

**REPUBLIKA SLOVENIJA**  
**URAD VLADE ZA KOMUNICIRANJE**  
GREGORČIČEVA 25  
1000 LJUBLJANA

Številka: 092-2/2012-2  
Datum: 12. 10. 2012

**Zadeva: Predlagam.vladi.si predlog 3446-309: Subvencija za predelavo avtomobila na plin**  
Zveza: 092-309/2012/3

Spoštovani,

Eko sklad, Slovenski okoljski javni sklad (v nadaljevanju Eko sklad), je izvajalec okoljskih politik, ki jih oblikujejo pristojna ministrstva. V tem smislu Eko sklad ni pristojen za uradno interpretacijo oz. opredeljevanje do vladnih odločitev o vrsti uvedenih spodbud.

Četrty člen Uredbe o zagotavljanju prihrankov energije pri končnih odjemalcih (Uradni list RS, št. 114/09 in 57/11), po kateri se zbirajo finančna sredstva za nepovratne finančne spodbude Eko sklada, določa, da Eko sklad nepovratna sredstva lahko nameni zgolj za dva ukrepa, ki se nanašata na vozila, in sicer za baterijska električna vozila ter za vozila na stisnjen zemeljski plin ali bioplín, namenjena javnemu potniškemu prometu. Nepovratne finančne spodbude za ta dva ukrepa Eko sklad tudi dejansko dodeljuje.

Eko sklad pa ni edina institucija v državi, ki dodeljuje nepovratna sredstva, ki se zbirajo po Uredbi o zagotavljanju prihrankov energije pri končnih odjemalcih. Le-ta namreč iz navedenih sredstev lahko – če se za to odločijo – dodeljujejo tudi veliki zavezanci (med njimi so tudi distributerji plina), ki jim Eko sklad potrjuje programe, ki so podlaga za tovrstno dodeljevanje, preverja pa tudi učinke naložb, ki so predmet dodeljenih spodbud. Skladno s tretjim členom Uredbe o zagotavljanju prihrankov energije pri končnih odjemalcih dobavitelji posameznih vrst energije oz. goriv lahko v svoje programe vključijo tudi energetske storitve in ukrepe za izboljšanje energijske učinkovitosti, ki zmanjšujejo porabo drugih vrst energentov oz. goriv, v kolikor ta ukrep zagotovi najmanj 1 % prihranka rabe končne energije.

Ne glede na to, da za uradno interpretacijo oz. opredeljevanje do vladnih odločitev o vrsti uvedenih spodbud nismo pristojni, pa pri svojem delu, ki od leta 2011 vključuje tudi dodeljevanje nepovratnih finančnih spodbud občanom za električna vozila, ter nepovratnih finančnih pomoči pravnim osebam za električna vozila ter vozila na stisnjen zemeljski plin ali bioplín za javni potniški promet, ugotavljamo nekatera dejstva, navedena v nadaljevanju.

Sredstva, ki so na voljo za dodeljevanje nepovratnih finančnih spodbud, so omejena. Zato se dodeljujejo za nabor ukrepov, ki imajo ugotovljene najboljše učinke, ki se kažejo tako v zmanjšanju rabe energije in zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, kot tudi v gospodarstvu in družbi kot celoti, pri čemer je potrebno gledati dolgoročno. Nepovratne finančne spodbude je smiselno torej dodeljevati za ukrepe, ki imajo ugotovljene najboljše učinke in ki so skladni z dolgoročnimi usmeritvami države na področju okolja ter gospodarstva, katerih cena na trgu pa je relativno visoka in pri katerih se naložba vanje investitorju zato povrne šele v daljšem časovnem obdobju, kar investitorje destimulira in je zato investicij vanje malo. S subvencijami države pa se povečuje število odločitev za naložbe oz. povpraševanje na trgu, kar naj bi privedlo do realnega znižanja cene predmetnih naložb do ravni, ko subvencije niso več potrebne.

Če primerjamo povprečno ceno predelave osebnega vozila na plin (1.200 – 2.000 evrov) s povprečno ceno predelave vozila v električno (10.000 – 20.000 evrov), ki jo država subvencionira s 4.000 evri nepovratnih sredstev preko Eko sklada, ugotovimo, da investicija v predelavo osebnega vozila v električno tudi ob upoštevanju subvenciji predstavlja precej večji finančni zalogaj za investitorja kot pa predelava v plinsko vozilo. Po nekaterih izračunih se zaradi relativno nizkih cen energenta, ki je tudi posledica nizkih državnih trošarin,<sup>1</sup> ter nizke cene storitve predelava vozila v plinsko investitorju lahko povrne tudi v manj kot letu dni.

Ob v zadnjem času pogostem očitku, da sta po nekaterih izračunih emisijska bilanca osebnega vozila na plin in emisijska bilanca osebnega vozila na elektriko zaradi strukture energentov, ki so uporabljeni za proizvodnjo elektrike, ki v Sloveniji napaja električna vozila, celo izenačeni, je potrebno ponovno poudariti, da je pri vsaki odločitvi za neko politiko spodbujanja potrebno gledati dolgoročno. Skladno z na ravni EU sprejetimi okoljskimi zavezami se bo emisijski odtis pridobljene končne energije moral zmanjševati, s čimer se bo izboljševala tudi emisijska bilanca osebnega električnega vozila v primerjavi z emisijsko bilanco osebnega vozila na plin. Tudi prometna infrastruktura bo – tudi zaradi sedanjih usmeritev državnih spodbud pri osebnih vozilih za cestni promet v spodbujanje elektrike – tedaj bolj prilagojena prehodu na elektriko kot potencialno najčistejši vir energije. Vozila, ki se sedaj predelujejo, imajo namreč življenjsko dobo okoli 15 – 25 let.

