



Gregorčičeva 20–25, SI-1001 Ljubljana

T: +386 1 478 1000

F: +386 1 478 1607

E: gp.gs@gov.si

<http://www.vlada.si/>

Številka: 00105-69/2020/5

Datum: 23. 7. 2020

Odgovor na poslansko pobudo Jožefa Horvata v zvezi s sredstvi za subvencioniranje nakupov električnih in hibridnih vozil

Poslanec Državnega zbora Republike Slovenije g. Jožef Horvat je 18. 6. 2020 na Vlado Republike Slovenije naslovil pisno poslansko pobudo v zvezi s sredstvi za subvencioniranje nakupov električnih in hibridnih vozil.

Vlada Republike Slovenije na pobudo poslanca podaja naslednje odgovore in pojasnila:

Poslanec Državnega zbora Republike Slovenije g. Jožef Horvat v svoji pobudi obravnava nižjo finančno spodbudo za nakup električnega avtomobila, ki od 13. 3. 2020 dalje za nakup električnega vozila (kategorija M1) ne znaša več 7.500 EUR, ampak 6.000 EUR in ukinitvev finančne spodbude za nakup priključnih hibridov. Pri tem na pristojne naslavlja vprašanje ali zadostno poznajo ponudbo, tehnologijo in strategijo avtomobilskih izdelovalcev.

Odgovor na poslansko pobudo temelji na podatkih o številu registriranih vozil v državi, podatkih o trendu spodbud za e-vozila in ciljih, h katerim smo se zavezali v Strategiji na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji (Strategija), ki upošteva tudi ukrepe Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (SRP), ki jo je Vlada Republike Slovenije sprejela 29. julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8) in ciljih, h katerim smo se zavezali tudi v Nacionalnem energetskega podnebnem načrtu (št.: 35400-18/2019/22 z dne 28. 2. 2020).

Pobuda poslanca je vezana na subvencioniranje e-vozil, kjer subvencije podeljuje Eko sklad, na Vlado Republike Slovenije pa naslavlja pobudo, da zagotovi dodatna sredstva za subvencioniranje nakupov električnih in hibridnih vozil, da bo Eko sklad lahko zagotovil spodbude v enaki višini kot v letu 2019, oziroma, da naj Eko sklad spodbudi k ustrezni prerezporeditvi sredstev na ta ukrep iz drugih ukrepov.

Vse podatke iz objavljenih razpisov Eko sklada je možno pridobiti na spletni strani Eko sklada: <https://www.ekosklad.si/prebivalstvo/pridobite-spodbudo/seznam-spodbud>.

Eko sklad (Slovenski okoljski javni sklad) že od leta 2011 dodeljuje nepovratna sredstva za električne avtomobile fizičnim in pravnim osebam. Skladno z energetskega zakonom so sredstva za izvajanje programa Eko sklada zagotovljena iz zbranih prispevkov za povečanje energetske učinkovitosti. Posredujemo podatke o dodeljenih sredstvih in številu vozil. Poleg nepovratnih sredstev pa je možno dobiti tudi povratna sredstva oz. ugodne kredite ali pa kombinacijo povratnih in nepovratnih sredstev. Od 13. 3. 2020 sta na spletni strani Eko sklada odprta že dva javna poziva za nakup električnih vozil za občane (79SUB-EVOB20) in pravne osebe (80-EVPO20).

Več o razpisih je dosegljivo na spodnjih povezavah:

<https://www.ekosklad.si/prebivalstvo/pridobite-spodbudo/objava/javni-poziv-79sub-evob20-nepovratne-finannc-spodbude-obanom-za-elektrina-vozila>

<https://ekosklad.si/gospodarstvo/pridobite-spodbudo/objava/javni-poziv-80ev-po20-finannc-spodbude-pravnim-osebam-za-nova-elektrina-vozila>

Izplačana nepovratna sredstva v mio EUR, po letih, subjektih in kategorijah:

