

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana T: 01 478 80 00

 F: 01 478 81 70

 E: gp.mzi@gov.si

 www.mzi.gov.si

|  |
| --- |
| Številka: 007-201/2018/16 02511817 |
| Ljubljana, 24. 5. 2019 |
|  |
| GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJEGp.gs@gov.si |
| ZADEVA: Akcijski program za alternativna goriva v prometu – predlog za obravnavo |
| 1. Predlog sklepov vlade: |
| Na podlagi 2. in 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05-uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, [65/14](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2014-01-2739) in [55/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2017-01-2521)) ter v zvezi s Strategijo na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji je Vlada Republike Slovenije na ............. seji dne ............ sprejela naslednji sklep:Vlada Republike Slovenije je sprejela Akcijski program za alternativna goriva v prometu.Priloga: Akcijski program za alternativna goriva v prometuSklep prejmejo:* Državni zbor Republike Slovenije, Šubičeva 4, Ljubljana,
* Ministrstvo za infrastrukturo,
* Ministrstvo za finance,
* Ministrstvo za okolje in prostor,
* Ministrstvo za zunanje zadeve,
* Ministrstvo za javno upravo,
* Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo,
* Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport,
* Služba Vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko.
 |
| **2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:** |
| **3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:** |
| * mag. Alenka Bratušek, ministrica,
* Nina Mauhler, državna sekretarka,
* mag. Bojan Kumer, državni sekretar,
* Darko Trajanov, v.d. generalnega direktorja Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko.
* mag. Bojan Žlender, sekretar,
* mag. Matjaž Vrčko, sekretar, vodja sektorja
* mag. Milena Černilogar Radež, sekretarka, vodja sektorja
 |
| **3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:** |
|  |
| **4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:** |
| / |
| 5. Kratek povzetek gradiva: |
| V Uradnem listu EU je bila 22. oktobra 2014 objavljena Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (v nadaljevanju Direktiva). Za alternativna goriva se po tej Direktivi štejejo električna energija, zemeljski plin (SZP – stisnjen zemeljski plin in UZP – utekočinjen zemeljski plin), utekočinjen naftni plin - UNP in biometan, bio-goriva, sintetična in parafinska goriva ter vodik (H2).Direktiva med drugim v 3. členu nalaga državam članicam EU, da morajo do 18. novembra 2016 sprejeti »nacionalni okvir politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture«.Vlada Republike Slovenije je sprejela Strategijo na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju Strategija) na svoji seji 12. oktobra 2017 in sprejela sklep, da se pripravi Akcijski program za alternativna goriva v prometu (v nadaljevanju: Akcijski program) za izvajanje Strategije.Cilji in ukrepi v tem predlogu Akcijskega programa sledijo ciljem Strategije in omogočajo doseganje ciljev v celotnem obdobju veljavnosti Strategije. Izvedba predvidenih ukrepov predstavlja okvir, da bo Republika Slovenija dosegla že veljavne okoljske cilje v sektorju prometa.Za doseganje okoljskih ciljev na področju prometa mora biti Slovenija na področju uvajanja alternativnih goriv v prometu dovolj ambiciozna, da bo tudi tisti del mobilnosti, ki bo še naprej potekal z osebnimi prevozi, v čim manjši meri bremenil naše okolje. Slovenija bo po letu 2025 omejila prvo registracijo osebnih vozil in lahkih tovornih vozil kategorij M1 (osebna vozila do 8 potnikov + voznik) in M1G (terenska vozila kategorije M1) ter N1 (tovorna vozila največje skupne mase do 3,5 t), ki imajo po deklaraciji proizvajalca višji delež CO2 od 100 g/km, in po letu 2030 to mejo znižala na od 50 g/km. Tako zastavljeni cilj postavlja v ospredje vozila na električni pogon in hibridna vozila ter omogoča uporabo vozil na fosilna goriva, ki dosegajo visoke okoljske standarde in imajo bistveno manjši negativni vpliv na okolje kot vozila, ki so v uporabi danes.Za hitrejši premik k zeleni mobilnosti na področju osebnih prevozov bo ključen tudi