic Evropske unije po višini drobnoprodajne cene (DPC) neosvinčenega bencina in dizelskega goriva[99]

R	država	NMB-95 (EUR/L)	DIZELSKO GORIVO (EUR/L)	država	R
1	Bolgarija	1,047	1,039	Bolgarija	1
2	Poljska	1,153	1,065	Luksemburg	2
3	Romunija	1,162	1,084	Litva	3
4	Litva	1,164	1,130	Poljska	4
5	Madžarska	1,186	1,140	Latvija	5
6	Luksemburg	1,194	1,164	Španija	6
7	Češka	1,217	1,168	Avstrija	7
8	Avstrija	1,217	1,180	Malta	8
9	Latvija	1,230	1,186	Romunija	9
10	Ciper	1,237	1,188	Češka	10
11	Španija	1,261	1,192	Madžarska	11
12	Slovenija	1,306	1,193	Slovaška	12
13	Malta	1,310	1,206	Nemčija	13
14	Hrvaška	1,317	1,236	Slovenija	14

[98] Spodbuda v obliki nižje trošarine na dizelsko gorivo kot na neosvinčeni bencin je komplementarna z vračilom trošarine za komercialni prevoz. Nižja trošarina na dizelsko gorivo kot na neosvinčeni bencin je širši ukrep, saj zajema večji krog upravičencev (vsi kupci dizelskega goriva za pogon). Vračilo trošarine za komercialni prevoz je ukrep, ki zajema le ozek krog upravičencev, ki imajo registrirano dejavnost. Obe spodbudi skupaj kombinirano skrbita, da je za vse vrste tranzitnega prometa skozi Slovenijo zanimiv nakup dizelskega goriva v Sloveniji. S predmetnima spodbudama se torej zagotavlja, da tujci, ki vozijo skozi Slovenijo, v naši državi tudi točijo gorivo.

[99] DPC v sosednjih državah se oblikujejo prosto in se zato lahko pomembno razlikujejo med posameznimi bencinskimi servisi (tudi do 20 odstotkov). Vir navedenih cen je Evropska komisija, metodologija pa različna od države do države. V večini primerov gre za povprečne ali najpogostejše DPC, v primeru Avstrije pa bližje najnižjim kot povprečnim cenam.

R	država	NMB-95 (EUR/L)	DIZELSKO GORIVO (EUR/L)	država	R
15	Estonija	1,332	1,246	Hrvaška	15
16	Slovaška	1,338	1,248	Ciper	16
17	Nemčija	1,383	1,274	Estonija	17
18	Irska	1,389	1,279	Irska	18
19	Velika Britanija	1,394	1,302	Portugalska	19
20	Belgija	1,395	1,309	Nizozemska	20
21	Švedska	1,462	1,328	Danska	21
22	Finska	1,472	1,328	Grčija	22
23	Francija	1,484	1,337	Finska	23
24	Portugalska	1,514	1,366	Belgija	24
25	Grčija	1,557	1,397	Francija	25
26	Italija	1,563	1,437	Velika Britanija	26
27	Danska	1,564	1,439	Italija	27
28	Nizozemska	1,616	1,451	Švedska	28

Tabela 12 prikazuje razvrstitev držav članic Evropske unije po višini drugih posrednih dajatev brez DDV za neosvinčeni bencin in dizelsko gorivo.

Tabela 12: Razvrstitev držav članic Evropske unije po višini drugih posrednih dajatev brez DDV za neosvinčeni bencin in dizelsko gorivo, v EUR/liter

R	država	NMB-95 (druge posredne dajatve)	DIZELSKO GORIVO (druge posredne dajatve)	država	R
1	Bolgarija	0,363	0,330	Bolgarija	1
2	Madžarska	0,395	0,335	Luksemburg	2
3	Poljska	0,402	0,347	Litva	3
4	Romunija	0,425	0,352	Poljska	4
5	Litva	0,434	0,364	Madžarska	5
6	Španija	0,461	0,367	Španija	6
7	Luksemburg	0,462	0,395	Romunija	7
8	Ciper	0,490	0,410	Avstrija	8
9	Avstrija	0,493	0,413	Hrvaška	9
10	Češka	0,508	0,416	Slovaška	10

R	država	NMB-95 (druge posredne dajatve)	DIZELSKO GORIVO (druge posredne dajatve)	država	R
11	Latvija	0,518	0,421	Grčija	11
12	Hrvaška	0,521	0,423	Danska	12
13	Malta	0,549	0,424	Latvija	13
14	Estonija	0,563	0,433	Češka	14
15	Slovenija	0,576	0,440	Švedska	15
16	Slovaška	0,580	0,460	Finska	16
17	Irska	0,608	0,461	Ciper	17
18	Belgija	0,615	0,470	Nemčija	18
19	Švedska	0,615	0,471	Portugalska	19
20	Danska	0,620	0,472	Malta	20
21	Nemčija	0,655	0,493	Estonija	21
22	Portugalska	0,659	0,498	Nizozemska	22
23	Velika Britanija	0,670	0,499	Irska	23
24	Finska	0,674	0,502	Slovenija	24
25	Francija	0,691	0,566	Belgija	25
26	Grčija	0,711	0,609	Francija	26
27	Italija	0,728	0,617	Italija	27
28	Nizozemska	0,786	0,670	Velika Britanija	28

Dizelsko gorivo sprošča v ozračje večjo emisijo CO_2 na liter kot bencin. Vozila z dizelskim motorjem povzročajo velike težave z onesnaženjem zraka v mestih tudi zaradi večjih emisij dušikovega oksida in trdih delcev. Z okoljskega ali ekonomskega vidika tako ni razloga za razlike v obdavčitvi teh dveh goriv na enoto energije oziroma na tono CO_2. OECD v svoji publikaciji[100] utemeljuje, da bi moralo biti dizelsko gorivo bolj obdavčeno od bencina, saj sprošča več CO_2 in drugih škodljivih snovi na liter kot bencin. Glede na to bi moral biti z okoljskega vidika davek, ki izraža okoljske stroške, višji na liter dizelskega goriva kot na liter bencina. Drugi družbeni stroški so bolj neposredno povezani z razdaljo, ki jo je mogoče prevoziti, kot s količino porabljenega goriva. Ker so vozila z dizelskim motorjem pogosto učinkovitejša in je tako mogoče z litrom dizelskega goriva prevoziti večjo razdaljo kot z litrom bencina, so družbeni stroški na liter goriva večji na dizelsko gorivo kot na bencin. Tudi to utemeljuje, da mora biti raven obdavčitve, ki odraža te družbene stroške, višja za dizelsko gorivo kot za bencin.