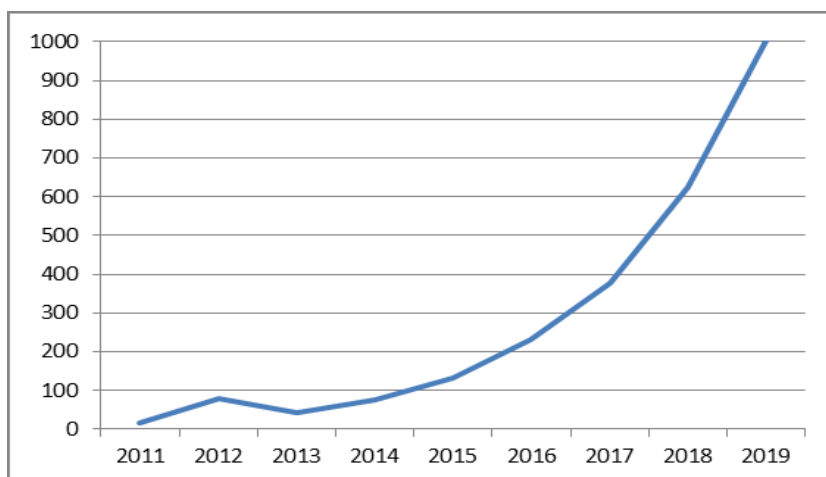
		2015	2016	2017	2018	2019
fizične osebe	e-vozila	0,19	0,45	1,06	1,65	2,45
	hibridi	0,02	0,12	0,3	0,42	0,36

	skupaj	0,21	0,57	1,36	2,06	2,81
pravne osebe	e-vozila	0,28	0,53	1,23	2,09	2,09
	hibridi	0,24	0,03	0,04	0,09	0,09
	skupaj	0,52	0,56	1,27	2,18	2,18
	SKUPAJ	0,73	1,13	2,63	4,25	5,00

Dodeljena nepovratna sredstva za e-vozila in št. spodbujenih vozil:

		mio EUR	št. vozil
El. vozila - občani	2011	0,04	11
	2012	0,19	53
	2013	0,10	28
	2014	0,24	70
	2015	0,30	73
	2016	0,95	150
	2017	1,56	245
	2018	1,98	331
	2019	2,80	534
	El. vozila - podjetja	2011	0,03
2012		0,11	26
2013		0,08	14
2014		0,28	5
2015		0,82	59
2016		0,96	81
2017		1,90	133
2018		2,44	293
2019		2,90	469
			17,67

Število spodbujenih e-vozil skupaj po letih:



Vir: Odgovor MOP na pisno poslansko vprašanje poslanca Dušana Šiška.

V letu 2019 je bilo v RS Sloveniji skupno registriranih 1.686.353 vozil vseh kategorij, vključno s priklopnimi ter dvo in trikolesnimi vozili. Kot električna vozila štejemo električna baterijska vozila (BEV) ter priključna električna hibridna vozila (PHEV – plug-in hibridi) za katere je potrebna polnilna infrastruktura. Analiza vseh vozil, v primerjavi z električnimi vozili, ki je narejena na številu štirikolesnih vozil kategorij N in M, je podana v

spodnji preglednici. Dodana je še preglednica, iz katere je razvidna primerjava med številom registriranih e-vozil in pričakovanim številom registriranih e-vozil glede na Strategijo.

Preglednica: Število registriranih vozil kategorij N in M v letu 2019:

Pogonsko sredstvo /Kategorija vozila	M1	M2	M3	N1	N2	N3	Skupaj
BEV električna vozila	1955	1	5	166	0	0	2127
PHEV električna vozila - BENCIN	751	0	0	0	0	0	751
PHEV električna vozila - DIZEL	139	0	0	0	0	0	139
Skupaj električna štirikolesna vozila	2845	1	5	166	0	0	3017
Vsa registrirana vozila	1.245.012	415	2.489	93.421	6.119	31.009	1.375.561
Delež električnih vozil v %	0,23	0,24	0,20	0,18	0,00	0,00	0,22