prispevek avtomobilske industrije z novimi izboljšavami na področju elektro mobilnosti, uporabe vodika in gorivnih celic ter inovacijami in izboljšavami pri uporabi klasičnih motorjev. Tehnološki preboji bodo omogočili hitrejši razvoj in hitrejše doseganje zastavljenih ciljev. Akcijski program obsega ukrepe na področju vozil, polnilne infrastrukture in drugih ukrepov, ki omogočajo uresničevanje sprejetih ciljev. Akcijski program je zaradi izredno intenzivnih razvojnih sprememb na področju vozil na alternativna goriva in razvoja tehnologij okvirno pripravljen za dve triletni obdobji, za izvajanje ukrepov Akcijskega programa pa je predvideno, da se za vsako leto pripravi pregled izvedenih ukrepov ter njihova posodobitev za naslednje dveletno obdobje, ki bo upoštevala spremembe na trgu in spremenjene pogoje, saj se področje izredno intenzivno razvija.Ob koncu leta 2018 je bilo v Republiki Sloveniji 328 polnilnic za vozila na električni pogon v javni rabi. Od tega je 31 hitrih električnih polnilnic z močjo 43-50 kW na avtocestnem omrežju in zagotavljajo dobro pokritost za potovanja na daljših razdaljah, druge polnilnice so relativno dobro razporejene in zagotavljajo polnjenje v vseh statističnih regijah. Slovenija s temi polnilnicami že zagotavlja ustrezno mrežo na jedrnih koridorjih vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in dovolj veliko število polnilnic za vozila v Sloveniji. Poleg tega je postavljeno 1 polnilno mesto za vodik, 115 polnilnic za utekočinjen naftni plin, 4 za stisnjen zemeljski plin in 2 polnilnici za utekočinjen zemeljski plin. Z dvema polnilnicama za utekočinjen zemeljski plin in tretjo, ki je v izgradnji, Slovenija že izpolnjuje zahteve za pokritost jedrnega omrežja TEN-T s polnilno infrastrukturo za težka tovorna vozila. Do leta 2020 pa mora zagotoviti najmanj 8 polnilnic za stisnjen zemeljski plin, ki bodo omogočile nemoteno uporabo vozil v vseh razvojnih regijah. V Republiki Sloveniji ni polnilnic za 100% bio-dizel.Vozni park počasi sledi polnilni infrastrukturi. Opazen premik se je zgodil v letu 2017, ko se je število baterijskih električnih vozil in priključnih hibridov praktično podvojilo. Največ je vozil na utekočinjen naftni plin. Konec leta 2017 je bilo registriranih 9460 vozil na utekočinjen naftni plin, zelo malo je vozil na stisnjen zemeljski plin (124 vozil) in 6 na vodik (predelana vozila). Vozil na električni pogon in priključnih hibridov je skoraj 1700 (vse kategorije vozil), vendar njihovo število še vedno zelo zaostaja glede na možnosti polnilne infrastrukture, če računamo, da za 10 vozil zadošča 1 priključek na polnilni postaji. Pri električnih vozilih se je prvi pomemben premik zgodil v letu 2017, ko je bilo registriranih 361 električnih vozil, vsa leta pred tem je bilo registriranih 441 vozil in 168 priključnih hibridov. V letu 2018 se je ugoden trend nadaljeval, saj je bilo prvič registriranih 530 električnih vozil in 138 priključnih hibridov. Ukrepi, s katerimi se trenutno v Republiki Sloveniji spodbuja nabavo vozil na alternativna goriva, so subvencije za nakup električnih vozil (EV), ki so tudi oproščena plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. Možno je dobiti ugoden kredit za nakup osebnih avtomobilov, motornih koles in koles na električni ali hibridni pogon, pri katerih znaša emisija CO2 največ 110 g/km. Za vozila z izpusti do 110 g/km CO2 se obračuna nižja davčna stopnja (0,5 %) davka na motorna vozila. Davčni zavezanci, ki izvajajo dejavnost prometa lahko pri nakupu vozil uveljavljajo odbitek DDV. Odvisno od občine in ponudnika so možne brezplačne polnitve in parkiranje z vozili na električni pogon. Ne glede na to, da so subvencije za nakup vozil na električni pogon med najvišjimi v EU, da so na voljo zelo ugodni krediti in je sistemsko že uveljavljena vrsta ugodnosti, trenuten trend povečevanja vozil ne zagotavlja doseganja ciljev v letu 2020. Akcijski program zato predlaga proučitev in uveljavitev dodatnih, predvsem davčnih ukrepov, ki so prispevali k velikemu povečanju vozil na električni pogon v najuspešnejših državah (npr. Nizozemska, Francija in Avstrija).Sektor prometa ima trenutno zastavljene naslednje okoljske cilje:

