

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**PRIMERJALNA ANALIZA ZELENE PRORAČUNSKE REFORME NA
PRIMERU IZBRANIH DRŽAV**

Ljubljana, september 2016

JERNEJ NEJC DVORŠAK

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani JERNEJ NEJC DVORŠAK, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Primerjalna analiza možnosti zelene proračunske reforme na primeru izbranih držav, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem izr. prof. dr. Aleksandrom Kešeljevičem

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil/-a samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel/-a, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobil/-a vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil/-a;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal/-a v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil/-a soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, dne _____

Podpis študenta(-ke): _____

KAZALO

UVOD	1
1 ZELENI DAVKI.....	3
1.1 Opredelitev zelenih davkov	4
1.2 Tipologija zelenih davkov	5
1.3 Zelena davčna reforma in izzivi pri njeni uvedbi	5
1.3.1 Socialni vidik zelenih davkov (regresivnost).....	7
1.3.2 Vprašanje konkurenčnosti.....	8
2 OKOLJSKE SUBVENCije.....	10
2.1 Opredelitev okoljskih subvencij	10
2.2 Tipologija okoljskih subvencij.....	11
2.3 Koristi odprave okoljskih subvencij	17
2.4 Ovire pri odpravi okoljskih subvencij	18
3 IZKUŠNJE IZBRANIH DRŽAV Z ZELENO PRORAČUNSKO REFORMO	19
3.1 Zeleni davki v Evropski uniji.....	20
3.2 Okoljske subvencije v Evropski uniji	22
3.3 Nemčija	23
3.3.1 Zeleni davki in okoljske subvencije.....	23
3.3.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost	26
3.3.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij	26
3.3.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja.....	28
3.4 Danska	28
3.4.1 Zeleni davki in okoljske subvencije.....	28
3.4.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost	30
3.4.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij	31
3.4.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja.....	31
3.5 Velika Britanija.....	32
3.5.1 Zeleni davki in okoljske subvencije.....	32
3.5.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost	34
3.5.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij	35
3.5.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja.....	36
3.6 Nizozemska.....	37
3.6.1 Zeleni davki in okoljske subvencije.....	37
3.6.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost	38
3.6.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij	39
3.6.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja.....	40
3.7 Švedska	41
3.7.1 Zeleni davki in okoljske subvencije.....	41
3.7.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost	43
3.7.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij	43
3.7.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja.....	44

4 PRIMERJALNA ANALIZA Z VIDIKA UVEDBE ZELENE PRORAČUNSKE REFORME.....	45
4.1 Primerjalna analiza med državami z vidika socialne pravičnosti	45
4.2 Primerjalna analiza z vidika konkurenčnosti podjetij	47
4.3 Primerjalna analiza z vidika izboljšanja stanja okolja	50
4.4 Primerjalna analiza z vidika odprave okoljskih subvencij.....	52
4.5 Sklep	56
5 PRIMERJALNA ANALIZA MED SLOVENIJO IN IZBRANIMI SKUPINAMI DRŽAV NA PODROČJU ZELENIH DAVKOV IN OKOLJSKIH SUBVENCIJ.....	58
5.1 Okoljske subvencije v Sloveniji	58
5.1.1 Analiza stanja na področju okoljskih subvencij v Sloveniji	58
5.1.2 Okoljske subvencije v energetiki in transportu v Sloveniji	60
5.1.3 Primerjalna analiza med Slovenijo in proučevani državami na področju okoljskih subvencij	64
5.2 Zeleni davki v Republiki Sloveniji	65
5.2.1 Analiza stanja na področju zelenih davkov v Sloveniji	65
5.2.2 Davki na energijo in transport v Sloveniji	68
5.2.3 Primerjalna analiza med Slovenijo in izbranimi skupinami držav na področju davkov na električno energijo	70
5.2.4 Primerjalna analiza med Slovenijo in izbranimi skupinami držav na področju davkov na zemeljski plin	74
5.2.5 Primerjalna analiza med Slovenijo in izbranimi skupinami držav na področju davkov na pogonska goriva	77
5.3 Predlog sprememb	78
SKLEP.....	80
LITERATURA IN VIRI.....	84

KAZALO SLIK

Slika 1: Shema zelene proračunske reforme	1
Slika 2: Deleži subvencij energentom v BDP v letu 2015 v %.....	14
Slika 3: Letna subvencija službenemu avtomobilu v € v letu 2012	17
Slika 4: Delež zelenih davkov v BDP v %.....	20
Slika 5: Deleži okoljskih subvencij v BDP po energetskih virih v %.....	23
Slika 6: Razdelitev okoljskih subvencij po sektorjih v letu 2010 v Nemčiji v %.....	24
Slika 7: Delodajalčevi in delojemalčevi socialni prispevki za pokojninsko zavarovanje v Nemčiji v obdobju izvajanja zelene davčne reforme v %.....	27
Slika 8: Neto vpliv zelene davčne reforme na stroške proizvodnje v %.....	35
Slika 9: Gibanje emisij CO ₂ v 1.000 ton	40
Slika 10: Realni BDP in emisije CO ₂ na Švedskem med letoma 1990 in 2007	44
Slika 11: Vpliv zelene davčne reforme na spremembo BDP v %.....	50

Slika 12: Prognoza vpliva zelene davčne reforme na toplogredne emisije v primerjavi z baznim scenarijem v %	52
Slika 13: Delež okoljskih subvencij v energetiki v € na prebivalca.....	53
Slika 14: Subvencije po davkih v € na prebivalca	59
Slika 15: Delež okoljskih subvencij energentom v BDP v letu 2015 v %	60
Slika 16: Višina okoljskih subvencij v mio. € v letu 2015 v Sloveniji	60
Slika 17: Deleži zelenih davkov v BDP in v vseh davčnih prihodkih med letoma 2000 in 2014 v %	66
Slika 18: Delež zelenih davkov v BDP v letu 2012 v %.....	67
Slika 19: Struktura maloprodajne cene posameznega energenta v letu 2013 v Sloveniji v %. 69	
Slika 20: Prihodki od davkov na motorna vozila v Sloveniji v mio. €	70
Slika 21: Sestava cene električne energije za podjetja v 2. polovici leta 2014 v €/kWh	72
Slika 22: Sestava cene električne energije za gospodinjstva v 2. polovici leta 2014 v €/kWh 73	
Slika 23: Cena zemeljskega plina za industrijske porabnike v 2. polovici leta 2014 v €/kWh 75	
Slika 24: Sestava cene zemeljskega plina za gospodinjstva v 2. polovici leta 2014 v €/kWh. 76	
Slika 25: Cene bencina in dizla v drugi polovici leta 2014 v €/liter	77

KAZALO TABEL

Tabela: 1 Tipi okoljskih subvencij	12
Tabela 2: Deleži zelenih davkov v BDP v državah EU med letoma 2003 in 2013 v %	21
Tabela 3: Vpliv zelene davčne reforme na socialno pravičnost.....	46
Tabela 4: Vpliv zelene davčne reforme na konkurenčnost podjetij	47
Tabela 5: Vpliv zelene davčne reforme na stanje okolja.....	51
Tabela 6: Vpliv zelene davčne reforme v proučevanih državah	56
Tabela 7: Pregled najbolj problematičnih okoljskih subvencij v proučevanih državah.....	57
Tabela 8: Pregled najbolj problematičnih okoljskih subvencij v proučevanih državah.....	64
Tabela 9: Končna cena energije in predlog vpliva na ceno s pomočjo spremembe davka	78

UVOD

V času finančne in kasneje tudi gospodarske krize, ko se evropske države soočajo s proračunskim primanjkljajem, se povečuje zadolževanje na mednarodnih finančnih trgih. Proračunski prihodki v državah Evropske unije (v nadaljevanju EU) povečini že nekaj časa ne pokrivajo državnih izdatkov, kar v javnosti sproža razpravo o načinu reševanja nastalega položaja. Finančno vzdržnost oziroma stabilnost proračuna na dolgi rok bo Slovenija od leta 2015 naprej poizkušala ohranjati s t.i. fiskalnim pravilom, ki na srednji rok predvideva uravnoteženost prihodkovne in izdatkovne strani proračuna brez zadolževanja. Ko večina držav Evropske unije počasi, a vztrajno beleži rast gospodarstva, se Slovenija ukvarja z veliko javno porabo, ki se pogosto izkaže za nesmotrno in med drugim tudi privede do manjše produktivnosti gospodarstva. Slovenija mora iz tega razloga sestaviti strateški načrt o dolgoročnem razvoju, ki bo prijaznejši do ljudi in okolja in bi lahko na dolgi rok prinašal tudi konkurenčno prednost za slovenska podjetja. V zadnjih letih je veliko govora o spodbujanju gospodarstva z upoštevanjem okolja. Zelena rast je pomembna tudi zaradi obljub o zmanjšanju onesnaževanja, ki jih je dala Slovenija v okviru različnih dogovorov.

V magistrski nalogi bom predstavil dve komponenti zelene proračunske reforme, ki bi morala biti v ospredju pri snovanju strateškega načrta zelene rasti za prihodnja leta. Na Sliki 1 prikazujem 4 skupine ukrepov, ki sestavljajo zeleno proračunsko reformo. V magistrski nalogi se bom osredotočil predvsem na prvo, tretjo in četrto skupino, ki opredeljujejo zelene davke in škodljive okoljske subvencije.

Slika 1: Shema zelene proračunske reforme



Vir: Umanotera, S postopno odpravo okolju škodljivih subvencij in reformo okoljskih davkov vsako leto do več 100 milijonskih prihrankov in novih delovnih mest, 2013a, str. 7.

Proučevane države Nemčija, Danska, Velika Britanija, Nizozemska in Švedska so za konsolidacijo državnih proračunov, spodbujanje novega zaposlovanja in obdavčitev okolju škodljivega ravnanja v 90. letih uvedle zeleno davčno reformo, ki je prva komponenta zelene proračunske reforme. Glavni cilj te komponente, ki ji rečemo zelena davčna reforma, je dvig davkov na onesnaževanje okolja ter posledično znižanje davkov na delo ali kapital. Dvig davkov na energijo, CO₂ in preostalo okolju škodljivo ravnanje vpliva na ravnanje

gospodinjstev in podjetij. Investicije v novo tehnologijo prispevajo k dvigu produktivnosti in posledično manjšo porabo energije. Hkrati zelena davčna reforma podjetja razbremenjuje z nižjo obdavčitvijo dela, kar pomeni, da neto davčna obremenitev podjetij praviloma ostane enaka.

Druga komponenta zelene proračunske reforme pa je umik okoljskih subvencij. Države iz različnih razlogov posredno ali neposredno spodbujajo okolju škodljivo ravnanje. Kljub večkratnim zavezam držav k odpravi okoljskih subvencij le redko opazimo sistematično odpravo subvencij. Nevladna organizacija Umanotera je prišla do ugotovitve, da je Slovenija v letu 2011 za okoljske subvencije porabila preko 500 milijonov evrov. Negativne posledice teh subvencij se kažejo v izdatkih iz proračuna ter družbeni škodi, ki se razdeli na zdravje, okoljsko škodo in ostale negativne družbene učinke.

Namen magistrskega dela je pregled teorije na primeru okoljskih subvencij in zelene davčne reforme ter pregled dobrih in slabih praks v izbranih proučevanih državah. Teoretična osnova in izkušnje iz prakse bodo v pomoč pri pregledu in primerjavi stanja v Sloveniji s povprečjem EU, sosednjimi in predvsem s proučevanimi evropskimi državami.

Primerjalna analiza med proučevanimi državami in Slovenijo bo prikazana z vidika treh učinkov. Prvi vidik je vpliv proračunske reforme na socialno pravičnost. Reforma ima z vpeljavo davkov in umikom subvencij različen vpliv na različne sloje prebivalstva. Nekateri davki lahko namreč revnejše sorazmerno prizadenejo bolj kot bogatejše. Drugi vidik je konkurenčnost podjetij. Strah pred izgubo konkurenčnega položaja domačih podjetij je lahko ovira pri vpeljavi zelene proračunske reforme, tako da bom na podlagi izkušenj proučevanih držav poizkušal najti rešitve za Slovenijo. Tretji vidik zelene proračunske reforme pa je seveda vpliv na stanje okolja. Vpliv reforme na okolje je lahko zgolj pozitiven, tako da bom v primerjavi s proučevanimi državami poizkušal najti možne učinke na okolje v Sloveniji.

Prvi cilj naloge bo iskanje možnosti za uvedbo dodatnih zelenih davkov v okviru zelene davčne reforme. Zanima me ali ima Slovenija kljub visokemu deležu zelenih davkov v bruto domačem proizvodu (v nadaljevanju BDP) dovolj manevrskega prostora za zeleno davčno reformo. Znižanje obdavčitve dela bi bil dobrodošel ukrep za razbremenitev podjetij, dodatni zeleni davki pa bi pozitivno vplivali na obnašanje in onesnaževanje podjetij in gospodinjstev. Drugi cilj pa bo proučitev možne odprave okoljskih subvencij v Sloveniji. Zanimala me bo predvsem identifikacija subvencij, ki bi jih Slovenija lahko odpravila na državni ravni. Pri odpravljanju subvencij se je smiselno vprašati tudi kako hitro je moč odpraviti posamezne subvencije, saj je zaradi nefleksibilnosti podjetij v nekaterih primerih subvencijo bolje zmanjševati skozi daljše časovno obdobje. Poizkušal bom tudi ugotoviti katere subvencije so tiste, za katere bi bilo morda bolje, da bi bile odpravljene na evropski ravni oziroma na ravni sosednjih držav.

Vsebina magistrske naloge je sestavljena iz petih poglavij. V prvem poglavju bom opravil teoretičen pregled in opredelitev zelenih davkov ter pregledal njihov razvoj od 90. let dalje.

Zanimalo me bo predvsem kako lahko vlada v okviru zelene davčne reforme zelene davke zvišuje, medtem ko niža obdavčitev dela.

Drugo poglavje je namenjeno okoljskim subvencijam in njihovi delitvi. V nalogi se bom zaradi obsežnosti tematike osredotočil zgolj na okoljske subvencije v energetiki in transportu, ki predstavljata največje deleže. Ker je tematika umika okoljskih subvencij razmeroma nova, se bom posvetil tudi oviram in koristim odprave okoljskih subvencij. Zakonodajalec mora namreč pred reformo dobro izdelati načrt uvedbe reforme in komunikacije z javnostjo. V teh primerih je dobro poznati pasti in ovire, na katere lahko naleti v procesu uvajanja reforme.

V tretjem poglavju bom opravil pregled stanja na področju zelenih davkov in okoljskih subvencij v Evropski uniji. Konkreten pregled stanja pa bom opravil tudi za vseh pet proučevanih držav. Zanimali me bodo splošni trendi ter kakšne razlike na obeh področjih obstajajo med državami. Izkušnje proučevanih države z že uvedeno zeleno davčno reformo bodo dobra osnova za primerjavo s Slovenijo. Na področju okoljskih subvencij po proučevane države niso izvedle celovite reforme oziroma umika subvencij, tako da bom poizkušal ugotoviti katere so tiste glavne subvencije in kakšen vpliv imajo na podjetja in njihov vpliv na okolje.

V četrtem poglavju bom opravil primerjavo med proučevanimi državami na področju zelene davčne reforme in umika okoljskih subvencij, ter opravil primerjalno analizo posledic reforme. Glavne posledice bom vrednotil z vidika vpliva na socialno pravičnost, konkurenčnost podjetij in stanje okolja. V poglavju bom prikazal katere ukrepe so vlade uvajale z namenom zmanjševanje morebitnih negativnih vplivov in poizkušal ugotoviti katera ukrepi so se izkazali za ustrezne.

Peto poglavje pa bo namenjeno pregledu zelenih davkov in okoljskih subvencij v Sloveniji. Na področju zelenih davkov bom opravil kratek zgodovinski pregled, razvoj zelenih davkov in kratek pregled literature s tega področja. Na podlagi dobrih praks in izkušenj proučevanih držav iz prejšnjih poglavij bom poizkušal najti rešitve za Slovenijo, ki bi jih lahko implementirali v okviru zelene proračunske reforme, katere sestavni komponenti sta zelena davčna reforma in umik okoljskih subvencij. V poglavju bom opravil primerjavo končnih cen energije med Slovenijo, petimi proučevanimi in štirimi sosednjimi državami ter povprečjem držav EU. Na podlagi razlik v obdavčitvi bom poizkušal ugotoviti in vladi svetovati katere davke bi lahko v okviru zelene davčne reforme zvišala. Na področju okoljskih subvencij pa bom opravil pregled subvencij v Sloveniji in pri vsaki subvenciji glede na izkušnje proučevanih držav vladi predstavil priporočila glede odprave določene subvencije.

1 ZELENI DAVKI

V literaturi in praksi avtorji poleg izraza zeleni davki uporabljajo tudi izraz okoljski davki. Gre za isti davek, tako da bom v magistrskem delu uporabljal izraz zeleni davki. V grobem rečeno gre za obdavčitev okolju škodljivega vedenja z namenom vpliva na zmanjšanje

tovrstnega vedenja. V tem poglavju bom opredelil zelene davke in jih nato umestil v idejo zelene davčne reforme, ki je bila že izpeljana v nekaterih državah EU.

1.1 Opredelitev zelenih davkov

Proizvajalci na trgu praviloma postavljajo ceno na podlagi privatnih stroškov proizvodnje, pri čemer ob proizvodnji in potrošnji širših družbenih stroškov ne upoštevajo (Pigou, 1920). Zakonodajalec ima pri oblikovanju okoljske politike na voljo regulatorne ukrepe kot so okoljski standardi, ki so se uporabljali predvsem v preteklosti, dandanes pa so v uporabi tudi različni tržni inštrumenti, kot so zeleni davki in trgovanje z emisijskimi kuponi. Razlika med zelenimi davki in trgovanjem z emisijskimi kuponi je predvsem v tem, da je trgovanje z emisijskimi kuponi predvsem orodje okoljske politike, zeleni davki pa lahko v okviru zelene davčne reforme služijo tudi prerazporeditvi davčnega bremena (Ludewig, Meyer, & Schlegelmich, 2010). Pigoujeva ideja na področju zelenih davkov je bila, da bi okoljsko škodo, ki jo proizvajalec povzroča s proizvodnjo, nadomestil z davkom, ki bi pokrtil nastale negativne eksternalije. Cena proizvoda namreč pogosto ne vsebuje stroška naravnih resursov, ki so bili porabljeni za njegovo proizvodnjo.

Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj (angl. *Organisation for Economic Co-operation and Development*, v nadaljevanju OECD) opredeli definicijo zelenih davkov kot davke, katerih davčna osnova je fizična enota, ki ima dokazan negativen učinek na okolje. Definicija opredeljuje predvsem motiv za obstoj davka in sicer mora davek zmanjševati okoljske eksternalije in ne zgolj povečevati davčnih prihodkov (OECD, 2005).

Evropski statistični urad (Eurostat, 2013b) poudarja učinek davka na strošek aktivnosti in proizvodov z negativnim vplivom na okolje. Okoljski vpliv zelenih davkov se kaže predvsem v vplivu na relativne cene proizvodov in intenzivnosti okolju škodljivih aktivnosti v povezavi z relevantno cenovno elastičnostjo.

Združeni narodi se opirajo na definicijo OECD in zelene davke definirajo kot davke, katerih osnova je fizična enota, ki negativno vpliva na okolje (Steinbach, Palm, Cederlund, Georgescu, & Hass, 2009).

Za razliko od okoljskih subvencij, kot bomo to ugotovili v nadaljevanju, večjih razlik pri opredelitvi zelenih davkov ni. Z vidika družbene pravičnosti namreč ni prav, da eksterne stroške onesnaževanja nosi širša družba in okolje. Optimalno višino davka je opredelil Ramsey, ki višine davka ni postavljala le na podlagi družbenih stroškov, ampak je zagovarjal vpliv elastičnosti povpraševanja na okoljske davke. V primeru manjše elastičnosti povpraševanja lahko država oblikuje višjo davčno stopnjo. Tak način obdavčitve zmanjša distorzije ekonomske aktivnosti, ki bi bile lahko posledica obdavčitve. Ali bo proizvajalec davek zares plačal ali pa ga bo le prevladil na porabnika je odvisno od elastičnosti krivulje povpraševanja in ponudbe. Potrošnik plača večji delež davka v primeru neelastične krivulje povpraševanja. Proizvajalec pa prevzame breme davka, ko je povpraševanje elastično (Turner,

Pearce, & Bateman, 1993). V primeru, da je v energetiki povpraševanje po energentu relativno bolj elastično in ima energent dostopne substitute bo bolj verjetno, da bo zeleni davek plačal proizvajalec.

1.2 Tipologija zelenih davkov

Evropska komisija (European Comission, 2014a) v svojem poročilu o trendih obdavčitve v Evropski uniji loči tri glavne skupine zelenih davkov in sicer davke na energijo, davke na transport oz. na motorna vozila ter davke na onesnaževanje in rabo naravnih virov. Države z davki na energijo prejmejo prihodke iz naslova trošarin na goriva in vire, ki se uporabljajo za transport in druge statične namene. Med goriva za transport uvrščamo predvsem dizel in bencin, ki predstavljata največji delež prihodkov. Preostali prihodki pa prihajajo še od davkov na energetske produkte kot so kurilno olje, zemeljski plin, elektriko in premog. Ti se uporabljajo predvsem za statične namene za proizvodnjo energije. Davek na CO₂ se uvršča med davke na energijo in ne med davke na onesnaževanje. Razlog za to je predvsem, ker se davek na CO₂ pogosto integrira z davki na energijo. To pomeni na primer, da se davek na energijo za fosilna goriva postavlja na podlagi energijske vrednosti in emisij CO₂, ki nastanejo ob izgorevanju goriva. Davki na energijo predstavljajo največji delež med vsemi tremi skupinami zelenih davkov. V državah Evropske unije so ti davki v letu 2011 predstavljali 75 % vseh zelenih davkov.