Preglednica: Število registriranih e-vozil kategorij N in M v letu 2019 in primerjava med številom registriranih e-vozil in pričakovanim številom registriranih e-vozil glede na Strategijo:

Pogonsko sredstvo	Število vozil				Pričakovano število vozil glede na Strategijo		
	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
Elektrika							
Električna vozila skupaj	626	1.156	1.902	3.017	11.750	69.972	213.007
Električna osebna vozila M1 (BEV+PHEV)	560	1.089	1.834	2.845	11.344	66.687	201.354
• BEV	449	810	1.326	1955	5.311	40.096	129.690
• PHEV	111	279	508	890	6.033	26.591	71.664
Električna lahka komercialna vozila (N1)	62	64	64	166	398	3.189	11.020
• BEV	62	64	64	166	398	3.189	11.020
• PHEV	0	0	0	0	0	0	0
Električna težka komercialna vozila (N2, N3)	0	0	0	0	0	32	418
• BEV	0	0	0	0	0	14	258
• PHEV	0	0	0	0	0	18	160
Električni avtobusi (M2, M3)	4	3	4	6	8	64	215
• BEV	4	3	4	6	8	64	215
• PHEV	0	0	0	0	0	0	0

Slovenija bo po letu 2025 omejila prvo registracijo osebnih vozil in lahkih tovornih vozil kategorij M1 (osebna vozila do 8 potnikov poleg voznika) in MG1 (terenska vozila kategorije M1) ter N1 (lahka tovorna vozila do 3,5 t skupne mase), ki imajo po deklaraciji proizvajalca izpust ekvivalenta CO₂ višji od 100 g/km. Po letu 2030 bo to mejo znižala na 50 g/km. Tako zastavljen cilj postavlja že v letu 2025 v ospredje vozila na električni pogon in hibridna vozila, a še vedno omogoča uporabo vozil na fosilna goriva, ki dosegajo zahteve glede izpustov ekvivalenta CO₂ in imajo bistveno manjši negativen vpliv na okolje kot vozila, ki so trenutno v uporabi.

V letu 2020 se predvideva izvedba aktivnosti skladno s Program porabe sredstev sklada za podnebne spremembe v obdobju 2020 – 2023, Poslovnim in finančnim načrtom Eko sklada za leto 2020 ter načrtom razvojnih programov Ministrstva za infrastrukturo.

Objavljena sta dva javna poziva Eko sklada za **električna vozila** z dne **13. 3. 2020** in sicer:

- Javni poziv za finančne spodbude **pravnim osebam** za nova električna vozila (**80-EVPO20**). Višina razpisanih sredstev za izplačilo **nepovratnih sredstev znaša 2.500.000 EUR**. Višina razpisanih sredstev za **kredite znaša 4.000.000 EUR**.
- Javni poziv za nepovratne finančne spodbude občanom za električna vozila (**79SUB-EVOB20**). Skupna višina sredstev po tem javnem pozivu znaša **3.000.000 EUR**.

V leto 2020 se prenesejo tudi sredstva iz javnih pozivov objavljenih dne 27. 12. 2019, tj. 65OB19 – kreditiranje okoljskih naložb občanov ter 78FS-PO19 – finančne spodbude za naložbe v ukrepe trajnostne mobilnosti v podjetjih. Prav tako bosta v letu 2020 do porabe sredstev odprta še poziva za občine, tj. 68SUB-KV19 za nakup komunalnih ter 70SUB-PP19 za nakup vozil za potnike.

V okviru finančnega načrta Eko sklada je v letu 2020, poleg že objavljenih pozivov, predvideno 50 mio EUR za kreditiranje okoljskih naložb, ki vključujejo tudi vozila na alternativni pogon.

Program porabe sredstev sklada za podnebne spremembe v letu 2020 predvideva še spodbude za:

- nakup novih vozil občin za prevoz potnikov na električni pogon ali vodik v skupni višini 4 mio EUR;
- spodbujanje trajnostne mobilnosti območij ohranjanja narave v višini 0,5 mio (vključuje tudi nakup električnih vozil);
- spodbujanje trga alternativnih goriv v prometu v višini 4,3 mio (vključuje tudi vzpostavitev polnilnih postaj za električna vozila in polnilnih postaj za vozila na vodik, spodbude za nakup električnih vozil in vozil na vodik).