|  |  |
| --- | --- |
|   | Indikativni cilji izpustov TGP glede na leto 2005 |
|   | V letu 2020 | V letu 2030 |
| Promet  | +27 % | +18 % |

|  |  |
| --- | --- |
|  | Obveznosti zmanjšanja onesnaževal glede na leto 2005  |
|   | SO2 | NOx | NMVOC | NH3 | PM2,5 |
| Za katerokoli leto od 2020 do 2029 | 63 % | 39 % | 23 % | 1 % | 25 % |
| Za katerokoli leto od leta 2030 | 92 % | 65 % | 53 % | 15 % | 60 % |

Ob tem je potrebno poudariti, da se je promet od leta 2005, ki je bazično leto za ugotavljanje izpolnjevanja okoljskih ciljev, do danes na nekaterih odsekih podvojil, do leta 2030 pa se pričakuje rast tovornega prometa med 60 in 80 odstotkov glede na leto 2014 in osebnega potniškega prometa za 30 odstotkov. V Sloveniji je registriranih 1,1 milijona osebnih avtomobilov s katerimi se prevozi letno 18 milijard km (https://www.stat.si/StatWeb/sl/News/Index/7297). Po podatkih SURS je samo v vsakem tretjem vozilu tudi potnik.Če želi Slovenija do leta 2030 doseči okoljske cilje, mora poleg ukrepov za izboljšanje javnega potniškega prometa in ukrepov trajnostne mobilnosti na področju alternativnih goriv zagotoviti, da bo v strukturi voznega parka osebnih vozil vsaj 17 odstotkov električnih vozil oz. priključnih hibridov (skupaj skoraj 200.000 vozil), 12 % električnih lahkih tovornih vozil (11.000 vozil), tretjina vseh avtobusov na stisnjen zemeljski plin (1.150 avtobusov) in skoraj 12 odstotkov težkih tovornih vozil (dobrih 4.300 vozil) na utekočinjen zemeljski plin. Pomembno ukrep pa je, da se zmanjša število potovanj z osebnimi vozili in se te poti opravijo peš, s kolesom ali z javnim prevozom.Povečevanju števila vozil na alternativna goriva bo morala slediti tudi polnilna infrastruktura, in sicer se predvideva, da bomo v letu 2020, potrebovali:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 2018 | 2020 |
| Polnilnice za EV | 328 | 1.200 |
| Polnilnice za SZP | 4 | 14 (121)  |
| Polnilnice za UZP | 2 | 3 |
| Polnilnice za H22 | 1 | 2 |

1 – v primeru, da bi se za potrebe urbanih območij uporabljale tudi polnilnice v bližini oz. na TEN-T omrežju2 – odvisno od kapacitete posamezne polnilnice.Izvajanje ukrepov Akcijskega programa za obdobje 2019 – 2020 je usmerjeno na naslednja področja:* spodbujanja gospodarskega razvoja, inovativnosti in raziskav na področju alternativnih goriv in njihove uporabe,
* informiranosti in medijskih strategij,
* finančnih spodbud in davčnih ukrepov,
* odprave administrativnih ovir,
* sprememb zakonodaje,
* poklicnega usposabljanja in izobraževanja,
* demonstracijskih projektov in
* priporočil lokalnim skupnostim.