Drugo skupino predstavljajo davki na transport oz. motorna vozila med katere ne uvrščamo goriva za transport. Med te davke spadajo davki na uvoz in prodajo novih vozil, davki ob prvi in vsakoletni registraciji vozila, cestnine, vinjete, davki na letalske vozovnice. Osnove za obdavčitev motornih vozil se med državami razlikujejo. Včasih je v državah na obdavčitev vplivala predvsem prostornina ali moč motorja, danes pa države vse več poudarka dajejo izpustom CO₂. Obdavčitev je praviloma odvisna tudi od vrste pogonskega goriva. Ta skupina zelenih davkov je v Evropski uniji leta 2011 predstavljala 21 % vseh zelenih davkov.

Tretja skupina zelenih davkov pa so davki na onesnaževanje in izrabo resursov. Med davke na onesnaževanje štejemo davke na emisije v zrak in vodo (brez davkov na CO₂, ki so zajeti v skupino davkov na energijo), odlaganje odpadkov in hrup. Davki na izrabo resursov pa zajemajo davke na rabo vode, izrabo bioloških resursov, rabo surovin kot so minerali, olja ter plina in sečnja dreves. Omenjena skupina davkov je po deležu najmanjša, saj je v državah EU v letu 2011 ustvarila 4 % prihodkov vseh zelenih davkov (Eurostat, 2014b).

1.3 Zelena davčna reforma in izzivi pri njeni uvedbi

Klasična definicija zelene davčne reforme je, da država namesto dobrih stvari, kot so delo, dohodek in kapital, obdavči slabe stvari kot so onesnaževanje in izraba naravnih resursov (Bosket, 2000). Glavni namen zelene davčne reforme je torej zmanjšati porabo okoljskih resursov in zmanjšati onesnaževanje s podražitvijo le tega. Glavno vprašanje reforme ni le kaj in s kakšno stopnjo država obdavči okolju škodljivo ravnanje, ampak predvsem kam so

usmerjeni sveži davčni prihodki. Država lahko te prihodke splošno usmeri v državni proračun v smislu širše davčne reforme z različnimi nameni kot so povečanje proračuna za razne okoljske izdatke, fiskalna konsolidacija ali zmanjšanje davčnih obremenitev v drugih davčnih kategorijah (Withana et al., 2013a). Država pa lahko sredstva, ki jih pridobi z zelenimi davki, usmeri v financiranje zmanjšanja davkov na delo. Posledica tega zmanjšanja mora biti ta, da skupno finančno breme podjetij in gospodinjstev ostane enako in šele takrat lahko govorimo, da je država izpeljala celovito zeleno davčno reformo (Ludewig, Meyer, & Schlegelmich, 2010).

Glavni učinek zelene davčne reforme se imenuje dvojna dividenda (Ekins, 2009). Prvi pozitivni učinek oz. ekonomska dividenda je, da lahko država z denarnimi sredstvi, ki jih pridobi iz naslova pobranih davkov, zniža davčno obremenitev dela. Tako pride do kompenzacije z uvedenimi zelenimi davki. Drugi učinek oz. okoljska dividenda, ki je posledica uvedbe zelenih davkov, pa je pozitiven vpliv na okolje. Podjetja se zaradi novih davkov začnejo obnašajo okolju bolj prijazno in investirajo v okolju prijaznejše stroje in procese. Posledica obdavčitve onesnaževanja pa je zmanjšanje obdavčitve dela in kapitala kar posledično vodi do povečanja BDP, zaposlenosti in produktivnosti virov (Ekins, 2009). Preostali možni pozitivni učinki zelene davčne reforme so povečano število inovacij na različnih področjih kot sta energetika in transport, manjša odvisnost države od uvoza energentov in povečana konkurenčnost podjetij na dolgi rok zaradi investicij v nove tehnologije. V primeru, da onesnaževanje ne bi bilo obdavčeno, podjetja ne bi bila motivirana vlagati v nove, čistejše tehnologije, ampak bi še naprej uporabljala stare (Withana et al., 2013a). Prav dvojna dividenda izboljšanja okolja in povečanja ekonomske učinkovitosti je bil glavni argument politike v državah, ki so kot prve uvedle zelene davke v 90. letih.

Heady in Markandya (2000) sta glede na učinke ločila močno in šibko dvojno dividendo, ki naj bi bila odvisna od davčne strukture. V primeru optimalne davčne strukture v državi je težko doseči opazen učinek dvojne dividende. Optimalna davčna struktura namreč predpostavlja, da država ne more prerazporediti davkov, ki bi prinašali enak prihodek z manj distorzijskih učinkov na trgih. Močna dvojna dividenda z vidika povečanja zaposlenosti je odvisna od ravnovesja na trgu dela. Ko je trg dela v neravnovesju in obstaja neprostovoljna brezposelnost, se zaposlenost poveča, ko je povečano povpraševanje po delu posledica nižjih stroškov dela.

Pri uvajanju zelenih davkov in upoštevanju okolju prijaznejših substitutov ne gre zanemariti časovnega obdobja prilagoditve. Uvedba davka z drastičnim povečanjem cene bencina sicer ne bo povzročila, da bi nemudoma vsi prodali avto in iskali substitute temu pogonskemu gorivu, ampak bodo ljudje na dolgi rok intenzivno iskali substitute, kot so javni prevoz, avto na plin ali delitev stroška prevoza. Poleg iskanja substitutov pa lahko uporabniki prilagodijo tudi svoje obnašanje. Kupijo si manj potraten avto ali pa se preselijo bližje svojemu delovnemu mestu (Samuelson & Nordhaus, 2002). Iz tega sklepamo, da je povpraševanje po energentih na dolgi rok bolj elastično kot na kratki rok.

Obdavčitev okolju škodljivega ravnanja in posledično znižanje obdavčitve dela v okviru zelene davčne reforme je dober argument za njeno vpeljavo. Zakonodajalec pa se mora zavedati, da so stranski učinki reforme možni v obliki vpliva na poslabšan socialni položaj ljudi in konkurenčni položaj podjetij. V spodnjih dveh podpoglavjih bom predstavil problematiko regresivnosti, ki vpliva na socialni položaj gospodinjstev in vidik konkurenčnosti, ki vpliva na poslovanje podjetij.

1.3.1 Socialni vidik zelenih davkov (regresivnost)

Ob vpeljavi zelenih davkov se je potrebno zavedati, da gre v nekaterih primerih za obdavčitev osnovnih dobrin. Stroški teh dobrin prebivalstvu predstavljajo različne deleže v razpoložljivem dohodku, ki so odvisni od višine tega dohodka. Uvedba zelenih davkov torej različno vpliva na različne sloje gospodinjstev.

Turner et al. (1993) podajajo pogosto omenjano kritiko zelenega davka, da gre za regresivni davek, ki bolj prizadene revne, saj jih dvig cen relativno bolj prizadene kot bogate. Revnim gospodinjstvom namreč ogrevanje stanovanja, prevoz in ostale aktivnosti, ki so obdavčene z zelenim davkom, predstavlja večji delež vseh izdatkov v potrošnji kot bogatejšim gospodinjstvom.

Agencija Vivid Economics (2012) je v raziskavi predstavila 4 glavne ugotovitve o regresivnosti davkov na energijo v državah EU. Prva ugotovitev je bila, da so davki na energijo v širšem pomenu regresivni. Drugič, vpliv nove obdavčitve je bolj odvisen od karakteristik, vedenjskih vzorcev in navad gospodinjstva kot pa od prihodka. V raziskavi je bilo ugotovljeno, da je bilo opaziti razlike med gospodinjstvi iz urbanih in ruralnih območij. Tretjič, regresivni učinki davkov variirajo med različnimi tipi obdavčenja energije in četrtič, v nekaterih primerih so davki na energijo nevtralni oziroma so celo progresivni.

Barde (2004) predstavlja dokaze o regresivnosti, ki jih podajajo različne empirične raziskave. Vpeljava zelenih davkov je imelo v času zelenih davčnih reform v 90. letih različno močne regresivne učinke. Na Švedskem na primer je država leta 1997 davek na CO₂ na tono izpusta iz 0,37 SEK dvignila na 0,74 SEK. Izračuni so pokazali blagi regresivni učinek in sicer gospodinjstva z nižjimi dohodki bi morala za nadomestitev izgubljenih sredstev zaradi davka prejeti 1,24 % izdatkov za potrošnjo, gospodinjstva z najvišjimi dohodki pa 0,78 % izdatkov. Regresivnost pa je opaziti tudi recimo pri deležu davka na gorivo v prihodkih gospodinjstva v Veliki Britaniji. Pri prvem decilu gospodinjstev predstavlja 5,6 % prihodka, kar je kar trikrat več od zgornjega, najbogatejšega decila gospodinjstev.

Kosonenova (2012) trdi, da enoznačne trditve, da so vsi zeleni davki regresivni, ne moremo postaviti. Na podlagi empiričnih raziskav ugotavlja razliko med davki na domače ogrevanje in elektriko in s transportom povezanimi davki. Regresivnost pri prvi skupini davkov naj bi bila ugotovljena v domala vseh študijah. Davki na transport pa so imeli različne regresivne učinke v posameznih proučevanih državah, v nekaterih celo progresivne, kar je ugotovila s projekcijo

s pomočjo ekonometričnih modelov. V tem kontekstu avtorica pride do ideje, da bi se lahko davki na transport in davki na ogrevanje in elektriko dopolnjevali, da bi dosegli nevtralen učinek na razpoložljiv dohodek med vsemi prihodkovnimi decili prebivalstva.

Rajvanshi (2008) in Barde (2004) navajata tri korekcijske vzvode za problem regresivnosti, ki jih ima zakonodajalec na voljo ob vpeljavi zelenih davkov:

- a) **Blažitev.** Gre za vzvod, ki se uporabi po uvedbi zelenih davkov z namenom lajšanja davčnega bremena različnim segmentom populacije. Prebivalstvo z nižjim dohodkom lahko prejme znižane davčne stopnje ali pa se le te uvedejo na najnujnejše proizvode kot so kurilno olje in inputi v kmetijstvu. Gospodinjstva z dohodkom pod določeno mejo lahko prejmejo popolno oprostitve plačevanja določenih davkov. Tovrstna blažitev vpliva negativno na okoljski vpliv zelenih davkov, saj se ljudje na zelene davke ne odzovejo v takšni meri kot bi se v primeru polnega plačevanja davkov. Prav tako pa ob takih oprostitvah pride do zapletenih administrativnih postopkov.
- b) **Kompenzacija.** Slednja nima vpliva na stopnje ali strukturo davkov. Gre za korekcijski vzvod, kot je na primer vračilo fiksne vsote, ki je preračunana glede na povprečje davka na gospodinjstvo. Omenjena fiksna vsota je na primer lahko vrnjena v obliki subvencije za izolacije hiš. Kompenzacija ima progresivni učinek pod predpostavko, da revnejša gospodinjstva plačajo manj in zato prejmejo relativno večje vračilo. V nekaterih državah obstajajo omenjena vračila, a gre za namenske subvencije za investicije v energetske varčnosti. Gre za ukrep, ki direktno vpliva na vedenjske vzorce porabnikov, ki stremijo k varčnosti in s tem okolju prijaznemu vedenju.
- c) **Premik davčnega bremena.** Kompenzacija zelenih davkov se lahko zmanjša tudi z zmanjšanjem drugih davkov kot je na primer davek na delo. Zaradi slednjega se predpostavlja, da masa pobranih davkov v državi ostane enaka. Ob predpostavki, da revnejši sloji prebivalstva plačajo manj davka na delo, se postavlja vprašanje glede regresivnega učinka, ker bogatejši plačujejo manj davka na delo kot prej. V tem primeru je revnejši sloj v povprečju na slabšem, ker po novem plačujejo višje davke.

Socialni pravičnosti je ob uvajanju zelenih davkov potrebno posvetiti veliko pozornosti. Regresivni učinki, ki lahko nastanejo zaradi zelenih davkov so z vidika socialne pravičnosti problematični saj povečujejo razlike med revnejšim in bogatejšim slojem. Vprašanje socialnih učinkov lahko vpliva na nesoglasja med političnimi strankami, kar se lahko odraža v politični podpori zeleni davčni reformi. Poleg vplivov na socialni položaj prebivalcev pa se v praksi veliko pozornosti posveča tudi vprašanja konkurenčnega položaja podjetij, o katerem pišem v nadaljevanju.

1.3.2 Vprašanje konkurenčnosti

Zeleni davki vplivajo na višje stroške podjetja, kar je razlog za odpor gospodarstva proti višanju zelenih davkov. Podjetja trdijo, da dvig davkov za njih predstavlja izgubo konkurenčnega položaja, prav tako pa podjetja lahko svojo proizvodnjo preselijo v drugo

državo. Argument podjetij proti zviševanju zelenih davkov je tudi, da bi dvigu sledila izguba delovnih mest, a se zdi, da je potencial novih delovnih mest v nizkoogljični industriji večji od potencialne izgube delovnih mest v primeru dviga zelenih davkov (Cottrel, Mander, Schmidt, & Schlegelmilch, 2010). Inovacije, ki so spodbujene s strani različnih tržnih instrumentov, so lahko vir konkurenčne prednosti. Empirične raziskave pa kljub temu ne potrjujejo, da bi zeleni davki, ki bi bili uvedeni v okviru zelene davčne reforme, spodbujali konkurenčnost podjetja. Ne glede na to pa tudi ni dokazov, ki bi nakazovali na to, da zelena davčna reforma slabo vpliva na konkurenčnost (Withana S. , ten Brink, Illes, Nanni, & Watkins, 2014).

Uvedba zelenih davkov lahko vpliva tudi na sektorsko konkurenčnost. Prvi primer je, ko je težje davke prevaliti v cene zaradi visoke elastičnosti povpraševanja ali panožne konkurence. Drugi primer je obstoj majhne možnosti substitucije z okolju prijaznejšo tehnologijo. Negativni vpliv na sektorsko konkurenčnost ima tudi visoka energetska intenzivnost in dejstvo, da so zeleni davki uvedeni v le nekaj državah (Kosonen & Nocodéme, 2009).

Ekins in Speck (2010) ter Barde (2004) za zmanjšanje negativnega vpliva na konkurenčnost predlagajo različne rešitve, ki jih države na ravni podjetij in sektorski ravni lahko uporabijo v praksi. Nekatere od teh z vidika zmanjševanja emisij niso najbolj optimalne, o čemer bom pisal v nadaljevanju naloge v poglavju o okoljskih subvencijah:

- a) **Recikliranje davčnih prihodkov.** Z recikliranjem novih davčnih prihodkov lahko država podjetjem izgubljena denarna sredstva vrne za namene investicij v energetske učinkovitost ali za razvoj in nakup tehnologij za zmanjšanje izpustov pri proizvodnji.
- b) **Popolne ali delne oprostitve davkov za specifične aktivnosti, sektorje in proizvode.** Država lahko po uvedbi zelenih davkov podjetjem novo davčno breme olajša z delnimi ali popolnimi oprostitvami plačevanja teh davkov. Tovrstne oprostitve pridejo do izraza posebno pri energetsko intenzivnih podjetjih, kjer bi davek na energijo predstavljali zelo velik delež v skupnih stroških podjetja.
- c) **Davčna prilagoditev na meji.** Domača podjetja so po uvedbi zelenih davkov v primerjavi s tujimi podjetji v slabšem konkurenčnem položaju. Rešitev položaja je, da se za proizvode in proizvodnjo tujih podjetij uvede davek, ki bi ceno postavil na enak nivo, kot če bi bili isti proizvodi proizvedeni v domači državi. Tovrstna metoda je zapletena, še posebej, ko gre za proizvod, ki ga je potrebno obdavčiti na podlagi načina kako je bil proizveden.
- d) **Mednarodno sodelovanje.** Skupina držav po medsebojnem dogovoru pripravijo načrt uvedbe oziroma dviga zelenih davkov, ki podjetjem ne prinaša slabšega položaja v primerjavi s tujimi podjetji v smislu konkurenčnih sposobnosti. V primeru tovrstnega dogovora državam ni potrebno uvajati oprostitve davka energetsko intenzivnim podjetjem, zato ker ravno ta podjetja predstavljajo velik del onesnaževanja.

Zakonodajalec mora v fazi načrtovanja zelene davčne reforme veliko pozornosti posvetiti konkurenčnemu položaju podjetij. Kratkoročno podjetjem energetsko intenzivnih panog višji proizvodni stroški na enoto zagotovo predstavljajo problem. Država mora zato z ustreznimi

orodji spodbujanja energetske učinkovitosti in nižanja stroškov dela v čim večji meri blažiti negativne učinke na konkurenčnost podjetij. V tretjem poglavju bom prikazal kako so zelene davčne reforme dejansko vplivale na konkurenčnost podjetij v proučevanih državah. Številni avtorji kot so Andersen et. al (2007) in Ekins (2015) namreč omenjajo, da je vpliv na konkurenčnost podjetij zanemarljiv oziroma ga sploh ni zaznati.

V prvem poglavju sem zelene davke predstavil v okviru zelene davčne reforme. Pri uvajanju davkov mora država razmisliti o učinkih na konkurenčnost domačih podjetij in socialnih učinkih. Države lahko za korekcijo neželenih učinkov posežejo po različnih orodjih, ki blažijo negativne vplive na konkurenčni položaj podjetij in regresivnost davkov. Nekatera orodja oziroma ukrepi pa zmanjšujejo učinkovitost zelenih davkov in vplivajo na nadaljevanje onesnaževanja. O teh vidikih bom govoril v naslednjem poglavju, ki je namenjeno okoljskim subvencijam.

2 OKOLJSKE SUBVENCIIJE

Države po celem svetu uporabljajo različne instrumente za vpliv na posamezne trge. Eden izmed tovrstnih instrumentov so subvencije za proizvode in aktivnosti, ki se praviloma podeljujejo za popravilo tržnih pomanjkljivosti in pomoč nepriviligiranim slojem družbe. Kljub temu pa imajo lahko subvencije, ki si so podeljene za popravilo tržnih pomanjkljivosti, okolju škodljive učinke (Bragadóttir et al., 2014). V poglavju bom pojasnil kaj so okoljske subvencije, kako jih delimo in na kakšen način bi jih bilo moč odpraviti.

2.1 Opredelitev okoljskih subvencij

Avtorji se pri proučevanju subvencij srečujejo z različnimi definicijami. Najbolj razširjena in uporabljena je definicija OECD (2005), ki subvencije definira kot vladni poseg, katerega posledica je kupčeva ali proizvajalčeva prednost, ki prispeva k njunemu prihodku ali nižanju njunih stroškov. Po mnenju Valsecchija et al (2009) definicija OECD ne zajema implicitnih subvencij, ki so rezultat neinternalizacije stroškov oziroma pomanjkanja oblikovanja cene na podlagi polnih stroškov. Pieters (1997) je iz tega razloga podal širšo definicijo subvencij, ki jih pojasnjuje kot deviacijo od oblikovanja cene na podlagi polnih stroškov. Svetovna trgovinska organizacija (*World Trade organisation*, v nadaljevanju WTO) (1999) opredeljuje subvencije kot neposreden transfer sredstev, davčnih vzpodbud in zagotavljanje dobrin ter sredstev. Definicija WTO na primer ne vključuje podpore pri tržni ceni, stroška vladnega zagotavljanja infrastrukture ali neinternalizacije eksternalij. Podeljevanje subvencij je lahko opravljeno v obliki plačila denarja, oprostitve plačila davka ali varovanja pred konkurenco. Princip pravične konkurence predvideva, da se subvencije podeljujejo za popravilo tržnih nepravilnosti in nepopolnosti za internalizacijo pozitivnih eksternalij in ne za spodbujanje aktivnosti, ki bi povzročale negativne eksternalije (Oosterhuis & Umfenbach, 2014).

Problematika enotne definicije subvencij se odraža tudi v definiciji okoljskih subvencij. Okoljske subvencije, za katere se uporablja tudi izraz okolju škodljive subvencije, so po

definiciji OECD (2005) rezultat vladnega posega, ki se odraža v nižjem strošku proizvajalca ali potrošnika, rezultat subvencije pa je posledično okoljska škoda. Gre torej za različne aktivnosti, katerih proizvodnja ali potrošnja povzročajo onesnaževanje okolja v najširšem smislu. Podeljevanje tovrstnih subvencij privede do povečane proizvodnje oziroma potrošnje okolju škodljivih proizvodov in aktivnosti. Definicija OECD se osredotoča le na dejansko podeljene subvencije, ne upošteva pa stroškov neukrepanja kot je na primer znižana stopnja davka na hrano, oprostitvev trošarin na različna goriva ali neinternaliziranje raznih eksternalij. Gre za t.i. skrite subvencije, ki vplivajo na nižjo ceno in posledično prekomerno potrošnjo.

Pieters (1997) skrite subvencije uvršča na seznam okoljskih subvencij. Cena, ki ne temelji na skupnih družbenih stroških in je posledica zastojnega zagotavljanja virov, je okoljska subvencija. Gre za najširšo definicijo okoljskih subvencij, ki pa ima za pomanjkljivost, to da jo je v praksi zelo težko uporabljati. Problem se pojavi predvsem pri oceni okoljskih oziroma družbenih stroškov in ceni naravnih virov.

Za razliko od državnih subvencij pa so po mnenju Mednarodnega okoljskega inštituta za okoljsko politiko (angl. *Institute for European Environmental Policy*, v nadaljevanju IEEP) (2007) okoljske subvencije, subvencije, katerih rezultat so dodatni okoljski eksterni stroški.

Začetki raziskav okoljskih subvencij segajo v začetek devetdesetih let, ko je Svetovna banka ugotavljala povezanost med subvencijami fosilnim gorivom in emisijami CO₂ (Larsen & Shah, 1992). Avtorja sta leta 1992 ocenila, da skupna vrednost subvencij fosilnim gorivom v svetovnem merilu znaša 230 milijard evrov. Njihova odprava bi po njunih izračunih botrovala k zmanjšanju emisij CO₂ v višini 9 %. Na problematiko subvencioniranja okolju škodljivega vedenja in prekomerne rabe naravnih virov so v 90. letih opozarjale različne nevladne organizacije kot so Worldwatch Institute (Roodman, 1996), Greenpeace (Ruijgrok & Oosthuis, 1997), Earthcouncil (De Moor & Calamai, 1997). Raziskave jasno dokazujejo povezavo med okoljskimi subvencijami in onesnaževanjem okolja.