Eko sklad (odgovor EKO sklada, št. 3600-1/2020-28 z dne 14. 5. 2020) pojasnjuje, da višino subvencij za e-vozila in ukinitvev subvencij za hibridna vozila v letu 2020 načrtuje zaradi spremenjenih razmer predvsem zaradi posledic pandemije in posledično ocenjenih manj prilivov sredstev na podlagi EZ-1.

Zmanjšanje priliva iz naslova prispevka za učinkovito rabo energije je ocenjena na okrog 10%, zato je v rebalansu predvidenih 36,3 mio EUR za izvajanje Programa Eko sklada za izboljšanje energetske učinkovitosti, od tega 30,5 mio za dodeljevanje nepovratnih finančnih spodbud. Pri tem obseg sredstev za energetske obnove stavb občanov ostane nespremenjen, saj je to ukrep s pomembnimi pozitivnimi makroekonomskimi učinki, kot krizni ukrep se povečajo sredstva pravnim osebam za ukrepe učinkovite rabe energije in rabe obnovljivih virov energije (tu trenutno ni več sredstev na razpolago), nekoliko se zmanjšajo sredstva za električne avtomobile, saj so te subvencije po mnenju EKO sklada trenutno še vedno relativno visoke.

Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo bo v letu 2020 nadaljevalo z aktivnostmi v svoji pristojnosti.

Pri tem velja omeniti, da bo v prihodnje potrebno, skladno z Direktivo (EU) 2019/1161 evropskega parlamenta in sveta z dne 20. junija 2019 o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, zahteve direktive prenesti v slovenski pravni red do 2. avgusta 2021. Direktiva nalaga članicam minimalne cilje na področju javnega naročanja vezanega na delež čistih lahkih in težkih vozil v celotnem številu vozil zajetih v pogodbah v okviru javnega naročanja vključno s pogodbami o izvajanju javnih služb. Za Slovenijo to pomeni 22 % na področju čistih lahkih vozil (vozila kategorije M1, M2 in N1), 7 % za tovornjake (vozila kategorij N2 in N3) ter 28 % za avtobuse (vozila kategorije M3). Omenjene cilje bo potrebno dosegati v obdobju od 2. avgusta 2021 do 31. 12. 2025.

Medtem ko so nekateri ukrepi razmeroma preprosti in enostavni za izvajanje, so se drugi izkazali za zahtevnejše in bi potrebovali ustrežnejši pravni okvir. Uredba, ki je prenesla direktivo v slovenski pravni red, ne ponuja zadostne pravne podlage za jasno delitev nalog med različnimi zainteresiranimi stranmi, tj. kdo bi moral biti dolžan vzpostaviti določeno infrastrukturo (polnilnice za električna vozila, polnilnice za stisnjen zemeljski plin, itd.) kdo naj upravlja z infrastrukturo, kdo mora vzpostaviti potrebne baze podatkov in zagotoviti informacije o potrošnikih, kaj bi morale nositi obveznosti poročanja, kdo bi moral preveriti, ali so standardi izpolnjeni, itd. Za večino alternativnih goriv še ni trga – npr. vodik, zato ne obstaja tržni interes za

