

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

ZELENI DAVKI V REPUBLIKI SLOVENIJI IN NJIHOVI UČINKI

Ljubljana, september 2013

LJJA VIDE

IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisana **Lija Vide**, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtorica diplomskega dela z naslovom **Zeleni davki v Republiki Sloveniji in njihovi učinki**, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem **doc. dr. Aleksandrom Kešeljevičem**.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorski in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
 - poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v diplomskem delu, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
 - pridobila vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti (v pisni ali grafični obliki) uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisala;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku (Ur. l. RS, št. 55/2008 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega diplomskega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne 27.9.2013

Podpis avtorice: _____

KAZALO

UVOD	1
1 OPREDELITEV ZELENIH DAVKOV	2
1.1 Opredelitev zelenih davkov	2
1.2 Vzroki za uvedbo zelenih davkov.....	2
1.3 Javnofinančni prihodki od zelenih davkov v Evropski uniji in Republiki Sloveniji	4
2 ZELENI DAVKI V REPUBLIKI SLOVENIJI.....	7
2.1 Davki na energijo	8
2.2 Davki na motorna vozila	10
2.3 Davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov.....	12
3 UČINKI ZELENIH DAVKOV	16
3.1 Učinki »dvojne dividende«	16
3.2 Učinki na konkurenčnost.....	19
3.3 Regresivnost	20
3.4 Inflacijski učinki	21
3.5 Zelena davčna reforma v luči zelene javnofinančne reforme	22
SKLEP	24
LITERATURA IN VIRI.....	26

PRILOGE

KAZALO TABEL

<i>Tabela 1: Delež prihodkov glede na vrsto zelenih davkov v EU-27 (v % BDP, v letu 2011).....</i>	<i>5</i>
<i>Tabela 2: Delež zelenih davkov glede na vrsto zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov v EU - 27 (v %, v letu 2011)</i>	<i>6</i>
<i>Tabela 3: Stopnja davka (v %) odvisna od izpusta CO2 in vrste goriva, ki se uporablja za pogon.....</i>	<i>11</i>
<i>Tabela 4: Zeleni davki (v % BDP) in implicitna davčna stopnja na zaposlenost v izbranih državah EU-27 (v %) v letih 2005–2011</i>	<i>18</i>

KAZALO SLIK

<i>Slika 1: Primerjava prihodkov od zelenih davkov v EU-27 in RS (v % BDP, v letih 1999–2011)</i>	4
<i>Slika 2: Struktura zelenih davkov v RS (v %, v letu 2011).....</i>	7
<i>Slika 3: Delež davkov v končni ceni energentov (v %, v letih 2005–2011).....</i>	9
<i>Slika 4: Delež zelenih davkov na energijo v EU-27 (v % BDP, v letu 2011)</i>	9
<i>Slika 5: Delež zelenih davkov na motorna vozila v EU-27 (v % BDP, v letu 2011).....</i>	12
<i>Slika 6: Delež davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov v Republiki Sloveniji (v % BDP, v letih 2002 do 2011)</i>	15
<i>Slika 7: Delež zelenih davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov v EU-27 (v % BDP, v letu 2011)</i>	15
<i>Slika 8: Scenarij zmanjšanja emisij za 20 % in 30 %, za Evropo v letu 2020.....</i>	18
<i>Slika 9: Strategije zelene proračunske reforme</i>	22

UVOD

Zelena javnofinančna reforma spodbuja k okoljskim izboljšavam, bolj učinkovitemu in okolju prijaznemu gospodarstvu ter zmanjševanju proračunskega primanjkljaja na trajnosten način. Dvig in uvedba novih zelenih davkov je ena najpomembnejših strategij zelene javnofinančne reforme, saj povečuje prihodke, ob enem pa spodbuja k spremembam tehnologije podjetij, obnašanju potrošnikov in okolju prijaznejšemu ravnanju. Za trajnosten razvoj pa so za zeleno javnofinančno reformo pomembni tako prihodki kot tudi odhodki (Umanotera, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj, 2013, v nadaljevanju Umanotera).

Med leti 1970 in 1980 so se pričele diskusije o onesnaževanju okolja. Skladno s tem so uvedli potrošniške takse in konec sedemdesetih let 20. stoletja še namenske davke. Ti se obračunajo z namenom spreminjanja okolju škodljivega ravnanja in brez namena povečevanja prihodkov. Ob koncu devetdesetih let prejšnjega stoletja pa so uvedli zelene davke, ki so bili prvotno načrtovani za povečanje vladnih prihodkov. Sekundarna funkcija zelenih davkov pa je olajšati zeleno javnofinančno reformo, saj vključujejo stabilnost prihodkov, učinek porazdelitve dohodka, konkurenčnosti in gospodarske rasti (European Environment Agency, 2000, v nadaljevanju EEA).

Cilj mojega diplomskega dela je predstaviti zelene davke v Republiki Sloveniji ter pokazati učinke zelenih davkov na zaposlenost, konkurenčnost, regresivnost in inflacijo ter zeleno javnofinančno reformo.

V prvem poglavju bom predstavila zelene davke, vzroke za uvedbo le-teh in predstavila javnofinančne prihodke od zelenih davkov v Evropski uniji in Republiki Sloveniji. Javnofinančne prihodke od zelenih davkov bom primerjala glede na vrsto zelenih davkov v EU-27 ter glede na vrsto zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov v EU-27. Pokazala bom, na katero mesto se uvršča Republika Slovenija po prihodkih zelenih davkov med državami članicami EU-27.

V drugem poglavju bom naštela kategorije zelenih davkov in pokazala strukturo zelenih davkov v Republiki Sloveniji. Podrobneje jih bom predstavila glede na kategorije v Republiki Sloveniji in po posameznih kategorijah naredila primerjavo zelenih davkov v RS z državami v EU-27.

V tretjem poglavju bom naredila analizo učinkov zelenih davkov, kjer bom obravnavala učinke zelenih davkov na dvojno dividendo, konkurenčnost, regresivnost in inflacijo ter predstavila zeleno davčno reformo v luči zelene javnofinančne reforme.

V zadnjem poglavju bom povzela glavne ugotovitve diplomskega dela in podala sklepne misli.

1 OPREDELITEV ZELENIH DAVKOV

1.1 Opredelitev zelenih davkov

Opredelitve zelenih davkov so različne. Britanski ekonomist Pigou je leta 1920 prvi oblikoval koncept zelenih davkov, zato jim rečemo tudi Pigoujevi davki. Menil je, da se onesnaževalci okolja soočajo s tako velikim davkom, kot znašajo emisije onesnaževanja okolja. Cena proizvoda mora odražati vse stroške proizvodnje, ki vključujejo negativne zunanje učinke. Z obdavčevanjem se zmanjša proizvodnja in s tem tudi emisije v ozračje (Turner, Pearce & Bateman, 1993).

Evropska agencija za okolje (2000) zelene davke pojmuje kot davke, ki imajo pozitiven vpliv na okolje in kot orodja za vključevanje okoljskih zahtev v sektorske politike. Pri tem upošteva dve merili za vključevanje, in sicer količino zunanjih okoljskih stroškov (eksternalije) in realizacijo poštenega in učinkovitega oblikovanja cen preko zelenih davkov.

Evropska komisija (2001) zelene davke pojmuje kot davke na rabo energije, motorna sredstva, onesnaževanje in rabo naravnih virov. So obvezna plačila vladi, kjer zagotovljene koristi plačnika niso direktno povezane s plačilom zelenega davka.

Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD, 2001) pravi, da so davki, katerih davčna osnova je fizična enota ali nadomestilo nečesa, ki ima negativen vpliv na okolje. Zeleni davki so obvezna, nevračljiva plačila vladi, katerih davčna osnova je okoljsko pomembna.

Po definiciji Evropske komisije so zeleni davki davki na rabo energije, motorna vozila, onesnaževanje in rabo naravnih virov. Imajo pozitiven vpliv na okolje. So tudi orodja za vključevanje okoljskih zahtev v sektorske politike in zmanjšujejo rabo okolju škodljivih proizvodov ali spremenijo obnašanje v okolju prijazno smer. So obvezna in nevračljiva plačila vladi, katerih davčna osnova je fizična enota za nekaj, ki ima negativen vpliv na okolje. Zagotovljene koristi plačnika zelenih davkov niso direktno povezane s plačilom le-tega. Onesnaževalci okolja naj bi se soočali s tako velikim zelenim davkom, kot znašajo emisije onesnaževanja okolja.

V nadaljevanju si pogledajmo vzroke za uvedbo zelenih davkov.

1.2 Vzroki za uvedbo zelenih davkov

Zelene davke mora plačati tisti, ki okolje onesnažuje. To načelo se imenuje »onesnaževalec plača«. Davek vključuje negativne zunanje učinke (eksternalije), ki jih proizvajalec s svojo dejavnostjo povzroča drugim osebam, saj je kvaliteta okolja javna dobrina. Država mora oblikovati inštrumente, kot so zeleni davki, preko katerih poskrbi, da pride v čim večji meri do internalizacije stroškov onesnaževanja. To je glavni razlog za uporabo zelenih davkov namesto predpisov. Tako se zmanjša obseg proizvodnje na nižjo raven, prav tako pa se zmanjša tudi

obseg onesnaževanja in pripomore tudi k izvajanju načela »onesnaževalec plača« (Turner et al., 1993; EEA, 1996).

Razlogi za uvedbo zelenih davkov, ki jih navaja EEA (1996), so sledeči:

- Ustvarjanje spodbud za proizvajalce in potrošnike k uporabi čistejših tehnologij oziroma k uporabi »čistejših« proizvodov in tako preprečiti okolju škodljivo ravnanje, na primer z uvedbo davka na motorna vozila, vezano na izpuste CO₂, povečati povpraševanje po osebnih vozilih na hibridni ali električni pogon, kar podjetja sili k inovaciji čistejših tehnologij. To pomaga doseči večje ekološke učinkovitosti za izvajanje načela previdnosti ter izboljšati trajnost in mednarodno konkurenčnost.
- Uvedba zelenih davkov je stroškovno bolj učinkovita kot predpisi. Predpisi imajo za posledico navadno višje stroške kot davki. Za panogo, ki ne proizvaja več emisij, je to slabo, saj je nepriljubljena za podjetja in potrošnike. Davki pa podjetjem in potrošnikom nudijo prilagodljivost pri odločanju, kako spremeniti svoje vedenje in zmanjšati količino okolju škodljivih proizvodov.
- Povečanje davčnih prihodkov, ki se lahko neposredno uporabljajo za izboljšanje okolja; dajejo spodbude drugim ali pa zmanjšajo druge, dražje davke, kot so davki na delo, s ciljem povečati zaposlenost in blaginjo. Trajne prihodke iz zelenih davkov je mogoče doseči z obdavčitvijo proizvodov ali dejavnosti, ki so neelastični, saj na voljo ni substitutov. Z vidika okolja je končni cilj zmanjšati emisije in uporabo produktov, ki onesnažujejo okolje. Hkrati pa je potrebna uvedba okoljskih programov, pomoči in davčne olajšave podjetjem, ki morajo spremeniti proces proizvodnje ter spodbujati vlaganje v raziskave in razvoj za čistejšo tehnologijo. Zeleni davki vplivajo na dohodek prebivalstva in obremenjujejo predvsem revnejši sloj, zato bi bilo potrebno te skupine razbremeniti z davčnimi olajšavami ali pa postaviti višjo neobdavčeno raven glede na dohodek. Del prihodkov iz zelenih davkov bi se lahko usmerilo v reševanje socialno ogroženih, saj bo le tako učinek na porazdelitev blaginje progresiven.

Zeleni davki imajo veliko pozitivnih lastnosti, saj so pregledni. Splošno je jasno, kaj je obdavčeno, kakšni so stroški za onesnaževalce, njihova stopnja je stroškovno bolj predvidljiva za udeležence na trgu, spodbujajo inovacije in zmanjšujejo okoljsko škodo. Za njih je značilna dvojna dividenda, kar pomeni, da nadomestijo »dražje« davke, kot so davki na delo.