[100] The Diesel Differential. Differences in the tax treatment of gasoline and diesel for road use, 2014, OECD, str. 6.

16.3.2 CILJ IZENAČITVE VIŠINE TROŠARINE NA DIZELSKO GORIVO IN NEOSVINČENI BENCIN

Cilj izenačitve višine trošarine na dizelsko gorivo in neosvinčeni bencin je v zmanjšanju porabe dizelskega goriva in s tem izpustov CO_2 in drugih toplogrednih plinov ter emisij delcev in dušikovih oksidov (NO_x), ki so predhodniki sekundarnih delcev in prizemnega ozona ter rakotvornega onesnaževala benzo(a)pirena v prometu.

Zmanjšanje porabe dizelskega goriva bi pozitivno vplivalo na doseganje ciljev kakovosti zraka:

- manj preseganj mejnih vrednosti koncentracije PM_{10} v zunanjem zraku,
- manj preseganj ciljnih vrednosti koncentracije za prizemni ozon,
- lažje doseganje ciljev zmanjšanja emisij dušikovih oksidov NOx in drobnih delcev $PM_{2,5}$ do leta 2020 in 2030.

Zmanjšanje porabe dizelskega goriva, katerega veliki porabniki so (predvsem) tovorna vozila in druga vozila, ki so viri okoljskega hrupa v cestnem prometu, bi lahko pomembno vplivalo na doseganje ciljev s področja okoljskega hrupa.

Hkrati je treba upoštevati izrazito tranzitno lego Slovenije na stičišču prometnih poti. Z izenačitvijo višine trošarine na dizelsko gorivo in neosvinčeni bencin bi zaradi nekonkurenčnosti drobnoprodajnih cen dizelskega goriva izrazito padla prodaja pogonskih goriv, vpliv na preusmerjanje prometnih tokov pa bi bil bistveno manjši.

Zmanjšanje porabe dizelskega goriva, katerega porabniki so tudi tovorna vozila, ki so veliki povzročitelji okoljskega hrupa, in druga vozila, ki so prav tako viri okoljskega hrupa, bi lahko posredno vplivalo tudi na cilje s področja okoljskega hrupa.

16.3.3 IZZIVI, KI JIH ODPRAVA SPODBUDE PRINAŠA, IN FINANČNI UČINEK NA PRORAČUNSKE PRIHODKE

V Sloveniji se zaradi nižje trošarine na dizelsko gorivo in s tem nižje drobnoprodajne cene dizelskega goriva v primerjavi z bencinom spodbuja nakup vozil z dizelskim motorjem namesto vozil z okolju prijaznejšim bencinskim motorjem, čeprav dizelsko gorivo bolj onesnažuje okolje kot neosvinčeni bencin. Minimalna razlika v ceni neosvinčenega bencina in dizelskega goriva pri manjši količini porabe ne pride do izraza oziroma je za upravičence nepomembna. Razlika v ceni pomeni spodbudo predvsem upravičencem, ki dohodke dosegajo večinoma v dejavnostih, kjer je vozilo ključno sredstvo za doseganje njihovih prihodkov (npr. dejavnost komercialnega prevoza), in uporabnikom, ki veliko vozijo. Ti uporabniki so motivirani k nakupu vozil z dizelskim motorjem, saj dolgoročno prihranijo pri nakupu pogonskega goriva, prav ti pa so tudi največji onesnaževalci. Proizvodna cena neosvinčenega bencina in dizelskega goriva je skoraj enaka, oziroma zelo primerljiva, višja pa je trošarina na bencin (kot na dizelsko gorivo).

V Sloveniji je zaradi ozemeljskih posebnosti in obsega tranzitnega prometa izenačitev trošarine na neosvinčeni bencin in dizelsko gorivo smiselna šele po spremembi razmerja obdavčitve tudi v drugih državah Unije, še posebej pa po spremembi v sosednjih državah. S prehitro spremembo bi bila

namreč lahko drobnoprodajna cena dizelskega goriva v Sloveniji toliko nad drobnoprodajno ceno v sosednjih državah, da bi izgubljali javnofinančne prihodke, ker bi kupci gorivo, raje kot v Sloveniji, točili v sosednjih državah z nižjo drobnoprodajno ceno, čeprav bi se vseeno vozili skozi Slovenijo in se tako emisije toplogrednih plinov in trdih delcev v resnici ne bi bistveno zmanjšale. Prav tako bi se zgodilo tudi ob morebitnem znižanju trošarine na neosvinčeni bencin, saj bi v tem primeru kljub nespremenjenemu ravnanju kupcev goriva, ki bi ga ti še vedno točili v Sloveniji, izgubljali javnofinančne prihodke zaradi nižje trošarine na neosvinčeni bencin.

Iz proračuna Republike Slovenije se za ta ukrep neposredno ne namenja sredstev, bi pa se zaradi znižanja povpraševanja **javnofinančni prihodki znižali od 30 do 80 milijonov EUR**. Z izenačitvijo trošarine na dizelsko gorivo in neosvinčeni bencin bi bilo neposredno prizadeto gospodarstvo, prav tako bi se zmanjšalo povpraševanje tranzitnega prometa po dizelskem gorivu, saj bi tujci gorivo kupovali v sosednjih državah, kar bi povzročilo velik izpad proračunskih prihodkov. Onesnaževanje okolja bi ostalo na enaki oziroma zelo podobni ravni, saj bi se tujci še vedno vozili po slovenskih cestah, le točenje goriva bi se prestavilo v sosednje države. Za znižanje obremenjevanja okolja je torej treba sprejeti druge ukrepe v prometni politiki (npr. dvig cestnin, preusmerjanje tranzitnega prometa na železnico), saj zaradi geografske lege Slovenije tega s trošarinsko politiko ni mogoče doseči.