Države z okoljskimi subvencijami ne zasledujejo načela onesnaževalec plača, kar v principu ni pravično, ker mora eksterne stroške onesnaževanja kriti celotna družba in ne le proizvajalec oziroma porabnik. Glavni posledici take politike sta cena, ki je nižja od skupnih družbenih stroškov in prekomerna proizvodnja. Cena torej ne pokriva družbenih stroškov, ki vključujejo tudi stroške onesnaževanja okolja, ki jih mora namesto proizvajalca kriti družba. Prekomerna proizvodnja kot druga negativna posledica izdatno škoduje okolju. Z vidika podjetij subvencije ohranjajo neučinkovitost in jih demotivira za investicije v nove in učinkovitejše tehnologije (OECD, 2005).

2.2 Tipologija okoljskih subvencij

Okoljske subvencije lahko razvrščamo na različne načine. Subvencije lahko delimo glede na to komu so namenjene, saj lahko država s subvencijami spodbuja proizvodnjo ali porabo. V teoriji se pogosto omenjata še dve klasifikacija in sicer po tipih in po sektorjih.

2.2.1 Okoljske subvencije po tipih

Evropska agencija za okolje (angl. *European environmental agency*, v nadaljevanju EEA) (2004) podaja klasifikacijo po tipih in hkrati pojasnjuje vpliv subvencij na državni proračun skozi delitev na proračunske in neproračunske subvencije. Med prve štejemo direktne denarne transferje proizvajalcem in porabnikom. Te subvencije so neposredno vidne v državnem proračunu in so lahko merljive. Neproračunske subvencije pa za razliko od proračunskih subvencij niso vidne v državnem proračunu in so praviloma posledica državne davčne politike.

Tabela 1: Tipi okoljskih subvencij

	Tip subvencije	Opis	Primer
Proračunske subvencije	Neposredni transfer sredstev	Zagotovitev direktnih plačil ali podpora tretjim osebam s specifičnimi investicijami ali kritjem vseh vrst stroškov. Vključuje tudi potencialni transfer sredstev kot je poroštvo ali garancija.	- Plačila za podporo proizvodnji energije z domačim premogom. - Podpora za operativne stroške transportnim podjetjem.
	Priskrbi dobrin, storitev in namenske infrastrukture	Podeljevanje podpor v obliki nedenarne zagotovitve blaga, storitev ali infrastrukture za specifične namene.	- Javno podjetje očisti prizorišče po večjih dogodkih. - Vzdrževanje ceste, ki se uporablja samo za dovoz do rudnika.
	Gradnja splošne infrastrukture	Država investira v splošno infrastrukturo, ki služi širši javnosti, a imajo od nje še vedno korist le določene skupine.	- Gradnja in vzdrževanje cest, ki ni v celoti financirano z denarjem od davkov in cestnin. - Gradnja železnic in letališč.
Neproračunske subvencije	Cenovna in prihodkovna podpora	Določitev najmanjše cene, ki povečuje prihodek proizvajalca oz. določitev najvišje cene, ki znižuje strošek porabnika. Posredna prihodkovna podpora navadno pomeni znižan strošek proizvodnje, ki je posledica znižanega stroška inputov.	- Določene najnižje cene za kmetijske proizvode. - Zajamčene odjemne cene električne energije.
	Izgubljeni državni prihodki	Država omogoča oprostitve davkov, vračila plačanega davka, nižje obresti financiranja določenih sektorjev s strani javnih institucij.	- Znižana trošarinska stopnja na dizel, uporabljen v kmetijstvu in ribištvu. - Znižana stopnja DDV za domačo energijo. - Znižana davčna stopnja za energetsko intenzivne panoge.
	Prednostna obravnava	Določene skupine ali sektorji imajo prednost pri dostopu do trga. Taki mehanizmi podpirajo proizvodnjo določenih dobrin in storitev ter prednostno obravnavo določenih subjektov pri izpolnjevanju standardov in predpisov.	- Zajamčene odkupne cene elektrike.

Se nadaljuje

nadaljevanje.

	Tip subvencije	Opis	Primer
Neporračunske subvencije	Cena, ki ni postavljena na podlagi celotnih stroškov	Porabnik plača ceno, ki ne temelji na podlagi celotnih stroškov. Določene skupine imajo prednostni dostop do proizvodnih virov po nižji ceni ali brezplačno. neinternaliziranje eksternalij.	- Brezplačen ribolov in dostop do surovin. - Omejena odgovornost pri uhajanju nafte in nuklearnih nesrečah.

Vir: Povzeto in prirejeno po F. Oosterhuis & P. ten Brink, *Energy subsidies*, 2014, str. 52.

2.2.2 Okoljske subvencije po najpomembnejših sektorjih

Okoljske subvencije lahko delimo tudi po sektorjih. Delitev subvencij po sektorjih zajema najpomembnejše in najpogostejše subvencije v energetiki, transportu in kmetijstvu ter gozdarstvu. Tej delitvi agencija IEEP dodaja tudi sektorje ribištva, surovin, odpadkov in vode (Withana et al., 2012a).

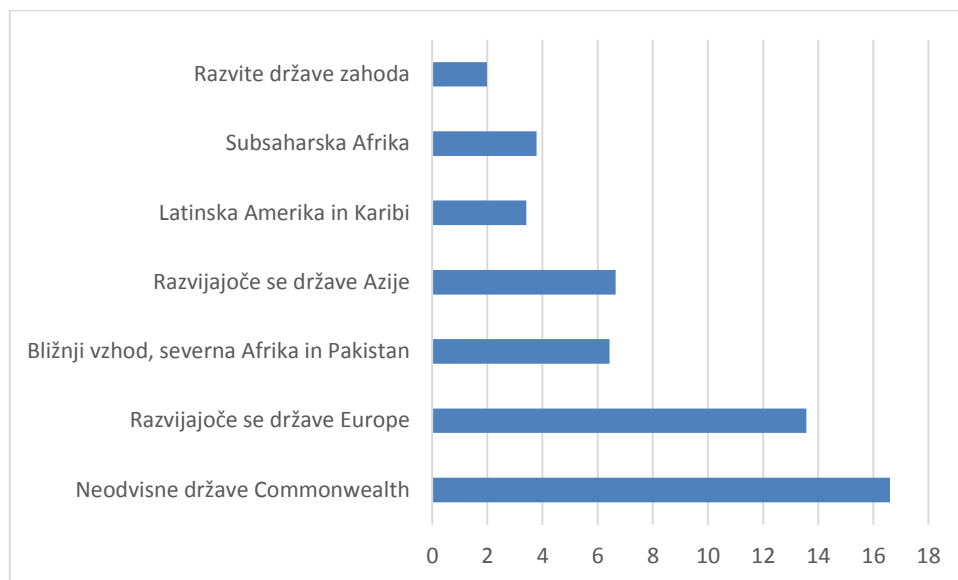
Eden izmed ciljev magistrske naloge je prikaz tistih okoljskih subvencij, ki bi jih lahko države z vidika konsolidacije proračuna in vpliva na okolje, lahko umaknile. Zaradi skupne evropske politike na področju kmetijstva in gozdarstva ter zaradi obsega subvencij sem se osredotočil zgolj na subvencije v sektorju energetike in transporta. Na tem področju ima država morda največ maneverskega prostora, saj ima dovolj vpliva na subvencije in njihovo odpravo. V Sloveniji sta na primer energetika in transport v letu 2011 prejeli 202 mio. in 281 mio. €, kmetijstvo pa le 74,5 mio. € (Umanotera, 2013b), kar pomeni, da sta predvsem energetika in transport pomembna za diskusijo.

Cena energije na trgu redko odraža celoten družbeni strošek proizvodnje energije. Subvencije v energetiki izkrivljajo dejanske cene proizvodnje in so posledično eden izmed glavnih razlogov nedoseganja ciljev glede onesnaževanja okolja. Največji delež subvencij v energetiki podeljujejo države, ki niso članice OECD. Te subvencije so po mnenju Programa združenih narodov za okolje (*United Nations Environment Programme*, v nadaljevanju UNEP) (2008) večinoma usmerjene porabnikom in ne proizvajalcem. Velikost subvencij lahko pojasnimo predvsem s pomembnostjo energetskega sektorja, ki je hrbtenica vsakega gospodarstva. Skrb glede padca konkurenčnosti domačih podjetij in zmanjšanja števila delovnih mest ustvarjajo pritisk na države k ohranjanju nizkih cen energije.

Na Sliki 2 prikazujem, da v letu 2015 razvite države zahoda brez držav EU podeljujejo okoljske subvencije v energetiki v višini 2,6 % BDP. Države EU bodo v letu 2015 podelile subvencije v višini 3,5 % BDP. V primerjavi z ostalimi regijami sveta gre za majhen delež, ki

pa ni zanemarljiv. Z visokimi deleži izstopajo neodvisne države Commonwealth, katerih subvencije v povprečju predstavljajo kar 17 %.

Slika 2: Deleži subvencij energentom v BDP v letu 2015 v %



Vir: International monetary fund, How Large are Global Energy Subsidies?, 2015.

Poročilo ugotavlja, da največji delež subvencij prejme premog. Razlog za to je okoljska škoda, ki nastaja pri izgorevanju premoga in ker države na rabo premoga pri proizvodnji električne energije ne zaračunavajo pomembnejših davkov. Iz študije ugotavljam, da ima največji delež subvencij v BDP regija neodvisnih držav Commonwealth, v katero spadajo države kot so Rusija, Kazahstan, Ukrajina in Uzbekistan.

Subvencije v energetiki obstajajo v različnih oblikah. Najpogostejše so direktni transferji in davčne ugodnosti kot so delne in popolne oprostitve. Druga kategorija subvencij so skrite subvencije proizvodnji in porabi energije, ki so manj očitne in morda celo bolj kontroverzne. Oosterhuis in Umfenbach (2014) subvencije razdelita na slednji način:

a) **Subvencije proizvajalcem energije.** Subvencije v energetiki so podeljene iz razlogov energetske neodvisnosti in posledično varnosti v preskrbi z energijo. Če je proizvodnja energije doma dražja, lahko država s subvencijo ponudi proizvajalcu kompenzacijo za razliko do cene, po kateri je elektrika proizvedena v drugih državah. Poleg neprestane preskrbe z električno energijo pa je drugi argument za subvencije ohranjanje delovnih mest, ki jih nudi energetski sektor. Zakonodaja EU je v zadnjih letih močno vplivala na subvencije in državne pomoči, zato se subvencije postopoma ukinjajo. Nemčija na primer je v obdobju zadnjih 50 let premogovništvu in termoelektrarnam podelila kar 165 milijard evrov in bo šele do leta 2018 popolnoma ukinila subvencije temu načinu pridobivanja energije.

b) **Subvencije porabnikom energije.** Energija se smatra kot osnovna dobrina, ki bi morala biti dostopna vsem gospodinjstvom, vključno najrevnejšim. Dobavo električne energije po umetno nizkih cenah je na liberaliziranih trgih včasih težko zagotoviti, zato se uporabljajo različni fiskalni instrumenti kot so na primer davčne oprostitve. Mednarodna agencija za energijo (angl. *International Energy Agency*, v nadaljevanju IEA) (2015) je za leto 2013 ocenila, da je bilo v svetovnem merilu, podeljenih 548 mrd. \$ subvencij za porabo fosilnih goriv, kar je v primerjavi z letom 2011 4-odstotno povečanje subvencij. Države s posebno visoko vrednostjo subvencij kot so Iran, Savdska Arabija, Venezuela in Rusija, ki so skupno v letu 2013 podelile 137 milijard dolarjev subvencij, so neto izvoznice nafte. Gre za države, ki spadajo v sam vrh izvoznih držav in si lahko iz tega razloga privoščijo, da domačim porabnikom nafto prodajajo po nižjih cenah od svetovnih. Države EU podeljujejo subvencije uporabnikom predvsem v obliki oprostitev.

Avtorja Oosterhuis in Umpfenbach (2014) navajata 4 razloge za podeljevanje državnih subvencij energetskega sektorju:

- a) **Ekonomski in strateški razlogi.** Lastna proizvodnja energije in posledično energetska neodvisnost je pogosto strateški cilj mnogih držav. Države z manj ali nič energetskimi viri podeljujejo subvencije za mobilizacijo proizvodnje energije, kljub temu da so proizvodni stroški lahko višji od tržne cene. Druga skupina pa so subvencije za razvoj novih tehnologij pridobivanja energije. Poleg tega želijo države s tovrstnimi vlaganji nove tehnologije pridobiti geostrateško in ekonomsko prednost v mednarodnem pogledu.
- b) **Socialni razlogi.** Socialni vidik poceni energije poudarja njeno dostopnost tako za industrijo kot za gospodinjstva. Poleg dostopnosti pa lahko energetski sektor zagotavlja delovna mesta kot jih na primer zagotavljajo premogovniki ali pa proizvodnja biodizla, ki prinaša delovna mesta na ruralnih območjih.
- c) **Okoljski razlogi.** Z namenom dolgoročnega varovanja okolja države s subvencijami spodbujajo razvoj tehnologij za pridobivanje energije iz obnovljivih virov. Nekatere subvencije kot so zagotovljene odkupne cene pa zagotavljajo volumen trga, ki pospešuje razvoj in botruje k cenejši tehnologiji. Subvencije obnovljivim virom energije se lahko opravičujejo z dvema argumentoma. Prvi je ta, da je energija iz fosilnih virov podcenjena zaradi nekritja eksternih stroškov. Drugi argument pa so pozitivne eksternalije razvijanja okolju prijaznih tehnologij. Inovatorji težko zajamejo vse pozitivne eksternalije investicij v razvoj, ki vodijo do optimalnih stopenj vložkov v raziskave in razvoj.
- d) **Politični razlogi.** Pogosto podeljujejo vlade subvencije za ohranjanje oziroma pridobivanje politične podpore. Praviloma se podpira določene panoge za podporo industrijskih voditeljev in delavcev v panogi ali pa za zagotavljanje socialnega miru.

Največji delež okoljskih subvencij v sektorju energetike je podeljeno fosilnim gorivom. Worldwatch Institute je za leto 2012 podal oceno, da je bilo fosilnim gorivom podeljenih med 775 mrd. \$ in 1 bilijona \$ subvencij (Worldwatch Institute, 2012). V zadnjih letih je v politiki opaziti zagon k odpravi okolju škodljivih subvencij. Leta 2009 so se na srečanju G-20

države zavezale k odpravi subvencij fosilnim gorivom na srednji rok (G-20 Leaders, 2009). Ocenjena velikost subvencij v energetiki v svetovnem merilu v letu 2011 znaša 480 milijard dolarjev, kar predstavlja 0,7 % v svetovnem BDP. Če v izračun vključimo tudi negativne eksternalije, pa ocena Mednarodnega denarnega sklada (angl. *International monetary fund*, v nadaljevanju IMF) znaša kar 1900 milijard dolarjev oziroma 2,5 % svetovnega BDP (International Monetary Fund, 2013).

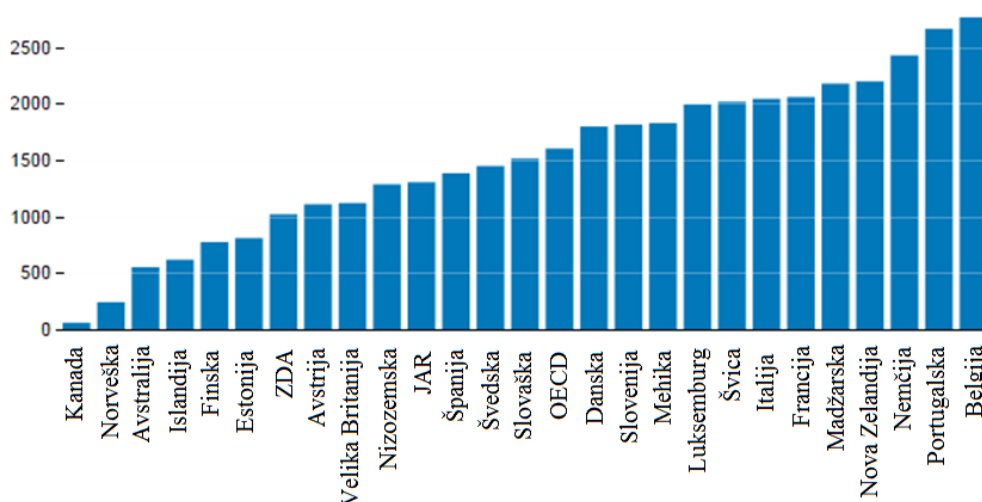
V kolikor bi vse države sveta subvencije fosilnim gorivom odpravile do leta 2020, bi se poraba energije zmanjšala za 3,9 %. Vpliv umika subvencij bi se poznal tudi na dolgi rok, saj bi se do leta 2035 povpraševanje po nafti zmanjšalo za 4 %, po zemeljskem plinu za 9,9 %, po premogu za 5,3 % (Worldwatch Institute, 2012). Omenjene projekcije potrjujejo dejstvo, da je tudi na dolgi rok sprememba opazna, saj se ljudje in podjetja prilagodijo in zaradi višjih cen energentov zamenjajo vir energije ali pa investirajo v manj potrošne tehnologije. Poleg povpraševanja po energentih bi se posledično zmanjšale tudi emisije CO₂ in sicer za 4,7 % do leta 2020 in 5,8 % do leta 2035.

Transportni tokovi po cesti v zadnjih letih naraščajo, kar pomeni tudi rastoče družbene stroške. Posamezniki se pri odločitvi o kraju bivanja in dela, načina prevoza in vrste avtomobila odločajo na podlagi privatnih stroškov. Na podobni podlagi odločitve sprejemajo tudi podjetja, ki imajo svoj vozni park, delavcem zagotavljajo službene avtomobile ali jim dopuščajo delo od doma. Vožnja z avtomobilom prinaša družbene stroške, zaradi česar ne pride do optimalnega položaja, ker obstaja razmak med privatnimi in družbenimi stroški. Med družbene stroške lahko uvrščamo hrup, časovne izgube zaradi zastojev, onesnaženje, ki je škodljivo zdravju in na primer stroške nesreč (Oosterhuis & Umfenbach, 2014).

Franckx in Mayeres (2014) sta opredelila dve najpogostejši obliki okoljskih subvencij, ki jih posamezniki in podjetja prejema od svojih držav. Pomanjkljivo zaračunavanje uporabe cest v mnogih državah ljudi ne motivira k racionalni uporabi avtomobila. Cilj Evropske komisije je, da bi države uporabnikom cest zaračunavali t.i. internalizacijske pristojbine za vzdrževanje cestne infrastrukture, stroške zastojev, onesnaženja zraka in stroške hrupa (European Commission, 2011). V državah EU se države odločajo za različne načine zaračunavanja avtocest. V Sloveniji uporabljamo vinjetni sistem, nekatere države uporabljajo sistem cestninjenja posameznih avtocestnih odsekov, na Nizozemskem na primer pa je uporaba avtocest zaenkrat še brezplačna.

Druga oblika pogoste subvencije je obdavčitev službenih vozil. Ključno vprašanje ali delavec s službenim avtomobilom prejme ugodnost, ki je manj obdavčena od višje plače, ki bi jo lahko kot alternativo prejemal od svojega delodajalca. Omenjeno nakazuje na to, da davčna nevtrálnost v tem primeru ne obstaja. Države EU želijo v zadnjih letih v obdavčitev službenih avtomobilov vpeljati okoljsko komponento, kar pomeni, da je višina koristi odvisna od emisij CO₂. Na Sliki 3 prikazujem subvencijo službenim avtomobilom v posameznih državah EU.

Slika 3: Letna subvencija službenemu avtomobilu v € v letu 2012



Vir: Organisation for Economic Co-operation and Development, *Under-taxing drivers is bad for environment and health*, OECD says, 2014b, str. 13.

Države EU naj bi s politiko prenizke obdavčitve v proračun prejele 0,5 % BDP manj, kar naj bi znašalo 54 milijard €. (Copenhagen economics, 2010). Ocenjena subvencija na službeni avto se v državah EU giblje med dobrih 200 € na Norveškem do 2763 € v Belgiji, kar prikazujem na Sliki 3. Povprečna letna subvencija je tako v letu 2012 znašala kar 1600 € (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2014b). Posledica subvencij službenim avtomobilom so večji, močnejši in okolju manj prijazni avtomobili. Uporabniki so v primeru, ko strošek goriva krije delodajalec, nagnjeni k večjim razdaljam. Študija OECD kaže, da uporabniki lahko prevozijo do trikrat več kilometrov kot bi jih z lastnim avtomobilom.

2.3 Koristi odprave okoljskih subvencij

Države sveta so se večkrat zavezale k postopni odpravi okoljskih subvencij. Že leta 1992 je v okviru Organizacije združenih narodov 179 držav podpisalo Agendo 21, ki narekuje smernice glede trajnostnega razvoja. Dokument je zajemal tudi reformo in odpravo okoljskih subvencij. Ena glavnih tem pa je bila odprava subvencij tudi leta 2002 v Johannesburgu in 2012 v Rio de Janeiru na konferenci Rio +20 (Oosterhuis & Umfenbach, 2014).

Evropske države so se prav tako že pred časom zavezale k odpravi okolju škodljivih subvencij. Te namreč bremenijo državni proračun in zaradi škodljivega ravnanja gospodinjstev in podjetij tudi okolje (Withana et al., 2012a). Mednarodna okoljska agencija ocenjuje, da subvencije za rabo fosilnih goriv predstavljajo kar 1 % svetovnega BDP. Odprava teh subvencij bi onesnaženje s CO₂ v svetovnem merilu zmanjšalo kar za 6 odstotkov (International Energy Agency, 2012b).