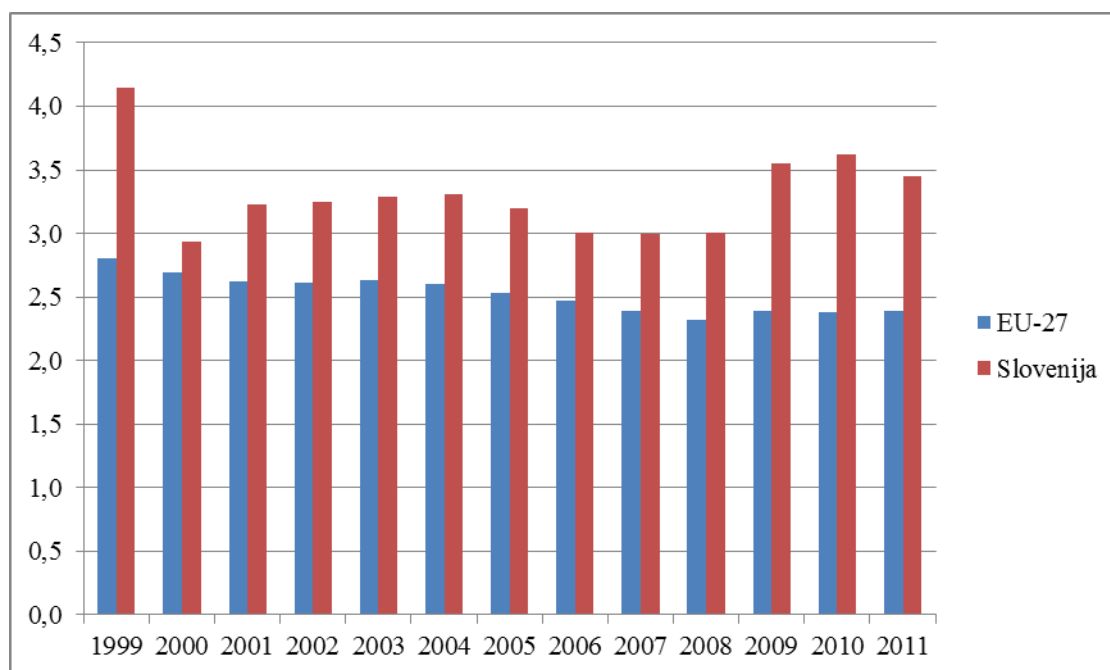
Slabosti zelenih davkov so, da so ti davki v večini še vedno regresivni in obremenjujejo revnejši sloj prebivalstva npr. pri uporabi avtomobila, saj je cena bencina za vse enaka, ali pri nakupu okolju prijaznejših izdelkov, saj so le-ti navadno dražji, ker podjetja povišujejo cene teh izdelkov, ker so v okolju prijaznejšo tehnologijo vložili več denarja, kljub temu da so po drugi strani za to prejeli subvencijo. Bogatejši se kljub dražjim izdelkom in surovinam ne ozirajo na cene in trošijo izdelke oziroma surovine v enaki ali še večji meri, kar prispeva k še večjemu onesnaževanju okolja. V nadaljevanju bomo prikazali zelene davke v EU in Republiki Sloveniji.

1.3 Javnofinančni prihodki od zelenih davkov v Evropski uniji in Republiki Sloveniji

Največje število zelenih davkov v EU je na energetske proizvode, saj jih je okoli 150, na motorna vozila 125, na onesnaževanje in rabo naravnih virov pa okoli 50. V povprečju znašajo prihodki zelenih davkov 2–2,5 % BDP, vendar so razlike med državami velike. Medtem ko so v Španiji nižji od 2 % BDP, so na primer na Češkem, Danskem, Finskem, Nizozemskem in Norveškem prihodki zelenih davkov višji od 3 % BDP (OECD, 2006).

Slika 1 prikazuje primerjavo prihodkov od zelenih davkov v EU-27 in RS med leti 1999 do 2011, v % BDP. Prihodki zelenih davkov so v letu 1999 v EU-27 znašali 2,82 % BDP in so se do leta 2011 zmanjšali na 2,39 % BDP. V Sloveniji pa so prihodki zelenih davkov leta 1999 znašali 4,15 % BDP in se do leta 2011 zmanjšali na 3,45 % BDP. V Tabeli 1 vidimo delež prihodkov od zelenih davkov v EU-27 in v Tabeli 2 delež prihodkov od zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov v izbranih državah EU-27.

Slika 1: Primerjava prihodkov od zelenih davkov v EU-27 in RS (v % BDP v letih 1999–2011)



Vir: Eurostat. *Environmental tax revenues*, 2013.

Iz Tabele 1 je razvidno, da so imele najvišji delež prihodkov od zelenih davkov v letu 2011 Danska (4,05 % BDP), Nizozemska (3,89 % BDP), Slovenija (3,45 % BDP) in Malta (3,22 % BDP). Najnižji delež prihodkov zelenih davkov v letu 2011 (pod 2 % BDP) pa so imele Španija, Litva in Francija. Prihodki zelenih davkov v EU-27 so znašali 2,39 % BDP.

Tabela 1: Delež prihodkov glede na vrsto zelenih davkov v EU-27 (v % BDP v letu 2011)

Država	Davki na energijo	Davki na motorna vozila	Davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov	Skupaj
Danska	2,33	1,49	0,23	4,05
Francija	1,47	0,24	0,11	1,82
Litva	1,61	0,05	0,05	1,71
Malta	1,65	1,43	0,14	3,22
Nizozemska	1,99	1,19	0,71	3,89
Romunija	1,65	0,16	0,01	1,82
Slovenija	2,82	0,40	0,23	3,45
Španija	1,28	0,27	0,02	1,57
EU-27	1,79	0,49	0,11	2,39

Vir: Eurostat. Environmental tax revenues, 2013.

Po podatkih Eurostata (2013) so znašali prihodki davkov na energente v Sloveniji, ko smo uvedli CO₂ davek, 3,46 % BDP, v letu 2011 pa le 2,82 % BDP. Prihodki od davkov na motorna vozila so v Sloveniji znašali v letu 1997 0,97 % BDP, v letu 2011 pa le 0,40 % BDP. V Sloveniji so se povečali prihodki od davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov, in sicer iz 0,04 % BDP v letu 1997 na 0,23 % BDP v letu 2011.

Tabela 2 na naslednji strani prikazuje delež zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov v EU-27 v letu 2011. Največji delež prihodkov zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov imajo Bolgarija (10,65 %), Nizozemska (10,15 %), Malta (9,55 %) in Slovenija (9,25 %). Najnižje prihodke od zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov imata Francija (4,15 %) in Belgija (4,71 %). Najvišje prihodke od davkov na energijo od vseh davčnih prihodkov imata Bolgarija (9,37 %) in Slovenija (7,56 %), najnižje iz tega naslova pa Belgija (3,03 %) in Francija (3,35 %). Najvišje prihodke od davkov na motorna vozila od vseh davčnih prihodkov imajo Malta (4,24 %), Irska (3,15 %) in Danska (3,12 %), najnižje iz tega naslova pa Litva (0,18 %) in Estonija (0,19 %). Najvišje prihodke od davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov od vseh davčnih prihodkov ima Nizozemska (1,87 %), ostale države EU imajo ta delež pod 1 % oziroma dve tretjini držav EU-27 ima ta delež celo pod 0,5 %.

Tabela 2: Delež zelenih davkov glede na vrsto zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov v EU-27 (v % v letu 2011)

Država	Davki na energijo	Davki na motorna vozila	Davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov	Skupaj
Belgija	3,03	1,39	0,32	4,74
Bolgarija	9,37	0,86	0,33	10,56
Francija	3,35	0,54	0,26	4,15
Malta	4,89	4,24	0,42	9,55
Nizozemska	5,18	3,10	1,87	10,15
Slovenija	7,56	1,08	0,61	9,25
Španija	4,08	0,85	0,07	5,00
Švedska	4,57	1,01	0,08	5,66
EU-27	4,60	1,29	0,28	6,17

Vir: Eurostat. Environmental tax revenues, 2013.

V letu 2011 so znašali prihodki od zelenih davkov v EU-27 6,17 % vseh prihodkov iz naslova obdavčitve, kar je manj kot v letu 1999, ko so prihodki iz naslova zelenih davkov dosegli najvišjo raven, in sicer 6,98 % vseh prihodkov obdavčitve.

Zmanjšanje prihodkov zelenih davkov lahko pripišemo vstopu novih držav članic EU, ki so vstopile v EU v letu 2004 (Ciper, Češka, Estonija, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska, Slovaška, Slovenija, Turčija) in 2007 (Bolgarija, Romunija). Če bi gledali le države članice EU-15, bi bil delež prihodkov zelenih davkov višji (European Commission, 2010).

Sklepamo, da je bil prihodek zelenih davkov višji leta 1999 v primerjavi z letom 2011 tudi zato, ker so se ljudje obnašali manj racionalno in trošili več energentov, podjetja so bila šele v procesu uvajanja čistejše tehnologije in so še vedno bolj onesnaževala okolje, uvajali so se novi zeleni davki in povečali že obstoječi. Po letu 2000 je bil delež zelenih davkov v primerjavi z ostalimi davki, ki se stekajo v državno blagajno, nizek, saj so se stopnje nekaterih davkov precej zvišale (DDV, davki na delo in kapital).

Slovenija ima v primerjavi z drugimi državami članicami EU-27 zelo visok delež zelenih davkov, čeprav so se prihodki iz tega naslova po letu 2004 na račun vstopa v EU zmanjševali, ker so se cene nafte v EU povečevale, z nizko obdavčitvijo pogonskih goriv pa se je blažilo inflacijo. Slovenija ima veliko davkov na energente ter onesnaževanje in rabo naravnih virov, malo pa jih ima na motorna vozila, zato je v začetku leta 2010 Vlada RS sprejela sklep za uvedbo progresivne davčne stopnje za motorna vozila glede na izpuste CO₂. Ker je veliko izpusta CO₂ predvsem v prometu, je pričakovati, da bodo davki na goriva še večji, s tem pa bo posledično potrebno dobro razviti javni promet in spodbujati k uporabi le-tega. V začetku leta 2010 je bil sprejet tudi predlog Vlade RS, da se izenači cena kurilnega olja s ceno dizelskega goriva, čeprav se to do danes ni zgodilo (Služba Vlade RS za razvoj in evropske zadeve, 2009, 2011).

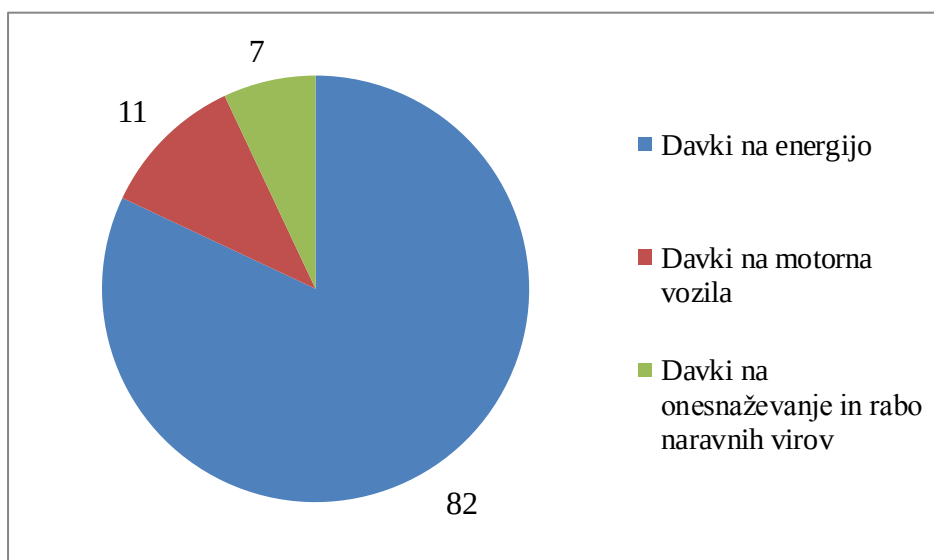
V prvem poglavju smo opredelili zelene davke in opisali vzroke za njihovo uvedbo. Predstavili smo njihove prednosti in slabosti. Pokazali smo, da je Slovenija ena izmed evropskih držav, ki ima najvišje prihodke od zelenih davkov. Med državami EU-27 ima RS najvišje prihodke od davkov na energijo. Tudi po deležu zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov v EU spada RS med države z najvišjimi deleži prihodkov zelenih davkov in tudi ta delež skoraj v celoti predstavljajo davki na energijo. V naslednjem poglavju bomo podrobneje pogledali zelene davke v RS.

2 ZELENI DAVKI V REPUBLIKI SLOVENIJI

Zeleni davki se delijo na štiri širše kategorije. Prva in največja skupina so davki na energijo, sledijo jim davki na motorna vozila, najmanjši delež obdavčevanja pa predstavljajo davki na onesnaževanje in davki na rabo naravnih virov. Slednji dve skupini zato obravnavamo skupaj.

Slika 2 prikazuje strukturo zelenih davkov v Republiki Sloveniji v letu 2011. Večino, 82 % zelenih davkov predstavljajo davki na energijo, 11 % davki na motorna vozila, 7 % vseh zelenih davkov pa predstavljajo davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov.

Slika 2: Struktura zelenih davkov v RS (v % v letu 2011)



Vir: Eurostat. Environmental tax revenues, 2013.

