

Mag. Mojca Vendramin, direktorica  
EKO sklad  
Bleiweisova cesta 30  
1000 Ljubljana

Datum: 15. 12. 2020

## **PREDLOGI NOVE SLOVENIJE – KRŠČANSKIH DEMOKRATOV V ZVEZI S SPODBUDAMI ZA NAKUP ELEKTRIČNIH IN HIBRIDNIH VOZIL**

Spoštovani!

V zakonodajnem postopku je Zakon o davku na motorna vozila (ZDMV-1), ki je v petek, 11. 12. 2020 že dobil zeleno luč pristojnega parlamentarnega odbora za finance. Po oceni Nove Slovenije gre zakon v pravo smer, saj bistveno spreminja predlog prejšnje vlade, ki bi v povprečju prinesel za 30 % višje davčne obremenitve kupcev avtomobilov.

V Novi Sloveniji **zagovarjamo davčne razbremenitve državljanov in gospodarstva**. Zato se že vrsto let zavzemamo za znižanje davka na motorna vozila in za poenostavitev postopkov na tem področju. Davčna obremenitev kupcev motornih vozil se bo **v povprečju znižala za kar 65 odstotkov**, v žepih državljanek in državljanov pa bo po izračunih ostalo 29 milijonov EUR letno.

Odslej se bodo pri davčni osnovi za odmero DMV upoštevale zgolj okoljske komponente, ne pa več prodajna cena vozila, saj **zakon v prvi vrsti zasleduje okoljske cilje**. Pri določitvi davka se bo upoštevalo vrsto goriva, izpust CO<sub>2</sub>, emisijski standard EURO in pri nekaterih kategorijah vozil tudi moč motorja (kW). **Zakon prinaša tudi ukinitvev DMV za električna vozila.**

**Smo pa zaskrbljeni zaradi nedavno objavljenih javnih pozivov za dodeljevanje spodbud za električna vozila za občane in pravne osebe s strani Eko sklada (84SUB-EVOB20 in 85SUB-EVPO20).** Eko sklad tako že drugič letos znižuje spodbude za nakup povsem električnih vozil. Marca so se spodbude znižale iz 7.500 EUR na 6.000 EUR, zdaj se znižujejo na 4.500 EUR ob omejitvi, da spodbuda lahko znaša največ 20 % vrednosti vozila. Za pravne osebe pa se prav tako uvaja sprememba, da se spodbude ne bodo več dodeljevale po pravilih državnih pomoči, ampak po pravilu "de minimis" pomoči.

**Menimo, da je politika spodbud Eko sklada na področju elektrifikacije vozil v Sloveniji neustrezna. Nova poziva Eko sklada sta v nasprotju s prizadevanji Vlade RS za vsem državljanom dostopen nakup električnih vozil. Davčne razbremenitve, ki jih prinaša ZDMV-1 na področju električnih vozil, se namreč izničujejo z zmanjšanjem spodbud za električno mobilnost iz sredstev Eko sklada.**

1. Da bi dosegli cilj Pariškega sporazuma, mora do leta 2030 tržni delež električnih vozil v EU doseči 50 odstotkov.

7. decembra 2020 je Greenwatch objavil novo poročilo Climate Change Performance Index, ki od leta 2005 zagotavlja **analizo uspešnosti držav na področju varstva podnebja: med EU27 je**

**Slovenija na zadnjem mestu.** Z uporabo standardiziranih meril CCPI obravnava štiri kategorije s 14 kazalniki: emisije toplogrednih plinov, obnovljiva energija, poraba energije in podnebna politika.

V osnutku **Dolgoročne podnebne strategije Slovenije do leta 2050** ugotavljamo, da so emisije TGP iz sektorja prometa v letu 2018 znašale 5824 kt CO<sub>2</sub> ekv, kar je 32 % več kot leta 2005, pri čemer so emisije v cestnem prometu predstavljale 99,4 % vseh emisij v sektorju. Promet je sektor z največjim deležem emisij TGP v Sloveniji.

Strategija kot cilj v sektorju prometa določa zmanjšanje emisij do leta 2050 za 90-99 % glede na leto 2005. Zmanjšanje do 2050 predstavlja kar za dobri dve magnitudi manjše emisije od sedanjih, kar zahteva temeljito transformacijo prometa, kot ga poznamo danes. To ne bo samo finančno, temveč tudi družbeno in časovno zahtevno. Skladno z NEPN se emisije v prometu do leta 2030 lahko povečajo za 12 %, strateški cilj do leta 2040 je zmanjšanje emisij v sektorju promet za 57 %.