V času nastanka tega odgovora Eko skladu ni znano, da bi v kateri koli članici EU na državni ravni dodeljevali nepovratne finančne spodbude prav za predelavo vozil na plin, saj je, kot navedeno, energent že sedaj relativno poceni (tudi zaradi državnih politik trošarin, kjer gre tudi za spodbudo), potrebna tehnologija za predelavo pa cenovno dostopna. Spodbude uporabi plina pa so predvsem v politiki trošarin, davčnih olajšav, preferenčne obravnave za okolju prijazna vozila v mestnih središčih, na parkiriščih, letališčih, ponekod tudi v subvencijah za nakup novih vozil na plin, s čimer tudi spodbujajo domačo avtomobilsko industrijo. Ni namreč presenetljivo, da po številu osebnih vozil na plin na prebivalca prednjačijo prav države, ki imajo razvito domačo avtomobilsko industrijo (Italija, Francija, Nemčija). Zanimiv pa je primer Švedske, ki velja za eno od zgodb o uspehu plina kot pogonskega energenta, kjer vozila na plin ne polnijo večinoma na uvoženi plin, temveč pretežno na doma proizvedeni bioplín, s čimer so ustvarili domača zelena delovna mesta in prihodke v proračun. Državne podpore, ki jih je Švedska pri tem nudila, so predvsem spodbude bioplinarnam ter polnilnicam na bioplín v povezavi s politiko nizkih trošarin za plin ter določenimi davčnimi olajšavami.

Električna vozila, kjer se tehnologija še razvija, kar botruje relativno visokim cenam novih in predelanih vozil, pa tudi investitorjem cenovno že sedaj dostopna (predelana) vozila na plin (ki nastopa v vlogi relativno poceni neobnovljivega fosilnega energenta, ki pa ima precej manjši emisijski odtis, še zlasti pri zdravju nevarnih trdnih delcih) skupaj z učinkovitejšim javnim prevozom ter urbanim planiranjem predstavljajo dobro možnost za zmanjševanje velikega dela v Sloveniji proizvedenih emisij CO<sub>2</sub>, hrupa ter zdravju nevarnih trdnih delcev v zraku.<sup>2</sup> Eko sklad je tako s subvencijo v skupni višini 200.000 evrov že spodbudil nakup 20 avtobusov na stisnjen zemeljski plin ali bioplín za javni potniški promet, ki trenutno vozijo po Ljubljani.

Lep pozdrav,

Franc Beravs  
Direktor

Vročiti:

- URAD VLADE ZA KOMUNICIRANJE ([gp.ukom@gov.si](mailto:gp.ukom@gov.si))
- arhiv

<sup>1</sup> Ministrstvo za finance je v enem od svojih odgovorov na spletnem portalu Predlagam.vladi.si poudarilo, da je v Sloveniji trošarina na utekočinjen naftni plin nižja, kot bi lahko bila skladno s t.i. Energetske direktivo (Direktivo Sveta 2003/96/EC z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčevanje energentov in električne energije). Slovenija je glede trošarine za zemeljski plin zahtevala, in ji je bilo odobreno, prehodno obdobje do 1. maja 2014. Tako znaša trošarina 0,006 evrov za en kubični meter, čeprav je z direktivo določena minimalna trošarina bistveno višja, in znaša za pogonski namen 0,0981 evrov za en kubični meter, za ogrevanje pa 0,0113 evrov za en kubični meter. Minimalna trošarina za plinsko olje za ogrevanje po evropski zakonodaji znaša 21 evrov za tisoč litrov, slovenska zakonodaja pa to gorivo za ogrevanje obdavčuje z 62 evri za tisoč litrov. Trošarina na utekočinjen naftni plin pa znaša 125 evrov za tisoč kilogramov, kar je minimum, ki ga določa Energetska direktiva.

<sup>2</sup> Emisije zdravju nevarnih trdnih delcev v zraku so posledica strukture kurišč v mestih, tako velikih kot individualnih, ki so izrazito dotrajana, ter gostega prometa, ki sega globoko v mesta (con z omejitvami je relativno malo, kar se sicer izboljšuje) in ki temelji na zgorevanju naftnih derivatov. Glede na navedeni vir problema s temi delci Eko sklad svoj prispevek k njegovemu reševanju med drugim prispeva s spodbujanjem zamenjave ogrevalnih sistemov, npr. priključitve na daljinsko ogrevanje na obnovljiv vir energije, vgradnje toplotnih črpalk za pripravo sanitarne tople vode in ogrevanje, sončnih kolektorjev ter visoko učinkovitih kotlov na lesno biomaso, ki imajo izredno nizke emisije prašnih delcev. Pri tem je potrebno poudariti tudi, da se za individualne kotle na lesno biomaso, ki morajo, kot navedeno, izpolnjevati izredno visoke zahteve tako glede energijske učinkovitosti kot tudi glede emisij prašnih delcev, odloča relativno malo gospodinjstev v središču mesta, kjer ti delci v zraku predstavljajo največji problem.