V nadaljevanju bomo po poglavjih podrobno pregledali zgoraj navedene davke po omenjenih kategorijah.

2.1 Davki na energijo

Davki na energijo so lahko izraženi v evrih na megavatno uro (EUR/MWh), v evrih na liter (EUR/l), v evrih na kilogram (EUR/kg), v evrih na kubični meter ali v evrih na gigajoul (EUR/GJ) in v celoti predstavljajo precejšen vir prihodkov državnega proračuna. V Sloveniji se ta davek na energijo plačuje v obliki trošarine, nanjo pa je apliciran 22,00-odstotni DDV.

Država z obdavčitvijo energije vpliva tudi na končno raven cen in s tem na rabo energije, po drugi strani pa posega v cenovna razmerja, saj vpliva na zamenjavo okolju škodljivih goriv z manj škodljivimi (Agencija Republike Slovenije za okolje, 2013, v nadaljevanju ARSO-KOS).

Davki na energijo obdavčujejo emisije CO₂, tekoča goriva (bencin, nafta, kerozin, dizelsko gorivo, kurilno olje, težka kurilna olja, utekočinjen naftni plin), plinska goriva (zemeljski plin), trda goriva (antracit, koks, črni in rjavi premog, lignit), vnetljive organske snovi (etanol, odpadna olja) in električno energijo. Obdavčitev se deli glede na poslovno in neposlovno rabo, kot pogonsko gorivo in za industrijsko ali trgovinsko rabo.

Od leta 1995 do leta 2008 so se davki na energijo povečevali, z izjemo davkov na energijo, kjer so se zaradi uvedbe DDV davki za industrijske uporabnike od leta 2000 do 2007 zmanjšali. V gospodinjstvih so realni davki poskočili skoraj za polovico, kar je deloma tudi posledica dviga DDV iz 19,00 na 20,00 % v letu 2002. Od leta 2007 naprej pa se za energente plačuje tudi trošarina.

Priloga 1 prikazuje višino trošarin energentov za posamezno kategorijo uporabe v RS za leto 2013. Prikazani so davki na kerozin, dizelsko gorivo, plinsko olje, težko kurilno olje, utekočinjen naftni plin, zemeljski plin ter premog in koks.

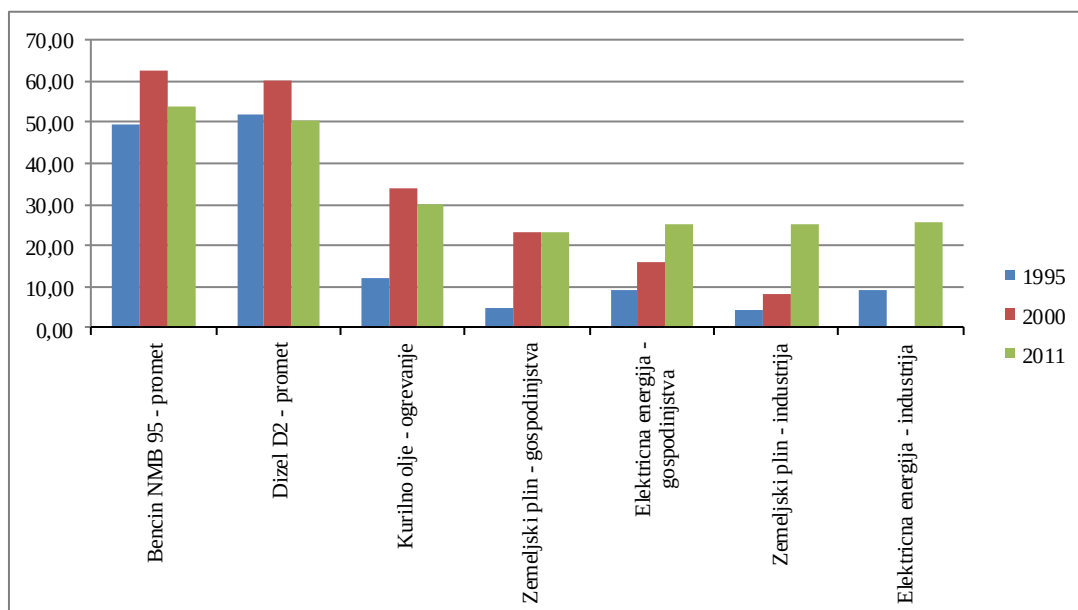
Slovenija je leta 1997 uvedla davek na emisije CO₂, saj le-te predstavljajo največjo količino toplogrednih plinov. Največjo količino emisij CO₂ spustijo v ozračje termoelektrarne, železarne in cementarne. S 1. 1. 2005 je EU podelila kupone za trgovanje z emisijami s CO₂. En kupon predstavlja eno tono emisij CO₂ (Focus, 2003).

Cilj trgovanja z emisijskimi kuponi je ta, da država, ki ne doseže zgornje meje izpustov emisij v ozračje, ostanek emisijskih kuponov proda državi, ki je to mejo presegla, oziroma da subjekti, ki so uspešnejši pri zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov v ozračje, za »nagrado« neporabljene kupone lahko prodajo. Dolgoročno trgovanje z emisijskimi kuponi nima prihodnosti. Potrebno bi bilo namreč uvesti svetovni davek na ogljik, kjer bi bila določena fiksna cena izpusta emisij toplogrednih plinov in bi bilo potrebno prilagajanje s količino (Zgonik, 2009).

Od leta 1995 do 2011 je iz Slike 3 razvidna rast deleža davkov po posameznih energentih v Sloveniji, nato pa po letu 2000 padec skoraj vseh opazovanih davkov na energente, razen davkov

na zemeljski plin in električno energijo v gospodinjstvih in industriji, kjer je opaziti povečanje realnega davka.

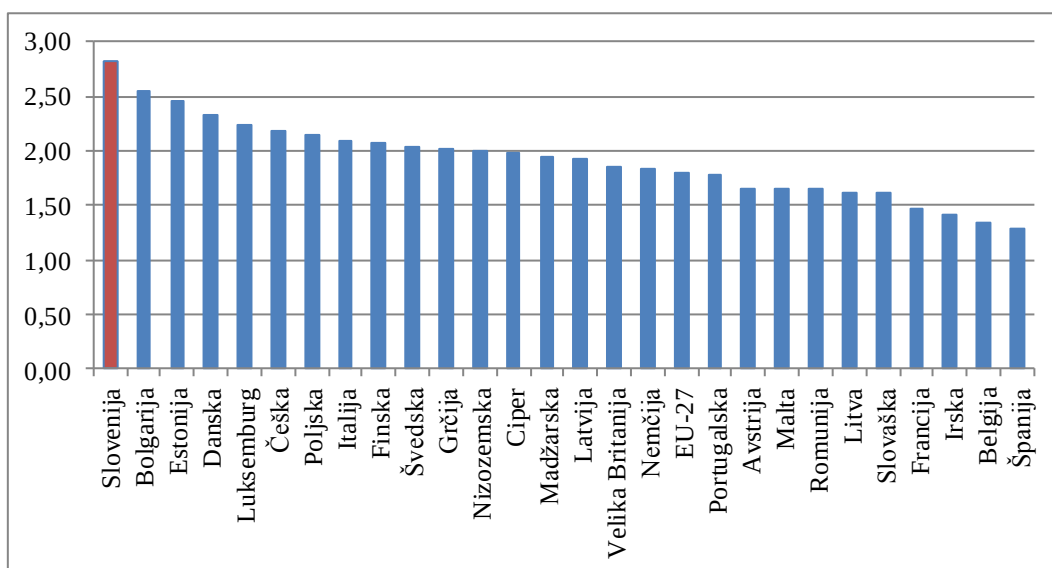
Slika 3: Delež davkov v končni ceni energentov (v % v letih 2005–2011)



Vir: ARSO-KOS, Kazalci okolja v Sloveniji, 2013.

Spodnja slika prikazuje delež zelenih davkov na energijo v državah članicah EU-27, v % BDP v letu 2011.

Slika 4: Delež zelenih davkov na energijo v EU-27 (v % BDP v letu 2011)



Vir: Eurostat. Environmental tax revenues, 2013.

Davki na energijo v RS predstavljajo 82 % zelenih davkov in so tudi v evropskem prostoru najvišji, saj znašajo kar 2,82 % BDP, v EU-27 znašajo ti davki le 1,79 % BDP. Nad 2,50 % BDP znašajo davki na energijo le še v Bolgariji, v ostalih državah je vrednost teh davkov pod to vrednostjo. Najnižji delež davkov na energijo, pod 1,50 % BDP, imajo Francija, Irska, Belgija in Španija. Vendar pa podatki o višini posameznega davka na državo ne upoštevajo strukture gospodarstva posamezne države. Od tu podatek, zakaj imajo na primer nove države članice višji delež davkov na energijo kot stare. V nadaljevanju si pogledajmo davke na motorna vozila.

2.2 Davki na motorna vozila

Davki na motorna vozila najbolj obdavčijo lastnike motornih vozil in njihovo uporabo. Zaradi visokih davkov na motorna vozila je ukrep naravnani k zmanjšanju uporabe motornih vozil ter povečanje uporabe javnih prevoznih sredstev in koles, kar povzroča manjšo onesnaženost z emisijami CO₂. Cilj EU je do leta 2015 zmanjšati emisije CO₂ v prometu na 120 gramov CO₂/km, do leta 2025 pa na 95 gramov CO₂/km izpustov emisij v prometu. K temu pripomorejo tudi subvencije pri nakupu novih avtomobilov z nižjim izpustom CO₂. Po drugi strani pa je potrebno okrepiti in povečati tudi uporabo javnega prometa, povečati mrežo javnega prevoza in znižati ceno le-tega.

Največji delež davkov v končni ceni imata bencin NMB 95 in dizel D2, ki se ju najbolj uporablja v cestnem prometu in sta gledano po izpustih CO₂ velika onesnaževalca zraka. Število avtomobilov se vztrajno povečuje, zato se povečuje tudi količina porabljenega pogonskega goriva, kar je vzrok za visok delež davkov v končni ceni teh energentov (ARSO-KOS, 2013).

Za motorna vozila, ki se dajo prvič v promet ali se prvič registrirajo v Republiki Sloveniji se od 1. 3. 2010 plačuje davek na motorna vozila. Osnova za davek je prodajna cena posameznega vozila, ki ne vključuje tega davka in DDV. Za pravilno določitev davčne stopnje je potrebno upoštevati tudi stopnjo izpusta po EURO ter pri vozilih na dizelsko gorivo tudi izpust trdih delcev. Plačuje se tudi letne dajatve za uporabo cest ter za uporabo hitrih cest in avtocest letno nadomestilo v obliki vinjetnega sistema cestninjenja (Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila, Ur. l. RS, št. 9/2010).

Priloga 1 prikazuje višino trošarin na motorna vozila za posamezno kategorijo v RS v letu 2012. Prikazani so davki na bencin, dizelsko gorivo, kerozin, plinsko olje, utekočinjen naftni plin in zemeljski plin.

Tabela 3 prikazuje stopnjo davka od davčne osnove glede na vrsto goriva za motorna vozila za prevoz potnikov, z najmanj štirimi kolesi in z največ osmimi sedeži poleg sedeža voznika ali pa za motorna vozila s tremi kolesi, katerih največja masa presega 1.000 kg. Osnova za davek je prodajna cena posameznega motornega vozila, ki ne vključuje tega davka in DDV. Za motorna vozila, ki nimajo podatka o izpustih CO₂, se upošteva najvišja stopnja davka glede na vrsto goriva, ki jo uporablja. Motorno vozilo, katerega izpust CO₂ presega 250 g/km in za svoj pogon

uporablja bencin, znaša stopnja davka 28 % od davčne osnove, ter 31 %, v kolikor to motorno vozilo za svoj pogon uporablja dizelsko gorivo.

Tabela 3: Stopnja davka (v %), odvisna od izpusta CO₂ in vrste goriva, ki se uporablja za pogon

Izpust CO ₂ (g/km)	Stopnja davka (%) od davčne osnove glede na vrsto goriva	
	bencin, utekočinjen naftni plin	dizel
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

Vir: Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila, Ur. l. RS, št. 9/2010, 4. člen.