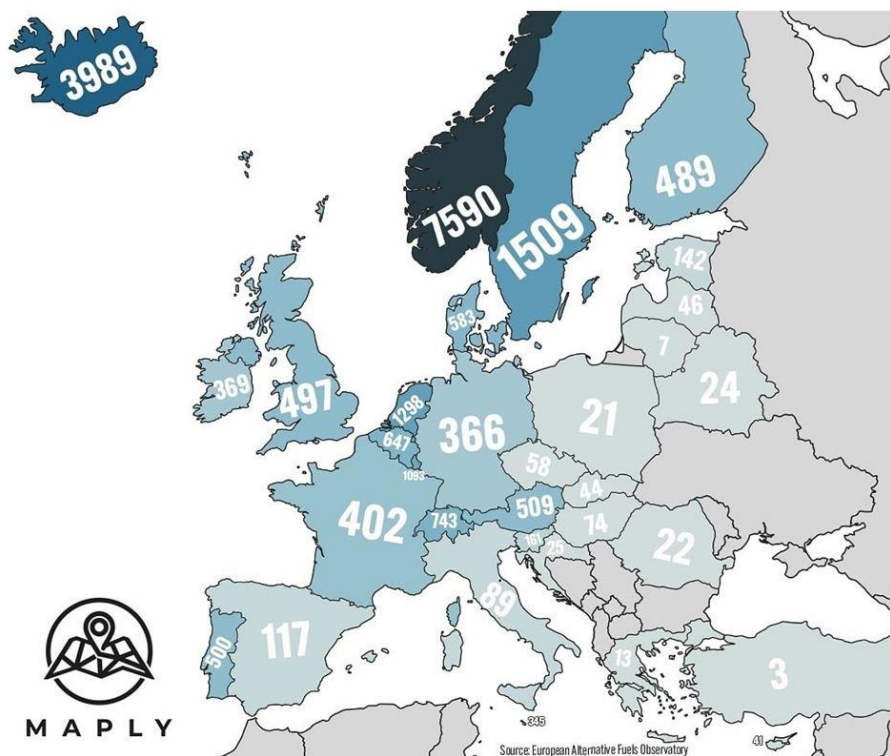
V viziji strategije je zapisano, da bo prevozna sredstva v večini poganjala elektrika, dopolnjevali jo bodo obnovljivi ali sintetični plini, ki so nizkoogljivi.

**Slovenija se po deležu električnih vozil v prometu uvršča v spodnjo polovico evropskih držav.** Po višini spodbud za nakup električnega vozila pa se z novimi pogoji Eko sklada glede na podatke ACEA (European Automobile Manufacturers Association) **uvrščamo med države EU z najnižjimi višinami spodbud. Močno tudi zaostajamo za cilji strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji**, kjer smo si za cilj zadali, da bo do konca leta 2020 v Sloveniji 5.311 registriranih električnih vozil (do konca novembra je bilo na osnovi javno dostopnih podatkov registriranih »le« 3.359 električnih vozil). **Za lastnimi cilji zaostajamo za 37 %.**

Vlada RS je 23. 7. 2020 v odgovoru na poslansko pobudo Jožefa Horvata v zvezi s subvencioniranjem nakupov električnih in hibridnih vozil zapisala: *"Pri pregledu doseganja ciljev skladno s Strategijo smo ugotovili, da dejansko stanje predvsem na področju vozil močno zaostaja za predvidenimi ciljnimi vrednostmi iz Strategije. Tako je bilo v letu 2019 skupno registriranih 1.955 osebnih električnih baterijskih vozil (BEV), v Strategiji pa je za leto 2020 predvideno 5.311 BEV."* Močan zaostanek je tudi pri PHEV (plug-in hibridi): za leto 2020 je predvideno 6.033 PHEV, v letu 2019 smo jih imeli zgolj 890. **Čeprav tudi pri PHEV močno zaostajamo, je Eko sklad marca 2020 spodbude za PHEV ukinil.**

Podatki o številu električnih vozil na 100.000 prebivalcev (slika 1) prav tako pritrjujejo našim opozorilom. Iz njih je namreč jasno razvidno, da **močno zaostajamo za državami, po katerih se zgleujemo in jim želimo slediti na področju mobilnosti.** Za primerjavo: Avstrija ima več kot 3x več električnih vozil na 100.000 prebivalcev, spodbud pa ne znižujejo z argumentom, da imajo že zadovoljivo število električnih vozil.

V 3. četrtletju 2020 je po podatkih ACEA in TZS tržni delež hibridnih vozil v Sloveniji znašal 2,3 %, v Evropi pa v povprečju 12,4 %, tržni delež električnih vozil v Sloveniji 2,0 %, v Evropi pa 9,9 %.



Slika 1: podatki o številu električnih vozil na 100.000 prebivalcev (julij 2020)

2. Nova politika spodbud za nakup električnega vozila **prebivalcem s povprečnimi dohodki zmanjšuje možnost nakupa električnih vozil**. In to ravno v trenutku, ko se je na trgu pojavilo kar nekaj električnih avtomobilov, ki so glede karakteristik (domet, velikost, cena, ...) postali dosegljivi prebivalcem s povprečnimi dohodki. **Prav tako ni možno pridobiti spodbude za avtomobile dražje od 65.000 €**, kar pomeni, da ob upoštevanju nižjega DMV pri avtomobilih višjega cenovnega razreda in novih javnih pozivov Eko sklada država bolj spodbuja nakup dizelskih/bencinskih vozil kot električnih, kar je v nasprotju z zastavljeno strategijo in cilji. Novi javni poziv uvaja tudi nelogično zgornjo mejo spodbude v višini 20 % vrednosti vozila.