Država lahko z reformo in odpravo okolju škodljivih subvencij dosega pozitivne ekonomske, socialne in okoljske učinke (Withana et al., 2012a). Proračun lahko zaradi umika subvencij pridobi dodatna sredstva, ki jih lahko usmeri v druge namene kot na primer spodbujanje obnovljivih virov energije. IEEP navaja glavne koristi umika okoljskih subvencij:

- a) **Učinkovitejša raba energetskih in naravnih virov.** Obstoj subvencij je eden izmed razlogov za neučinkovito rabo energetskih in naravnih virov. Korekcija tržnih signalov z namenom postavitve pravih cen virov in produktov je lahko glavna motivacija za odpravo subvencij. Reforma vodi do bolj ekonomične porabe virov, prihranka na stroških in zmanjša odvisnost od uvoza z vidika geopolitičnih odnosov.
- b) **Pozitiven vpliv na okolje.** Reforma ima velik vpliv na negativne okoljske posledice, ki jih prinašajo okolju škodljive subvencije. Odprava subvencij prinaša zmanjšano in okolju prijaznejšo proizvodnjo.
- c) **Proračunski prihranki.** Zaradi odprave subvencij pripomorejo prihranki k fiskalni konsolidaciji državnih računov. V istem trenutku lahko država s prihranjenimi sredstvi financira prehod na nizko ogljično gospodarstvo.
- d) **Inoviranje.** Reforma pospešuje inoviranje na področju ekologije in varčnosti v širšem energetskem smislu. Novi proizvodi ustvarjajo nove trge in niše, ki iščejo načine izboljšanja konkurenčnega položaja podjetij.
- e) **Večja učinkovitost okoljske politike.** Subvencije v nekaterih primerih spodbujajo druge instrumente okoljske politike kot so zeleni davki. Primer so popolne ali delne oprostitve zelenih davkov, ker podjetij na silijo k spremembi načina proizvodnje, ki tako ostane okolju neprijazen. Odprava subvencij odpravlja nekoherentnost okoljske politike.

2.4 Ovire pri odpravi okoljskih subvencij

Odprava subvencij se sliši kot preprost cilj, a za dosego le tega obstaja vrsto preprek. Subvencije lahko na primer sovpadajo z različnimi politikami regionalnega razvoja ali krepitvijo domače proizvodnje (Bragadóttir et al., 2014). Avtorja Oosterhuis in Umfenbach (2014) sta identificirala glavne ovire, ki upočasnjujejo odpravo okolju škodljivih subvencij:

- a) **Nejasnost okoljskih subvencij.** Dogovor glede jasne definicije okolju škodljivih subvencij je pomemben zaradi podajanja ocen o višini subvencij, dilem ali je subvencija sploh okolju škodljiva in ali je določen instrument, ki ga uvede država, sploh subvencija.
- b) **Interesne skupine.** Kljub temu da bi odprava subvencij prinesla splošno korist, lahko proces odprave zavirajo močni lobiji. Zaradi dobre organiziranosti in jasnega cilja, da do odprave določene subvencije ne pride, so pogosto uspešni pri lobiranju in ustvarjanju pritiska na zakonodajalca.
- c) **Pogojnost zavez.** Države EU so se zavezale k odpravi subvencij do leta 2020 z ozirom na revnejše sloje prebivalstva. Ta pogojnost je lahko dober izgovor držav, da reformo predstavijo na kasnejše časovno obdobje.

- d) **Vtis nepomembnosti.** Subvencije lahko na prvi pogled dajejo vtis nepomembnosti. Pavšalno rečeno bi naj bil rezultat odprave subvencij premajhen, da bi bilo vredno truda za reformo. Povpraševanje po dobrinah kot so voda, energija in hrana je pogosto cenovno neelastično, kar je prav tako potrebno omeniti v tem kontekstu. Dvig cene teh dobrin zaradi umika subvencije za 1 % bi povpraševanje zmanjšalo za manj kot 1 %.
- e) **Kratkoročnost.** Gre za enega izmed pomembnih razlogov za zavlačevanje z reformo, saj na kratki rok reforma prinese predvsem stroške podjetjem in gospodinjstvom, na srednji in dolgi pa so učinki lahko mešani. Tega se predvsem zavedajo vladajoče stranke, ki ne želijo uvajati reform, saj bi imele pozitivne učinke šele po izteku njihovega mandata.

V poglavju sem pojasnil problematiko odprave okoljskih subvencij. Ugotavljam, da je državi precej lažje uvajati okoljske subvencije, kot pa jih odpraviti. V magistrski nalogi sem se osredotočil na subvenciji in transportu, ki so po vrednosti in vplivu na okolje najpomembnejši skupini. Zakonodajalec se mora zavedati problematike odprave in tega, da za to obstajajo različne rešitve. Glavni argument za odpravo, ki ga država lahko uporabi ob reformi, so koristi umika okoljskih subvencij. Tematika odprave okoljskih subvencij ima v javnosti vedno več pozornosti. Zdi se, da se tematiki ne posvečajo več zgolj nevladne organizacije ampak tudi vlade evropskih držav. K odpravi bi zagotovo prispevala redna poročila o subvencijah na letni ravni in ozaveščanje podjetij in državljanov o tem kaj bi odprava prinesla na kratek in dolgi rok.

3 IZKUŠNJE IZBRANIH DRŽAV Z ZELENO PRORAČUNSKO REFORMO

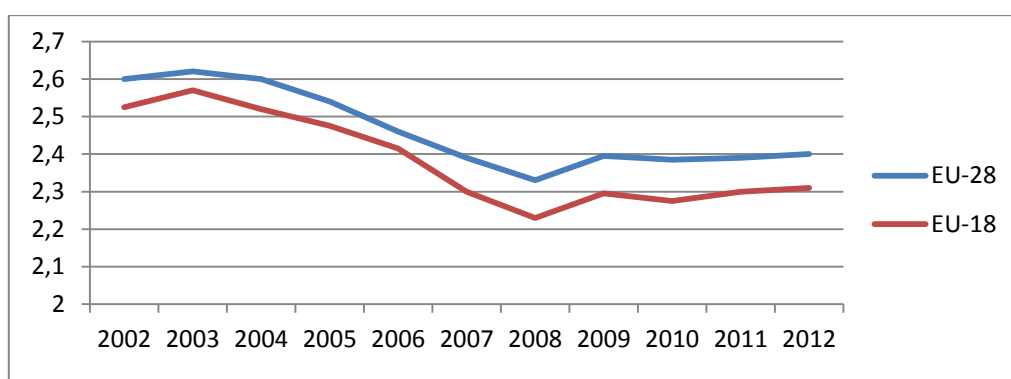
V poglavju bom opisal stanje na področju zelenih davkov in okoljskih subvencij v EU. Opravil bom pregled izkušenj izbranih držav EU z zeleno davčno reformo in odpravo okoljskih subvencij. Gre za evropske države, ki so poleg Norveške in Finske edine uvedle zeleno davčno reformo in jih lahko z vidika različnih rezultatov reforme jemljemo za zgled in proučevanje možnosti za uvedbo te reforme v Sloveniji.

Uspešnost zelene proračunske reforme bom ocenjeval z vidika vpliva na socialno pravičnost, konkurenčnega položaja podjetij in izboljšanja stanja okolja. Pri pregledu subvencij se bom osredotočil na panogi energetike in transporta. V omenjenih panogah z največjim deležem subvencij imajo države namreč tudi največ vpliva. Panogo kmetijstva na primer ureja skupna evropska politika, kar pomeni, da imajo države nanjo manj vpliva. Opravil bom pregled najpomembnejših subvencij, ki so jih države že odpravile in tudi tistih, ki bi ji še morale. Namen naloge je opozoriti na najbolj pereče in problematične subvencije, katerih umik bi prinesel širšo korist. V pregledu se bom osredotočil le na subvencije, na katere imajo države vpliv. Kot primer navajam obdavčitev kerozina in uvedbo davka na dodano vrednost v letalskem prometu, ki sta regulirani s strani EU, tako da teh subvencij analiza ne zajema.

3.1 Zeleni davki v Evropski uniji

Zaradi podnebnih sprememb in zavedanja, da bo potrebno z davčnimi instrumenti poseči v ravnanje gospodinjstev in podjetij, so evropske države od 90. let dalje pričele uvajati zelene davke. Nekatere države so to storile v okviru zelenih davčnih reform, nekatere pa so zelene davke zgolj uvedle in tako delno vplivale na zmanjšanje okolju škodljivega vedenja. Od leta 2002 do leta 2008 je delež zelenih davkov v državah EU vztrajno padal in sicer v sedmih letih iz povprečno 2,6 % na 2,3 % BDP. Po začetku finančne krize je tehtano povprečje zelenih davkov v državah EU v letu 2009 narastlo in se nato ustalilo pri približno 2,4 % BDP v letu 2012. Gibanje deleža prikazujem na Sliki 4.

Slika 4: Delež zelenih davkov v BDP v %



Vir: Eurostat, Taxation trends in the European Union; Data for the EU Member States, Iceland and Norway, 2014b.

V primerjavi z letom 1995 se je delež zelenih davkov v BDP do leta 2012 znižal v kar 19 od skupno 28 držav. Koman, Kešeljević, Čadež, Kovač in Aristovnik (2012) navajajo tri možne razloge za tovrstni trend. Prvi razlog so drugi instrumenti, kot je trgovanje z emisijami, ki se jih države poslužujejo, da s trgom poizkušajo dosegati večjo proizvodno učinkovitost in manjše onesnaževanje. Drugi razlog naj bi bile rastoče cene nafte, zaradi katerih so vlade primorane nižati trošarinske stopnje na pogonska goriva. Tretji razlog padanja deleža zelenih davkov pa naj bi bil splošen padajoč trend porabe energije v Evropski uniji (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2011a). Med letoma 2003 in 2008 je bil zabeležen strm padec tehtanega povprečja okoljskih davkov v BDP. Najbolj verjeten razlog za padec je ta, da v času hitre gospodarske rasti poraba energije ni rasla z enako stopnjo kot BDP. V tem času so energetske viri dosegali rekordne vrednosti, saj se je cena nafte med letoma 2003 in 2011 potrojila. Prav visoke cene nafte so vplivale na porabo energije, zaradi česar se je v državne proračune steklo manj davkov na energijo (Eurostat, 2013a).

V Tabeli 2 prikazujem deleže zelenih davkov v BDP v državah EU. Na podlagi podatkov lahko ugotovimo, da se deleži zelenih davkov med državami razlikujejo in so se leta 2013 gibal med 1,6 % in 4,3 % v BDP. Tehtano povprečje zelenih davkov v BDP je od leta 2005

konstantno in je v letu 2013 znašalo 2,5 %. Največje deleže beležijo Danska (4,6 %), Slovenija (3,9%) in Italija (3,5%). Najmanjše deleže zelenih davkov pa so v istem letu pobrale Litva (1,6 %), Španija (1,8 %) in Slovaška (2,0 %).

Tabela 2: Deleži zelenih davkov v BDP v državah EU med letoma 2003 in 2013 v %

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Belgija	2,4	2,5	2,5	2,3	2,2	2,1	2,2	2,2	2,3	2,2	2,1	2,1
Bolgarija	2,9	3,1	2,9	2,8	3,2	3,3	2,9	2,8	2,7	2,7	2,8	2,7
Češka	2,4	2,4	2,5	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4	2,2	2,1	2,1
Danska	4,8	5,0	4,9	4,7	4,7	4,2	4,0	4,0	4,1	4,0	4,2	4,1
Nemčija	2,6	2,5	2,4	2,4	2,2	2,1	2,3	2,1	2,2	2,1	2,0	2,0
Estonija	1,9	2,1	2,3	2,2	2,2	2,3	2,9	2,9	2,7	2,7	2,6	2,7
Irska	2,3	2,5	2,5	2,4	2,5	2,3	2,3	2,5	2,4	2,4	2,5	2,4
Grčija	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0	1,9	1,9	2,5	2,8	3,2	3,6	3,7
Španija	2,0	2,0	1,9	1,8	1,8	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,9	1,9
Francija	2,0	2,1	2,0	2,0	1,9	1,8	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	2,1
Hrvaška	4,1	4,0	3,9	3,8	3,7	3,4	3,4	3,7	3,3	3,2	3,5	3,9
Italija	3,0	2,8	2,9	2,9	2,7	2,6	2,8	2,8	3,1	3,5	3,4	3,6
Ciper	3,5	3,7	3,3	3,1	3,2	3,1	2,8	2,8	2,8	2,6	2,7	3,1
Latvija	2,3	2,5	2,5	2,2	1,9	1,9	2,3	2,4	2,5	2,5	2,5	2,7
Litva	2,8	2,7	2,3	1,8	1,8	1,6	2,0	1,8	1,7	1,6	1,6	1,7
Luksemburg	2,8	3,0	3,0	2,7	2,6	2,6	2,6	2,4	2,4	2,4	2,2	2,0
Madžarska	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,7	2,6	2,8	2,6	2,7	2,6	2,6
Malta	3,2	2,8	3,1	3,2	3,6	3,3	3,2	2,9	3,0	2,8	2,7	2,9
Nizozemska	3,4	3,5	3,6	3,6	3,4	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	3,3	3,4
Avstrija	2,7	2,7	2,6	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Poljska	2,5	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,5	2,6	2,5	2,5	2,4	2,5
Portugalska	2,9	2,9	2,9	2,8	2,7	2,5	2,4	2,4	2,3	2,2	2,2	2,3
Romunija	2,3	2,3	2,0	1,9	2,0	1,8	1,9	2,1	1,9	2,0	2,1	2,4
Slovenija	3,2	3,2	3,2	3,0	3,0	3,0	3,5	3,6	3,5	3,8	4,0	3,9
Slovaška	2,4	2,5	2,3	2,2	2,1	2,0	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8
Finska	3,1	3,1	3,0	2,9	2,7	2,6	2,5	2,7	3,0	3,0	2,9	2,9
Švedska	2,8	2,7	2,7	2,6	2,5	2,6	2,7	2,6	2,4	2,4	2,4	2,2
V. Britanija	2,6	2,5	2,4	2,3	2,4	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
EU-28	2,6	2,6	2,5	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4	2,5	2,5

Vir: Eurostat, Environmental tax statistics, 2015c.

Povečana vsota pobranih zelenih davkov ne pomeni samodejno fiskalne politike, ki bi upoštevala okolje, ampak je lahko posledica uvedba novih zelenih davkov ali pa povečanja davčnih stopenj. Pobranih davkov je lahko v posameznem letu več tudi zaradi povečanja porabe obdavčenih proizvodov. Prav tako manj pobranih davkov lahko pomeni uspešno izvajanje okoljske politike ali pa zmanjšanje okolju škodljive porabe (Eurostat, 2014b).

Največji delež zelenih davkov so v letu 2012 s 75 % predstavljali davki na energijo od katerih so bile kar tri četrtine pobrane z davki na goriva. Preostala deleža davkov na energijo pa

predstavljajo davki na transport v višini 21 % in davki na onesnaževanje in vire v višini 4 % (Eurostat, 2014b).

Države pri odločitvi o višini zelenih davkov nimajo povsem prostih rok. Obdavčitev energentov v EU in cilje glede obdavčitve opredeljujeta energetska politika EU in Direktiva 2003/96/ES, ki določa obdavčitev goriv in električne energije, kar pomeni, da se morajo države ravnati skladno z direktivo. Direktiva ureja minimalno obdavčitev goriv in električne energije, tako da države ne morejo zaračunavati nižjih davkov. (EUR-Lex, 2010). Direktiva določa tudi popolne oprostitve obdavčitve kot so na primer goriva za komercialne polete in komercialno plovbo. Delne oprostitve pa države lahko po lastni izbiri aplicirajo na biogoriva, energijo, ki je pridobljena iz obnovljivih virov energije, zemeljski plin kot pogonsko sredstvo itd. (Direktiva Sveta EU 2003/96/ES). Glavni cilj direktive je vzpostaviti konkurenčnost med posameznimi energenti in vzpostaviti realna cenovna razmerja med energenti. Z višino obdavčitve je možno prilagajati davčno stopnjo glede na eksterne stroške, ki jih povzroča poraba posameznega energenta.

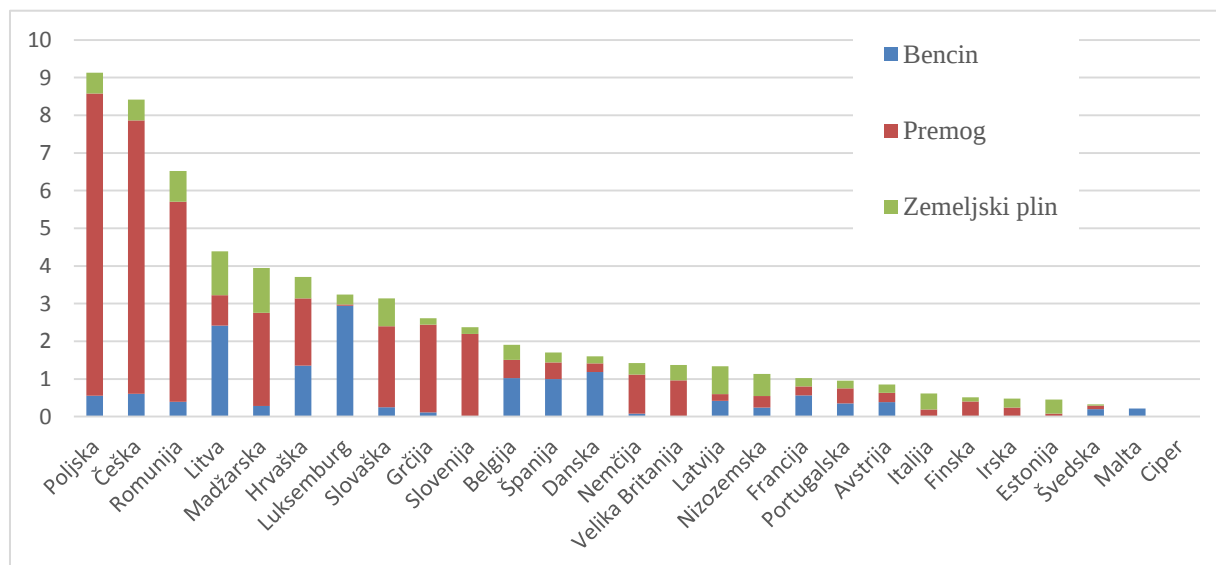
3.2 Okoljske subvencije v Evropski uniji

Države EU so se večkrat zavezale k odpravi okolju škodljivih subvencij. V Letnem pregledu rasti je Evropska komisija (2011b) države pozvala k odpravi subvencij z namenom stroge fiskalne konsolidacije. Poročilo je predvidevalo blažilne ukrepe za najbolj prizadete panoge, regije in zaposlene. Prav tako sta pomembno vlogo igrala možno pomanjkanje energije in možnost selitve proizvodnje v tujino. Z dokumentom Časovni okvir za Evropo, gospodarno z viri (2011a) je Evropska komisija postavila časovni okvir državam članicam za odpravo subvencij do leta 2020. Posebno pozornost Komisija posveča usklajevanju cen virov, ki niso ustrezno vrednoteni na trgu. S pomočjo tržnih instrumentov kot so okoljski davki, emisijski kuponi, fiskalne spodbude za okolju prijazno potrošnjo itd. bi morale države stremeti k resničnim cenam proizvodov, ki bi vključevale eksterne stroške. Po objavi dokumenta je bilo s strani zelenih strank in nekaterih drugih nevladnih organizacij slišati glasne kritike glede ciljev, ki so bili opredeljeni v dokumentu. Cilji, ki zadevajo ekonomično upravljanje z viri, naj bi bili premalo jasni, kar investitorjem ne daje jasnih signalov na podlagi katerih bi se lahko odločili za takojšen pričetek z investiranjem v bolj ekonomične načine proizvodnje ali izrabljanje virov. Komisija ni postavila nobenih obveznih ukrepov, ki bi države pripravili k takojšnjem začetku reform (Alapekkala, 2012). Po mojem mnenju je cilj zelene porabe energije, ki jo mora posamezna država doseči do leta 2020 premalo definiran. Države bi morale prejeti tudi vmesni cilj, npr. do leta 2018, da bi lahko Komisija v primeru neizpolnjevanja še pravočasno ukrepala in državi naložila strožje ukrepe.

Največji delež okoljskih subvencij v EU predstavljajo subvencije v energetiki. Na Sliki 5 prikazujem deleže okoljskih subvencij v energetiki iz katere je moč ugotoviti, da največji delež v BDP predstavlja premog, katerega subvencije v povprečju znašajo 2,4 %. BDP. Povprečni subvenciji bencinu in zemeljskemu plinu znašata 0,6 % in 0,4 %. Delež subvencij v

slovenskem BDP se z 2,38 % uvršča pod evropsko povprečje, ki znaša 3,47 %. Pomembno je omeniti, da bi povprečje subvencij v BDP brez Bolgarije znašalo 2,35 %, kar bi pomenilo, da bi se Slovenija nahajala nad povprečjem države EU.

Slika 5: Deleži okoljskih subvencij v BDP po energetskih virih v %



Vir: International Monetary Fund, *How Large are Global Energy Subsidies?*, 2015.

V EU se države na področju transporta najpogosteje srečujejo s subvencijami kot so neustrezna obdavčitev službenih avtomobilov, nezaračunavanje cest in neustrezna obdavčitev novih vozil. Veliko manevrskega prostora pa imajo države tudi pri letnih dajatvah za vozila, saj lahko s temi dajatvami pomembno vplivajo na vozni park in izbiro avtomobila.