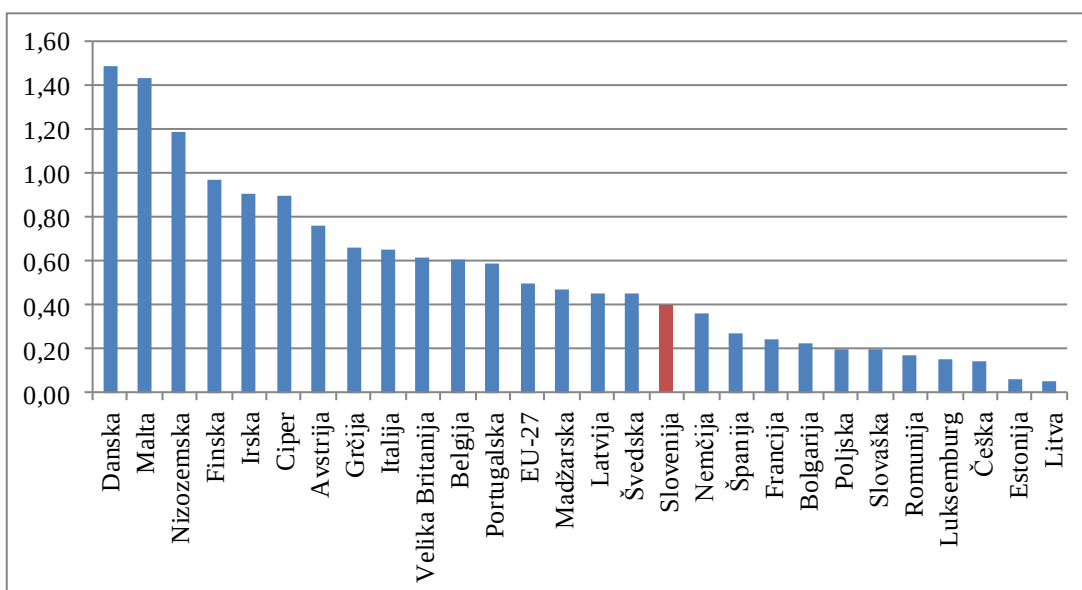
Od 1. 1. 2011 se upošteva stopnja davka za motorna vozila z izpustom CO₂ do največ 210 g/km, za prevoz potnikov, z najmanj štirimi kolesi in z največ osmimi sedeži poleg sedeža voznika ali pa za motorna vozila s tremi kolesi, katerih največja masa presega 1.000 kg, kar je prikazano v Prilogi 2. Stopnja davka na motorna vozila glede na izpust CO₂ se je v letu 2011 v primerjavi z letom 2010 krepko zmanjšala.

Priloga 3 prikazuje stopnjo davka za motorna vozila s tremi kolesi, ki so simetrično razporejena z ozirom na vzdolžno os, katerih največja masa ne presega 1.000 kg in pri katerih prostornina motorja presega 50 cm³ ali konstrukcijsko določena hitrost presega 50 km/h ter trikolesa ali štirikolesa. Priloga 4 prikazuje stopnjo davka za bivalna vozila.

Za uporabo avtocest in hitrih cest se od 1. 7. 2008 za motorna vozila, katerih masa ne presega 3.500 kg, uporablja vinjetni cestninski sistem, katerega cilj je tudi zmanjšanje emisij CO₂ v zrak. Letna vinjeta za dvosledna motorna vozila do največje dovoljene mase 3.500 kg znaša 95,00 EUR, mesečna vinjeta 30,00 EUR in tedenska 15,00 EUR. Za enosledna motorna vozila ali za motorna kolesa znaša letna vinjeta 47,50 EUR, polletna 25,00 EUR in tedenska 7,50 EUR. Za motorna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, se plačuje uporabo avtocest in hitrih cest s sprotnim plačilom cestnine (DARS, 2013).

Slika na naslednji strani prikazuje delež zelenih davkov na motorna vozila v državah članicah EU-27 v % BDP v letu 2011.

Slika 5: Delež zelenih davkov na motorna vozila v EU-27 (v % BDP v letu 2011)



Vir: Eurostat. Environmental tax revenues, 2013.

Davki na motorna vozila predstavljajo 11 % zelenih davkov v Sloveniji ter 0,40 % BDP, kar je manj kot povprečje EU-27, kjer tovrstni davki znašajo 0,49 % BDP. Najvišji delež davkov na motorna vozila v EU, nad 1,00 % BDP, imata Danska in Nizozemska; najnižji delež, pod 0,10 % BDP, pa Estonija in Litva. EU je določila višine minimuma davkov na motorna vozila podobne slovenskim, zato bi morali le-te povečati, če bi želeli doseči enak % BDP kot znaša v povprečju EU-27. Davki na motorna vozila so se v Sloveniji od leta 2004 do 2011 znižali za 10 odstotnih točk, kar je posledica povečanja cen energentov in s tem manjša uporaba avtomobilov, manj je bilo tudi registriranih motornih vozil. V nadaljevanju bomo opisali davke na onesnaževanje in rabo naravnih virov.

2.3 Davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov

V Sloveniji plačujemo dajatve za onesnaževanje okolja in rabo naravnih virov zaradi odlaganja odpadkov na odlagališčih, nastajanja odpadne embalaže, odpadne električne in elektronske opreme, izrabljenih motornih vozil, uporabe mazalnih olj in tekočin, nastajanja izrabljenih gum, uporabe hlapnih organskih spojin, odvajanja odpadnih voda in zaradi onesnaževanja zraka z emisijami ogljikovega dioksida. V nadaljevanju so podrobno opisani.

a) Davek na onesnaževanje okolja zaradi odlaganja odpadkov na odlagališčih

Plačuje se za onesnaževanje okolja zaradi odlaganja komunalnih odpadkov ali odpadkov, ki niso komunalni, na odlagališču za inertne, nenevarne ali nevarne odpadke. Osnova za obračun okoljske dajatve je enota obremenitve okolja, ki je enaka kilogramu odloženih odpadkov na odlagališču. Število enot obremenitve okolja za kilogram posamezne vrste odloženih odpadkov znaša: 1 enoto obremenitve okolja za kilogram inertnih odpadkov, 5 enot obremenitve okolja za

kilogram nenevarnih odpadkov in 10 enot obremenitve okolja za kilogram nevarnih odpadkov. Nato se sešteje enote obremenitve okolja za posamezne vrste odloženih odpadkov. Okoljska dajatev se izračuna tako, da se seštevek enot obremenitve okolja pomnoži z zneskom za enoto obremenitve okolja, ki znaša 0,0022 EUR (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi odlaganja odpadkov na odlagališčih, Ur. l. RS št. 70/2010).

b) Davek na onesnaževanje okolja zaradi nastajanja odpadne embalaže

Dajatev se plačuje za blago, embalirano v RS ali ko je prvič uporabljeno. Znesek nadomestila zaradi vodenja evidenc zavezancev za plačilo okoljske dajatve za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja odpadne embalaže znaša 33,38 EUR, plača pa se ga na koncu vsakega trimesečnega obdobja obračuna okoljske dajatve. Znesek za enoto obremenitve za okoljsko dajatev za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja odpadne embalaže pa 0,0017 EUR (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja odpadne embalaže, Ur. l. RS št. 32/2006).

c) Davek na onesnaževanje okolja zaradi nastajanja odpadne električne in elektronske opreme

Obveznost za plačilo dajatve nastane, ko je električna ali elektronska oprema proizvedena, prvič dana v promet ali ko je prvič uporabljena v RS. Osnova za plačilo te okoljske dajatve sta letno nadomestilo za vodenje evidence zavezancev, ki znaša 33,38 EUR, in enota obremenitve, katerega cena znaša 0,0083 EUR na enoto (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja odpadne električne in elektronske opreme, Ur. l. RS št. 32/2006).

d) Davek na onesnaževanje okolja zaradi nastajanja izrabljenih motornih vozil

Dajatev se plačuje zaradi obremenjevanja okolja in ustvarjanja odpadkov z izrabljenimi motornimi vozili, ki nastanejo po uporabi motornih vozil. Znesek te okoljske dajatve znaša 0,0063 EUR za 1 kilogram vozila (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja izrabljenih motornih vozil, Ur. l. RS št. 87/2005).

e) Davek na onesnaževanje okolja zaradi uporabe mazalnih olj in tekočin

Dajatev se plačuje zaradi onesnaževanja okolja zaradi uporabe mazalnih olj in tekočin ter sorodnih proizvodov. Osnova za obračun okoljske dajatve je masa mazalnega olja, ki znaša 0,1586 EUR na kilogram mazalnega olja in tekočin (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi uporabe mazalnih olj in tekočin, Ur. l. RS št. 53/2005).

f) Davek na onesnaževanje okolja zaradi nastajanja izrabljenih gum

Dajatev se plačuje zaradi onesnaževanja okolja zaradi nastajanja odpadkov z izrabljenimi gumami. Osnova za obračun okoljske dajatve sta letno nadomestilo za vodenje evidenc zavezancev, ki znaša 33,38 EUR, in enota obremenitve okolja (1 kilogram) v višini 0,0054 EUR

(Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja izrabljenih gum, Ur. l. RS št. 32/2006).

g) Davek na onesnaževanje okolja zaradi uporabe hlapnih organskih spojin

Dajatev se plačuje zaradi onesnaževanja okolja zaradi uporabe hlapnih organskih spojin, ki nastanejo pri uporabi organskih topil pri nekaterih barvah, lakih ali proizvodih za ličenje avtomobilov. Osnova za obračun okoljske dajatve sta letno nadomestilo za vodenje evidenc zavezancev, ki znaša 400,00 EUR, in enota obremenitve zraka z emisijo hlapnih organskih spojin, ki znaša 0,001 EUR na enoto (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi uporabe hlapnih organskih spojin, Ur. l. RS št. 122/2007).

h) Davek na onesnaževanje okolja zaradi odvajanja odpadnih voda

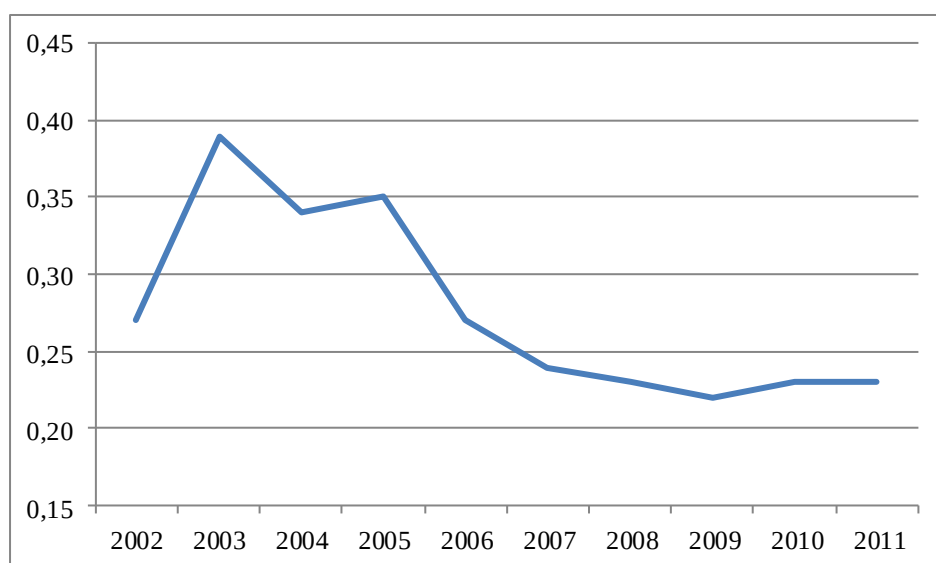
Dajatev se plačuje za odvajanje industrijske, komunalne in padavinske odpadne vode in je prihodek posamezne občine, po čemer se loči od drugih dajatev, ki se stekajo v proračun RS. Cena dajatve onesnaževanja okolja zaradi odvajanja odpadnih voda znaša 26,4125 EUR na enoto obremenitve okolja na 50 m³ (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi odvajanja odpadnih voda, Ur. l. RS št. 80/2012).

i) Davek na onesnaževanje okolja zaradi onesnaževanja zraka z emisijo ogljikovega dioksida

Dajatev se plačuje zaradi onesnaževanja zraka z emisijo CO₂ pri izgorevanju goriva ali zaradi onesnaževanja zraka z emisijo fluoriranih toplogrednih plinov. Enota obremenitve je enaka emisiji 1 kg CO₂, katerega cena znaša 0,0144 EUR na enoto obremenitve s CO₂. V letu 2013 se obračunava dajatve na pogonska goriva v višini 34,56 EUR/1000 litrov za motorni bencin in 37,44 EUR/1000 litrov za plinsko olje in dizelsko gorivo za pogonski namen (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida, Ur. l. RS št. 47/2013).

Slika 6 prikazuje deleže davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov v Republiki Sloveniji, ki predstavljajo najmanjši delež obdavčevanja od zelenih davkov, zato bomo podrobneje pogledali trend od leta 2002 do 2011. Iz spodnje slike je razvidno, da je bilo največ davkov iz tega naslova pobranih v letu 2003. Vzrok za to je bila posledica strožjega obdavčenja ter uvajanja novih zelenih davkov, po drugi strani pa ne večjega obremenjevanja okolja, temveč drugačnega obračunavanja teh davkov in posledica dviga DDV. Po letu 2004, ko je RS vstopila v EU, je opazna rahla rast teh davkov, po letu 2005 pa so se ti davki znižali za skoraj 30 % zaradi prestrukturiranja podjetij k bolj čistim tehnologijam, večjega ozaveščanja ljudi k bolj transparentnemu obnašanju in spremenjenega načina obračunavanja teh davkov. Od leta 2007 pa do danes ostaja delež davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov v RS na skoraj enaki ravni, okoli 0,23 % BDP.