Predlaganih je preko 50 ukrepov, ki lahko le kot celovit sistem zagotovijo, da bodo cilji doseženi. Ukrepi so namreč soodvisni in le kot celota zagotavljajo, da bo Slovenija lahko izpolnila različne zaveze na področju prometa. Predstavljajo optimalne, vendar realne rešitve, ki jih, sicer z velikim angažiranjem in napori, lahko uresničimo. K zmanjšanju okoljskega bremena prometa bodo sicer največ pripomogli ukrepi na področju kopenskega prometa, ki se promovirajo v sklopu spodbujanja trajnostne prometne politike. Ključnega pomena pri tem sta zlasti spodbujanje peš in kolesarskega prometa v naseljih ter promocija in povečanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa. Vendarle pa to ni dovolj. Ne glede na zavezanost k izvajanju teh ukrepov je namreč potrebno upoštevati, da razpršena poseljenost Slovenije pomeni, da bo javni prevoz v številnih predelih Slovenije le stežka nadomestil uporabo osebnih vozil. Takšna zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal zraka je možno doseči zgolj preko preusmerjanja v koncepte trajnostne mobilnosti, tako da zagotovimo, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih. Ker je motoriziran promet pomemben vir hrupa ter dejavnik preoblikovanja prostora, bo takšna usmeritev pomembno prispevala k zmanjšanju tudi drugih okoljskih pritiskov in zdravstvenih tveganj ter k boljši kakovosti življenja, zlasti v mestih.Izvajanje ukrepov Akcijskega programa je pripravljeno za dveletno obdobje. Ker se v letu 2020 napovedujejo velike spremembe v ponudbi vozil na električni pogon, se bodo v tem letu vsi ukrepi ponovno preverili v skladu z dogajanjem na trgu vozil, spremenjenih poslovnih modelov polnjenja in zagotavljanja polnilne infrastrukture. Pričakuje se razvoj poslovnih modelov, ki ne bodo ločeno obravnavali polnilne infrastrukture, temveč bodo sledili konceptom pametnih mest in pametnih zgradb, kjer bo e-mobilnost eden od stebrov razvoja.Ministrstvo za infrastrukturo bo vsako leto pripravilo pregled izvajanja in doseženih rezultatov na tem področju in predlagalo Vladi RS dopolnitev Strategije na področju alternativnih goriv v prometu pravočasno pripravo oziroma posodobitev akcijskega programa.  |
| 6. Presoja posledic za: |
| a) | javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih | DA |
| b) | usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije | DA |
| c) | administrativne posledice | DA |
| č) | gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij | DA |
| d) | okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki | DA |
| e) | socialno področje | DA |
| 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 |
| 7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:V Akcijskem programu so upoštevani ukrepi, za katere so zagotovljena sredstva Proračuna Republike Slovenije za leto 2019 oziroma sredstva namenskih skladov (Sklad za podnebne spremembe in sredstva zbrana na podlagi EZ 1, sredstva za evropske projekte, ki so že odobreni na podlagi OP evropske kohezijske politike ali razpisov Evropske komisije), ki se na podlagi razpisov EKO Sklada v skladu s Finančnim poslovnim načrtom izvajajo v posameznem letu. Pregled skupne vrednosti za vse ukrepe predvidene v akcijskem programu je povzet po ekscelovi predlogi in prikazan v preglednici:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vsi ukrepi v EUR | 2019 | 2020 |
| Sredstva za izvajanje e-mobilnosti | 31.262.500,00  | 46.496.503,83  |
| Sredstva za spodbujanje uporabe plina v prometu  | 7.307.912,00  | 12.686.180,40  |
| Sredstva za spodbujanje uporabe vodika v prometu | 2.250.000,00 | 3.775,000,00 |
| SKUPAJ | 40.820.412,00 | 62.957.684,23 |