V nekaterih evropskih državah se že spodbujajo nakupi novih, tehnološko naprednejših in okolju prijaznejših vozil[101], zato obstaja nevarnost povečanega vnosa starejših vozil z dizelskimi motorji iz trga Evropske unije v Slovenijo[102], kjer z nižjo trošarino na dizelsko gorivo še vedno spodbujamo nakup takšnih vozil. Vendar pa posamezne države članice Evropske unije težko približajo cene bencina in dizelskega goriva, saj sosednje države tega najverjetneje ne bodo storile in vprašanje »bencinskega turizma« bo tako še bolj izrazito.[103] Država, ki bi sprejela takšen ukrep, bi lahko izgubila pomemben vir prihodkov iz naslova trošarin in drugih davkov na gorivo, emisije toplogrednih plinov iz cestnega prometa pa se ne bi zmanjšale oziroma bi se lahko celo povečale. Glede na to je nujno ukrepanje na ravni Evropske unije.

Glede na veljavno strukturo voznega parka v Sloveniji višina trošarine na dizelsko gorivo in neosvinčeni bencin in trenutno razmerje med obema trošarinama omogočata stabilen obseg povpraševanja po pogonskih gorivih in stabilne prihodke iz naslova dajatev na obe pogonski gorivi. Ukrep zvišanja trošarine na dizelsko gorivo bi lahko neposredno znižal prihodke državnega proračuna za od 30 do 80 milijonov evrov. Previdnost pri spremembah višine trošarine je potrebna predvsem zato, ker so trošarine na pogonsko gorivo pomemben in stabilen proračunski vir v času, ko konsolidacija javnih financ še ni končana. V Sloveniji na področju trošarin zdaj omogočamo nižjo obdavčitev električne energije, utekočinjenega naftnega plina in zemeljskega plina za pogon v primerjavi z obdavčitvijo dizelskega goriva in bencina, da bi spodbudili rabo navedenih alternativnih

[101] še posebej v luči nedavne zgodovinske odločitve Zveznega upravnega sodišča v Leipzigu, da so prepovedi starejših dizelskih vozil v mestnih središčih nemških mest zakonite, saj gre za ukrep, namenjen izboljšanju kakovosti zraka. Po odločitvi sodišča lahko mesta v Nemčiji samostojno odločajo o omejitvi vožnje starejših dizelskih vozil, vendar morajo upoštevati načelo sorazmernosti in prepoved uvesti postopno, zagotoviti pa morajo tudi izjeme za določena vozila.

[102] Pri tem je treba upoštevati starost vozil v Sloveniji, ki se z njimi nadomešča. Vnos rabljenih vozil z motorjem na dizelski pogon iz drugih držav članic Evropske unije lahko v nekaterih primerih pomeni celo okolju prijaznejše ravnanje, če na primer rabljeno vozilo nadomesti še starejše vozilo na dizelski pogon v Sloveniji, ki bi se sicer še vedno uporabljalo, saj bo to vozilo kljub vsemu novejše in zato praviloma okolju prijaznejše.

[103] Povzeto po: Europe's tax deals for diesel, 2015, Transport & Environment, str. 17–18, https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2015_10_Europes_tax_deals_for_diesel_FINAL.pdf

goriv za pogon. Cena alternativnega goriva je tako bistveno nižja kot za dizelsko gorivo in neosvinčeni bencin.

16.3.4 DOSEGANJE OKOLJSKIH CILJEV

Z izenačitvijo trošarine na dizelsko gorivo in neosvinčeni bencin bi se delno zmanjšalo domače, veliko bolj pa tuje povpraševanje po dizelskem gorivu, saj bi tujci še naprej vozili po slovenskih cestah z vozili na dizelski pogon, le gorivo bi kupovali v sosednjih državah. To bi povzročilo velik izpad proračunskih prihodkov, onesnaževanje okolja pa bi ostalo na enaki oziroma zelo podobni ravni. Statistično bi se zaradi manjše prodaje goriva Slovenija približala okoljskim ciljem, za katere si prizadeva v sektorju prometa, vendar pa dejanskega zmanjšanja onesnaževanja ne bi bilo, saj se tranzitni promet ne bi zmanjšal, le točenje goriva bi se prestavilo v sosednje države.

16.3.5 DODATNI UKREPI ZA ZAGOTOVITEV FISKALNE NEVTRALNOSTI

Glede na to, da so osnovna izhodišča projekta Zelene proračunske reforme odpraviti okolju škodljive subvencije in jih nadomestiti z okolju prijaznejšimi spodbudami, ob zagotavljanju fiskalne nevtralnosti predlaganih ukrepov za državni proračun, bi bilo nujno nadomestiti izpad proračunskih sredstev**,** ki bi nastal ob morebitni izenačitvi višine trošarine na dizelsko gorivo in neosvinčeni bencin. Da bi zagotovili fiskalno nevtralnost predlaganih ukrepov za državni proračun, bi bilo primerno, da **prispevek za energetsko učinkovitost (prispevek URE)**, ki ga plačujejo končni odjemalci električne energije, zemeljskega plina in toplote iz omrežja ter končni odjemalci trdnih, tekočih in plinastih goriv, in **prispevek za zagotavljanje podpor proizvodnji električne energije v soproizvodnji z visokim izkoristkom in iz obnovljivih virov energije (prispevek OVE)**, zavezanci za katerega so končni odjemalci električne energije in končni odjemalci trdnih, tekočih, plinastih fosilnih goriv ali daljinske toplote za končno rabo, ki sta po veljavni zakonodaji namenska prispevka oziroma prihodka Eko sklada in Borzena, **postaneta vir državnega proračuna**, **spodbude iz tega naslova pa se ukinejo**.