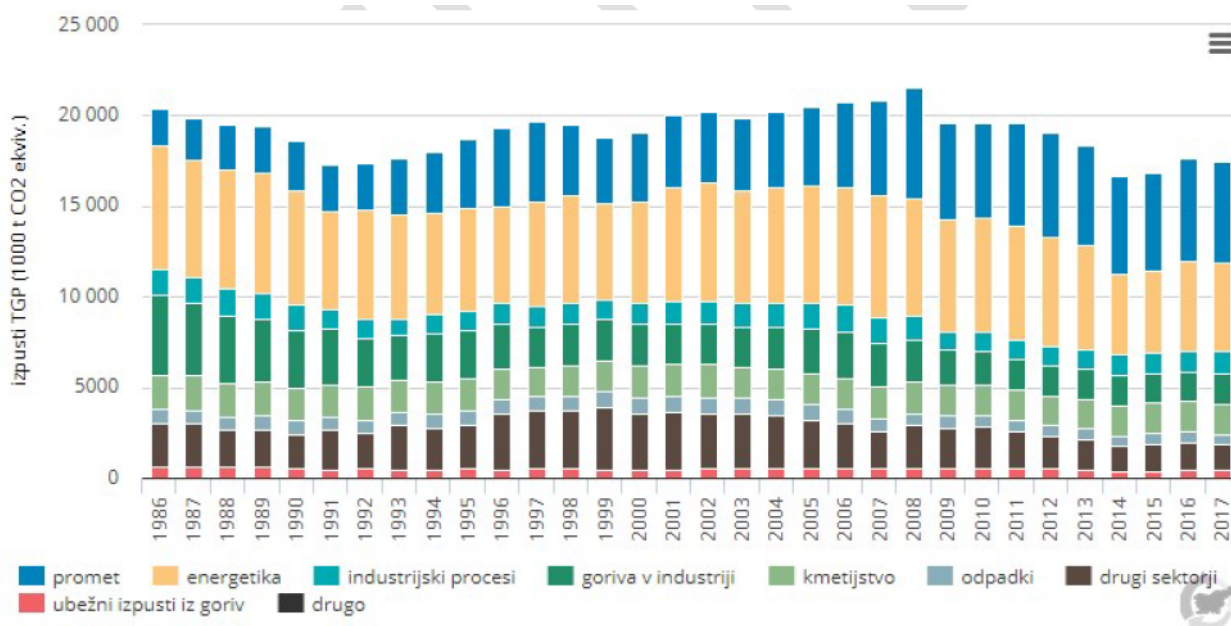
vzpostavitev infrastrukture za zagotavljanje teh goriv. Zato je njeno zagotavljanje odvisno od finančne podpore države. Vendar je treba obravnavati več izzivov v zvezi s pravili o državni pomoči.

Ministrstvo, pristojno za infrastrukturo pričakuje oblikovanje rešitev za navedene težave tudi v okviru projekta »Tehnična podpora za pripravo strokovnih podlag za zakon o alternativnih gorivih v prometnem sektorju ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v Republiki Sloveniji«, ki bo pričel teči v letu 2020 in bo trajal dve leti. Konec leta 2020 oz. začetek leta 2021 se pričakuje tudi prenova Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, kar sovpada s pripravo strokovnih podlag za pripravo področnega zakona. Na podlagi analize stanja v državah članicah in specifičnih potreb, ki izhajajo bodisi iz vrste goriva bodisi iz področja uporabe goriva (cestni potniški promet, tovorni promet, železniški promet, pristanišča, letališča), bo prenovljena direktiva, poleg večjega poudarka na interoperabilnosti in standardizaciji, naslovlila predvsem naslednje vsebine (EK, DG MOVE, 2020):

- pripravljenost odziva na bistveno večje povpraševanje,
- minimalne zahteve za postavitev infrastrukture,
- brezhibne storitve za potrošnike,
- specifične potrebe težkih tovornih vozil,
- specifične potrebe in relevantnost različnih goriv/tehnologij.

Pri pregledu doseganja ciljev skladno s Strategijo smo ugotovili, da dejansko stanje predvsem na področju vozil močno zaostaja za predvidenimi ciljnim 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, kar je za več kot polovico več kot v letu 2019. Prav tako so opazno veliki razkoraki tudi pri drugih vozilih na alternativni pogon ter polnilni infrastrukturi za plin. V prihodnje bo potrebna revizija Strategije in pripadajočega akcijskega programa, da se ukrepi in cilji prilagodijo realnim izvedbenim možnostim ter zahtevam revidirane oz. nove evropske direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (Direktiva 2014/94/EU).