Višina sredstev je predvidena ob predpostavki, da se višina subvencij ne spremeni in se bo število vozil na električni pogon dejansko povečevalo v skladu s predvidenim scenarijem. Navedeni viri lahko sledijo pričakovanim zahtevam do leta 2020.Največ sredstev se predvideva za vozila z električnim pogonom. V letu 2019 je tako za izvajanje ukrepov Akcijskega programa na področju elektro mobilnosti zagotovljenih 29,1 milijonov evrov, in v letu 2020 39,3 milijonov evrov. Sredstva se povečujejo predvsem zaradi pričakovanega povečanja števila vozil, za katera se bodo preko EKO sklada zagotavljale subvencije oz. krediti. V akcijskem programu so navedene tudi finančne posledice zaradi oprostitve plačil določenih dajatev, brezplačnih parkirnih mest, ki jih zagotavljajo lokalne skupnosti in drugi deležniki ter drugih ukrepov, s katerimi se spodbuja elektro mobilnost. Te vrste finančnih posledic znašajo v letu 2019 2,1 milijonov evrov in v letu 2020 7,2 milijonov evrov. Med temi sredstvi so upoštevane tudi investicije, ki jih bodo imeli v zasebnem sektorju v polnilno infrastrukturo in v vozni park, in ukrepe, s katerimi bodo spodbujali elektro mobilnost. Zagotavljanje sredstev za izvajanje ukrepov elektro mobilnosti je prikazan v preglednici:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Sredstva za izvajanje ukrepov elektro mobilnosti so zagotovljena (v EUR) | 2019 | 2020 |
| V poslovno finančnem načrtu EKO Sklada je v točki 3.2 zagotovljenih 36,5 mio evrov za izboljšanje energetske učinkovitosti in v točki 3.3. 45 mio evrov za finančne spodbude iz Sklada za podnebne spremembe |  28.555.000,00  |  35.890.000,00  |
| MZI proračunska postavka 765210 Razvoj in urejanje prometa | 140.000,00  | 240.000,00  |
| MZI Pogodba z EK o izvajanju projekta za uveljavitev Direktive 2014/94 | 30.000,00  | 120.000,00  |
| Evropska kohezijska politika, prednostna naložba 4.4. postavitev sistemov parkiraj in prestopi (vrednost sedmih sklenjenih pogodb je 10,3 mio evrov |  60.000,00  |  120.000,00  |
| Sredstva so zagotovljena iz Sklada za podnebne spremembe in sredstev ministrstev, ki bodo sodelovala v skupnem javnem naročilu za nakup vozil na električni pogon | 360.000,00  | 1.200.000,00  |
| Evropska kohezijska politika prednostna naložba 4.1 (energetska sanacija) in 4.4. postavitev polnilnic za vozila na električni pogon | 0,00 | 1.105.000,00  |
| MZI Dogovor za razvoj regij (projekta v MO Koper, MO Ljubljana) | 0,00 | 400.000,00  |
| MZI Proračunska postavka 978610 Gospodarska javna služba v linijskem prometu - višji stroški izvajanja GJS z vozili na alternativna goriva in električni pogon | 0,00 | 180.000,00  |
| **SKUPAJ** |  **29.145.000,00**  |  **39.255.000,00**  |

Akcijski program predvideva tudi spremembe zakonodaje in finančne posledice v primeru, da se bodo spremembe izvedle. Akcijski program upošteva predvidene zakonske spremembe, ki omogočajo celovito izvajanje Strategije in uspešen prehod na alternativna goriva in predstavlja tudi finančne posledice, če se bodo spremembe v zakonodajnih postopkih izvedle. Navedene so tudi ocene izpadov prihodkov pri drugih deležnikih (npr. v občinah, ki zagotavljajo brezplačna polnjenja za vozila na električni pogon in brezplačna parkiranja ali investicije drugih oseb javnega ali zasebnega prava). Izračun finančnih posledic uveljavitve akcijskega programa za alternativna goriva v preglednicah ne upošteva finančnih posledic zamenjave vozil in izpada prihodkov iz naslova trošarine in drugih dajatev na fosilna goriva. Uvedba vozil na električni pogon ima v prometu izjemno pomembne okoljske in zdravstvene učinke saj so ta vozila z ničelno emisijo. Z enim vozilom na električni pogon se v prometu zmanjšajo obremenitve okolja za 3 t CO2 na leto. V letu 2020 bo to pomenilo zmanjšanje obremenitev okolja za 9.000 ton CO2 in zmanjšanje ustreznega deleža prašnih delcev ter drugih onesnaževal.

|  |
| --- |
|  Vsi ukrepi na področju elektro mobilnosti (v EUR) |
| Leto | 2019 | 2020 |  |
| SKUPAJ VSE |  29.145.000,00  |  39.255.000,00  | Zagotovljena sredstva v Proračunu RS, v namenskih skladih ali poslovnih načrtih |
| SKUPAJ |  2.117.500,00  |  7.241.503,83  | Sredstva, ki se ne financirajo iz Proračuna RS in ocena sredstev zaradi izpada prihodkov  |
| SKUPAJ VSE EL. MOBILNOST |  31.262.500,00  |  46.496.503,83  | Ocena vseh finančnih posledic izvedenih ukrepov v posameznih letih |