Pri ovrednotenju primernosti realizacije predlaganega scenarija je ključna presoja učinkovitosti veljavnih ukrepov. Pomembno je torej ovrednotenje, ali bi sprememba višine trošarine na najbolj prodajana energenta v prometu prinesla najmanj tolikšno izboljšanje doseganje okoljskih ciljev, da bi lahko odpravili vse spodbude, ki jih izvajata Eko sklad in Borzen. Če to ni verjetno, bi bilo treba višino trošarine prilagoditi tako, da to ne povzroči zgolj izpada proračunskih sredstev brez znatnega vpliva na doseganje okoljskih ciljev.

16.4 ODPRAVA VRAČILA TROŠARINE ZA INDUSTRIJSKO-KOMERCIALNI NAMEN

16.4.1 RAZLOGI ZA UVEDBO SPODBUDE IN ZASLEDOVANI CILJI SPODBUDE

Slovenija omogoča vračilo trošarine za gorivo, porabljeno za industrijsko-komercialni namen, s sprejetjem Zakona o trošarinah od 1. julija 1999 dalje. Vračilo dela trošarine se upravičencem omogoča na podlagi 8. člena Direktive 2003/96/ES o obdavčitvi energentov in električne energije, v skladu s katerim se lahko določi nižja trošarina od z direktivo predpisane najnižje trošarine za energent, ki se porabi za posebej navedene rabe in panoge, vse v okviru opravljanja dejavnosti. Na podlagi predmetnega člena direktive se tako omogoča spodbujanje posameznih panog oziroma dejavnosti na način, ki ga opredeli posamezna država članica. Z Zakonom o trošarinah se tako omogoča vračilo dela trošarine za gorivo, porabljeno za industrijsko-komercialni namen, tj. za pogon statičnih delovnih strojev, strojev v gradbeništvu, motornih tirnih vozil v železniškem prometu ter žičnic in strojev ter naprav na smučiščih. Slovenija s predmetno spodbudo izpolnjuje predvsem cilj **zagotavljanja konkurenčnosti slovenskega gospodarstva v primerjavi z drugimi državami**.

Zneske za vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen za leti 2016 in 2017 ter prvo trimesečje 2018 prikazuje Tabela 13. Iz nje izhaja, da se znesek za vračilo trošarine na 1000 litrov dizelskega goriva za industrijsko-komercialni namen že od marca 2016 ni spremenil.[104]

Tabela 13: Zneski za vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen za leti 2016 in 2017 ter prvo trimesečje 2018

Zneski za vračilo trošarine 2018 (za 1000 litrov)			
	JANUAR - MAREC		
Industrijsko-komercialni namen	213,03 EUR		
Zneski za vračilo trošarine 2017 (za 1000 litrov)			
	JANUAR - DECEMBER		
Industrijsko-komercialni namen	213,03 EUR		
Zneski za vračilo trošarine 2016 (za 1000 litrov)			
	JANUAR	FEBRUAR	MAREC - DECEMBER
Industrijsko-komercialni namen	208,73 EUR	212,88 EUR	213,03 EUR

Vir: FURS, 10. 4. 2018

16.4.2 CILJ ODPRAVE VRAČILA TROŠARINE ZA INDUSTRIJSKO-KOMERCIALNI NAMEN

Cilj odprave vračila trošarine za industrijsko-komercialni namen je zmanjšati porabo dizelskega goriva in s tem količino izpustov CO_2 in drugih toplogrednih plinov ter emisij delcev in dušikovih oksidov

[104] Za vračilo trošarine se upošteva povprečni znesek trošarine za dizelsko gorivo za pogonski namen v mesecu, za katerega se vračilo uveljavlja, in ki ga ugotovi minister za finance ter je objavljen v Uradnem listu Republike Slovenije. Znesek za vračilo trošarine se že od marca 2016 ni spremenil, ker je višina trošarine na dizelsko gorivo od takrat ves čas enaka.

(NO_x), ki so predhodniki sekundarnih delcev in prizemnega ozona ter rakotvornega onesnaževala benzo(a)pirena, kot posledico zmanjšanja porabe dizelskega goriva za pogon statičnih delovnih strojev, strojev v gradbeništvu, motornih tirnih vozil v železniškem prometu ter žičnic in strojev ter naprav na smučiščih.

Zmanjšanje porabe dizelskega goriva bi pozitivno vplivalo na doseganje ciljev kakovosti zraka:

- manj preseganj mejnih vrednosti koncentracije PM_{10} v zunanjem zraku,
- manj preseganj ciljnih vrednosti koncentracije za prizemni ozon,
- lažje doseganje ciljev zmanjšanja emisij dušikovih oksidov NO_x in drobnih delcev $PM_{2,5}$ do leta 2020 in 2030.

16.4.3 IZZIVI, KI JIH ODPRAVA SPODBUDE PRINAŠA, IN FINANČNI UČINEK NA PRORAČUNSKE PRIHODKE

Upravičencem je bilo iz naslova vračila trošarine za industrijsko-komercialni namen v letih od 2007 do 2010 vrnjenih več kot **10 milijonov EUR** na leto, to je okoli 0,1 odstotka vseh prihodkov v državni proračun in okoli 13 odstotkov vseh vračil trošarine za energente. V letih od 2011 do 2013 znesek vračila trošarine iz tega naslova ni presegel 10 milijonov EUR, količina goriva, za katero je bila vrnjena trošarina za industrijsko-komercialni namen, pa je v teh letih padala od 54.073.470 litrov v letu 2011 do 45.280.781 litrov v letu 2013. Leta 2014 je znesek vrnjene trošarine iz tega naslova spet narasel na več kot 10 milijonov EUR na leto, pri čemer je količina goriva, za katero je bila vrnjena trošarina za industrijsko-komercialni namen, leta 2014 narasla na 12.508.084 litrov, kar je mogoče pripisati tudi povečani gospodarski aktivnosti ob koncu gospodarske krize. V letih 2015 in 2016 sta znesek vračila trošarine iz tega naslova in količina goriva vsako leto nekoliko upadla. Količine goriva v zahtevkih za vračilo trošarine in zneske letnih vračil trošarine za industrijsko-komercialni namen od leta 2007 do 2016 prikazuje Tabela 14. Podatki za leto 2017 še niso znani.