3.3 Nemčija

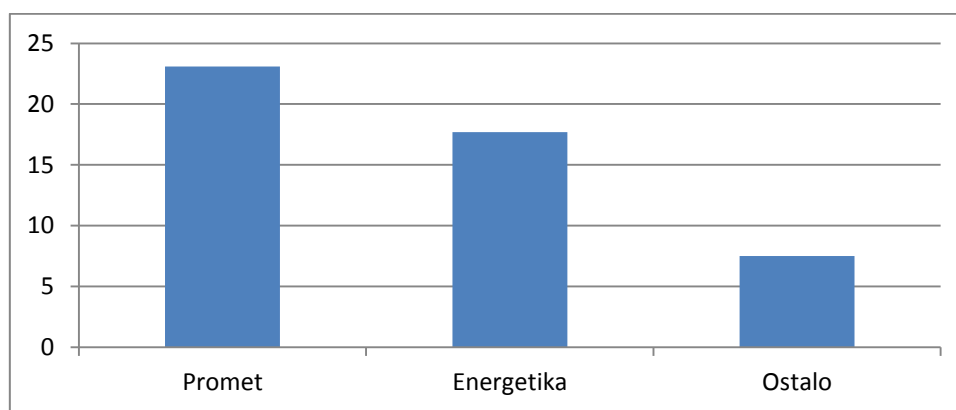
3.3.1 Zeleni davki in okoljske subvencije

Med letoma 1999 in 2003 je bila v Nemčiji izvedena celovita zelena davčna reforma. Po menjavi oblasti leta 1998 je z aprilom 1999 postopoma višala stroške porabe energije s čimer je zasledovala dva cilja. Višji stroški energije so pozitivno vplivali na racionalnejšo porabo energije, poleg tega pa je pozitivno vplivala na povečano rabo obnovljivih virov energije. Reforma je od 1.4.1999 do leta 2003 postopno zviševala obdavčitev goriva, plina, kurilnega olja in davka na elektriko (Knigge & Görlach, 2005). Obdavčitev bencina in dizla sta bila na letni ravni obdavčena dodatno s 3,07 centa, kar je pomenilo višjo obdavčitev v višini 15,35 centa. Lahko kurilno olje je bilo leta 1999 dodatno obdavčeno z 2,05 centa. Zemeljski plin in utekočinjen plin sta bila leta 1999 dodatno obdavčena z 0,164 centa na kWh oziroma 12,78 € na 1000kg. V letu 2003 pa še za dodatnih 0,2 centa na kWh in 22,26 € na 1000 kilogramov. Prav tako je bila električna energija leta 1999 obdavčena z 1,02 centa na kWh, do leta 2003 pa se je obdavčitev letno povečevala za 0,26 centa/kWh in tako dosegla 2,05 centa/kWh.

Prihodki iz okoljskih davkov so bili v višini 90 % porabljeni za pokojninske prispevke, 10 % sredstev pa je bilo porabljenih za spodbujanje ustvarjanja energije s pomočjo obnovljivih virov energije. Ob uvedbi reforme je država poudarila znižanje socialnih prispevkov.

Nemčija je z zeleno davčno reformo med letoma 1999 in 2003 pokazala veliko mero zavedanja okoljske problematike, kar pa za področje okoljskih subvencij ne moremo trditi. Državna agencija za okolje (Umweltbundesagentur, v nadaljevanju UBA) je leta 2008 podala oceno okoljskih subvencij s primarnim ali sekundarnim vplivom na okolje v višini 48 mrd. €, kar je v tem letu predstavljalo kar 1,9 % BDP (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2012a).

Slika 6: Razdelitev okoljskih subvencij po sektorjih v letu 2010 v Nemčiji v mrd. €



Vir: Organisation for Economic Cooperation and Development, Germany environmental performance review, 2011a.

Energetika je za proizvodnjo in porabo fosilnih goriv po različnih ocenah prejela med 7,5 mrd. € in 24 mrd. €, kjer največji del nosijo energijsko intenzivne panoge in proizvodnja premoga, ki uživajo delne ali popolne oprostitve plačila zelenih davkov. Nemški fiskalni konsolidacijski paket za obdobje od 2011-2014 je predvidel strožja pravila za oprostitve. Te so od leta 2013 dalje pogojene z investicijami v varčevanje z energijo. Delne oprostitve, ki so odvisne od skupne porabe energije prejemajo energetske intenzivne panoge. Nemčiji je kljub evropski zakonodaji, ki preprečuje državno pomoč podjetjem, dosegla, da se popolna ukinitve subvencij na izkop premoga izvede šele z letom 2018. Subvencije premogovništvu se že postopoma zmanjšujejo, saj je bilo v letu 1999 je bilo podeljenih 4,9 mrd. € subvencij, leta 2009 pa 2,1 mrd. € (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2011b).

S fiskalnim paketom je Nemčija uvedla tudi davek na nuklearno proizvodnjo energije, s katerim proizvajalec delno krije eksterne stroške. Z davkom v višini 145 €/g nuklearnega goriva naj bi proizvajalci vsaj krili stroške povezane s sevanjem, transportom in shranjevanjem jedrskih odpadkov. Delno pa naj bi do višine 2,5 mrd. € krili tudi stroške v primeru jedrske nesreče (Oosterhuis & Umfenbach, 2014). V primeru jedrske nesreče nad 2,5 mrd. € bi ogromne stroške nosila država, zato omejena odgovornost v primeru jedrske nesreče

spada med okoljske subvencije. Do leta 2022 pa namerava Nemčija ugasniti vse jedrske elektrarne in tako dati še več poudarka obnovljivim virom energije.

Tako kot večina drugih evropskih držav tudi Nemčija podeljuje subvencije porabi dizla, saj je obdavčitev 18 centov nižja od bencina (47 ct/l trošarina na bencin in 65 ct/l na dizel). Na letni ravni se zaradi nižje stopnje trošarine v proračun steče za 6,6 mrd. € manj prihodkov (Bär, Jacob, Meyer, & Schlegelmilch, 2011).

Subvencije v transportu so v letu 2008 znašale okoli 23 milijard evrov, od tega je tretjina znašala oprostitev davka na kerozin v višini 7,2 mrd. €. Dodatno davčno prednost, ki jo ima zračni promet v primerjavi s cestnim ali železniškim pa je oprostitev DDV pri mednarodnih poletih. Država bi z ukinitvijo te subvencije lahko prejela 4,2 mrd. € (Bär et al., 2011). Z namenom zmanjšanja davčnih prednosti letalskega prometa je Nemčija po vzoru Francije in Velike Britanije leta 2011 uvedla davek na letalsko vozovnico. Sistem pozna tri davčne razrede, ki so odvisni od razdalje leta in so se leta 2014 gibal med 7,5 € in 42,18 € (Greenpeace, 2013). Davčna obravnava cestnega transporta motivira uporabnike k večji uporabi lastnega transporta v primerjavi z javnim. Službeni avtomobili so obdavčeni s pavšalno obdavčitvijo v višini 1 %, kar podjetja motivira k plačilu delavca v obliki službenega avtomobila. Delavec ob taki obdavčitvi ni obdavčen proporcionalno glede na kilometrino, ki jo opravi v privatne namene. Na boniteto v Nemčiji pa prav tako ne vplivajo emisije CO₂.

Med vsemi novo registriranimi avtomobili v letu 2008 je bilo 30 % službenih, ki so bili v povprečju večji, močnejši in okolju manj prijazni (UBA, 2011). Nemčija naj bi z neustrezno obdavčitvijo službenih avtomobilov izgubila prihodkov za 0,9 % BDP kar je za Belgijo z 1,2 % največji delež izgubljenega prihodka.

Dodatna subvencija, ki jo prejemajo zaposleni je pavšal za prevoz na delo. Zaposleni lahko namreč svojo letno davčno osnovo zmanjšajo za strošek prevoza na delo. Strošek se izračunava z 0,3 €/km in je odbiten do višine 4.500 €, če zaposleni za prevoz na delo ne uporablja lastnega avta. Pri vožnji na delo z lastnim avtomobilom zgornje meje ni (Bundesministerium der Finanzen, 2013). Z vidika okolja je tovrstna politika nelogična, saj zaposlenih ne motivira, da bi živeli čim bližje delovnemu mestu in da bi se na delo vozili z javnim prevozom.

Nemčija ne zaračunava uporabe avtocest, kar spodbuja uporabnika k uporabi avtomobila namesto vožnje z avtobusom ali vlakom. Država mora zato denarna sredstva za gradnjo in obnovo avtocest iskati v drugih virih, kar ni skladno z načelom onesnaževalec plača. Zaradi večje uporabe avtomobilov zaradi nižjega stroška prihaja do višjih eksternih stroškov kot so onesnaženje in hrup, ki vplivata na zdravje ljudi ter večja možnost prometnih nesreč. (Berg, Burger, & Thiele, 2008).

Nemčija pa bi morala veliko storiti tudi na področju obdavčitve novih avtomobilov, saj je davčno gledano nakup dizelskega avtomobila za kupca ugodnejši. Povprečna emisija CO₂

ново registriranega avtomobila je bila v letu 2013 kar 136,1 g/km, kar Nemčijo uvršča šele na 21. mesto v EU (Transport & Environment, 2014). Čeprav imajo novejši dizelski motorji v povprečju 15 % manjše emisije CO₂ pa so dizelski motorji na daljši rok okolju praviloma bolj škodljivi. Prispevajo namreč k večji onesnaženosti z dušikovim oksidom in ostalimi emisijami, poleg tega pa se uporabniki odločajo za večje avtomobile in več prevoženih kilometrov zaradi manjše porabe.

3.3.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost

V Nemčiji so v letu 2003 slabih 10 mrd. € zelenih davkov prispevala gospodinjstva. Davčno breme je v povprečju za gospodinjstvo pomenilo zmanjšanje razpoložljivega dohodka za 0,75 %. Jasen regresivni učinek je bil zaznan v analizi DIW Berlin (Bach, 2009), saj je bilo ugotovljeno, da so novi davki najrevnejšemu decilu gospodinjstev predstavljali kar 1,05 % razpoložljivega dohodka, zadnjemu decilu pa le 0,47 %. Regresivnost sta omilila zmanjšanje pokojninskih prispevkov in prilagoditev socialnih transferjev gospodinjstvom. Prvemu decilu se je po upoštevanju manjših prispevkov razpoložljivi dohodek zmanjšal za 0,13 %, zadnjemu decilu gospodinjstev pa se dohodek ni zmanjšal. V nekaterih primerih so bila na slabšem gospodinjstva z več otroki in manjšim dohodkom, kar pomeni, da je bila regresivnost zelenih davkov vseeno opazna. Ko je govora o socialnih učinkih je potrebno omeniti tudi okoli 250.000 novih delovnih mest, ki so bila zaradi davčne reforme ustvarjena do leta 2003 (Knigge & Görlach, 2005). Številka predstavlja povečanje delovnih mest za 0,75 % delovno aktivnega prebivalstva.

Breme reform so za razliko od podjetij, ki se jim je neto davčno breme znižalo, nosila gospodinjstva, ki se jim je razpoložljiv dohodek zmanjšal. V slabšem položaju po uvedbi davkov so bila revnejša gospodinjstva in ranljivejše skupine iz česar lahko naredimo zaključek, da je bila reforma regresivna. Država bi morala z različnimi orodji prizadetim skupinam gospodinjstev blažiti regresivne učinke reforme.

Na področju okoljskih subvencij bi imel umik subvencioniranja premoga lahko določene socialne učinke na gospodinjstva. V letu 2008 je Nemčija direktnemu subvencioniranju domačega premoga namenila 2,64 mrd. €, kar pomeni, da je bilo od 30.384 delovnih mest vsako delovno mesto subvencionirano s 86.000 €. Nemčija je s podaljšanjem podpore premogu do leta 2018 vplivala na ohranjanje delovnih mest v rudnikih. Po letu 2018 lahko torej pričakujemo zmanjševanje števila delovnih mest v premogovništvu zaradi nekonkurenčnosti domačega premoga.

3.3.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij

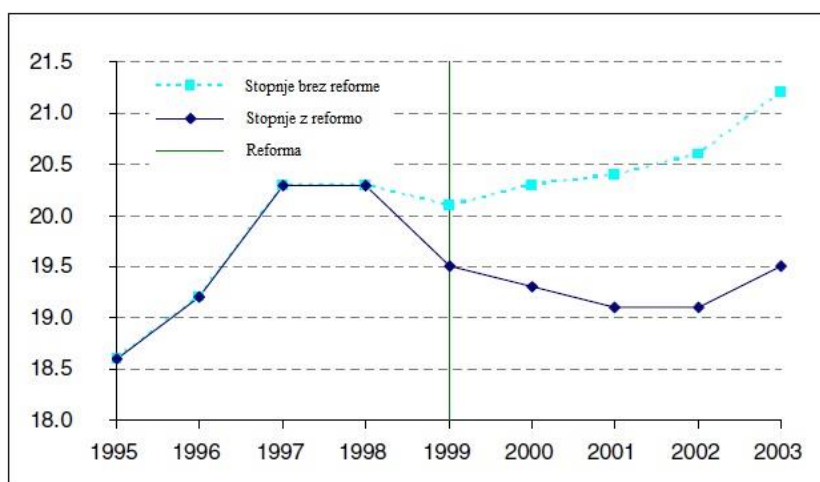
Država je z reformo dviga zelenih davkov in znižanja stroškov dela dosegla fiskalno nevtralnost. Prispevki delojemalcev in delodajalcev so se znižali iz 20,3 % v letu 1998 na 19,5 % v letu 2005. V letu 2003 so skupni prihodki v pokojninsko blagajno z naslova zelenih davkov znašali 16,1 milijarde €. Dejanski učinek pa je bil še večji, če upoštevamo

demografski dejavnik staranja prebivalstva in takratno konjunkturo in posledično rast plač. V primeru neizvedbe proračunske reforme bi se stroški dela do leta 2005 povečali za 1,7 odstotne točke na 21,2 %. Prav tako pa je bil v času izvajanja reform (od leta 1999 do 2003) opaziti prispevek 0,5 odstotne točke k letni rasti BDP.

Konkurenčnost gospodarstva na kratki rok je država ohranjala predvsem z dvema ukrepoma, ki sta pripomogla k boljšemu sprejetju v javnosti. Prvi ukrep je bil delna oprostitvev okoljskih davkov. Energetsko intenzivne panoge so do konca leta 2002 plačevale le 20 % redne davčne stopnje. Po letu 2003 pa je oprostitvev znašala le še 60 % redne davčne stopnje. Drugi ukrep pa je bila izravnava preplačanega davka. Podjetja, ki so po znižanju pokojninskih prispevkov plačevala za nove okoljske davke plačevale 1,2-kratnik znižanih prispevkov, so razliko prejela povrnjeno v celoti. Po letu 2003 je bilo to vračilo le še 95 odstotno. Vračilo je bilo tokrat izvedeno, če je povečanje okoljskih davkov presegalo zmanjšanje prispevkov. Dejansko plačilo davka je podjetju predstavljalo le še 3 % celotnega davka (5 % od 60 %).

Postopno zviševanje davka skozi petletno obdobje je dala industrijskim podjetjem možnost za prilagoditev na položaj in tako zmanjšala možnost selitve proizvodnje v druge države (Withana et al., 2013a). Zelena davčna reforma je v boljši položaj spravila določene sektorje, ki so prejeli znižanje pokojninskih prispevkov za zaposlene in hkrati prejeli oprostitve zelenih davkov, kar nakazuje na to, da je bilo za konkurenčni položaj podjetij dobro poskrbljeno (Bach, 2009). Na Sliki 7 prikazujem gibanje obdavčitve dela. Po letu 1999 so prispevki upadli na dobrih 19 %, medtem ko bi v primeru neizvedbe reforme prispevki naraščali. Reforma je imela na konkurenčni položaj podjetij zaradi nižjih skupnih stroškov pozitivne učinke.

Slika 7: Delodajalčevi in delojemalčevi socialni prispevki za pokojninsko zavarovanje v Nemčiji v obdobju izvajanja zelene davčne reforme v %



Vir: Andersen et al., *Competitiveness Effects of Environmental Tax Reforms (COMETR), Final report to the European Commission, 2007, str. 207.*

Na področju umika okoljskih subvencij energetska intenzivna podjetja v panogah, ki niso zajeta v trgovanje z emisijskimi kuponi uživajo delne oprostitve zelenih davkov. Umik oprostitve bi tem podjetjem na kratki rok povišale proizvodne stroške, saj davki na energijo pri energetsko intenzivnih podjetjih predstavljajo razmeroma večji del proizvodnih stroškov. Na daljši rok pa bi pa investicije v boljšo tehnologijo proizvodnje vplivale na znižanje proizvodnih stroškov.

3.3.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja

Nemčija si ob uvedbi reforme ni zadala nobenih kvantitativnih ciljev glede zmanjšanja emisij. Cilji so bili namreč učinkovitejša raba energije, prihranek energije in promocija obnovljivih virov energije. Analiza okoljskih učinkov zelene davčne reforme inštituta DIW Berlin je pokazala, da so se emisije CO₂ srednjeročno zmanjšale za od 2 do 2,5 %. Knigge in Görlach navajata, da so se emisije CO₂ do leta 2003 zmanjšale za 20 mio. ton. Po letu 2003 so se emisije CO₂ zmanjševale, a z opazno manjšo stopnjo, ker se davek na CO₂ ni več zviševal. Leta 2010 so se emisije CO₂ v primerjavi z letom 2003 zmanjšale za 3 %, kar je znašalo 24 milijonov ton CO₂. Zelena davčna reforma v Nemčiji je do neke mere vplivala na zmanjšanje emisij CO₂. Potenciala za dodatno zmanjšanje emisij bi bilo po vsej verjetnosti še več, če ne bi energetska intenzivna podjetja uživala znatnih znižanj zelenih davkov in drugih ugodnosti.

V primeru, da bi Nemčija umaknila nekatere okoljske subvencije, bi lahko dosegla izboljšanje stanja okolja. S strani okoljskih organizacij prihajajo predlogi, da bi umik nekaterih subvencij pozitivno vplival na zmanjšanje emisij CO₂. Na področju energetike bi izenačitev davčnih stopenj na bencin in dizel vplival na manjše onesnaževanje zraka z okolju neprijaznimi dizelskimi motorji. Višja cene dizla bi namreč vplivala na število dizelskih avtomobilov na cesti ter na skupno prevoženo kilometrino. Prav tako bi ukinitve pavšalne obdavčitve službenih avtomobilov in uvedba obdavčitve glede na emisije CO₂ bi vplivala na izbor okolju prijaznejših avtomobilov. Reforma pavšala za prevoz na delo bi imela pozitiven vpliv na okolje saj bi delavce motivirala k uporabi javnega prometa in izbiri kraja bivanja blizu službe. Uvedba cestninjenja na avtocestah pa bi vplivala na manjšo rabo avtocest oziroma ljudi spodbujala k uporabi javnega prevoza kot je na primer vlak, ki je okolju prijazen način prevoza.

3.4 Danska

3.4.1 Zeleni davki in okoljske subvencije

Leta 1992 je Danska pričela z obsežno zeleno davčno reformo, ko je energijskemu davku na fosilna goriva iz leta 1977 priključila še davek na CO₂ emisije in ostale okolju škodljive elemente (Pfaller, 2010). V reformnem paketu je država obdavčila CO₂, SO₂, avtomobile,

elektriko, odpadke, gorivo in vodo. Reforma je bila razpotegnjena predvsem med letoma 1994 in 1998. Davek na emisije CO₂ je bil uveden z namenom prehoda na goriva z manjšimi emisijami CO₂ in ne zvišanje cen fosilnim gorivom. Iz tega razloga je bil znižan davek na energijo, tako da je davčno breme ostalo nespremenjeno. Prvotni davek je znašal 100 DKK/tono CO₂ in bil nekaj let kasneje znižan na 90 DKK/tono CO₂.

Sveže davčne prihodke je država usmerila na tri področja in sicer v finančne spodbude za energetske učinkovitost v industriji, zmanjšanje stroškov dela in zmanjšanje socialnih prispevkov. Ob uvedbi je zakonodajalec strogo pazil na dve pomembni načeli nevtralnosti obdavčitve. Podjetja in gospodinjstva so morala povečano davčno obveznost zaradi davka na emisije CO₂ dobiti povrnjeno z drugimi davki in socialnimi prispevki. Drugo načelo pa je industriji, ki je bila lahko ogrožena z vidika konkurenčnosti, omogočalo, da je bila oproščena plačila davka na CO₂ emisije. Z novo manjšo davčno reformo v letu 2009 je vlada povečala obdavčitev fosilnih goriv. Davek na zemeljski plin se je do leta 2014 na primer povečal za kar 30 % (Bragadóttir et al., 2014).

Danska se je zavezala, da bo do leta 2020 v primerjavi z letom 1990 izpuste toplogrednih plinov zmanjšala za 40 % (Bragadóttir et al., 2014). V sektorjih, ki ne spadajo pod trgovanje z emisijskimi kuponi naj bi se emisije CO₂ med letoma 2005 in 2020 zmanjšale za 20 %, kar je največje zmanjšanje med državami OECD (Jamet, 2012).

V sektorju energije prejmejo podjetja, ki uporabljajo fosilna goriva v proizvodnji in niso namenjena transportu ali ogrevanju, določeno povračilo davka na fosilna goriva. Danska je vračilo v letu 2012 zmanjšala za 13,1 %, v letu 2013 pa za nadaljnih 14,8 %, kar kaže na postopno odpravljanje okoljskih subvencij. Za porabo elektrike v težkih industrijskih procesih prejmejo podjetja vračilo davka na CO₂ v višini 57,3 %, za lažje procese pa oprostitev ni. Popolno oprostitev pa uživajo biogoriva.

Razlika v davčnih stopnjah med bencinom in dizlom je okoljska subvencija tudi na Danskem. Kljub večji škodljivosti dizelskega goriva ga država obdavčuje po 30 % nižji stopnji od bencina. Država z letnim davkom na avtomobile dizelska vozila sicer obdavčuje po višji stopnji, a to kumulativno ne izenači davčne prednosti dizla na trgu (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2013).

Žal je država leta 2013 davek na energijo za vse namene razen ogrevanja in hlajenja za podjetja znižala na minimalno dovoljeno raven, ki jo določa EU. Sprememba naj bi bila sprejeta zaradi padca globalnega tržnega deleža za 30 % od leta 1995 dalje. Organizacija Danish ecological council (2014) pa za padec tržnega deleža vidi vzrok v naraščajočih stroških dela in počasni rasti v produktivnosti in ne v zelenih davkih.