Menimo, da ukrepi Eko sklada v letih 2011 – 2019 glede subvencij za nakup e-vozil in priključnih hibridov niso bistveno prispevali k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov, kar prikazuje slika.



Slika: Letni izpusti po sektorjih v Sloveniji; vir: Evidence izpustov TGP, Agencija RS za okolje (2019)

V prihodnje bo potrebno, za vidnejše spremembe in pospešen razvoj trga alternativnih goriv v prometu, (pre)oblikovati finančne mehanizme financiranja projektov infrastrukture za alternativna goriva, predvsem pa omogočiti bolj enostaven dostop do nepovratnih sredstev in posojil, ki jih zagotavljajo instrument za povezovanje Evrope, Evropska investicijska banka in naložbeni načrt za Evropo in se ne opirati samo na sredstva Eko sklada. Za Slovenijo bodo v novi finančni perspektivi 2021-2027 ključnega pomena predvsem ESIF skladi, Invest EU in Obzorje Evropa, kot ključni nadaljevalni in novi instrumenti za podporo uvedbi in delovanju infrastrukture za alternativna goriva ter za podporo naložbam v raziskave in inovacije, da bi dosegli boljše povezovanje sektorjev, kot sta promet in energija ter nenazadnje vpliv na podnebne spremembe.

Z vidika obdavčitve pojasnujemo, da je davek na motorna vozila enkratni davek, ki se v skladu z določbami Zakona o davku na motorna vozila plača, ko je opravljen promet motornih vozil oziroma ko se za motorno vozilo prvič zahteva registracija v Sloveniji. Z davkom na motorna vozila se obdavčujejo vozila na bencinski pogon, dizelska vozila, vozila na plin, hibridna vozila in tudi električna vozila. Po veljavni ureditvi je za električna vozila določena najnižja stopnja DMV, ki se določi z upoštevanjem lestvice, ki velja za vozila z bencinskim pogonom, torej s stopnjo davka 0,5%

Po predlogu Zakona o davku na motorna vozila, ki je bil v javni obravnavi v začetku tega leta, je bila višina davka na motorna vozila vezana izključno na okoljske kriterije. Ker električna vozila prav tako obremenjujejo okolje, zlasti z vidika proizvodnje in razgradnje pogonskih baterij ter proizvodnje električne energije, ki je v veliki meri še vedno proizvedena iz fosilnih goriv, je predlog zakona pri obdavčitvi motornih vozil tudi v primeru električnih vozil sledil okoljskim ciljem. Tudi po predlogu zakona pa je bila predvidena nizka obdavčitev električnih vozil, saj bi bila le-ta še vedno nižje obdavčena od primerljivih bencinskih oziroma dizelskih vozil. Vsebina predloga zakona je sicer še v fazi usklajevanja.

Državne spodbude pa nikakor ne smejo biti samo motivacija za nakupe novih čistejših vozil, ampak morajo spodbujati vse ukrepe, ki bodo prispevali k nižanju izpustov toplogrednih plinov. Republika Slovenija glede na število prebivalcev izkazuje izjemno visok delež registriranih motornih vozil (**2.095.861 prebivalcev / v letu 2019 je bilo v RS Sloveniji skupno registriranih 1.686.353 vozil vseh kategorij**). Državljanje je treba spodbuditi tudi k uporabi JPP (ob hkratnem izboljšanju storitev), kolesarjenju, hoji in drugim oblikam mikromobilnosti (ob hkratnem izboljšanju potrebne infrastrukture v ta namen) in na ta način zmanjšati potrebo po skupnem številu registriranih vozil. Zadržek imamo tudi do poslančevega argumenta glede pomembne vloge hibridnih vozil pri elektrifikaciji mestnega prometa. Cilj trajnostne prometne politike namreč je, da bi se v mestih vozilo čim manj osebnih vozil in da bi bila visoka raven mobilnosti zagotovljena z javnim potniškim prometom in trajnostnimi načini gibanja kot sta predvsem hoja in kolesarjenje.