Tabela 14: Količine goriva v zahtevkih za vračilo trošarine in zneski letnih vračil trošarine za industrijsko-komercialni namen od leta 2008 do 2016

Industrijsko komercialni namen (50 %)	Količina (litrov)	Priznano vračilo EUR
2008	71.048.588	10.768.025
2009	64.588.047	13.926.963
2010	59.534.627	12.809.483
2011	54.073.470	9.687.536
2012	47.257.114	8.932.016
2013	45.280.781	9.197.539
2014	60.015.851	12.508.084
2015	54.652.411	11.441.768
2016	48.331.711	10.502.470

Vir: FURS, junij 2017

Odprava vračil trošarine za industrijsko-komercialni namen bi imela pozitivne učinke na državni proračun, saj bi se za 10 milijonov EUR, ki so zdaj namenjeni vračilu trošarin iz tega naslova, zmanjšali proračunski odhodki. Vendar pa bi odprava predmetne spodbude upravičence lahko postavila v slabši ekonomski položaj in ogrozila njihovo konkurenčnost na mednarodnem trgu[105], zato bi bilo treba ob morebitni odpravi dosedanje spodbude to nadomestiti z drugimi spodbudami, namenjenimi dosedanjim upravičencem, oziroma okrepiti spodbude, ki jih Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo v okviru svojih programov že namenja za uvajanje novih, sodobnejših tehnologij v industriji, oziroma jih preoblikovati tako, da bi spodbujale okolju prijaznejše ravnanje upravičencev, hkrati pa ohranjale njihovo konkurenčnost na mednarodnem trgu.

16.4.4 DOSEGANJE OKOLJSKIH CILJEV

Morebitna odprava vračila trošarine za industrijsko-komercialni namen bi ob predpostavki gospodarnejšega ravnanja upravičencev zaradi višje cene dizelskega goriva privedla do delnega zmanjšanja povpraševanja po dizelskem gorivu, kar je z okoljskega vidika primeren ukrep za doseganje okoljskih ciljev v tem sektorju. Dosedanji upravičenci do spodbude bi zaradi višje cene goriva optimizirali njegovo porabo, tako da bi vlagali v sodobnejše statične delovne stroje, stroje v gradbeništvu, motorna tirna vozila v železniškem prometu, žičnice in stroje ter naprave na smučiščih, ki porabijo manj goriva, pri čemer bi se zmanjšale emisije toplogrednih plinov, delcev in dušikovih oksidov (NO_x), ki so predhodniki sekundarnih delcev in prizemnega ozona ter rakotvornega onesnaževala benzo(a)pirena. Takšno ravnanje bi vodilo k manjši porabi goriva in s tem k manjšim emisijam v ozračje.

Nove spodbude, ki bi nadomestile vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen, bi morale biti zasnovane tako, da bi takšno ravnanje še dodatno podpirale in spodbujale.

Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo v okviru svojih programov že spodbuja raziskave, razvoj in inovativnost – RRI v podjetjih s krepitvijo povezav in novih sinergij v inovacijskem sistemu, z raziskovalnimi in razvojnimi projekti v skladu z usmeritvami Strategije pametne specializacije, s podporo komercializaciji in demonstracijskimi projekti)[106]. Ob ugotovitvah o primernosti scenarija odprave vračila trošarine za industrijsko-komercialni namen bi bilo torej primerno proučiti možnosti za okrepitev predmetne spodbude tako, da bo ta vplivala na zmanjševanje obremenjevanja okolja.

[105] Zaradi višjih stroškov poslovanja ob višjih cenah energentov za podjetja zaradi odprave vračila trošarine za industrijsko-komercialni namen.
[106] Glej Podpoglavje 6.1.5.2.

16.4.5 DODATNI UKREPI ZA NADOMESTITEV ODPRAVLJENE SPODBUDE

Spodbude v višini približno 10 milijonov EUR, ki bi nadomestile vračilo trošarine za industrijsko-komercialni namen in bi bile okolju prijaznejše, bi bilo primerno oblikovati tako, da bi se v okviru posameznih izbranih gospodarskih panog (npr. industrija, gradbeništvo, železniški promet, smučišča) spodbujal nakup novih strojev in naprav, ki so učinkovitejši in porabijo manj goriva, kar zmanjšuje izpuste CO_2 in drugih toplogrednih plinov v ozračje in s tem izboljšuje doseganje okoljskih ciljev. Predvsem bi bilo primerno spodbujati uporabo električne energije v necestni mehanizaciji in pri tirnih vozilih, s čimer bi hkrati lahko dosegli prihranek emisij toplogrednih plinov tudi v prometu.[107]

16.5 POVEČAN POUDAREK OKOLJSKIH MERIL PRI DAVKU NA MOTORNA VOZILA

16.5.1 RAZLOGI ZA UVEDBO IN ZASLEDOVANI CILJI

V Sloveniji Zakon o davku na motorna vozila[108] že pozna progresivno lestvico pri obdavčitvi motornih vozil glede na vrsto goriva, ki se uporablja za pogon, stopnjo izpusta EURO, izpusta CO_2 in izpusta trdih delcev v zrak (ali moči motorja), po kateri so ekološko prijaznejša motorna vozila obdavčena manj kot ekološko bolj obremenjujoča. Lestvica je oblikovana tako, da so manj obdavčena motorna vozila z izpusti CO_2 pod 150 g/km in progresivno bolj obdavčena motorna vozila z izpustom CO_2 nad to mejo. Nižje davčne stopnje so določene za motorna vozila z bencinskim motorjem, z utekočinjenim naftnim plinom, električna in hibridna vozila ter višje za motorna vozila z dizelskim motorjem z enakim izpustom CO_2.