V panogi transporta Danska zbere največji delež prihodkov z davkom na motorna vozila v EU in sicer kar 1,5 % (Koman et al., 2012). Tovrstna politika visoke obdavčitve novih avtomobilov je lahko problematična, ker ljudi ne motivira k nakupu novih in okolju prijaznih

avtomobilov, ampak raje uporabljajo stare avtomobile. Povprečna starost avtomobila v letu 2009 na Danskem je bila 9,1 leto, med tem ko je bilo povprečje EU zgolj 8,5 leti (Duer, Rosenhagen, & Ritnagel, 2011). To je zanimivo dejstvo saj bi bilo pričakovati, da imajo razvitejše države v EU novejše avtomobile od evropskega povprečja. Postavi se vprašanje, če država s tako obdavčitvijo dejansko škoduje okolju. V tem primeru sicer ne gre za subvencijo, saj o okoljski subvenciji govorili, če bi država nove avtomobile obdavčevala po prenizkih stopnjah.

Danska tako kot Nizozemska in Nemčija z izjemo mostnin na nekaj mostovih ne pobira cestnin za uporabo avtocest. Tovrstna okoljska subvencija dela cestni promet v primerjavi z železniškim in letalskim še cenejši.

Tako kot mnoge druge države tudi Danska podeljuje subvencije za privatno uporabo službenega avtomobila. Davčna prednost privatne uporabe se kaže v primerjavi z uporabo privatnega avtomobila, kjer je država nad povprečjem EU. V tej povezavi je ugotoviti, da Danska na letni ravni služben avto obdavčuje za dobrih 1.750 € premalo. Danski davčni sistem prav tako ne razlikuje med količinami porabljenega goriva za privatne namene, ki ga delavcu plača podjetje. V tem primeru delavec z avtom opravi več kilometrov, ker ga država za večjo kilometrino ne obdavči nič več.

Delavcu se glede na razdaljo med domom in delovnim mestom zmanjša letna obdavčljiva osnova. Do razdalje 24 kilometrov zmanjšanja ni. Za razdaljo med 25 in 120 kilometrov se delavcu osnova zmanjša za 2,05 DKK/km, pri razdalji nad 12 kilometrov pa se osnova zmanjša za 1,05 DKK/km (SKAT, 2014).

3.4.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost

Davčno reformo na Danskem so ex ante analize označile kot regresivno z vidika zmanjšanja razpoložljivega dohodka gospodinjstev. Prvemu decilu gospodinjstev so novo uvedeni davki (predvsem davek na CO₂) v letu 1996 predstavljali 0,8 % razpoložljivega dohodka, najbogatejšemu zadnjemu decilu pa le 0,3 % (Wier, Birr-Pedersen, Klinge Jacobsen, & Klok, 2005). Ista raziskava je pokazala tudi, da poleg višine dohodka na neenak učinek davkov na CO₂ urbanost okolja. Gospodinjstva na ruralnih območjih imajo višje izdatke za ogrevanje, elektriko in transport, kar pomeni, da plačujejo sorazmerno več davka. Na Danskem se je izkazalo, da bi lahko problem regresivnosti davkov rešili, tako da bi povečali indirektni davek na CO₂ (davek, ki ga plačujejo podjetja), zmanjšali pa direktni davek na CO₂ (davek, ki ga plačujejo gospodinjstva). Wier et al. namreč ugotavljajo, da so direktni davki bolj regresivni. V primeru prealitivne bremena na podjetja pa se žal zopet poraja vprašanje glede konkurenčnosti domačih podjetij.

3.4.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij

Reforma je zaradi skrbi glede konkurenčnosti podjetjem omogočala vračilo plačanega davka. Danski sistem obračuna vračila davka je bil zelo zapleten. Podjetja iz energijsko najbolj intenzivnih panog so upravičena do vračila v višini 75 %. Dodatna vračila pa si podjetja lahko pridobijo z vstopom v t.i. dogovore o učinkovitosti z Dansko agencijo za energetiko. Podjetja so vračila davka prejela v obliki subvencij za investicije v energetske učinkovitost. Podjetja, ki so delovala v sklopu dogovora o učinkovitosti so prejela 30-50 % subvencij za investicije (Bjørner & Jensen, 2002). Podpora k energijski učinkovitosti se v literaturi navaja kot dober instrument za izboljšanje konkurenčnega položaja podjetij. Na izboljšanje konkurenčnega položaja podjetij pa je vplival tudi nižji strošek dela. Davek na delo, ki je leta 1995 znašal 28 % je država postopoma zmanjševala in je leta 2000 znašal 26,6 % (Speck & Jilkova, 2009).

Danska vlada je izvedla dve poglobljeni študiji vpliva davka na konkurenčnost podjetij med letoma 1990 in 2008, ki ugotavljata, da vpliva na konkurenčnost podjetij ni bilo in da bi lahko še dodatno zvišala davke na CO₂ in energijo. Zvišanje bi bilo možno ob postopnem zviševanju skozi daljše časovno obdobje. Na ta način bi imela podjetja čas za prilagoditev in ohranitev konkurenčnosti (Danish ecological council, 2014).

Danska je za vidik konkurenčnosti domačih podjetij poskrbela z različnimi orodji, ki so se izkazala za izredno učinkovita. Veliko pozornosti je z dogovori s podjetji posvečala energetske učinkovitosti, kar se je po mojem mnenju izkazalo za odlično orodje za zmanjševanje porabe energije in posledično manjših proizvodnih stroškov. Na manjše stroške je pozitivno vplivala tudi nižja obdavčitev dela, ki jo je država do leta 2005 v primerjavi z letom 1995 (28 %) znižala še dodatno in sicer na 24,8 %. Zelena davčna reforma na Danskem vpliva na konkurenčnost domačih podjetij torej ni imela.

Na področju okoljskih subvencij na Danskem je država naredila korak nazaj z znižanjem davka na energijo na minimalno dovoljeno raven v letu 2013. Ponovno zvišanje davka bi imelo vpliv na višje stroške energetske intenzivnih podjetij. Po mnenju organizacije Danish ecological council (2014) ponovno zvišanje davka zaradi investicijskih spodbud ne bi vplivalo na konkurenčnost podjetij.

3.4.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja

Danska je uspela emisije CO₂ med letoma 1990 in 2001 zmanjšati za kar 24 %, kar predstavlja 13,5 mio. ton. V istem obdobju je industrija zmanjšala emisije CO₂ za 25 % na proizvedeno enoto (Withana et al., 2013a). Velik vpliv zelenih davkov na onesnaževanje okolja ugotavlja tudi Enevoldsen (2000), ki ocenjuje zmanjšanje emisij CO₂ za 7 % med letoma 1991 in 1997, medtem, ko se je proizvodnja povečala za 27 %.

Dansko ministrstvo za finance je ugotovilo, da je reforma pripomogla k znatnem okoljskem izboljšanju na ekonomsko učinkovit način. Skupna poraba energije je do leta 1999 padla za 10

% . Med letoma 1990 in 2008 pa poroča o zmanjšanju energetske intenzivnosti za 22 % (The danish ecological council, 2014). Danska je namreč podjetjem za posebne popuste pri davku na CO₂ omogočala vstop v prostovoljne dogovore o energetske učinkovitosti. Raziskava, ki je zajela sodelujoča podjetja v omenjenih dogovorih, je za obdobje med 1996 in 2005 ugotovila zmanjšanje emisij CO₂ za 6 % (Ericsson, 2006).

Zmanjšanje emisij na proizvedeno enoto med letoma 1990 in 2001 za 25 % po mojem mnenju nakazuje na zelo učinkovito zeleno davčno reformo z vidika onesnaževanja okolja. Zaradi vračil plačanih zelenih davkov so bila podjetja zaradi dogovorov in subvencij za investicije motivirana k proizvodni učinkovitosti, kar je posledično pripeljalo do znatnega padca emisij. Pomemben sklep je tudi, da so dogovori o učinkovitosti podjetij pozitivno vplivali na padec emisij CO₂.

Umik nekaterih okoljskih subvencij na Danskem bi lahko prinesel dodatne pozitivne učinke na okolje. Vlada na podlagi raziskav ugotavlja, da bi razlika v obdavčitvi dizla in bencina v višini 30 % pomenila manjšo uporabo okolju neprijaznih dizelskih avtomobilov. Prav tako bi zaračunavanje uporabe avtocest vplivalo na višji strošek vožnje z avtom in posledično na večjo uporabo alternativnih vrst prevoza. Dobrodošla bi bila tudi reforma obdavčitve službenih avtomobilov, ki bi vplivala na manjšo rabo službenih avtomobilov in predvsem na manjšo opravljeno kilometrino. V kolikor bi Danska izpeljala reformo bi morala v reformi obvezno narediti razliko v obdavčitvi količine goriva, ki ga delavcu plačuje delodajalec. Problematiko nadpovprečno starih avtomobilov pa bi morda rešila reforma obdavčitve novih avtomobilov. Ta bi vplivala na znižanje povprečne starosti avtomobilov, kar bi vplivalo na zmanjšanje emisij.

3.5 Velika Britanija

3.5.1 Zeleni davki in okoljske subvencije

Velika Britanija se je reforme tako kot Nemčija lotila postopoma. Med letoma 1993 in 2000 je uvajala davek na fosilna goriva ter uporabo deponij. Davek na gorivo je Velika Britanija dvigovala postopoma in sicer 3 % nad stopnjo inflacije med letoma 1993 in 1994, 5 % med letoma 1994 in 1995 in 6 % med letoma 1998 in 2000. V tem obdobju je uvedla tudi 2-odstotno znižanje davka na delo v letih 1995 in 1996 (vsako leto enoodstotno znižanje). Zmanjšanje prihodkov iz naslova obdavčitve dela v višini 4,7 mrd. £ je bilo več kot kompenzirano s strani obdavčitve goriva (Cottrel et al., 2010). Skupni prihodki od davka na gorivo je leta 1993 znašala 12,5 mrd. £, do leta 2000 pa so prihodki narasli na kar 23 mrd. £ (Green Fiscal commission, 2009). Znižanje stroškov dela naj bi po nekaterih ocenah do leta 2020 prineslo 455.000 novih delovnih mest (Cottrel et al., 2010).

Davek na porabo energije je podjetjem država predstavila leta 2001. Posebnost davka na porabo energije je ta, da je država obdavčila nosilec oziroma vir energije in izpusta, ki nastane

ob porabi energije. V davek je bila zajeta elektrika (0,43 penijev/kWh), plin (0,15 penijev/kWh), utekočinjen plin (0,96 penijev/kg) in trda goriva (1,17 penijev/kg). Gospodinjstva in raba, ki ni bila mišljena v energetske namene, sta bili iz obdavčitve izključeni, tako da je davek zajel podjetja in javni sektor. Vrednosti davka so ostale zamrznjene vse do leta 2007, ko je vlada za vrednosti upoštevala inflacijo. Načrtovanje davka so zaznamovali močni pritiski industrijskih lobijev in slaba podpora in organiziranost okoljevarstvenih ter ostalih organizacij. Industrijski lobiji so dosegli nižjo davčno stopnjo in oprostitve do 80 % (Dresner, Jackson, & Gilbert, 2006).

Na področju energetike je vlada že leta 2002 ukinila državno podporo za kopanje domačega premoga, kar bo na primer Nemčija naredila šele leta 2018. Kljub temu pa je do leta 2009 namenila 52,8 mio. € za porabo že nakopanega premoga (International Energy Agency, 2012a). Izgubo delovnih mest v premogovništvu je država kompenzirala s spodbudami za nova delovna mesta v drugih panogah. Stopnja nezaposlenosti je bila po zaprtju rudnikov v rudarskih regijah sicer večja od državnega povprečja, a le za manj kot 1 % (Bruvoll, Skjelvik, & Vennemo, 2011).

Država je leta 2010 poskrbela, da morajo biti investicije v nuklearno energijo zagotovljene izključno iz privatnega sektorja, poleg tega pa so ukinili tudi vse podpore za skladiščenje jedrskih odpadkov (International Energy Agency, 2012a).

Tarča kritik je tudi zgolj 5 % stopnja DDV na porabo nafte, plina in elektrike za ogrevanje gospodinjstev, ki naj bi letno predstavljala 4,5 mrd. € prihodkov v proračun manj. V skupini pogonskih goriv pa je enaka stopnja trošarine na dizel in bencin zagotovo dobra praksa Velike Britanije, saj ostale države EU obdavčujejo dizel po precej nižji stopnji (Valsecchi et al., 2009). Država je na pogonska goriva v letu 2010 znižano stopnjo DDV iz 5 % dvignila na 20 %.

Okolju škodljiva subvencija v višini 30 milijard funtov v naslednjih 40 letih, ki jo država še zagotavlja, je 50-odstotna oprostitvev davka podjetjem za razgradnjo naftnih ploščadi v severnem morju (House of commons, 2013). Poleg tega pa je država fosilnim gorivom v letu 2011 za proizvodnjo plina in nafte namenila 280 milijonov funtov subvencij (Whitley, 2013).

Oprostitvev davka na rabo energije ravno tako spada med okoljske subvencije. Statistični modeli nekaterih avtorjev, ki sem jih omenjal v prejšnjem poglavju kažejo, da ukinitvev oprostitvev ne bi vplivala na ekonomsko učinkovitost podjetij (Martin, de Preux, & Wagner, 2009). Država bi lahko torej brez skrbi postopno umaknila oprostitve.

V sektorju transporta obdavčitev službenih avtomobilov tako kot v drugih državah EU tudi v Veliki Britaniji predstavlja okoljsko subvencijo delodajalcem in delojemalcem. Velika Britanija je leta 2002 kot prva reformirala obdavčitev službenih avtomobilov, ki upošteva tudi okoljsko komponento. Višina bonitete delavca je namreč odvisna tudi od izpustov CO₂. Z vidika okolja je to pozitivno, a igra v britanskem primeru to majhno vlogo saj število

opravljenih kilometrov za privatne namene ni obdavčeno proporcionalno. Okoljsko gledano ni pomembno, če ima avtomobil nizke emisije CO₂, če zaposleni prevozi več kilometrov kot bi jih s privatnim avtomobilom. Država bo morala v prihodnje v obdavčitev torej vključiti tudi obdavčitev, ki bo upoštevala prevoženo razdaljo v privatne namene. Povprečna letna subvencija podjetju in delavcu na službeni avtomobil v Veliki Britaniji po ocenah OECD znaša dobrih 1.100 €, kar je v primerjavi z Nemčijo več kot enkrat nižja subvencija (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2014b).

Zaposleni delavci za zmanjšanje obdavčljive osnove za dohodnino ne morejo uveljavljati stroškov za prevoz v službo. Privatni strošek delavce spodbuja k izbiri kraja bivanja čim bližje kraju dela. Prav tako jih spodbuja k souporabi avtomobila, kar zmanjšuje družbene stroške vožnje v službo (Harding, 2014).

Na področju stroška registracije novega avtomobila Velika Britanija avtomobile obdavčuje na podlagi emisij CO₂, kar je skladno z sodobnimi smernicami obdavčitve. V letu 2013 je država s povprečjem 128,3g CO₂/km zasedala 12. mesto v EU, kar kaže na to, da manevrski prostor za strožjo obdavčitev še obstaja. Z letom 2017 pa bo država uvedla tudi letni dodatek v višini 310£, ki ga bodo uporabniki vozil, katerih nova vrednost presega 40.000£, plačevali 5 let po nakupu (UK Government, 2015).

3.5.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost

V literaturi ni najti dokazov, ki bi nakazovali na prerazdelitev dohodka po uvedbi davka na porabo energije. Morebiten razlog za to je to, da davek na porabo energije ni bil uveden za gospodinjstva (Withana et al., 2013a). V zvezi s trošarinami na pogonska goriva Barde (2004) omenja, da najrevnejši decil prebivalstva porabi 5,6 % prihodka, kar je trikrat več od najbogatejšega decila in dvakrat več od povprečja. Statistični modeli avtorjev McNally in Mabey (1999) kažejo, da bi obdavčitev hišne rabe energije predstavljala povprečno zmanjšanje energije za 6 %. Najrevnejši decil bi porabo zmanjšal za 9 %, najbogatejši pa le za 1 %. Omenjen izračun nakazuje na večji finančni vpliv z vidika realnega razpoložljivega dohodka in proporcionalno večje zmanjšanje porabe energije na strani revnejšega prebivalstva. Avtorja na problematiko podajata rešitev v obliko ekobonusa ali pa subvencij revnejšemu prebivalstvu za izolacijo stanovanj in hiš.

Revnejšemu prebivalstvu stroški energije, kot so na primer stroški ogrevanja in elektrike, predstavljajo večji delež v razpoložljivem dohodku kot bogatejšemu prebivalstvu. Gre predvsem za stroške ogrevanja in elektrike. Zelena davčna reforma z vidika davka na porabo energije ni imela zaznanih regresivnih učinkov.

Umik **okoljskih subvencij** na socialno pravičnost bi lahko imel z dvigom DDV na porabo nafte, plina, premoga in elektrike za ogrevanje regresivne učinke. Dvig končne cene bi pomenil zmanjšanje razpoložljivega dohodka. Izdatki za ogrevanje namreč revnejšemu

prebivalstvu predstavljajo večji delež dohodka, kar pomeni, da bi dvig cene revnejši sloj relativno prizadel bolj kot bogatejši sloj.

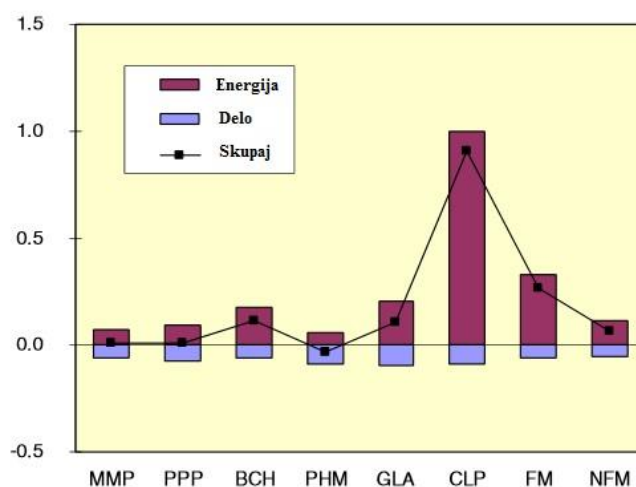
3.5.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij

Konkurenčni položaj podjetij je bil ohranjen z 80 % znižanjem davka na energijo za energetske intenzivne sektorje, ki so podpisali vladni dogovor o energetske učinkovitosti. Dogovori so bili sprejeti zaradi strahu glede poslabšanja konkurenčnega položaja podjetij in so bili oblikovani tako, da so bolj intenzivno promovirali energetske učinkovitost, kot pa neposredno zmanjševali izpuste CO₂. Konkurenčni položaj je vlada ohranila tudi z znižanjem zavarovalnih prispevkov za 0,3 %, kar je malenkostno znižalo stroške dela (Seely, 2009).

Bowen in Rydge (2011) in Withana et. al (2013) ugotavljajo, da davek na porabo energije ni vplival na BDP, delovna mesta in produktivnost. Raziskave kažejo tudi, da je imel davek pozitiven vpliv na energetske učinkovitost in inovacije. Iste raziskave ugotavljajo, da dogovori o energetske učinkovitosti niso imeli takšnega vpliva na energetske učinkovitost in inovacije. Prav tako pa je bilo ugotovljeno, da so imeli dogovori vpliv na nadaljnjo rast energetske intenzivnosti in porabe elektrike (+23 % do +29 %) in izdatkov za energijo (+15 %) (Martin et al., 2009).

Na Sliki 8 prikazujem neto vpliv zelene davčne reforme na različne sektorje. Energetsko najbolj intenzivna panoga proizvodnje cementa (CLP) je imela po reformi povečane skupne stroške proizvodnje za 1 %. Rahlo povečanje stroškov med 0,1 % in 0,3 % so zaznale tudi panoge proizvodnje kemikalij (BCH), steklarstva (GLA), železarstva (FM) in nekovin (NFM). Stroški dela pa so nevtralizirali zelene davke v panogah predelovanja hrane (MMP), papirništva (PPP) in farmacije (PHM) (Andersen et al., 2007).

Slika 8: Neto vpliv zelene davčne reforme na stroške proizvodnje v %



Vir: Andersen et al., *Competitiveness Effects of Environmental Tax Reforms (COMETR), Final report to the European Commission, 2007, str. 210.*

Učinki na konkurenčnost britanskih podjetij po uvedbi zelene davčne reforme so bili dobro ovrednoteni. Raziskave so si precej enotne in sicer ugotavljajo, da bi bilo za državo bolje, da bi se osredotočila zgolj na davek na porabo energije. Dogovori o energetske učinkovitosti namreč niso dosegali svojega namena. Podjetja, ki so podpisala omenjene dogovore, so bila deležna različnih oprostitev davkov, kar je privedlo do nasprotnih učinkov kot je na primer povečanje energetske intenzivnosti. Menim, da bi bilo bolje, da bi država implementirala zgolj davek na porabo energije, ki ni imel učinka na BDP, zaposlenost ali produktivnost.

Umik okoljskih subvencij z ukinitvijo oprostitve davka na rabo energije bi imel vpliv na višje proizvodne stroške podjetij, kar bi lahko vplivalo na konkurenčni položaj podjetij. Po ugotovitvah ekonometričnih modelov avtorji prihajajo do zaključka, da bi podjetja lahko plačevala celotni davek na porabo energije, kar bi vplivalo na zmanjšano porabo energije brez poslabšanja konkurenčnega položaja (Martin et al., 2009). Glede na neučinkovitost dogovorov o energetske učinkovitosti bi bila to dobrodošla poteza. Podjetja bi se bila podjetja primorana prilagoditi in izvesti investicije v čisteje tehnologije proizvodnje.