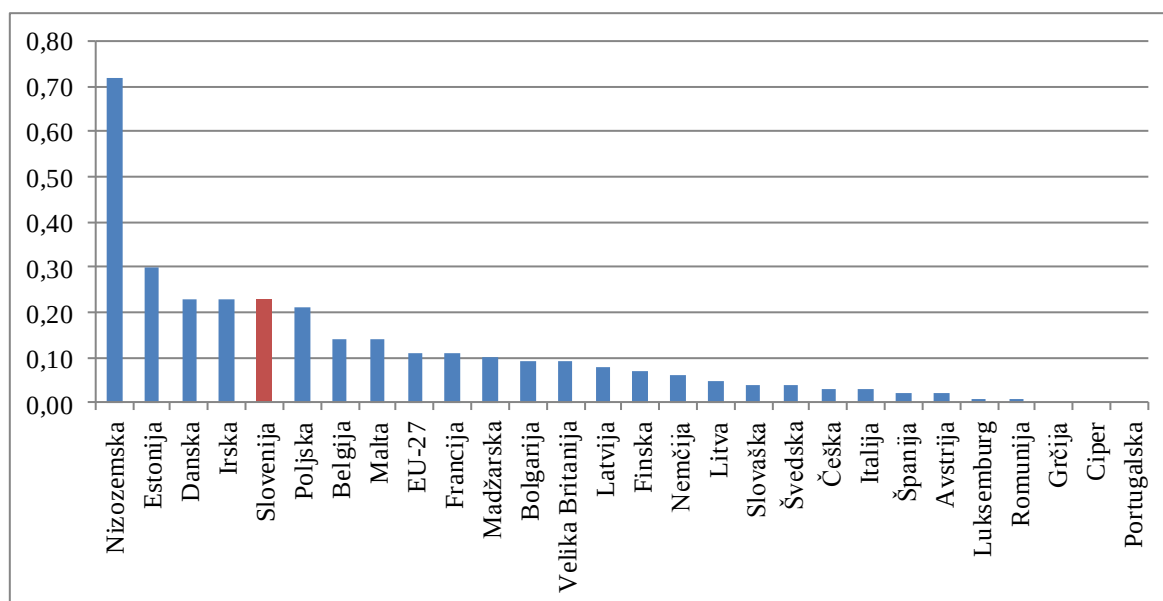
Slika 6: Delež davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov v Republiki Sloveniji (v % BDP v letih 2002 do 2011)



Vir: Eurostat. Environmental tax revenues, 2013.

Spodnja slika prikazuje delež zelenih davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov v državah članicah EU-27 v % BDP v letu 2011.

Slika 7: Delež zelenih davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov v EU-27 (v % BDP v letu 2011)



Vir: Eurostat. Environmental tax revenues, 2013.

V Sloveniji delež davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov predstavlja 7 % zelenih davkov, kar je skoraj toliko kot v EU-27, ter 0,23 % BDP v RS, kar je več kot v EU-27, kjer ti davki znašajo 0,11 % BDP. Prav tako je zelo podoben predmet obdavčitve. Nekatere evropske države, kot na primer Danska, imajo le večji nabor teh davkov, kot so davki na ribolov, pesticide, plastične vrečke, baterije in drugo. Najvišji delež davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov ima Nizozemska (0,72 % BDP), v večini ostalih držav EU-27 je ta delež zelo nizek in predstavlja manj kot 0,10 % BDP. Grčija, Ciper, in Portugalska tovrstnih davkov nimajo, oziroma je njihov delež zanemarljiv.

V drugem poglavju smo predstavili strukturo zelenih davkov v Republiki Sloveniji, iz katere je razvidno, da veliko večino zelenih davkov v RS predstavljajo davki na energijo, 20 % vseh zelenih davkov v RS pa predstavljajo davki na motorna vozila ter davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov. Struktura zelenih davkov v RS je podobna tudi v državah članicah EU-27 in se po višini zelenih davkov uvršča med prvih pet držav članic EU-27. V nadaljevanju bomo pogledali učinke zelenih davkov.

3 UČINKI ZELENIH DAVKOV

Focus (2003), društvo za sonaraven razvoj pravi, da so zeleni davki »pomembno orodje za premik k bolj trajnostnemu obnašanju. Vsakič, ko je potrošnik primoran plačati zeleni davek, je stimuliran k temu, da se plačilu izogne in poseže po okolju prijaznem izdelku. Zeleni davki imajo pozitivne učinke na okolje tudi zaradi tega, ker spodbujajo inovativnost in učinkovitost.«

Obravnavali bomo učinke zelenih davkov na dvojno dividendo, konkurenčnost, regresivnost in inflacijske učinke na uvedbo zelenih davkov. Opisali bomo zeleno davčno reformo v luči zelene javnofinančne reforme.

3.1 Učinki »dvojne dividende«

Zelena davčna reforma (OECD, 2004) je sestavljena iz treh vrst pristopov:

- zmanjšanje ali odprava okolju škodljivih subvencij, vključno z neposrednimi javnimi izdatki, raznimi podporami ali oprostitvami, ki so škodljive za okolje,
- preoblikovanje obstoječih zelenih davkov v skladu z okoljskimi merili in
- uvedba novih zelenih davkov.

Posledica uvedbe zelenih davkov v skladu s fiskalno nevtralnostjo je učinek »dvojne dividende«, ki ga EEA (2000) obrazloži kot uvedbo obdavčevanja »slabih stvari«, kot je onesnaževanje in ustvarja prihodke, ki lahko deloma nadomestijo prihodke »pozitivnih davkov«, kot so davki na dobiček, zaposlenost in investicije. S tem se zmanjša onesnaževanje okolja in izkrivljanje učinkov davčne strukture kot celote ter zmanjšanje obdavčevanja, kar vodi do bolj stroškovno učinkovitega gospodarstva.

V nekaterih evropskih državah (Belgija, Finska, Nizozemska, Švedska, Velika Britanija) so naredili študije primera in zmanjšali davke na dobiček in zaposlenost ter povečali zelene davke. Prišli so do ugotovitev, da je učinek na zaposlenost sicer majhen, a pozitiven. V večini primerov se je zaposlenost povečala za okoli 0,5 % (OECD, 1997).

Študija OECD v devetdesetih letih je v povprečju evropskih držav pokazala, da je učinek zelene davčne reforme 0,5 % višja rast BDP in zaposlenosti ter 3 % zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov. Zeleno javnofinančno reformo je potrebno izvajati postopoma, kot so to storili na Danskem ali v Nemčiji, kar je prineslo zelo dobre rezultate. Zelene davke so povečali za okoli 1,5 % BDP in za skoraj toliko zmanjšali tudi davke na delo. Rezultati so bili pozitivni, saj se je zmanjšala poraba goriv, prav tako izpusti CO₂, povečala se je raba javnega transporta in deljena uporaba avtomobilov. Nato so lahko znižali prispevke za pokojninsko zavarovanje in odprlo se je več deset tisoč novih delovnih mest (Marn, 2010).

Norveška Komisija za zelene davke je svetovala povečanje zelenih davkov za približno 1 % BDP ter za enak odstotek zmanjšanje prispevkov delodajalcev za socialno varnost, kar bi v večini primerov vodilo do povečanja zaposlenosti za 0,5 % (OECD, 1999).

Simulacija primera OECD je bila narejena na študiji v jeklarski industriji zaradi energetske intenzivnosti v jeklarski industriji in s tem povezanimi emisijami CO₂. Povpraševanje po jeklu je cenovno neelastično, zato bi znaten delež davka nosili potrošniki preko višjih cen. Na kratek in srednji rok se je z obdavčitvijo CO₂ v jeklarski industriji celotna proizvodnja zmanjšala za 9 %, emisije CO₂ pa so se zmanjšale za 4,6 %. Pojavila se je bojazen po izgubi delovnih mest in višjih cenah. Vendar v kolikor se del davka nameni za subvencije, na primer za prestrukturiranje proizvodnje v čistejše procese pridelave jekla, bi bilo zmanjšanje proizvodnje jekla manjše od 1% (OECD, 2006).

Iz Tabele 4 je na primeru izbranih držav EU v obdobju med leti 2005 do 2011 razvidno, da se zeleni davki povečujejo, implicitna davčna stopnja na zaposlenost pa se niža. Poleg Slovenije sem izbrala dve evropski državi zato, ker je Danska ena najuspešnejših evropskih držav v uvajanju zelenih davkov, Velika Britanija pa gospodarsko stabilna država. Na Danskem se je v tem obdobju implicitna davčna stopnja na zaposlenost znižala za 2,5 odstotne točke, prihodki zelenih davkov pa so se v obdobju 2009–2011 povečali za 0,1 odstotno točko. V Sloveniji se je v tem obdobju implicitna davčna stopnja na zaposlenost znižala za 2,4 odstotne točke, prihodki zelenih davkov pa so se povečali za 0,25 odstotnih točk. V Veliki Britaniji se je v tem obdobju implicitna davčna stopnja na zaposlenost znižala za 0,2 odstotne točke, prihodki zelenih davkov pa so se povečali za 0,15 odstotnih točk. V večini evropskih držav v tem obdobju ni opaziti tega trenda, saj je leta 2008 nastopila gospodarska kriza in se implicitna davčna stopnja na zaposlenost ni zmanjšala, prav tako so se tudi zmanjšali prihodki zelenih davkov. V letih 1999 do 2011 pa so se večinoma implicitne davčne stopnje na zaposlenost praviloma znižale, prihodki zelenih davkov pa povečali.

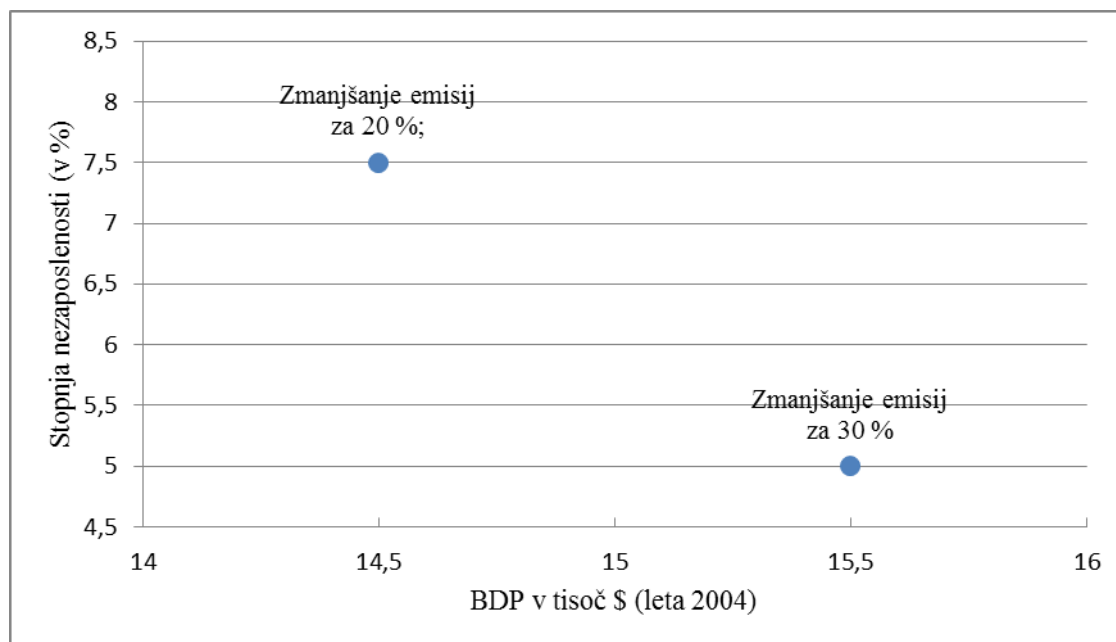
Tabela 4: Zeleni davki (v % BDP) in implicitna davčna stopnja na zaposlenost v izbranih državah EU-27 (v %) v letih 2005–2011

	Danska		Slovenija		Velika Britanija	
	Zeleni davki v % BDP	Implicitna davčna stopnja na zaposlenost v %	Zeleni davki v % BDP	Implicitna davčna stopnja na zaposlenost v %	Zeleni davki v % BDP	Implicitna davčna stopnja na zaposlenost v %
2005	4,86	37,1	3,20	37,6	2,50	26,2
2006	4,78	36,9	3,01	37,3	2,40	26,4
2007	4,65	36,6	3,00	35,9	2,45	26,6
2008	4,21	36,6	3,00	35,9	2,44	26,9
2009	3,95	34,8	3,57	35,1	2,59	25,5
2010	4,01	34,6	3,64	35,0	2,62	25,8
2011	4,05	34,6	3,45	35,2	2,65	26,0

Vir: Eurostat. Environmental tax revenues, 2013.