Okoljska komponenta v obliki progresivne lestvice obdavčitve motornih vozil je bila v Zakon o motornih vozilih vključena leta 2010 z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila[109]. S tem je Slovenija spoštovala politični konsenz o nujnosti celovitih ukrepov, ki naj bi omejili ali celo odpravili neželene posledice človeškega ravnanja na okolje in ozračje. Na tem področju so bile sprejete številne mednarodne zaveze, kot na primer Kjotski sporazum, pa tudi povsem konkretne pravne podlage znotraj Evropske unije, na primer Direktiva 2008/50/ES[110], ki določa najvišje dovoljene koncentracije onesnaževal v zunanjem zraku. Ti dokumenti zavezujejo Slovenijo, da je na vseh področjih začela ravnati bolj ekološko.

Slovenija je 2. februarja 2009 prejela od Evropske unije uradni opomin Evropske komisije zaradi čezmernih preseganj mejnih vrednosti za delce PM_{10} v zunanjem zraku v preteklih letih, zaradi izpusta CO_2 pa ji je bila na podlagi usklajenih meril že določena obveznost plačila kazni. Zaradi navedenega je bilo treba kar najhitreje začeti izvajati vse potrebne aktivnosti za zmanjšanje neželenih izpustov in onesnaževal na dogovorjeno raven. Hkrati se je za operativni program za pripravo primernih ukrepov upošteval tudi program zelene davčne reforme, sprejet kot splošna usmeritev na ravni Evropske unije

[107] Uredba o trajnostnih merilih za biogoriva v življenjskem ciklu goriv v prometu določa možnost, da se lahko dodatni 4 odstotki prihrankov emisij toplogrednih plinov v prometu dosežejo tudi z uporabo električne energije v necestni mehanizaciji, tirnih vozilih in plovilih ter z uporabo tehnologije za zajemanje in shranjevanje ogljika.
[108] Zakon o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF; ZDMV).
[109] Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 9/10; ZDMV-C).
[110] Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L št. 152/1 z dne 11. 6. 2008, str. 1).

s soglasjem vseh članic, ki je določal, da se morajo tudi javne dajatve bolj kot do zdaj vezati na okoljska merila in se tako uporabiti kot instrument spodbujanja okolju bolj prijaznega ravnanja.

Eden glavnih ciljev Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila v sistem te dajatve je bil tako uvesti okoljsko merilo in s tem prispevati k ciljem zelene davčne reforme oziroma omogočiti, da se t. i. registracijski davek, ki se zaračunava na vsa (osebna) motorna vozila, ne uporablja le kot fiskalni, ampak tudi kot okoljski ukrep.[111]

Tabela 15: Prihodki državnega proračuna od davkov od prometa motornih vozil, 2007–2017, v milijonih EUR

Mio EUR	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Davki od prometa motornih vozil	61,7	71,4	40,9	40,1	38,0	34,8	29,5	27,1	31,8	25,6	35,5

Vir: MF

16.5.2 CILJ POVEČANEGA POUDARKA OKOLJSKIH MERIL PRI DAVKU NA MOTORNA VOZILA

»Promet je v Sloveniji pomemben vir onesnaževanja s toplogrednimi plini (predvsem s CO_2 in dušikovimi oksidi), ki pomenijo nevarnost za okolje oziroma prispevajo k podnebnim spremembam, pa tudi pomemben vir onesnaževanja zraka s trdnimi delci (PM_{10}) in žveplovimi spojinami (NO_x), ki predvsem povečujejo nevarnost za zdravje.«[112]

ZDMV vsebuje okoljsko komponento v obliki progresivne lestvice pri obdavčitvi motornih vozil, vendar lestvica ne sledi več stanju na trgu motornih vozil, ki se neprenehoma in izredno hitro spreminja. V zadnjem obdobju je namreč zaznan trend zniževanja izpustov emisij CO_2 in drugih emisij pri novih motornih vozilih, zato bi bila potrebna prilagoditev tudi pri obdavčitvi. Veljavni ZDMV z veljavno progresivno lestvico namreč ne spodbuja več zavezancev k nakupu okolju prijaznejših motornih vozil oziroma jih ne spodbuja dovolj.

ZDMV ne spodbuja dovolj ravnanja kupcev vozil, da bi vplivalo na znižanje izpustov trdih delcev PM_{10} in NOx, ki močno škodujejo zdravju ljudi in okolju, v zrak. Prav tako ne spodbuja zavezancev, da bi se namesto za okolju škodljivejša dizelska motorna vozila raje odločali za okolju prijaznejša vozila z manjšimi izpusti CO_2.

Večji poudarek okoljskim merilom v ZDMV bi bil potreben tudi zato, da se kar najbolj prepreči uvoz oziroma vnos motornih vozil s tehnološko zastarelimi motorji, ki predstavljajo predvsem nevarnost za

[111] Povzeto po: Mnenje Vlade Republike Slovenije o zahtevi Državnega sveta, da Državni zbor ponovno odloča o Zakonu o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila (ZMV – C), EPA 474, 2009, https://www.dz-rs.si/wps/portal/Home/deloDZ/zakonodaja/izbranZakonAkt?uid=C12565D400354E68C12576AA0027C04A&db=kon_zak&mandat=V&tip=doc.

[112] Mnenje Vlade Republike Slovenije o zahtevi Državnega sveta, da Državni zbor ponovno odloča o Zakonu o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila (ZMV – C), EPA 474, 2009, https://www.dz-rs.si/wps/portal/Home/deloDZ/zakonodaja/izbranZakonAkt?uid=C12565D400354E68C12576AA0027C04A&db=kon_zak&mandat=V&tip=doc.