3.5.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja

Emisije CO₂ so se zaradi uvedbe davka na porabo energije (CCL) v letu 2002 zmanjšale za 2 %, v letu 2003 pa za 2,25 %. Kumulativno zmanjšanje do leta 2005 so na inštitutu Cambridge Econometrics (2005) ocenili na 16,5 mio. ton. Po podatkih IEEP so bile povprečne emisije CO₂ med letoma 2008 in 2011 kar za 24,7 % nižje emisij v baznem letu 1990 (Withana et al., 2013). Davek na porabo energije pa je imel vpliv tudi na porabo električne energije in sicer se je med letoma 2001 in 2010 ocenjeno zmanjšala za 2,9 %. Največji vpliv na zmanjšanje CO₂ je imel javni sektor in trgovina. Energetsko intenzivna panoga je k zmanjšanju CO₂ pripomogla le s 30 % (Peter, Lückge, Iten, & Trageser, 2007).

Ugotavljam, da je Velika Britanija do neke mere dosegla zmanjšanje emisij CO₂, a še zdaleč ne toliko kot je imela potenciala. Dejstvo, da sta imela največji vpliv na zmanjšanje CO₂ javni sektor in trgovina jasno pove, da je še obstajal manevrski prostor. Empirične raziskave so pokazale, da država brez oprostitev zelenih davkov ne bi ogrozila konkurenčnega položaja podjetij, kar pomeni, da bi se emisije lahko še dodatno zmanjšale.

Umik okoljskih subvencij v Veliki Britaniji bi zagotovo prinesel pozitivne učinke na stanje okolja. V kolikor bi vlada uvedla dvig znižane 5-odstotne stopnje DDV na porabo nafte, plina in elektrike za ogrevanje bi to vplivalo na manjšo porabo energentov in investicije v varčnejše gospodinjske aparate. Prav tako bi umik oprostitev davka na porabo energije vplival na varčnejšo rabo energije v industriji oz. v investicije v okolju prijaznejše stroje in procese.

Emisije službenega avtomobila v Veliki Britaniji vplivajo na boniteto zaposlenega, ta pa žal ni odvisna od privatne prevožene kilometrine. Uvedba proporcionalne obdavčitve glede na prevoženo kilometrino bi vplivala manjše emisije CO₂ zaradi manjše kilometrine, opravljene v privatne namene. Prav tako pa bi reforma obdavčitve novih avtomobilov vplivala na podražitev potratnih avtomobilov in pocenitev avtomobilov z nizkimi emisijami.

3.6 Nizozemska

3.6.1 Zeleni davki in okoljske subvencije

Obdavčitev okolju škodljivega ravnanja je za državo pomembna, saj je okoljske dajatve Nizozemska poznala že konec 80. let. Na začetku 90. let je fiskalno politiko pričela povezovati v okolju prijazen sistem, ki je bil sprva precej kompleksen in je temeljil na vrsti energije in načinu ter količini njene porabe. Izmed 4 različnih davkov na porabo energijskih nosilcev je potrebno omeniti predvsem davek na gorivo in premog ter regulatorni energijski davek. Davek na gorivo in premog je bil uveden leta 1988, pobrani prihodki pa so bili usmerjeni neposredno v državni proračun. Davek je zasnovan na energetske in emisijske bazi, kar pomeni, da je relativni energetski vir predstavljal 50 % in emisije CO₂ 50 % davčne osnove. Prava zelena davčna reforma se smatra z uvedbo regulatornega energijskega davka, ki je bil uveden leta 1996, z namenom doseganja večje energetske učinkovitosti manjših podjetij in gospodinjstev. Davek od leta 1999 ne zajema porabe energije, pridobljene iz obnovljivih virov energije (Withana et al., 2013). Prihodki od davka so reciklirani, tako da so bile znižane stopnje dohodnine in stopnje davka na prihodek pravnih oseb ter socialnih prispevkov.

Van Beers, van den Bergh, De Moor in Oosterhuis (2002) so v letu 2002 našeli 47 okoljskih subvencij. Največ subvencij, 20, je bilo prisotnih v kmetijstvu, 7 v energetiki, 15 v prometu in 5 v turizmu. Skupna vrednost teh subvencij je bila ocenjena z 22 milijardami evrov.

Sektor energetike je v obliki popolnih in delnih oprostitev ter vračil davka na rabo energije v letu 2010 prejel 4,5 mrd. €. Manjša stopnja trošarin na kurilno olje in plin (LPG) in popolna oprostitvev davka na kerozin ter ladijsko gorivo sta leta 2010 sta za državni proračun pomenili manj prihodkov za 2,6 mrd. €. Veliki porabniki v proizvodnji uživajo davčne olajšave na elektriko in plin, kar je v letu 2010 pomenilo 250 mio. € okoljskih subvencij. Energetsko intenzivna industrijska podjetja so upravičena do popolnih oz. delnih oprostitev zelenih davkov, kar je v letu 2010 nanese 10 mio. € (Drissen, Hanemaaijer, & Dietz, 2011). V istem letu je delna oprostitvev plačila zelenih davkov na ogrevanje toplih gred, namenjenih vrtnarjenju predstavljala 100 mio. €.

Dobra praksa s področja energetike je ta, da je Nizozemska ena redkih držav, ki ne subvencionira premoga, ampak ga obdavčuje (Vollebergh, 2007). Razlog za tako politiko je verjetno ta, da država več nima premogovnikov in posledično ne potrebujejo državne podpore za ohranjanje delovnih mest v premogovnikih.

V letu 2013 je Nizozemska odpravila različno obdavčitev dizla, ki je bil namenjen kmetijski mehanizaciji. S tem je država po ocenah pridobila 250 mio. € davčnih prihodkov na letni ravni. Problem so gotovo tudi goljufije, saj so pri kontroli prometa odkrili, da sta kar 2 % voznikov dizelskih avtomobilov za pogon uporabljala kurilno olje. S tega vidika je država zagotovo izgubljala del davčnih prihodkov (Withana et al., 2012a).

Na področju transporta je pomembno omeniti, da ima Nizozemska najmanjšo stopnjo emisij CO₂ novo registriranih vozil (109 g/km) v EU. Posebna zakonodaja, ki je od leta 2005 vplivala na 36-odstotno zmanjšanje povprečnih CO₂ emisij pri novih avtomobilih, temelji na obdavčitvi na podlagi emisij CO₂ (Transport & Environment, 2014). Država ima med državami EU najmanjši delež dizlov med novimi avtomobili, ki znaša 25,6 %. Prva registracija in letna cestnina sta davčno bolj neugodni do dizelskih avtomobilov. Zakonodajalec je torej upošteval večji okoljski vpliv dizelskih motorjev in jih temu primeru obdavčil. Rezultati tovrstne politike se kažejo v najmanjšem deležu dizelskih vozil med novo registriranimi vozili, saj je delež teh avtomobilov le 25 %.

Z namenom zmanjšanja zastojev in goljufov je Nizozemska leta 2001 sprejela reformo vračila stroškov za prevoz na delo. Subvencija je zasnovana tako, da je lahko zaposleni znižal obdavčljiv prihodek za strošek prevoza na delo, ne glede na način prevoza. Odbitek je naraščal tudi z oddaljenostjo od doma. Reforma je ukinila odbitek za pot z avtom in priznala zgolj strošek javnega prevoza na letni ravni do 2.000 € (2x80 km, najmanj štirikrat na teden) (Withana et al., 2012a).

Slaba praksa na Nizozemskem pa je zaračunavanje uporabe cest. Kljub temu, da je vlada leta 2009 sprejela odločitev o implementaciji sistema, ki bi uporabnikom zaračunal na podlagi prevoženih kilometrov, je še do danes uporaba cest brezplačna. Poraba denarja iz proračuna za gradnjo cest je povsem v nasprotju s spodbujanjem javnega prometa, saj bi morali uporabniki cest sami kriti stroške gradnje in vzdrževanja cest. Trdimo lahko torej, da je brezplačna uporaba avtocest okoljska subvencija.

Na področju obdavčitve privatne rabe službenega avtomobila Nizozemska upošteva okoljsko komponento, saj na boniteto vplivata nakupna cena avtomobila in emisije. Nadalje pa bo morala država reformirati boniteto za brezplačno gorivo, ki ga delavec prejme od delodajalca, saj količina porabljenega goriva ne vpliva na boniteto (Expatax Knowledge center, 2015).

Nizozemska je kot država, ki spodbuja zeleno gospodarstvo, leta 2008 uvedla letalski davek na posamezno vozovnico, a ga je leto kasneje zaradi bojazni o nekonkurenčnosti v primerjavi z belgijskimi in nemškimi letališči zopet odpravila (Withana et al., 2014). Vse to kaže na problematiko in nemoč odpravljanja nekaterih okoljskih subvencij le na državni ravni.

3.6.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost

Država že od samega začetka poizkuša ohranjati osnovno porabo energije neobdavčeno in obdavčiti le porabo, ki se nahaja nad to osnovno porabo. Avtorji vidijo ta ukrep kot dobro orodje za blažitev regresivnosti zelenih davkov na Nizozemskem. Uredba o oprostitvah se je spreminjala skozi čas. Leta 2001 je država odpravila oprostitve za porabo elektrike in zemeljskega plina. Danes gospodinjstva uživajo ugodnost, saj vsa prejmejo olajšavo, kar krepko omili regresivni učinek zelenih davkov (European Environment Agency, 2011). Regresivni učinek zelenih davkov naj bi bil danes po mnenju avtorjev Peter, Lückge, Iten in

Trageser (2007) skoraj povsem nevtraliziran zaradi neto distribucijskih učinkov kot so oprostitve in olajšave, ki jih prejmejo gospodinjstva. Iz tabele 3 je razvidno, da gospodinjstva v letu 1998 olajšave na porabo elektrike še niso prejemale, v letu 2001 so gospodinjstva prejela 142 € olajšave na gospodinjstvo na letni ravni. Leta 2013 pa je opaziti, da se je davčna obveznost posameznemu gospodinjstvu na letni ravni zmanjšala za 319 €. Omenjeno ureditev avtorji označujejo kot zelo dober instrument za nevtralizacijo regresivnosti zelenih davkov. Zanimivo orodje, ki bi lahko vplivalo na zmanjšanje regresivnosti je tudi to, da je država do leta 2003 kar 15 % prihodkov od davka ponujala za subvencije nakupa energetske učinkovite naprav v gospodinjstvih (European Environment Agency, 2011).

Po mojem mnenju je Nizozemska z olajšavo za gospodinjstva zelo uspešno vgradila progresivnost v obdavčitev energije, ki je po naravi praviloma regresivna. Reciklaža davčnih prihodkov skozi olajšave izniči regresiven učinek, kar so pokazale različne empirične raziskave, tako da bi po mojem mnenju države nizozemski primer vzele za dobro prakso. Z vidika okoljskih subvencij v literaturi nisem zaznal učinkov umika subvencij na socialno pravičnost na Nizozemskem.

3.6.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij

V izogib slabšanja položaja mednarodne konkurenčnosti domačih podjetij so bili večji porabniki energije (>10 mio. kWh/leto) opravičeni regulatornega energijskega davka pod pogojem, da so podpisali dolgoročni dogovor o energetske učinkovitosti z nizozemsko vlado. Reforma je investicije zaradi dolgoročnih dogovorov o energetske učinkovitosti podjetjem naredila bolj zanimive. Kot primer lahko navedem panogo vrtnarstva v toplih gredah. Panogo zaznamuje visoko razmerje med porabo energije in številom zaposlenih ter cenovna konkurenca, ki pri izvozu ne pušča manevrskega prostora za dvigovanje cen. Vlada je sektor popolnoma oprostila davka, a s podjetji podpisala dogovor o izboljšanju energetske učinkovitosti za 65 % med letoma 1980 in 2010 (Ministrie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening Milieubeheer, 2004).

Zeleni davki so omogočili znatno zmanjšanje davčne obremenitve dela iz 25,8 % v letu 1990 na 17,7 % v letu 2005, kar je zagotovo pozitivno vplivalo na konkurenčni položaj nizozemskih podjetij (Pfaller, 2010). Zelena davčna reforma na Nizozemskem je zaradi reciklaže davčnih prihodkov pozitivno vplivala tudi na zaposlenost. Po oceni avtorjev Peter et al (2007) naj bi ustvarila 9.000 novih delovnih mest, kar predstavlja 0,1 % delovno aktivnega prebivalstva. Majhen vpliv na zaposlenost lahko pripišemo majhni stopnji nezaposlenosti, ki je od leta 1990 redko preseгла 5,5 %.

Nihče od avtorjev, ki se je poglobljeno ukvarjal z zeleno davčno reformo na Nizozemskem ni ugotovil poslabšanja konkurenčnega položaja domačih podjetij. Država je namreč z drastičnim znižanjem obdavčitve dela znižala skupne stroške dela, oprostitve zelenih davkov pa so večji porabniki energije prejeli zgolj z investicijami v energetske učinkovitost.

Na področju odprave okoljskih subvencij je izguba konkurenčnega položaja podjetja odvisna od vrste subvencije, ki se reformira:

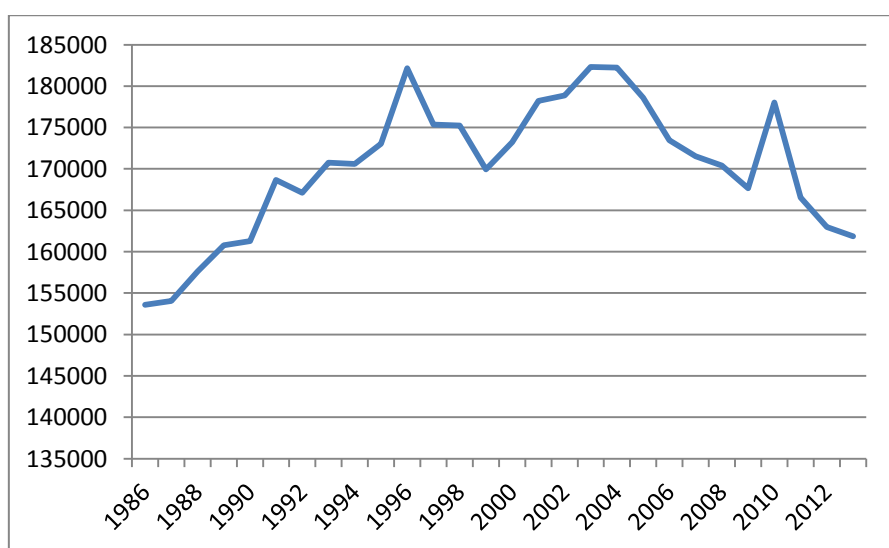
- a.) Odprava oprostitve davka na energijo za energijsko intenzivna podjetja bi bila obvezna za nadaljevanje zmanjševanja emisij CO₂. V literaturi ni zaslediti nobenih ocen kako bi umik oprostitve vplival na konkurenčni položaj podjetij. V primerjavi s preostalimi proučevanimi državami bi bilo pričakovati, da bi se podjetja na dolgi rok prilagodila z investicijami v boljšo in okolju prijaznejšo opremo, kar pomeni da bi lahko konkurenčni položaj ostal nespremenjen.
- b.) Država je zaradi bojazni zaradi izgube konkurenčnega položaja domačih letališč umaknila davek na letalsko vozovnico. Leta 2011 je sosednja Nemčija uvedla tovrstni davek, tako da se je možnost izgube konkurenčnega položaja zmanjšala.

3.6.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja

Berkout, Ferrer-i-Carbonell in Muskens (2004) so izvedli obsežno analizo učinkov zelenih davkov in prišli do ugotovitve, da je regulatorni energijski davek vplival na zmanjšanje porabe elektrike in zemeljskega plina. Med letoma 1994 in 1999 se je poraba na letni ravni zmanjševala za 8 %, poraba plina med letoma 1992 in 1999 pa za 4,4 %. Davek naj bi po vladnih ocenah med letoma 1996 in 2000 vplival na zmanjšanje emisij za 1,5 % vseh CO₂ emisij, kar naj bi znašalo med 1,7 in 2,7 mio. ton CO₂ (Ministrie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening Milieubeheer, 2004).

Na Sliki 9 prikazujem gibanje emisij CO₂ med letoma 1986 in 2012. Po uvedbi regulatornega davka je lepo viden 5 % padec emisij, ki dokazuje učinek regulatornega energijskega davka, ki je bil uveden leta 1996. Nadaljnja rast po letu 2000 sovpada z dodatno rastjo BDP.

Slika 9: Gibanje emisij CO₂ v 1.000 ton



Vir: European Commission, CO₂ time series 1990-2013 per region/country, 2015.

Odprava okoljskih subvencij bi pozitivno vplivala na zmanjševanje emisij CO₂ in lokalnega onesnaženja. Nizozemska vlada se po pozivih okoljski organizacij zaveda, da bi umik oprostitve davkov na energijo za podjetja vplival na zmanjšanje emisij CO₂. Pozitiven vpliv na okolje bi prav tako imela ponovna uvedba letalskega davka, ki bi vplivala na višjo ceno letalskega transporta v primerjavi s cestnim in čistejšim železniškim prometom. Omeniti pa je potrebno tudi to, da Nizozemska kljub zavezi iz leta 2009 še vedno ni uvedla cestninjenja na avtocestah. Cestnine bodo vplivale večjo uporabo javnega prevoza in posledično manjše emisije CO₂.

3.7 Švedska

3.7.1 Zeleni davki in okoljske subvencije

Švedska je ena izmed držav z najnižjim deležem emisij CO₂ na prebivalca in ena izmed vodilnih držav v skupni proizvodnji energije iz obnovljivih virov. Glavni cilj pri snovanju davčne reforme je bilo znižanje obdavčitve dela. Švedska se je osredotočila na obdavčitev porabe škodljivih snovi in delno zmanjševala energijske davke, poleg tega pa je konstantno zviševala obdavčitev porabe energije pri gospodinjstvih in pristala na milo obdavčitev podjetij. Reforma ni bila proračunsko nevtralna, saj je znižanje obdavčitve dela v letu 1991 skupno znašalo 71 mrd. SEK oz. 4,6 % BDP, prihodkov od zelenih davkov pa je država pobrala le za 18 mrd. SEK oz. 1,2 %. Izgubo prihodkov je država dodatno kompenzirala z uvedbo DDV na energijo in uvedbo novih davkov na CO₂, SO₂ in NO_x. Posebno skrb je država posvetila podjetjem energetske intenzivne panoge, da ne bi ogrozila njihove konkurenčnosti. Obenem je izvajala pritisk na podjetja, da vlagajo v svojo energetske učinkovitost. Država je podjetjem energijsko intenzivnih panog nudila znižane stopnje davka na CO₂ za proizvodnjo toplote v industriji pogon stacionarnih motorjev (Andersen et al., 2007).

Temeljitih raziskav o okoljskih subvencijah, ki jih podeljuje Švedska svojim podjetjem ter gospodinjstvom ni. Švedska agencija za zaščito okolja je za leto 2010 podala oceno v višini 1,4 % BDP, kar znaša 5,4 mrd. € (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2014a). V preteklih letih je država poizkušala zmanjševati subvencije, a kljub temu nekatere panoge kot so rudarstvo, kmetijstvo, gozdarstvo in ribištvo še vedno uživajo davčne oprostitve. Kljub temu pa Švedska emisij CO₂ pri proizvodnji električne energije skorajda nima, saj 90 % proizvede s hidro- in nuklearnimi elektrarnami.

V sektorju energetike so industrijska podjetja leta 2011 uživala delne in popolne oprostitve davkov na energijo in davkov na emisije CO₂. Švedska vlada je med letoma 2011 in 2015 postopoma zviševala zelene davke od katerih je prejela skupno 5 mio. € dodatnih prihodkov. Podjetja, ki niso spadala v sistem trgovanja z emisijskimi kuponi, so z letom 2011 plačevala 30 % davka na energijo in 30 % davka na emisije CO₂, ki je do leta 2015 postopoma narastel

do 60 %. Podjetja, ki so zajeta v trgovanje s kuponi, so do leta 2010 plačevala 15 % davka na CO₂, po letu 2011 pa so bila tega davka oproščena, a so bila obdavčena s 30 % davka na energijo (0,0025 €/kWh).

S shemo podpor bioplinu in biogorivu je Švedska za dve leti do konca leta 2015 podaljšala oprostitve na omenjeni gorivi. Z namenom povečanja deleža obnovljivih virov energije je za dvoletno obdobje namenila 41,7 mio. € bioplinu in 691 mio. € biogorivu. Obe gorivi sta popolnoma oproščeni energijskega davka in davka na CO₂. Za primer prevelike podpore je vlada dopustila možnost uvedbe davka na energijo v drugi polovici leta 2015 (European Commission, 2014b). S tem bi preprečila preveliko subvencijo in s tem preveliko cenovno prednost v primerjavi z ostalimi gorivi. Biogoriva namreč sama po sebi po stroških proizvodnje še niso konkurenčna konvencionalnim fosilnim gorivom, tako da država s subvencijami nadomešča razliko med stroškom proizvodnje in tržno ceno (Walter, 2012).

Tako kot v preostalih državah je dizel trošarinsko manj obdavčen kot bencin, dražja registracija novega dizelskega avta pa ni ustrezna kompenzacija različne obdavčitve. V nižjih trošarinah za dizel je po ocenah OECD država leta 2011 prejela 1,2 milijardi € davka manj (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2013). Razliko v obdavčitvi je država z letoma 2011 in 2013 postopoma zmanjšala saj je zvišana trošarina v letu 2013 znašala 0,018 €/kWh. V letu 2010 je bila trošarina na dizel 0,014 €/kWh, na bencin pa 0,035 €/kWh.

V transportu država podeljuje škodljive subvencije pri obdavčitvi službenih vozil, za katere bi bilo potrebno uvesti boljšo in okolju prijaznejšo obdavčitev. Zaposleni s službenim avtom z možnostjo privatne rabe namesto z obdavčitvijo njegove potencialno višje plače prejme 70 % davčno ugodnost, ki naj bi na letni ravni v povprečju znašala 1.446 € (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2014a).