Za vse vrste plinov, ki se kot alternativna goriva uporabljajo v prometnem sektorju, so predvideni ukrepi za stisnjen in utekočinjen zemeljski plin, s katerim bi omogočili prehod na alternativna goriva predvsem mestnim avtobusom in težkim tovornim vozilom. Za omogočanje in spodbujanje ukrepov za pline je zagotovljenih v letu 2019 2,7 milijonov evrov in v letu 2020 4,8 milijonov evrov. Večina sredstev je namenjena ukrepom za sofinanciranje nabave novih vozil na utekočinjen zemeljski plin in sofinanciranje predelave vozil na dvogorivne sisteme, da se spodbudi prehod na alternativna goriva tudi pri težkih tovornih vozilih. Ministrstvo za infrastrukturo ima za te ukrepe zagotovljena sredstva na proračunski postavki 765210 Razvoj in urejanje prometa. Poleg tega so predvidena sredstva za sofinanciranje postavitve polnilne infrastrukture za stisnjen zemeljski plin, ker mora Slovenija do leta 2020 zagotoviti polnilno infrastrukturo v vseh statističnih regijah.

|  |
| --- |
| Ukrepi na področju uvajanja plinov kot alternativnih goriv (v EUR) |
| Leto | 2019 | 2020 |  |
| SKUPAJ VSI | 2.680.000,00  |   4.780.000,00  | Zagotovljena sredstva v Proračunu RS, v namenskih skladih ali poslovnih načrtih |
| SKUPAJ VSI |  4.627.912,00  |  7.906.180,40  | Sredstva, ki se ne financirajo iz Proračuna RS in ocena izpada prihodkov zaradi predvidenih ukrepov  |
| SKUPAJ  |  7.307.912,00  |  12.686.180,40  | Ocena vseh finančnih posledic izvedenih ukrepov v posameznih letih |

Slovenija bo spodbujala tudi uvajanje vodikovih tehnologij, za katere je v letu 2019 predvidenih 2,3 milijonov evrov in leta 2020 3,8 milijonov evrov. Na vseh področjih alternativnih goriv so v velikem deležu predvidena tudi sredstva evropske kohezijske politike in uspešno prijavljenih projektov na IPE razpise Evropske komisije. V novem finančnem okviru za obdobje 2021 – 2027 so predvideni ukrepi sofinanciranja infrastrukture za alternativna goriva in sofinanciranja vozil za javni potniški promet in sicer v obsegu razlike v ceni med vozili na dizelski pogon in med vozili s pogonom na alternativna goriva. |

|  |
| --- |
| I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu |
|  | Tekoče leto (t) | t + 1 | t + 2 | t + 3 |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) prihodkov državnega proračuna  |  |  |  |  |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) prihodkov občinskih proračunov  |  |  |  |  |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) odhodkov državnega proračuna  | - 1.000.000 EUR | - 2.000.000 EUR |  |  |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) odhodkov občinskih proračunov | - 1.200.000 EUR | - 1.300.000 EUR |  |  |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) obveznosti za druga javnofinančna sredstva |  |  |  |  |
| Prihodki bodo zmanjšani zaradi zmanjšanja prihodkov iz naslova trošarin ter prihodki iz naslova drugih dajatev na fosilna goriva in prihodki iz dajatev, ki so vezane na uporabo vozila z bencinskim oziroma dizelskim motorjem. |
| II. Finančne posledice za državni proračun |
| II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene: |
| Ime proračunskega uporabnika  | Šifra in naziv ukrepa, projekta | Šifra in naziv proračunske postavke | Znesek za tekoče leto (t) | Znesek za t + 1 |
| MZI  | 2430-17-0003 Upravljanje prometne politike  | 765210 Razvoj in urejanje prometa | 2.016.839 EUR | 5.800.000 EUR |
| MZI  | 2415-11-0003 Izvajanje GJS prevoza potnikov  | 978610 GJS v linijskem prometu | 0 | 180.000 EUR |
| Na proračunski postavki 765210 so zagotovljena sredstva za izvajanje ukrepov E8 (MZI), E15, E19, E20, E24, UZP 1 in UZP2, V3 in V4. Na proračunski postavki 978610 so zagotovljena sredstva za ukrep E25.Ukrepa E1 in E2 se financirata s sredstvi za učinkovito rabo energije na podlagi EZ1 in v skladu s poslovno finančnim načrtom EKO Sklada za vsako posamezno leto. Ukrepa E5 in SZP 2 se financirata iz sredstev podnebnega sklada v skladu s Programom porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe v letu 2019 (ukrep zamenjave avtobusov JPP). Ukrep E26 se financira iz sredstev Dogovora za razvoj regij na podlagi podpisanih dogovorov z Osrednjo slovensko in Obalno kraško regijo. |
| SKUPAJ | **2.016.839 EUR** | 5.980.000 EUR |
| II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo: |
| Ime proračunskega uporabnika  | Šifra in naziv ukrepa, projekta | Šifra in naziv proračunske postavke  | Znesek za tekoče leto (t) | Znesek za t + 1  |
|  |
| SKUPAJ |  |  |
| II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna: |
| Novi prihodki | Znesek za tekoče leto (t) | Znesek za t + 1 |
|  |  |  |
| SKUPAJ |  |  |
| **OBRAZLOŽITEV:**1. **Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu**