čezmerno onesnaževanje z onesnaževali zraka (PM_{10} in NO_x), iz drugih držav Evropske unije. Nedavna odločitev nemškega zveznega sodišča o postopni omejitvi avtomobilov z dizelskimi motorji v mestih in zato padanje cen starejših dizelskih avtomobilov bi namreč lahko v Sloveniji privedlo do dodatnega staranja voznega parka, saj je bila povprečna starost avtomobilov v Sloveniji v letu 2014 že 9,4 leta[113], in povečanja deleža avtomobilov z dizelskimi motorji nad 44 odstotkov[114] ter tako do povečanja negativnih vplivov na okolje in zdravje. Delež osebnih avtomobilov na dizelski pogon v Sloveniji od leta 1986 do 2015 prikazuje Graf 6.

Graf 6: Delež osebnih avtomobilov na dizelski pogon v Sloveniji od leta 1986 do 2015

Vir: ARSO, http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=756; *OPOMBE H GRAFU: PODATKI PRED LETOM 1992 SO LE OCENE; PODATEK ZA LETO 2015 JE IZ DRUGEGA VIRA (SURS).

16.5.3 IZZIVI, KI JIH PREOBLIKOVANJE DAVKA PRINAŠA, IN FINANČNI UČINEK NA PRORAČUNSKE PRIHODKE

»Davek na motorna vozila v strukturi javnofinančnih prihodkov predstavlja 0,2-odstotni delež. V letu 2017 je bilo pobranih 35.516.786 EUR, to je za 39 odstotkov več kot v letu 2016 in za 11,5 odstotka več kakor v letu 2015. Davek na motorna vozila je prihodek državnega proračuna.« [115]

Veljavna progresivna lestvica, ki jo prikazuje spodnja slika, predvideva enako stopnjo obdavčitve za vsa vozila z izpusti CO_2 od 0 do vključno 110 g/km. Tako visok prag najnižje stopnje obdavčitve, ki vključuje motorna vozila s preširokim razponom izpustov CO_2, zavezancev ne spodbuja več dovolj k nakupu okolju prijaznejših (čistejših) motornih vozil. Progresivna lestvica obdavčitve bi bila zato

[113] Starost voznega parka, ARSO, http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=757.
[114] Lastništvo osebnih avtomobilov, ARSO, http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=756.
[115] Letno poročilo Finančne uprave Republike Slovenije, 2017,

potrebna temeljite prenove, predvsem pa bi morali biti določeni novi pragi, ki bi sledili razvoju na trgu avtomobilov in tako spodbujali ozaveščenost zavezancev, da bi se ti namesto za okolju škodljivejša dizelska motorna vozila raje odločali za okolju prijaznejša vozila z manjšimi ali, v primeru električnih vozil, celo ničelnimi izpusti CO_2. Pri tem bi bilo treba lestvico nastaviti tako, da bi finančni učinek predmetnega davka ostal vsaj na enaki ravni kot do zdaj.

Progresivna lestvica obdavčitve motornih vozil iz tarifnih oznak 8703 21, 8703 22, 8703 23, 8703 24, 8703 31, 8703 32, 8703 33, 8703 90, razen za trikolesa, štirikolesa in bivalna vozila iz teh tarifnih oznak, glede na izpust CO_2, vrsto goriva, ki se uporablja za pogon in z upoštevanjem EURO-standarda izpustov, glede na izpust drugih onesnaževal, kot so trdni delci – PM10 in dušikovi oksidi – NOx, kot je določena v veljavnem ZDMV[116]

Izpust CO_2 (g/km)	Stopnja davka (%) od davčne osnove glede na vrsto goriva	
	bencin, utekočinjen naftni plin	dizelsko gorivo
od 0 do vključno 110	0,5	1
nad 110 do vključno 120	1	2
nad 120 do vključno 130	1,5	3
nad 130 do vključno 150	3	6
nad 150 do vključno 170	6	11
nad 170 do vključno 190	9	15
nad 190 do vključno 210	13	18
nad 210 do vključno 230	18	22
nad 230 do vključno 250	23	26
nad 250	28	31

Če motorno vozilo uporablja kateri koli drug pogon, vključno z električnim, ali kombinacijo različnih pogonov (hibridno vozilo), se stopnja davka določi z upoštevanjem lestvice, ki velja za vozila z bencinskim gorivom. Za motorna vozila z najmanj osmimi sedeži se stopnja davka zniža za 30 odstotkov. Za motorna vozila s stopnjo izpusta, nižjo od EURO 3, se stopnja davka poveča za deset odstotnih točk, za tista s stopnjo izpusta, ki je enaka EURO 3, za pet odstotnih točk, za tista s stopnjo izpusta EURO 4 pa se stopnja davka poveča za dve odstotni točki.

Za motorna vozila s pogonom na dizelsko gorivo s stopnjo izpusta EURO 6 se upošteva stopnja davka iz lestvice za bencinsko gorivo.

Za motorna vozila s pogonom na dizelsko gorivo z izpustom trdnih delcev, večjim od 0,005 g/km, se stopnja davka poveča za pet odstotnih točk, za tista, ki nimajo podatka o izpustu CO_2, pa se upošteva 28-odstotna stopnja za vozila s pogonom na bencin ali utekočinjeni naftni plin in 31-odstotna za vozila s pogonom na dizelsko gorivo.

[116] Zakon o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF; ZDMV).

Progresivna lestvica obdavčitve motornih vozil iz tarifne oznake 8711 ter trikolesa in štirikolesa glede na moč motorja in z upoštevanjem EURO-standarda izpustov, glede na izpust drugih onesnaževal, kot so trdni delci – PM10 in dušikovi oksidi - NOx, kot jo določa veljavni ZDMV

Moč motorja (kW)	Stopnja davka (%) od davčne osnove
do vključno 25	1,5
nad 25 do vključno 50	2
nad 50 do vključno 75	3
nad 75	5

Za motorna vozila z dvotaktnim motorjem na notranje zgorevanje se stopnja davka poveča za 3 odstotne točke. Za motorna vozila s stopnjo izpusta, nižjo od EURO 2, se stopnja davka poveča za 10 odstotnih točk, za motorna vozila, razen za kolesa z motorjem, s stopnjo izpusta, ki je enaka EURO 2, se stopnja davka poveča za 5 odstotnih točk. Ne glede na to je za motorna vozila z motorjem izključno na električni pogon stopnja davka 0,5 odstotka.