Slika 8 prikazuje dva scenarija v uvajanju zelene davčne reforme za Evropo v letu 2020. Simulacija je izračunana preko modela GEM-E3 oziroma ravnotežnega ekonomskega modela in je narejena za scenarij zmanjšanja okolju škodljivih emisij za 20 in 30 %. Pri zmanjšanju emisij za 30 % v primerjavi z zmanjšanjem emisij za 20 % kot je prvotni plan EU se za kar 2,5 odstotnih točk zmanjša stopnja nezaposlenosti, BDP na prebivalca pa se poveča za tisoč dolarjev.

Slika 8: Scenarij zmanjšanja emisij za 20 % in 30 % za Evropo v letu 2020



Vir: European Climate Forum, A New Growth Path for Europe - final report, 2011, str. 79.

Priloga 5 z modelom GEM-E3 prikazuje primerjavo in posledice, ko ni reforme in ko je vpeljana zelena davčna reforma, katere cilj je zmanjšanje emisij za 30 %. Po uvedbi zelenih davkov se

BDP poveča za 5,77 %, stopnja brezposelnosti se zmanjša za 2,3 odstotne točke, prav tako je število nezaposlenih manjše za kar 30,90 %. Cena ene tone CO₂ je ob uvedbi zelenih davkov višja za dobrih 65 %, izpust emisij v ozračje pa se s tem zmanjša za 11 %. Ob tem predpostavljamo, da imajo zeleni davki pozitiven učinek na stopnjo rasti BDP, delovna mesta, saj se njihovo število povečuje ter na stopnjo brezposelnosti, ki se niža.

Predpostavljamo, da bi se ob povečanju zelenih davkov, ceteris paribus, zaposlenost povečevala. Vsekakor pa se lahko del prihodkov zelenih davkov nameni za blaženje drugih negativnih makroekonomskih vplivov, npr. s subvencioniranjem »zelenih« delovnih mest in znižanjem prispevkov delodajalcev za socialno varnost oziroma z investiranjem v »čiste« tehnologije, kar je opisano v naslednjem poglavju.

3.2 Učinki na konkurenčnost

OECD (1993) opredeljuje konkurenčnost kot stopnjo, do katere lahko država proizvaja blago in storitve, ki se srečujejo s preizkusi na mednarodnih trgih, hkrati pa na dolgi rok ohranja in širi realne prihodke svojih ljudi (Green Fiscal Commission, 2010).

Cenovna konkurenčnost je konkurenčnost, v kateri si tekmovalci konkurirajo s spreminjanjem cen izdelkov, ki so si podobni. Stroškovna konkurenčnost je konkurenčnost, kjer si tekmovalci konkurirajo z zniževanjem stroškov proizvodnje podobnih izdelkov. Razlikovati je potrebno med konkurenčnostjo posameznih podjetij, sektorjev gospodarstva in gospodarstva kot celote. Konkurenčnost ima nacionalno ali mednarodno razsežnost (OECD, 2004).

Obstaja bojazen, da bi zeleni davki predvsem zmanjšali konkurenčnost industrije in podjetij. Na kratek rok je viden negativen učinek na konkurenčnost, vendar je na dolgi rok ta učinek pozitiven in prinaša celo dobičke. Podjetja veliko vlagajo v bolj »čiste« tehnologije in si s tem konkurirajo na trgu, saj to spodbuja podjetja z bolj »umazano« proizvodnjo k čim »čistejši« in s tem se izboljša tudi vpliv na okolje. Študija OECD (2006) v sektorju jekla je dokazala, da imajo države z visokimi zelenimi davki in strogo okoljsko politiko tudi visoko industrijsko konkurenčnost. V študiji v sektorju jekla je uvedba davka v višini 25 \$ na tono CO₂ zmanjšala proizvodnjo jekla za 9 % v državah OECD in imela majhen učinek na konkurenčnost. Investiranje prihodka v čistejšo tehnologijo zmanjšuje globalno onesnaževanje v tem sektorju iz 4,6 % na 3 %. Emisijski kuponi lahko vplivajo na konkurenčnost industrijskega sektorja, predvsem v sektorju proizvodnje cementa in jekla, kar pa se da odpraviti tako, da se prihodke iz zelenih davkov tega sektorja vloži nazaj kot subvencija za čistejšo tehnologijo, kar prispeva k večji konkurenčnosti sektorja.

Učinek na konkurenčnost bo močnejši, če:

- bo manjša sposobnost prenesti povečanje stroškov v cene, kar je odvisno od cenovne elastičnosti povpraševanja, tržne strukture in geografske pozicije,

- bo manjša možnost zamenljivosti; omejen obseg za prepoznavo in financiranje čistejših tehnologij proizvodnje in procesov pomeni nezmožnost zamenjave zelenih davkov,
- bo višja energetska intenzivnost sektorja; ker je večina prihodkov iz zelenih davkov pobrana iz naslova uporabe energije in transporta,
- večji tržni delež ima podjetje, manjši je vpliv na konkurenčnost (OECD, 2006).

Na bolj konkurenčnih trgih je lahko že majhno povečanje stroškov škodljivo, posebno za posamezne sektorje, podjetja ali regije. Na konkurenčnost vpliva tudi tržni delež podjetja. V bolj »umazani« industriji si podjetja konkurirajo z vlaganjem v čistejše tehnologije. Vpliv zelenih davkov ima na kratek rok negativen učinek na konkurenčnost in prinaša tudi izgube, na dolgi rok pa lahko pozitivno vpliva na konkurenčnost, če se prihodke iz zelenih davkov nameni kot subvencijo. Na kratek rok je pomembna regulacija države in spodbujanje k transparentnosti uporabe subvencij ter trajnostnemu razvoju.

3.3 Regresivnost

Direktni distribucijski učinki na gospodinjstva narastejo zaradi plačila davka, saj je direktni davek na energijo regresiven in ima večji vpliv na revnejši sloj prebivalstva; to je predvsem pri obdavčevanju energentov. Tako na primer povišanje cene električne energije zmanjša kupno moč, zato je potrebna uvedba olajšav za revnejši sloj prebivalstva.

Možna sta dva načina zmanjšanja distribucijskega učinka: blaženje distribucijskih učinkov, kjer so ti učinki zmanjšani *ex ante*, in odškodnina kot pomoč za posebne skupine *ex post*. Bolj učinkovit ukrep za zmanjšanje distribucijskih učinkov je *ex post*, z odškodninami, na primer za tiste, ki prejemajo minimalno plačo (OECD, 2006).

V študiji distribucijskih učinkov zelene davčne reforme so avtorji Peter in drugi (v EEA, 2011, str. 15) odkrili, da je regresivni učinek zelene davčne reforme skoraj nevtraliziran na Nizozemskem in Švedskem. Na Nizozemskem ima lahko vsako gospodinjstvo osnovni znesek porabe električne energije brez davka. Na leto je to pred letom 2001 znašalo 800 kWh elektrike in 800 m³ plina, leta 2008 pa 199,00 EUR na letni ravni. Na Švedskem pa je večina prihodka iz naslova zelenih davkov uporabljena kot olajšava pri dohodnini.

Gospodinjstva z nižjimi prihodki imajo za uporabo energije, vode, odlaganja odpadkov, avtomobilov na voljo premalo sredstev glede na njihove prihodke, saj se cene z uvedbo zelenih davkov zvišajo. To lahko vodi do revščine oziroma do večjega onesnaževanja okolja, saj ne morejo zamenjati avtomobilov z visokimi izpusti CO₂ za tiste z nizkimi; ne ločujejo odpadkov in z odpadki onesnažujejo okolje; uporabljajo cenejše proizvode, ki so lahko že zastareli in okoljsko manj ustrezni (European Climate Forum, 2011).

Neželene distribucijske učinke je potrebno obravnavati skozi sistem socialnega zavarovanja in davčnega sistema. To je med državami zelo različno in tudi distribucijski učinki so med državami različni.

V Nemčiji so na primer z uvedbo zelene davčne reforme povečali davke na goriva, kurilno olje, zemeljski plin, elektriko. Na račun povečanja prihodkov iz tega naslova pa so potem zmanjšali prispevke za pokojninsko zavarovanje ter s tem pozitivno vplivali na porazdelitev dohodka. Distribucijski učinki, ki izhajajo iz uporabe prihodkov zelenih davkov, se lahko povečajo glede na to, kako so davčni prihodki uporabljeni, saj so v večini evropskih držav prihodki iz zelenih davkov uporabljeni za zmanjšanje drugih davkov (OECD, 2006).

3.4 Inflacijski učinki

»Z uvedbo novih oziroma s povečanjem obstoječih zelenih davkov se poveča tudi inflacija.« To je lahko zavajajoče, saj se ob povečanju zelenega davka cena proizvoda ne poveča nujno za celotni znesek zelenega davka, nekaj davčnega bremena lahko nosijo tudi proizvajalci. Obseg davčnega premika je odvisen od elastičnosti ponudbe in povpraševanja ter tržne moči proizvajalca. Vendar pa cena določenega proizvoda, ki onesnažuje okolje, ne sme biti enako visoka kot pred uvedbo davka, saj na ta način ne vpliva na zmanjšanje onesnaževanja okolja. V kolikor pa se cena proizvoda v kratkem času ne poveča, se vseeno lahko doseže učinek na okolje s spodbudo proizvajalcev, tako da ponudijo drugi proizvod, ki je okolju manj škodljiv. Indirektni distribucijski učinki lahko povzročijo naraščanje cen na obdavčene proizvode s strani podjetij (OECD, 2006).

Cenovni učinek sprožajo zeleni davki z zavedanjem stroškov, ki jih povzročajo okoljski učinki. Cena goriva, ki izpušča v ozračje CO₂, kot na primer premog, rahlo naraste in spodbuja porabo energije z manj emisijami CO₂, kot so zemeljski plin, naravna energija (sončna, vetrna) in jedrska energija (OECD, 2004).

Reinvestiranje v izboljšanje tehnologije za manjše onesnaževanje okolja z zniževanjem stroškov drugih vložkov v proizvodnjo neposredno vpliva na cene. To lahko zniža cene proizvodov in storitev, kar pa v celoti ali delno nevtralizira inflacijski učinek povečanja davka (Green Fiscal Commission, 2010).

Na primeru študije v sektorju jekla OECD (2006) se je pokazalo, da je povpraševanje v sektorju jekla neelastično, iz česar je sledilo, da so po uvedbi zelenega davka višjo ceno večinoma plačali potrošniki, le majhen del pa proizvajalci. Posledica je bila znižanje celotne proizvodnje jekla v državah OECD za okoli 9 % in znižanje svetovne proizvodnje za okoli 2 %. Študija je pokazala, da v kolikor bi prihodke iz zelenih davkov investirali nazaj v to proizvodnjo kot subvencijo, bi se proizvodnja jekla v državah OECD zmanjšala za manj kot 1 %.

Če se prihodki zelenih davkov uporabijo za zmanjšanje drugih davkov, bo imelo to različen vpliv na raven cen. Večji realni razpoložljivi dohodek potrošnikov ali proizvajalcev bo težil k povečanju zasebnega povpraševanja in inflacije. Po drugi strani pa se zahteva glede plač zniža, če se na primer stopnja dohodnine zmanjša in to vodi do znižanja inflacije.

Če se prihodki zelenih davkov uporabijo za povečanje javnofinančne porabe, bo to nadomestilo zmanjšanje zasebnega povpraševanja in to ne bo bistveno vplivalo na celotno povpraševanje.

Na Norveškem so vpeljali makroekonomski model, kjer so povečali zelene davke in zmanjšali davke na delo v velikosti 1 % BDP in nato primerjali rezultat s prejšnjim stanjem. Ugotovili so, da je bila v večini primerov cena življenjskih potrebščin nižja vsako leto, po desetih letih približno za 1 do 2 % (OECD, 1997).

Z uvedbo zelenih davkov se torej cene proizvodov ne povečajo, saj del stroškov nosijo tudi proizvajalci, po drugi strani pa se mora cena okolju škodljivega proizvoda povečati, da zmanjša njegovo uporabo. Inflacijo se da blažiti tudi s spodbudo za proizvodnjo okolju bolj prijaznega izdelka, ki na kratek rok zniža cene.