Primer na katerega opozarjajo pri Društvu e-mobilnost Slovenija (DEMS): Audi Q8 45 TDI z dizelskim motorjem, ki ima trenutno maloprodajno ceno 84.740 €, se bo z novim ZDMV-1 pocenil za cca. 6.000 €, 100 % električen Audi eTron 55 z enako maloprodajno ceno pa se bo zaradi ukinitve spodbud za dražje avtomobile podražil za 6.000 €. Gre za ukrep, katerega učinki so v nasprotju z zavezami EU v smeri zelene mobilnosti.

3. **Poseben problem predstavlja politika Eko sklada, ki se spreminja brez vnaprejšnjih najav in jasne strategije**. Niso osamljeni primeri kupcev, ki so električno vozilo že naročili in finančno konstrukcijo nakupa opravili na podlagi preteklih pogojev Eko sklada, ki pa so se z objavo novih javnih pozivov popolnoma spremenili.

Primer: v teh dneh je med drugim na slovenski trg prišel električni Twingo s ceno 17.480 €. Kdor ga je že naročil, je v finančni konstrukciji upošteval 6.000 € spodbud Eko sklada. Ker pa bo avto dobil šele čez nekaj mesecev, bo skladno z novim pozivom Eko sklada lahko pridobil zgolj 3.496 € spodbud, kar pomeni, da se mu bo finančna konstrukcija povsem podrla. Avto ga bo namreč stal 2.504 € več oziroma 21,81 % več, kot je predvidel.

4. **Za pravne osebe se z novim razpisom uvaja sprememba**, tako da se spodbude ne bodo dodeljevale po pravilih državnih pomoči, **ampak po pravilu “de minimis” pomoči** (podjetje v zadnjih 3 proračunskih letih ne sme prejeti več kot 200.000 EUR te pomoči).

Skrbi nas, da to v praksi ponovno prinaša močne negativne učinke, saj pomeni praktično popolno ustavitev spodbujanja elektrifikacije voznega parka pri (večjih) podjetjih, leasing hišah, dostavnih in logističnih podjetjih, taxi službah ipd. **Tovrstnim pravnim osebam se bo torej odslej (spet) veliko bolj splačalo kupiti okoljsko sporna dizelska vozila.**

5. **V 18-mesečnem programu Nemčije, Portugalske in Slovenije za predsedovanje Svetu EU** je glavna prednostna naloga izvajanje vseh ustreznih ukrepov, ki bodo pripomogli k močnemu okrevanju evropskega gospodarstva v skladu s trajnostno in vključujočo strategijo rasti, **da do leta 2050 dosežemo podnebno nevtralnost.**

#### 6. Odzivi strokovne javnosti:

Francois Delion, direktor Renault Nissan Slovenija: *»V obdobju, ko se v Sloveniji le začenjajo kazati prvi znaki o obstoju trga električnih vozil, delež hibridnih in povsem električnih vozil pa je med najnižjimi v Evropi, verjamemo, da je daleč prezgodaj za zniževanje subvencij. Resnično smo danes daleč od izpolnitve ciljev slovenske nacionalne strategije zmanjševanja emisij v prometu.«*

Slavko Ažman, Porsche Slovenija: *»Slovenija na področju uvajanja električne mobilnosti žal že sedaj močno zaostaja za svojimi načrti. Če je predvidena odprava obdavčitve električnih vozil z DMV zagotovo zelo pozitivna novica in tudi pomemben signal, da država s trajnostno mobilnostjo misli resno, ima tokratna odločitev Eko sklada žal nasproten učinek.«*

V Novi Sloveniji si želimo in prizadevamo, da Republika Slovenija v skladu s sprejetimi strateškimi dokumenti na nivoju države in EU doseže (ali celo preseže) vse zastavljene cilje, za katerimi danes močno zaostaja.

#### V Novi Sloveniji zato na osnovi vsega navedenega predlagamo:

- **Eko sklad naj skupaj z Ministrstvom za okolje in prostor poskrbi za usklajen pristop Republike Slovenije na področju trajnostne mobilnosti in zelenega prehoda.**
- **Eko sklad naj spremeni objavljena javna poziva tako, da bodo spodbude na voljo v enakih višinah in pod enakimi pogoji, kot je to bilo pred 13. marcem 2020. Ponovno naj se uvedejo spodbude za priključne hibride.**
- **Javni pozivi naj se v prihodnje najavijo vnaprej in naj veljajo za celotno koledarsko leto oziroma omogočajo rezervacijo sredstev ob naročilu vozila.**
- **Eko sklad naj poviša skupni znesek spodbud za področje trajnostne prometne mobilnosti, saj sektor prometa predstavlja najvišji delež izpustov TGP v Republiki Sloveniji.**

- **Poenostavitev in digitalizacija sistema spodbud.**
- **Vzpostavitev programa izdatnejšega spodbujanja investicij v polnilno infrastrukturo.**

Jožef Horvat  
vodja poslanske skupine NSi – krščanski demokrati

V vednost:

- Ministrstvo za okolje in prostor (poslanska pobuda)