V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):* prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov,
* odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov,
* obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.

Ocena je, da bo zamenjava enega avtomobila z bencinskim motorjem z avtomobilom na električni pogon povzročila zaradi spremembe energenta, na letni ravni, za 750 evrov zmanjšanih prilivov iz naslova trošarin. Za vozilo na dizelski pogon je ocenjeno zmanjšanje 550 evrov. Pri oceni se upošteva, da se bodo najprej zamenjala vozila s katerimi se letno prevozi najmanj 20.000 km, ker so pri takšni uporabi vozila skupni stroški lastništva vozila na električni pogon že ugodnejši od drugih vozil. Upoštevano je, da ima vozilo z bencinskim motorjem povprečno porabo 7 litrov na 100 km, vozilo z dizelskim motorjem pa 6 litrov na 100 km. V letu 2019 bo predvideno zmanjšanje prihodkov iz trošarin v višini 1 milijon evrov (upoštevano je 1800 vozil na električni pogon od katerih jih bo 50% zamenjava za vozilo na bencinski pogon in 50% za vozila na dizelski pogon). Leta 2020, ko je predvidenih 3.000 vozil na električni pogon (začetek leta 2020), je ocenjen izpad prihodkov iz naslova trošarin 2 milijona evrov. Ukrep ima okoljske učinke, zaradi katerih se izvaja, ker se bodo v letu 2020 za 9.000 ton zmanjšale emisije CO2.V akcijskem programu so prikazani izpadi prihodkov občinskih proračunov v višini 1,2 milijonov evrov v letu 2019 in 1,3 milijonov evrov v letu 2020, če bodo lokalne skupnosti ohranile brezplačno parkiranje in polnjenje vozil na električni pogon v mestnih središčih. Z ukrepom se spodbuja zamenjava vozil v mestnih središčih s pozitivno diskriminacijo. Sprememba davčne zakonodaje, ki je predlagana (sprememba Zakona o dohodnini in možnosti odbitka DDV) bi zmanjšala neposredna vplačila v višini 4,1 milijonov evrov v letu 2020. Ocena finančnih posledic upošteva, da se število uporabnikov ne povečuje in le ti zamenjajo le vrsto vozil. V Sloveniji je relativno majhno število zavezancev (9500), ki plačujejo boniteto za uporabo službenega vozila v zasebne namene. Za hitrejšo uveljavitev vozil na električni pogon je prav zasebni sektor v začetnem obdobju elektro mobilnosti ključen, da se število vozil povečuje v skladu s predvidenim scenarijem. Višina bonitete, ki bi jo danes plačal uporabnik vozila golf na električni pogon je enaka kot če bi uporabljal v zasebne namene bistveno bolj prestižno vozilo AUDI A6. Avstrija je zato za spodbujanje uporabe električnih vozil v celoti ukinila plačilo bonitete za uporabo službenih vozil v zasebne namene. V akcijskem programu pa je predvideno bistveno zmanjšanje bonitete, ne pa njena ukinitev. Predlagana je sprememba sistema bonitet, ki bi bolj obremenile starejša vozila, ki povzročajo večje obremenitve okolja in bi s tem nadomestili izpad zaradi nižjih bonitet za vozila z ničelnim ogljičnim odtisom.V državah, ki najbolj uspešno uvajajo vozila na alternativna goriva (npr. Nizozemska, Norveška, Avstrija), so ključni ukrepi na davčnem področju. Z oprostitvijo plačila relativno visokega davka na motorna vozila ali davka na mobilnost so vozila na električni pogon v teh državah za kupca cenejša kot primerljiva vozila s pogonom na fosilna goriva. Nizozemska ima tako v uporabi že več kot 200.000 električnih vozil. V Avstriji so za spodbujanje elektro mobilnosti uvedli ukrepe, ki predvsem okoljsko osveščena podjetja nagrajujejo za prehod na elektro mobilnost. V celoti so ukinili plačilo bonitete za uporabo službenega vozila v zasebne namene in omogočili so odbitek DDV tudi za podjetja, ki z vozili ne izvajajo dejavnosti. Samo s temi ukrepi so dosegli, da se je delež elektro vozil med novo registriranimi vozili povečal na 2 %. Ti prehodi so pomembni, ker se s temi ukrepi postopno postavlja celovita prodajna mreža, oblikujejo se pozitivna stališča do elektro vozil in povečuje se krog ljudi, ki imajo pozitivne izkušnje.1. **Finančne posledice za državni proračun**