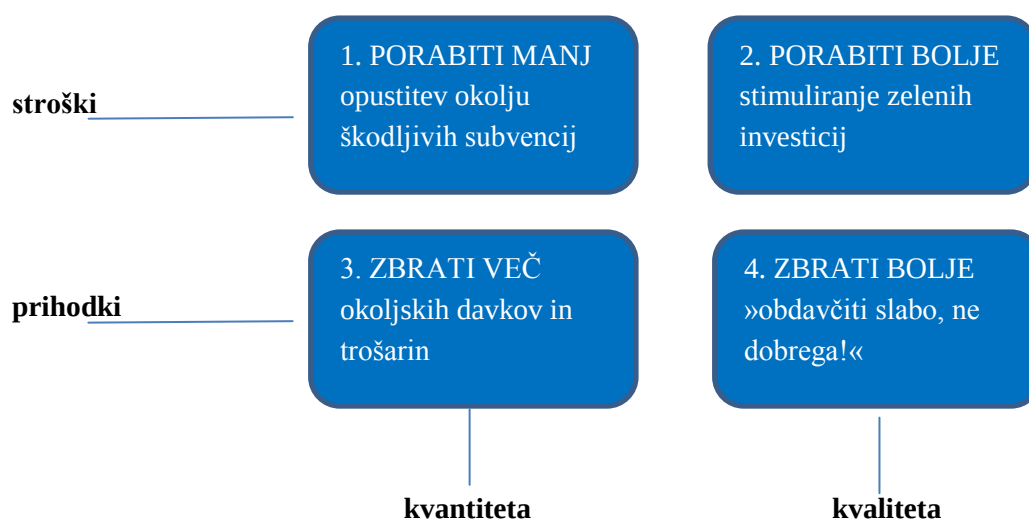
3.5 Zelena davčna reforma v luči zelene javnofinančne reforme

Definicija »zelenih javnofinančnih reform«, ki jo navaja Schlegelmilch (1999), je: »prestrukturiranje celotnega proračunskega in fiskalnega sistema na vseh ravneh, vključno z vsemi davčnimi določbami v skladu s trajnostnim razvojem.«

Društvo Focus (2003) v zeleno davčni reformi navaja povečanje učinkovitosti celotnega javnofinančnega sistema, kjer se javnofinančni sistem modernizira in reformira v bolj učinkovitega. To izvajajo na primer v skandinavskih državah EU, kjer se zmanjšujejo davki na delo in povečujejo zeleni davki. V nekaterih primerih se celo zmanjšajo administrativni stroški, ko raje promovirajo »zelenih« avtomobile z dragim bencinom in ne omejitve pri porabi bencina, kar bi zelo povečalo administrativne stroške.

Umanotera (2013), v svojem poročilu omenja 4 vrste strategij zelene proračunske reforme, ki so prikazane v Sliki 9.

Slika 9: Strategije zelene proračunske reforme



Vir: Umanotera, Zelena proračunska reforma za Slovenijo: odzivanje na krizo s trajnostno vizijo, 2013, str. 7.

Strategija »**porabiti manj**« opisuje opustitev okolju škodljivih subvencij. Cilj EU je do leta 2020 postopno ukiniti subvencije, ki so okolju škodljive in v nasprotju z načelom onesnaževalec plača, saj teh stroškov ne nosijo onesnaževalci, temveč širša družba. Takojšnja ukinitve subvencij bi imela negativne družbene učinke, saj bi to vplivalo na porazdelitev dohodka, kjer bi bili ogroženi revnejši. V številnih evropskih državah so bile sprejete sledeče reforme:

- ukinitve vračil in vseh izjem plačevanja za trošarine za različne uporabe pogonskega goriva in energentov,
- modernizacija javne prometne infrastrukture,
- znižanje subvencij letalski industriji,
- ukinitve brezplačnega dodeljevanja emisijskih kuponov,
- lobiranje za krepitev davka na CO₂ znotraj EU.

Prihodki od zelenih davkov so postali nenadomestljiv vir prihodkov v državni proračun. V teh kriznih časih v mnogih državah EU ni možna zaveza k porabi denarja iz vira prihodkov od zelenih davkov za varstvo okolja in dodatne investicije, zato so predlagane tri strategije kako ta sredstva »**porabiti bolje**«:

- učinkovita zelena poraba (morali bi biti izbrani le projekti z velikimi okoljskimi koristmi, kar ne drži pri npr. sežiganju odpadkov, kjer se podpira tehnologijo, ki je ekonomsko opravičljiva v primeru velike količine odpadkov, kar spodbuja uvoz le-teh; z večjo ponudbo javnih posojil bi se izboljšala energetska učinkovitost in podprla sektorje gospodarstva, ki se zavzemajo za trajnostno rast),
- zelene investicije (investicije v zelene tehnologije, predvsem na področju energetske učinkovitosti, kar bi ustvarilo nova delovna mesta; različni programi EU za pospeševanje zelenih investicij),
- zeleno javno naročanje (proces, v katerem javne ustanove naročajo storitve, dobrine in dela z manjšim škodljivim vplivom na okolje in z daljšim življenjskim ciklom).

Strategija »**zbrati več**« zelenih davkov in trošarin govori o povišanju in uvedbi novih zelenih davkov. Pri uvajanju zelenih davkov so spodaj naštet primeri ukrepov v evropskih državah:

- odprava oprostitve plačil in vračila trošarin,
- indeksacija in usklajevanje trošarinskih stopenj ter okoljskih učinkov,
- zvišanje davka na izpuste CO₂,
- povečanje zelenih davkov na vozila z emisijami CO₂,
- dvig davka na odlaganje odpadkov,
- višje cestnine; zaračunavanje glede na prevožene kilometre za avtomobile,
- obdavčitev potniškega zračnega prometa,
- uvedba davka na plastično embalažo,
- izboljšati črpanje virov EU sredstev (izčrpana le ena tretjina sredstev na polovici implementacijskega obdobja 2007–2013).

Obdavčiti »slabo« in ne »dobrega« opisuje zadnja strategija »**zbrati bolje**«. V trenutnih gospodarskih razmerah bi bilo pri reševanju finančnega primanjkljaja zelo težko zmanjšati davke na socialne prispevke, vendar bi dodatno obdavčevanje energije pomagalo stabilizirati zmanjšanje davkov na delo, učinek pa bi bil nevtraliziran. Dober primer učinkovite oblike obdavčenja so cestnine. Za uporabo avtocest je potrebna vinjeta, ki pa ne spodbuja k manjši uporabi avtomobila in posledično manjšemu onesnaževanju. V kolikor bi plačevali le za prevožene kilometre po avtocesti, bi se spodbujalo k manjšemu onesnaževanju okolja in pravičnosti plačevanja, saj bi plačal toliko, kot bi prevozil. Po drugi strani pa bi bili administrativni stroški vodenja prevoženih kilometrov dražji kot pri vinjetah. Pomembno pa bi bilo tudi učinkovito pobiranje davkov, ko davke plačajo vsi, ki bi jih morali (Umanotera, 2013).

Zgoraj smo predstavili, da so pri zeleni javnofinančni reformi pomembni tako prihodki kot tudi odhodki. Poleg zvišanja in uvedbe novih zelenih davkov je nujna reforma politike subvencioniranja, saj je treba okolju škodljive subvencije zmanjšati in postopno ukiniti. Ta denar bi lahko porabili za financiranje okoljskih programov. Ukinitvev okolju škodljivih subvencij bi lahko imela negativen vpliv na zaposlenost, regresivnost in inflacijo ter bi imela pozitiven učinek na zmanjšanje onesnaževanja okolja. Subvencije pa v omenjenih sektorjih niso spodbuda za spremembo okolju manj škodljivega vedenja, saj subvencije npr. v kmetijstvu ne spodbujajo k direktni uporabi manj škodljivih pesticidov oziroma k njihovi neuporabi. Prav tako je cena proizvodov še vedno visoka in s trga izrinja manjše kmete. Zato je bolj učinkovita uvedba zelenih davkov, katerih prihodki se investirajo nazaj v čistejšo tehnologije in spodbujajo k trajnostnemu razvoju, hkrati pa se postopoma ukinjajo okolju škodljive subvencije.

SKLEP

Koncept zelenih davkov je prvi oblikoval ekonomist Pigou, zato jih imenujemo tudi Pigoujevi davki. Zeleni davki obdavčujejo štiri področja: energetiko, motorna vozila, onesnaževanje in rabo naravnih virov. Zeleni davki so obvezna in nevračljiva sredstva vladi. Plačati jih mora tisti, ki onesnažuje okolje, zato se to načelo imenuje »onesnaževalec plača«.

V prvem poglavju smo pokazali, da so pri uvajanju zelenih davkov zelo uspešne skandinavske države, še posebno Danska, kjer je delež prihodka iz zelenih davkov med najvišjimi v EU. Republika Slovenija se uvršča na tretje mesto po višini prihodkov od zelenih davkov, ki znašajo v letu 2012 3,45 % BDP, pred njo je poleg že omenjene Danske (4,05 % BDP) le še Nizozemska (3,89 % BDP). RS je med državami članicami, ki so vstopile v EU po letu 2004 in se zavezale med drugim tudi za »plačevanje« in uvedbo zelenih davkov, najuspešnejša v izvajanju le-teh, prav tako pa je prihodek iz naslova zelenih davkov v RS nad povprečjem EU-27. Tudi po deležu zelenih davkov od vseh davčnih prihodkov se RS uvršča v vrh, na četrto mesto, in ima ta delež višji od povprečja držav EU-27.

V drugem poglavju smo predstavili zelene davke v Republiki Sloveniji. Največji delež zelenih davkov v RS predstavljajo davki na energijo, katerih delež znaša več kot tri četrtine vseh zelenih davkov, 11 % zelenih davkov predstavljajo davki na motorna vozila in okoli 7 % zelenih davkov

predstavljajo davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov. Ta struktura je podobna tudi v drugih državah članicah EU-27. Za Slovenijo je bil prvi izmed zelenih davkov davek na emisije CO₂, ki predstavlja tudi največji delež obdavčevanja davkov na energijo. Med državami članicami EU-27 najbolj zaostajamo po višini davkov na motorna vozila in se uvrščamo med države z nižjim deležem obdavčenja in tega naslova, kar je posledica povečanja cen energentov in manj registriranih motornih vozil. Davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov predstavljajo v RS enak delež zelenih davkov, kot v državah EU-27, po deležu v % BDP pa so ti davki nad povprečjem EU-27 in nas uvrščajo na peto mesto.

V tretjem poglavju smo pokazali, da je učinek zelenih davkov pozitiven, saj se povečuje zaposlenost, BDP in s tem blaginja, po drugi strani pa se zmanjšuje onesnaženost okolja. Posledica uvedbe zelenih davkov je učinek »dvojne dividende«, ki obdavčuje »slabe stvari«, kot je onesnaževanje in ustvarja prihodke, ki lahko deloma nadomestijo prihodke »pozitivnih davkov«, kot so davki na delo in kapital. S tem se zmanjša onesnaževanje okolja in izkrivljanje učinkov davčne strukture kot celote ter obdavčevanja na splošno, kar vodi do stroškovno bolj učinkovitega gospodarstva. Prav tako zeleni davki spodbujajo konkurenčnosti in podjetništvo, saj imajo podjetja pri investiranju v nove energetske tehnologije davčne olajšave in investirajo v »čistejšo« tehnologijo in izdelke. Reinvestiranje v izboljšanje tehnologije z zniževanjem stroškov drugih vložkov v proizvodnjo, lahko zniža cene proizvodov in storitev, kar pa v celoti ali delno nevtralizira inflacijski učinek povečanja davka.

Zelena davčna reforma je pogosto del širše javnofinančne reforme. Slednja pomeni prestrukturiranje proračunskega in fiskalnega sistema v bolj modernega in učinkovitejšega v skladu s trajnostnim razvojem. Pri zeleni javnofinančni reformi so pomembni tako prihodki kot tudi odhodki. Glavne štiri strategije zelene proračunske reforme so porabiti manj z ukinitvijo subvencij, porabiti boljše z učinkovito zeleno porabo, zelenimi investicijami in zelenim javnim naročanjem, zbrati več s povišanjem in uvedbo novih zelenih davkov ter zbrati boljše z obdavčenjem slabega in ne dobrega.