Progresivna lestvica obdavčitve bivalnih vozil glede na moč motorja in z upoštevanjem EURO-standarda izpustov, glede na izpust drugih onesnaževal, kot so trdni delci – PM10 in dušikovi oksidi – NOx, kot jo določa veljavni ZDMV

Moč motorja (kW)	Stopnja davka (%) od davčne osnove
do vključno 60	6
nad 60 do vključno 90	9
nad 90 do vključno 120	13
nad 120	18

Za bivalna vozila s stopnjo izpusta, nižjo od EURO 3, se stopnja davka poveča za 10 odstotnih točk, za tista s stopnjo izpusta, ki je enaka EURO 3, za5 odstotnih točk, za tista s stopnjo izpusta, ki je enaka EURO 4, pa za 2 odstotni točki. Za bivalna vozila s pogonom na dizelsko gorivo z izpustom trdnih delcev, večjim od 0,005 g/km, se stopnja davka poveča za 5 odstotnih točk. Ne glede na to je za bivalna vozila z motorjem izključno na električni pogon stopnja davka 0,5 odstotka.

ZDMV določa, da se poleg davka na motorna vozila od vozil z večjo prostornino motorja plačuje tudi dodatni davek na motorna vozila.

Progresivna lestvica dodatnega davka na motorna vozila iz tarifnih oznak 8703 21, 8703 22, 8703 23, 8703 24, 8703 31, 8703 32, 8703 33 in 8703 90, razen za trikolesa in štirikolesa, glede na prostornino motorja, kot jo določa veljavni ZDMV

Prostornina motorja (v cm3)		Stopnja dodatnega davka (%) od davčne osnove
Od	Do	
	2.499	0
2.500	2.999	8
3.000	3.499	10
3.500	3.999	13
4.000		16

Progresivna lestvica dodatnega davka na motorna vozila iz tarifne oznake 8711 ter za trikolesa in štirikolesa glede na prostornino motorja, kot jo določa veljavni ZDMV

Prostornina motorja (v cm3)		Stopnja dodatnega davka (%) od davčne osnove
Od	Do	
	999	0
1.000		5

16.5.4 DOSEGANJE OKOLJSKIH CILJEV

Promet predstavlja daleč največji vir emisij toplogrednih plinov, leta 2016 kar 50,8 odstotka vseh emisij toplogrednih plinov po Odločbi 406/2009/ES. Delež prometa je bil še leta 2005 38-odstoten. Večina emisij je iz cestnega prometa. Emisije iz prometa so se v obdobju 2005–2016 v Sloveniji povečale, in sicer za 28,7 odstotka. Leta 2016 so se emisije iz prometa povečale za 6 odstotkov glede na prejšnje leto.[117]

Specifične emisije CO_2 novih vozil od leta 2010 do leta 2016 so v Sloveniji skoraj linearno padale in so bile leta 2016 z vrednostjo 119 gCO_2/km za 18,4 odstotka nižje kot leta 2010. Za specifične emisije vseh osebnih vozil pa je v obdobju 2012–2015 opazno naraščanje, leta 2016 so se povečale še za 0,3 odstotka glede na leto 2015 in so znašale 181,2 gCO_2/km[118].

[117] Povzeto po: Podnebno ogledalo 2018, Povzetek strokovnih podlag, 2018, str. 24.
[118] Povzeto po: Podnebno ogledalo 2018, Kazalci za spremljanje izvajanja OP TGP, 2018, str. 46–47.

Leta 2016 se je zmanjšal tudi delež obnovljivih virov energije v prometu in je znašal le 1,6 odstotka. S tem je bil znatno nižji od letnega cilja, določenega za Slovenijo, kar pomeni zaostanek na poti k cilju za leto 2020 po Direktivi 2009/28/EU[119].

Z obdavčevanjem motornih vozil je mogoče vplivati na ravnanje zavezancev za davek oziroma kupcev motornih vozil tako, da se ti zaradi ugodnejše obdavčitve odločajo za nakup okolju prijaznejših in čistejših vozil ter motornih vozil na alternativne vire, kot so električna energija, utekočinjeni naftni plin ipd., in hibridnih vozil, ki spuščajo nižje emisije CO_2 v ozračje ter znatno manj trdih delcev in drugih onesnaževal zraka.

Ker veljavni Zakon o davku na motorna vozila ne vpliva več (dovolj) na ravnanje kupcev motornih vozil, bi bilo treba dati večji poudarek okoljskim merilom, s čimer bi lahko prispevali k izboljšanju kazalnikov okolja v prihodnjih letih tudi v sektorju prometa.

16.5.5 DODATNI UKREPI ZA NADOMESTITEV ODPRAVLJENE SPODBUDE

Ker so osnovna izhodišča projekta Zelene proračunske reforme odpraviti okolju škodljive subvencije in jih nadomestiti z okolju prijaznejšimi spodbudami, ob zagotavljanju fiskalne nevtralnosti predlaganih ukrepov za državni proračun, bi bilo primerno sistem obdavčitve davka na motorna vozila z dodatnim poudarkom na okoljskih merilih preoblikovati tako, da se zagotovi javnofinančna nevtralnost preoblikovanega davka. Alternativno pa bi bilo mogoče zagotoviti višje javnofinančne prihodke iz naslova tega davka in s tem javnofinančno nevtralnost s hkratnim sprejetjem tudi drugih ukrepov na področju preoblikovanja spodbud, ki pa bi imeli negativne posledica za javne finance.

[119] Direktiva 2009/28/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES (UL L št. 140/16 z dne 5. 6. 2009, str. 16).