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:**II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:**Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:* proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
* projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
* proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.**Akcijski program ne povečuje pravic proračunskih uporabnikov.****II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:**Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.**II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:**Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.**Finančne posledice so podrobno navedene pri vsakem ukrepu in so navedeni tudi viri za njihovo izvedbo.** |
| 7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR: |
| **8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:** |
| Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:* + pristojnosti občin,
	+ delovanje občin,
	+ financiranje občin.

Strategija priporoča občinam uvedbo določenih ukrepov na področju razvoja alternativnih goriv v prometu. Od občin pa je odvisno, v kolikšni meri jih bodo upoštevale. | DA/**NE** |
| Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje: * Skupnosti občin Slovenije SOS: **DA**/NE
* Združenju občin Slovenije ZOS: **DA**/NE
* Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: **DA**/NE

Predlog Akcijskega programa je bil objavljen na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo in e-demokracije 11. junija 2018 in so bila o tem po e-pošti obveščena tudi vsa tri združenja občin oz. mestnih občin. Poleg tega je bila v juniju organizirana tudi javna predstavitev v zgradbi Ministrstva za infrastrukturo, Langusova 4, Ljubljana.Predlagatelj je izhodišča za Akcijski program s predvidenimi ukrepi predstavil na posvetu o elektro mobilnosti, ki ga je organiziral skupaj s Centrom energetsko učinkovitih rešitev, in na delavnicah ter strokovnih posvetih drugih organizacij.Gradivo upošteva tudi Poročilo o celoviti presoji vplivov na okolje, ki je bilo narejeno za Strategijo. |
| **9. Predstavitev sodelovanja javnosti:** |
| Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja: | **DA**/NE |
|  |
| Predlagatelj je osnutek Akcijskega programa predstavil deležnikom na več javnih predstavitvah in posvetovanjih. Upoštevane so bile tudi pripombe, ki so jih različni deležniki posredovali na predlog Strategije in v javnih razpravi na Okoljsko poročilo pripravljeno v postopku celovite presoje vplivov na okolje. Akcijski program ni upošteval predlogov, da bi se uvedle tudi subvencije za predelave osebnih avtomobilov na dvogorivne sisteme na utekočinjen naftni plin in stisnjen zemeljski plin, ker niso zagotovljena sredstva s katerimi bi se lahko financirale predelave. |
| **10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:** | / |
| **11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:** | **DA** |
| mag. Alenka Bratušek MINISTRICA |

PRILOGI:

* + Predlog Akcijskega Programa za alternativna goriva v prometu
	+ Preglednica s predlaganimi ukrepi