LITERATURA IN VIRI

1. Agencija Republike Slovenije za okolje. Kazalci okolja v Sloveniji. Najdeno 15. januarja 2013 na spletnem naslovu <http://kazalci.arso.gov.si/>
2. DARS. Vinjeta. Najdeno 15. aprila 2013 na spletnem naslovu http://www.dars.si/Dokumenti/Vinjeta_228.aspx
3. European Climate Forum. (2011). A New Growth Path for Europe – final report. Najdeno 12. decembra 2012 na spletnem naslovu http://www.newgrowthpath.eu/wp-content/uploads/2011/06/A_New_Growth_Path_for_Europe_Final_Report.pdf
4. European Commission. (2001). *Environmental taxes – A statistical guide*. Luxembourg: Office for official Publications of the European Communities.
5. European Commission. (2010). Taxation trends in the EU. Najdeno 12. decembra 2012 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf
6. European Commission. (2013). Excise duty tables. Najdeno 15. julija 2013 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf
7. European Environment Agency. (1996). *Environmental taxes. Implementation and Environmental Effectiveness*. Luxembourg: EEA.
8. European Environment Agency. (2000). Environmental taxes: recent developments in tools for integration. Najdeno 12. decembra 2012 na spletnem naslovu http://www.eea.europa.eu/publications/Environmental_Issues_No_18/page001.html
9. European Environment Agency. (2011). *Environmental tax reform in Europe: Implications for income distribution*. Luxembourg: EEA, 2011.
10. Eurostat. (2013). Environmental tax revenues. Najdeno 15. julija 2013 na spletnem naslovu http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_ac_tax&lang=en
11. Focus. (2003) Zelena javnofinančna reforma. Najdeno 12. decembra 2012 na spletnem naslovu http://www.focus.si/files/Publikacije/zelena_reforma.pdf
12. Green Fiscal Commission. (2010). *Competitiveness and Environmental Tax Reform*. London: Green Fiscal Commission.
13. Koman, M., Kešeljević, A., Čadež, S., Kovač, B., & Aristovnik, A. (2012). *Uvajanje zelene davčne reforme v Sloveniji in ocena njenih makroekonomskih učinkov (končno poročilo)*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
14. Marn, U. (2010, 14. januar). Zeleni davki. *Mladina*, str. 24-25.
15. OECD. (1997). *Environmental Taxes and Green Tax Reform*. Paris: OECD Publications.
16. OECD. (1999). OECD Round Table on Sustainable Development. Environmental Taxes and Green Tax Reform. Najdeno 12. decembra 2012 na spletnem naslovu <http://www.oecd.org/sd-roundtable/papersandpublications/39372634.pdf>
17. OECD. (2001). *Environmentally Related Taxes in OECD Countries, ISSUES AND STRATEGIES*. Paris: OECD Publications.

18. OECD. (2004). Green Tax Reforms in OECD Countries: an overview. Najdeno 12. decembra 2012 na spletnem naslovu http://www.eclac.org/ddsah/noticias/discursos/3/14283/03_en.pdf
19. OECD. (2006). *The Political Economy of Environmentally Related Taxes*. Paris: OECD Publications.
20. Schlegelmilch, K. (1999). *Green Budget Reform in Europe*. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag.
21. Služba Vlade RS za razvoj in evropske zadeve. (2009). Uvajanje zelene davčne reforme v Sloveniji. Najdeno 21. oktobra 2012 na spletnem naslovu http://www.arhiv.svrez.gov.si/fileadmin/svez.gov.si/pageuploads/docs/javna_narocila/zelen_a_davcna_reforma.PDF
22. Služba Vlade RS. (2011). Poročilo delovne skupine za zeleno davčno reformo. Najdeno 21. oktobra 2012 na spletnem naslovu [http://www2.gov.si/upv/vladnagradaiva-08.nsf/18a6b9887c33a0bdc12570e50034eb54/1835ba535b69f7bfc1257928004303e2/\\$FILE/cistopis1102011.pdf](http://www2.gov.si/upv/vladnagradaiva-08.nsf/18a6b9887c33a0bdc12570e50034eb54/1835ba535b69f7bfc1257928004303e2/$FILE/cistopis1102011.pdf)
23. Statistični urad Republike Slovenije. (2010). Kazalniki trajnostnega razvoja za Slovenijo. Najdeno dne 12. decembra 2012 na spletnem naslovu http://www.stat.si/doc/pub/Trajnost2_slo.pdf
24. Turner, K., Pearce, D., & Bateman, I. (1993) *Environmental Economics: An Elementary Introduction*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
25. Umanotera, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj (2013). *Zelena proračunska reforma za Slovenijo: odzivanje na krizo s trajnostno vizijo*. Ljubljana: Umanotera.
26. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja izrabljenih gum. *Uradni list RS* št. 32/2006.
27. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja izrabljenih motornih vozil. *Uradni list RS* št. 87/2005, 118/2005.
28. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja odpadne električne in elektronske opreme. *Uradni list RS* št. 32/2006.
29. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi nastajanja odpadne embalaže. *Uradni list RS* št. 32/2006, 65/2006, 78/2008.
30. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi odlaganja odpadkov na odlagališčih. *Uradni list RS* št. 70/2010, 49/2013; *Odl. US*: U-I-173/11-8.
31. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi odvajanja odpadnih voda. *Uradni list RS* št. 123/2004, 142/2004 popr., 68/2005, 77/2006, 71/2007, 85/2008, 104/2009, 80/2012.
32. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi uporabe hlapnih organskih spojin. *Uradni list RS* št. 122/2007, 16/2009.
33. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje okolja zaradi uporabe mazalnih olj in tekočin. *Uradni list RS* št. 53/2005, 19/2010.
34. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida. *Uradni list RS* št. 43/2005, 58/2005, 87/2005, 20/2006, 78/2008, 39/2010, 13/2011, 75/2011, 1/2012, 47/2013.

35. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila. *Uradni list RS* št. 9/2010.
36. Zavod za makroekonomske analize in razvoj. (2010). *Ekonomsko ogledalo*, januar 2010, 1/16. Najdeno 12. decembra 2012 na spletnem naslovu http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/eo/2010/EO0110s.pdf
37. Zgonik, S. (2009, 22. december). Trgovanje za vsako ceno. *Mladina*, str. 74-79.

PRILOGE

KAZALO PRILOG

<i>Priloga 1: Višina trošarin za posamezno kategorijo uporabe za leto 2013 v RS</i>	<i>1</i>
<i>Priloga 2: Stopnja davka (v %) odvisna od izpusta CO₂ in vrste goriva, ki se uporablja za pogon.....</i>	<i>3</i>
<i>Priloga 3: Stopnja davka (v %) za trikolesa in štirikolesa odvisna od moči motorja.....</i>	<i>3</i>
<i>Priloga 4: Stopnja davka (v %) za bivalna vozila odvisna od moči motorja.....</i>	<i>3</i>
<i>Priloga 5: Makroekonomski kazalci v EU-27</i>	<i>4</i>

Priloga 1: Višina trošarin za posamezno kategorijo uporabe za leto 2013 v RS

Tabela 1: Višina trošarin za posamezno kategorijo uporabe za leto 2013 v RS

ENERGENT/NAMEN UPORABE	OGREVANJE ZA POSLOVNO RABO	OGREVANJE ZA NEPOSLOVNO RABO	POGONSKO GORIVO	INDUSTRIJSKA/ TRGOVINSKA RABA	DRUGO	OPOMBE
BENCIN (v €/1000 l)			NEOSVINČENI BENCIN 565,95 ^{*1}		OSVINČENI BENCIN 421,61 ^{*2}	^{*1} Celotni znesek vključuje CO ₂ davek v vrednosti 34,56. ^{*2} Osvinčeni bencin je prepovedan za prodajo v Sloveniji. Osvinčenemu bencinu je lahko dodan bioetanol v koncentraciji 80% ali več. Trošarina na biogoriva znaša 0.
KEROZIN (v €/1000 l)	55,56 ^{*3}	55,56 ^{*3}	330,00	165,00		^{*3} Celotni znesek vključuje CO ₂ davek v vrednosti 34,56.
DIZEL (v €/1000 l)	126,16 ^{*4}	126,16 ^{*4}	446,32 ^{*4}	241,88 ^{*4}		^{*4} Celotni znesek vključuje CO ₂ davek v vrednosti 37,44.
PLINSKO OLJE (v €/1000 l)	126,16 ^{*5}	126,16 ^{*5}	446,32 ^{*5}	241,88 ^{*5}	kot pogonsko gorivo za kmetijstvo: 160,10 ^{*6}	^{*5} Celotni znesek vključuje CO ₂ davek v vrednosti 37,44. Trošarina na biogoriva znaša 0. Za energente, katerim biogoriva so bila dodana, so upravičeni do povračila trošarine ali oprostitve plačila trošarine sorazmerno deležu dodanega izdelka, vendar ne več kot 5%. ^{*6} Upravičenci imajo pravico do povračila zneska v višini 70% trošarine za pogonsko gorivo za namene kmetijstva in gozdarstva.
					kot pogonsko gorivo za železnico: 241,88	
TEŽKO KURILNO OLJE (v €/1000 kg)	61,10 ^{*7}	61,10 ^{*7}				^{*7} Celotni znesek vključuje CO ₂ davek v vrednosti 46,08.
UTEKOČINJENI NAFTNI PLIN (v €/1000 kg)	41,76 ^{*8}	41,76 ^{*8}	125,00	62,50		^{*8} Za ogrevanje je dajatev 0, vrednost v tabeli prikazuje CO ₂ davek.

Vir: European Commission, Excise duty tables, 2013.

Se nadaljuje

Nadaljevanje

Tabela 1: Višina trošarin za posamezno kategorijo uporabe za leto 2013 v RS

ENERGENT/NAMEN UPORABE	OGREVANJE ZA POSLOVNO RABO	OGREVANJE ZA NEPOSLOVNO RABO	POGONSKO GORIVO	INDUSTRIJSKA/ TRGOVINSKA RABA	DRUGO	OPOMBE
ZEMELJSKI PLIN (v €/GJ)	1,33 ^{*9}	1,33 ^{*9}	1,33 ^{*9}	1,33 ^{*9}		^{*9} Celotni znesek vključuje CO ₂ davek v vrednosti 0,0274 €/m ³ ali 0,8047 €/GJ.
PREMOG IN KOKS (v €/GJ)	1,47 ^{*10} 1,60 ^{*11} 1,83 ^{*12}	1,47 ^{*10} 1,60 ^{*11} 1,83 ^{*12}				^{*10} Za izdelke z oznako CN (2701) in vključuje CO ₂ davek v vrednosti 1,1829. ^{*11} Za izdelke z oznako CN (2702) in vključuje CO ₂ davek v vrednosti 1,3091. ^{*12} Za izdelke z oznako CN (2704) in vključuje CO ₂ davek v vrednosti 1,5393.
ELEKTRIKA (v €/MWh)	3,05 ^{*13}	3,05 ^{*14}				^{*13} Poslovna uporaba ^{*14} Neposlovna uporaba

Vir: European Commission, Excise duty tables, 2013.

Priloga 2: Stopnja davka (v %) odvisna od izpusta CO₂ in vrste goriva, ki se uporablja za pogon

Tabela 2: Stopnja davka (v %) odvisna od izpusta CO₂ in vrste goriva, ki se uporablja za pogon

Izpust CO ₂ (g/km)	Stopnja davka (%) od davčne osnove glede na vrsto goriva	
	bencin, utekočinjeni naftni plin	dizel
od 0 do vključno 12	0,5	1
nad 120 do vključno 130	1	2
nad 130 do vključno 150	2,5	4
nad 150 do vključno 170	5,5	9,5
nad 170 do vključno 190	8	12,5
nad 190 do vključno 210	10,5	14,5

Vir: Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila, Ur. l. RS, št. 9/2010 z dne 9.2.2010, 14. člen

Priloga 3: Stopnja davka (v %) za trikolesa in štirikolesa odvisna od moči motorja

Tabela 3: Stopnja davka (v %) za trikolesa in štirikolesa odvisna od moči motorja

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

Vir: Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila, Ur. l. RS, št. 9/2010 z dne 9.2.2010, 4. člen

Priloga 4: Stopnja davka (v %) za bivalna vozila odvisna od moči motorja

Tabela 4: Stopnja davka (v %) za bivalna vozila odvisna od moči motorja

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

Vir: Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o davku na motorna vozila, Ur. l. RS, št. 9/2010 z dne 9.2.2010, 4. člen

Priloga 5: Makroekonomski kazalci v EU-27*Tabela 5: Makroekonomski kazalci v EU-27*

	Zeleno-davčna reforma (cilj - zmanjšanje emisij za 30%)	Brez reforme	Razlika
BDP v letu 2020 (bilijoni \$)	15.421	14.579	5,77 %
BDP stopnja rasti 2010-2020 (v %)	2,80	2,20	0,60 odstotne točke
Stopnja brezposelnosti v letu 2020 (v %)	5,30	7,60	-2,30 odstotne točke
Število nezaposlenih (v milijonih)	13,40	19,40	-30,90 %
Investicije v letu 2020 (delež BDP, v)	22,40	18,40	4,00 odstotne točke
Investicije v letu 2020 (bilijoni \$)	3.457	2.685	28,80 %
Emisije (Milijoni ton CO ₂)	3.927	4.414	-11,00 %
Cena CO ₂ (€/t CO ₂)	32,90	19,47	65,30 %

Vir: European Climate Forum, A New Growth Path for Europe - final report, 2011, str. 80.