Švedska je ena izmed redkih držav, ki gorivo, plačano s strani delodajalca, v celoti všteje v obdavčljiv dohodek delavca. Tovrstna politika vpliva na izbiro ekonomičnih avtomobilov in vpliva na količino opravljene kilometrine v zasebne namene. Kljub temu pa bi morala Švedska boniteto za privatno rabo službenega avtomobila obračunavati tudi na podlagi emisij in ne zgolj nakupne vrednosti avtomobila (PWC, 2014).

Dobra praksa na Švedskem je tudi vračilo stroškov za prevoz na delo. Zmanjšanje obdavčljive osnove v višini 0,21 €/km lahko delavec za prevoz z avtom uveljavlja le v primeru, da je razdalja do doma večja od 5 kilometrov, vožnja z avtom v primerjavi z ostalimi načini transporta prihrani 1 uro na dan in stroški prevoza na delo presežejo 10.000 SEK (1.000 €) na leto. Politika je oblikovana tako, da daje iz davčnega vidika prednost prevozu z javnim transportom, katerega strošek lahko delavec uveljavlja neomejeno v obdavčljivi osnovi.

Švedska je zaradi neustrezne obdavčitve novih avtomobilov zasedla šele 16. mesto na lestvici povprečja emisij CO₂ pri novih avtomobilih. Povprečje je v letu 2013 znašalo kar 133 g/km,

kar je v primerjavi z Nizozemsko (109 g/km) precej več. Dobra praksa, ki jo je potrebno omeniti, pa je 5-letna oprostitvev cestnine za električna vozila. V letu 2013 je bilo 0,6 % novo registriranih vozil gnano na električni pogon (Transport & Environment, 2014).

3.7.2 Učinki zelene proračunske reforme na socialno pravičnost

Dokazov o regresivnosti zelene davčne reforme na Švedskem skorajda ni. Samozaposleni naj bi bili najbolj neenakomerno obremenjena skupina, a to naj ne bi bil problem, ker ne gre za ranljivo skupino kot so brezposelni ali starši samohranilci. Ko je bil davek na CO₂ leta 1997 iz 0,37 SEK/kg povišan na 0,74 SEK/kg je bil zabeležen zelo rahel regresijski učinek. Realni dohodek se je najrevnejšim zmanjšal za 1,24 %, najbogatejšim pa za 0,78 % (Barde, 2004).

Poročilo EEA (2011) navaja, da se je realni dohodek večini skupin celo povečal, najrevnejši in najbogatejši pa zmanjšal. Prav tako so bile ruralne skupine prebivalstva v malenkost slabšem položaju od urbanega. Švedska vlada (Government of Sweden, 2004) je za obdobje med letoma 2001 in 2003 izvedla analizo učinkov reforme in ugotovila, da se je skoraj vsem socialnim skupinam razpoložljivi dohodek povečal. Povečanje naj bi bilo sicer manjše od 1 %. Manjše obdavčenje gospodinjstev pa je bilo omogočeno tako, da je se je obdavčitev podjetij v povprečju povečala (Leipprand, Gavaljugova, Meyer-Ohlendorf, Blobel, & Persson, 2007).

Na podlagi empiričnih raziskav reforme na Švedskem lahko naredim zaključek, da reforma ni imela opaznih regresivnih učinkov. Omeniti je potrebno tudi, da je bilo zaradi višjih cen goriv zaznati povečano inflacijo, kar se je v nekoliko manjši meri zgodilo le še na Nizozemskem.

3.7.3 Učinki zelene proračunske reforme na konkurenčni položaj podjetij

Končna poraba energije v industriji je od leta 1970 relativno konstantna, kljub temu da je v tem času skupna proizvodnja stabilno naraščala. To nakazuje na izboljševanje energetske učinkovitosti podjetij (Withana et al., 2013b). Povečanje emisij CO₂ je praviloma spremljajoč dejavnik gospodarske rasti. Švedski je to korelacijo uspelo pretrgati. Med letoma 1990 in 2007 so se emisije CO₂ zmanjšale za 9 %, gospodarska rast v istem obdobju pa je bila zabeležena v višini 51 %.

Proizvodna podjetja so leta 1993 plačevala le 25 %, leta 1998 50 % celotnega davka na CO₂, leta 2001 pa se je bila oprostitvev še bolj očitna, saj so podjetja plačevala zgolj 35 % (Withana, et al., 2013b). Podjetja so bila zaradi uvedbe emisijskega davka na CO₂ motivirana k investiranju v okolju prijaznejše tehnologije. Leta 2006 so podjetja pod vplivom zelenih davkov povečala investicije za 1,5 % (Andersen et al., 2007).

Država je podjetjem znižala stroške saj se je obdavčitev dela po uvedbi reforme v začetku 90. let znižala iz 36 na 31 odstotkov BDP, kar je kljub znižanju še vedno predstavljalo nadpovprečen delež v BDP v primerjavi z ostalimi državami Evropske unije.

Nobena raziskava ne omenja poslabšanja konkurenčnega položaja podjetij. Razlog za to so po vsej verjetnosti velike oprostitve zelenih davkov in občutno zmanjšanje obdavčitve dela, kar je znižalo stroške švedskih podjetij.

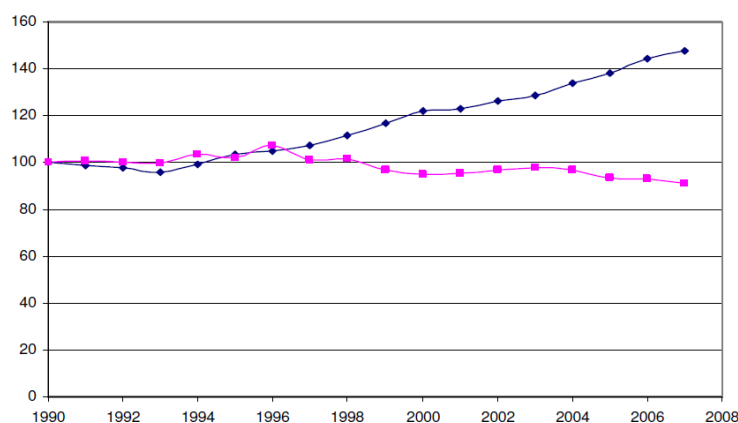
Odprava okoljskih subvencij z umikom oprostitev energijskih davkov bi morala Švedska nadaljevati. Med letoma 2011 in 2015 je delno oprostitve davka iz 30 % zvišala na 60 %. V tem obdobju ni bilo nobenih podatkov o zmanjšanju konkurenčnega položaja podjetij, tako da menim, da bi država morala dalje zmanjševati oprostitve dokler ne bi podjetja plačevala polnega davka.

3.7.4 Učinki zelene proračunske reforme na izboljšanje stanja okolja

Povprečje emisij toplogrednih plinov je med letoma 2008 in 2011 v primerjavi z letom 1990 manjše za 12,6 %. V letu 2010 so emisije toplogrednih plinov znašale 66,2 mio. ton ekvivalenta CO₂, kar je 6,2 mio. ton manj od leta 1990. Glavni razlog za zmanjšanje je bil prehod iz fosilnih goriv na biogoriva v industrijskih panogah kot je na primer papirništvo.

Na Sliki 10 je vidno gibanje rasti realnega BDP Švedske in emisij CO₂. Po letu 1996 je jasno vidno, kako so se emisije CO₂ počasi, a vztrajno zmanjševale. BDP je v tem obdobju vztrajno naraščal, kar nakazuje na učinkovitost zelene davčne reforme na Švedskem z vidika zmanjšanja emisij CO₂.

Slika 10: Realni BDP in emisije CO₂ na Švedskem med letoma 1990 in 2007



Vir: J. Cottrel, Carbon taxes, 2012, str. 4.

Med letoma 1990 in 2007 je švedsko Ministrstvo za finance ugotovilo zmanjšanje emisij v višini 0,5 mio. ton letno (Ministry of Finance, Sweden, 2004). Glavni cilj Švedske ob uvedbi zelene davčne reforme je bilo znižanje obdavčitve dela. Kljub temu je državi z dobro davčno politiko uspelo uspešno vplivati na emisije CO₂.

Kot v preostalih proučevanih državah bi umik okoljskih subvencij pomenil pozitiven vpliv na okolje. Vpliv reforme z zmanjševanjem oprostitev zelenih davkov iz 30 % na 60 % med

letoma 2009 in 2015 je po ocenah vlade prineslo zmanjšanje emisij CO₂ za 0,68 mio. ton. Nadaljnje zmanjševanje oz. odprava oprostitev bi tako imela pričakovano dodatne pozitivne učinke na okolje. Pozitiven vpliv na okolje bi imela tudi izenačitev davčne stopnje na dizel in bencin saj bi tako ljudje manj uporabljali dizelske avtomobile.

Reforma zmanjšanja obdavčljive osnove za strošek prevoza na delo bi pozitivno vplivalo na okolje, saj lahko bi lahko zaposleni osnovo zmanjšal samo v določenih primerih, ko je uporaba avtomobila smotrnejša od javnega prevoza.

4 PRIMERJALNA ANALIZA Z VIDIKA UVEDBE ZELENE PRORAČUNSKE REFORME

V začetku poglavja sem raziskal kako so vlade v Nemčiji, na Danskem, Nizozemskem, Švedskem in v Veliki Britaniji uvajale zelene davke. Gre za evropske države, ki so poleg Norveške in Finske edine uvedle celovito zeleno davčno reformo, tako da lahko na podlagi ugotovljenih rezultatov poiščemo dobre in slabe prakse. Uspešnost davčne reforme bom ocenjeval z vidika vpliva na socialno pravičnost, konkurenčni položaj podjetja in izboljšanje stanja okolja. Učinki zelenih davčnih reform v proučevanih državah so relativno slabo raziskani. Pogosto se zgodi tudi, da se ocene učinkov zelene davčne reforme vladnih in nevladnih organizacij razlikujejo. To otežuje raziskovanje in sprejemanje nadaljnjih političnih odločitev glede davčne politike, ki v obzir jemlje okoljsko komponento. Dodaten problem pri primerjavi in analizi pa predstavljajo različna časovna obdobja, v katerih so bile v proučevanih državah uvedene reforme. V poglavju 4.4. bom opravil primerjalno analizo med državami z vidika okoljskih subvencij.

4.1 Primerjalna analiza med državami z vidika socialne pravičnosti

Zaradi dejstva, da imajo zeleni davki regresivni značaj, so države določeno mero pozornosti posvetile distribucijskim učinkom reforme. Zeleni davki lahko revnejše prebivalstvo relativno prizadenejo bolj. Dodatno obdavčene dobrine, kot so ogrevanje stanovanj in transport, ljudem z nižjimi dohodki predstavljajo večji delež razpoložljivega dohodka. Regresivni učinki reforme so bili odvisni predvsem od tega kaj točno je država obdavčila. Davki na energijo v gospodinjstvih imajo jasen regresivni učinek, medtem ko imajo davki, povezani s transportom, mešane učinke (European Environment Agency, 2011). Pod točko *a.* v spodnji tabeli navajam ali je bil vpliv reforme regresiven, pod točko *b.* pa navajam kvantitativno oceno regresivnosti, ki jo je moč najti v nekaterih raziskavah. Pod točko *c.* pa so navedeni glavni ukrepi zmanjševanja regresivnosti, ki so jih uvedle nekatere države.

Tabela 3: Vpliv zelene davčne reforme na socialno pravičnost

Nemčija (1999-2003)	a. Raziskave zaznale regresivnost. b. 1. decil ima po reformi nižji razpoložljiv dohodek za 0,13 %; razpoložljiv dohodek 10. decila nespremenjen. Davčno breme v povprečju večje za 0,75 %. Povečanje zaposlenosti za 0,75 %. c. Regresivnost ublažena z znižanjem pokojninskih prispevkov.
Danska (1993-1998)	a. Raziskave pokazale blago obliko regresivnosti. b. Na neenak učinek davka ni vplivala le višina dohodka ampak tudi urbanost okolja. Povečanje zaposlenosti za 0,5 %. c. Ukrepov za blaženje vlada ni uvedla. Regresivnost bi lahko zmanjšala s povečanjem davkov na CO2 za podjetja.
Velika Britanija (1994-2000 in 2001)	a. Ni dokazov o regresivnosti zelene davčne reforme. b. 1. decil za pogonska goriva porabi 5,6 % dohodka, kar je trikrat več od 10. decila in dvakrat več od povprečja. c. Avtorji kljub temu, da ni dokazov o regresivnosti predlagajo ekobonus ali subvencije revnejšim za investicije v energetske učinkovitost.
Nizozemska (1999-2001)	a. Regresivnih učinkov ni bilo. b. Reforma je ustvarila 9000 novih delovnih mest (0,1 % delovno aktivnega prebivalstva) c. Gospodinjstva so prejela davčne olajšave na računu za elektriko (142 € v letu 2001).
Švedska (1991)	a. Zelo blagi regresivni učinki. b. Povišanje davka na CO2 zmanjšalo dohodek najrevnejšim za 1,24 %, najbogatejšim pa za 0,78 %. Povečanje ostalim decilom se je povečalo, a za manj kot 1 %. Povečanje zaposlenosti za 0,5 %. Na slabšem so bili prebivalci ruralnih območij. c. Država ni uvajala ukrepov za blaženje morebitnih regresivnih učinkov.

Regresiven učinek je bil zaznan v Nemčiji in na Danskem. O rahlem regresivnem učinku lahko govorimo tudi v primeru Švedske, kjer se je realni dohodek malenkostno zmanjšal le prvemu in zadnjemu decilu, ostalim pa povečal. Regresivnosti v Veliki Britaniji pa ni bilo zaznati zato, ker davek na porabo energije ni zajel gospodinjstev. Na Nizozemskem zaradi uspešne politike blaženja regresivnosti ni bilo zaznati. Regresivnost pa je seveda omililo zmanjšanje dohodninskega davka in socialnih prispevkov. Iz navedenega sklepam, da so imeli zeleni davki v primeru proučevanih držav blažje regresivne učinke, le če država ni vpeljala instrumentov za blaženje regresivnosti, kot jih je na primer vpeljala Nizozemska.

Vrednotenje učinkov in primerjava med državami je zaradi neprimerljivih podatkov težka naloga. Celovite analize, ki bi vrednotila iste kriterije proučevanih države, ni. Vpliv zelenih davkov na zmanjšanje ali povečanje razpoložljivega dohodka revnega prebivalstva je raziskan zgolj v Nemčiji in na Danskem, kjer so novi davki najrevnejšemu decilu predstavljali zmanjšanje dohodka za 1,05 % in 0,8 %. Davki na CO2 so na Švedskem najrevnejšemu prebivalstvu razpoložljiv dohodek zmanjšali za 1,24 %.

Blažitev regresivnih učinkov v okviru zelene davčne reforme so vse proučevane države izvajale s pomočjo nižanja obdavčitve dela. Po znižanju prispevkov je raziskava za Nemčijo ugotovila, da se je realni dohodek 1. decila zmanjšal za zgolj 0,13 %. Razen Nizozemske, ki se je odločila za davčno olajšavo na računu za elektriko, nobena druga država ni uporabila

nobenega konkretnega orodja za dodatno blaženje regresivnih učinkov. Nizozemska je regresivnost blažila z letno olajšavo računa za elektriko, pri kateri so imela revna gospodinjstva relativno večjo korist zaradi povprečno nižjega računa za elektriko. Države bi za zmanjšanje regresivnih učinkov na primer lahko uporabile ekobonus ali subvencije za energetska učinkovitost stavb ali pa gospodinjskih aparatov.

Ugotavljam, da je v proučevanih državah dvig zelenih davkov vplival na socialni položaj nekaterih skupin gospodinjstev. Regresivnih učinkov ni bilo opaziti zgolj pri revnejših decilih, ampak je regresivnost moč opaziti tudi v drugih skupinah, kot je na primer ruralno prebivalstvo. Na regresivnost je vplivala sprememba deleža izdatkov za energijo v celotnem razpoložljivem dohodku. V nekaterih raziskavah zelenih davčnih reform v proučevanih državah sem zasledil tudi pomembno dejstvo glede regresivnosti. Države naj se za posebna orodja za izogibanje regresivnosti zelenih davkov ne bi odločile zaradi administrativnih stroškov uporabe le teh. Birokratski stroški in zapletenost sistema, ki bi vodil k manjši regresivnosti so zagotovo pomemben dejavnik. Ta lahko vpliva na neuvedbo orodij za zmanjšanje učinkov na socialni položaj gospodinjstev.

4.2 Primerjalna analiza z vidika konkurenčnosti podjetij

Glavna skrb držav ob uvedbi zelene davčne reforme je bila konkurenčnost domačih podjetij. Poslabšanje konkurenčnega položaja podjetij je bil glavni argument nasprotnikov reforme. Pred vpeljavo zelene davčne reforme se je v razpravah pojavil dvom, da bodo zaradi zmanjšane proizvodnje podjetij ali selitve proizvodnje v druge države zeleni davki negativno vplivali na BDP. V spodnji tabeli pod točko *a.* prikazujem pregled ukrepov v zvezi z dvigom zelenih davkov, znižanjem obdavčitve dela pod točko *b.* ter ukrepe za zmanjšanje negativnih učinkov na konkurenčnost podjetij v izbranih državah pod točko *c.* Pod točko *d.* pa sem pripravil primerjavo med državami glede na povečanje deleža zaposlenih v celotnem delovno aktivnem prebivalstvu.

Tabela 4: Vpliv zelene davčne reforme na konkurenčnost podjetij

Nemčija (1999-2003)	a. Postopen dvig davkov na bencin, kurilno olje, zemeljski plin in električno energijo. b. Znižanje prispevkov za 0,8 % med letoma 1998 in 2005 (iz 20,3 % na 19,5 %). c. Energetsko intenzivna podjetja so prejela: delne oz. popolne oprostitve davkov; povračilo razlike med preplačanim davkom, če so podjetja plačevala 1,2-kratnik znižanih prispevkov v primerjavi z davki na energijo (podjetja realno plačevala le 3 % celotne vrednosti davka). d. Reforma je dodatno zaposlila 0,75 % delovno aktivnega prebivalstva.
Danska (1993-1998)	a. Uvedba davka na CO₂. b. Znižanje obdavčitve dela iz 28 % (1995) na 26,6 % (2000). c. Sprva podjetja plačujejo le 50 % davka na CO₂. Zmanjšanje obveznosti davkov na CO₂ z vstopom v dogovore o energetske učinkovitosti. d. Reforma je dodatno zaposlila 0,5 % delovno aktivnega prebivalstva.

Se nadaljuje

nadaljevanje.

Velika Britanija (1994-2000 in 2001)	a. Postopno uvajanje davka na fosilna goriva in uporabo deponij (1994-2000) in davka na porabo energije (2001). b. Znižanje delodajalčevih prispevkov za 0,3 % v letu 2001 (iz 12,2 % na 11,9 %). c. Plačevanje zgolj 20% davka na CO₂ v primeru podpisa dogovora o energetske učinkovitosti. d. Ni podatka. Avtorji navajajo, da je bila zaposlenost rahlo višja, a gotovo ne višja od ostalih proučevanih držav.
Nizozemska (1996-2001)	a. Uvedba davka na energijo in CO₂. b. Znižanje davčne obremenitve dela – iz 25,8 % (1990) na 17,7 % (2005). c. Večji uporabniki (>10 mio. kWh/leto) so bili oproščeni energijskega davka v primeru podpisa dogovora in investicijami v energetske učinkovitost. d. Dodatnih zaposlitev za 0,1 % delovno aktivnega prebivalstva.
Švedska (1991)	a. Uvedba davka na CO₂. b. Znižanje davčnih prihodkov v BDP z naslova obdavčitve dela iz 36 % na 31 %. c. Podjetja so plačevala nižje vrednosti zelenih davkov (med 25 % in 50 % davka). d. Reforma je dodatno zaposlila 0,5 % delovno aktivnega prebivalstva.

Proučevane države so v okviru zelenih davčnih reform uvajale različne zelene davke. Nemčija je postopoma višala davke na fosilna goriva, s tem davkom je reformo prav tako začela tudi Velika Britanija. Nizozemska, Švedska in Danska pa so v okviru reforme uvedle davek na CO₂. Davkov v državah niso plačevali vsi, saj so bila v Veliki Britaniji gospodinjstva na primer oproščena plačevanja davka na energijo.

Avtorji ugotavljajo, da je bilo skoraj v vseh državah javnosti preveč nejasno sporočeno, da gre za širšo reformo, ki bo večje breme obdavčitve energije zgolj preusmerila v razbremenitev obdavčitve dela. Ravno ta drugi del reforme je poskrbel za pozitiven učinek na konkurenčnost podjetij, saj je v nekaterih državah občutno znižal obdavčitev dela. Znižanje delodajalčevih in delojemalčevih prispevkov v Nemčiji je v času reforme znašalo 0,7 %. Znižanje obdavčitve je bilo v zaradi demografskih tendenc izredno dobrodošlo, saj bi bilo potrebno zaradi staranja prebivalstva celo zvišati pokojninske prispevke. Velika Britanija je delodajalčeve prispevke znižala v manjšem obsegu in sicer za 0,3 %. Nizozemska in Danska pa sta splošno obremenitev dela v povprečju znižali za 8,1 % in 1,4 %. Na Švedskem so obdavčitev dela v okviru zelene davčne reforme ocenili z vidika deleža davkov na delo v BDP. Ta se je iz 36 % zmanjšal na 31 %. Primerjava znižanja obdavčitve, ki je posledica zelene davčne reforme, je z razpoložljivimi podatki zahtevno, saj so odstotki podani v različnih časovnih obdobjih.

Kompenzacija v obliki oprostitev zelenih davkov, ki so jih države odobrile podjetjem energetske intenzivnih panog, so bile uvedene predvsem iz razlogov ohranjanja konkurenčnosti v primerjavi s podjetji drugih držav. Oprostitve so zmanjšale učinkovitost reforme, katere poudarek se je zato prenesel na gospodinjstva in neproizvodni sektor. Velika Britanija je ponujala popolne oz. zelo visoke oprostitve za podjetja, a je bilo v raziskavi avtorjev Martin et al. (2009) ugotovljeno, da bi podjetja lahko plačevala polno višino davka na energijo, brez da bi bil ogrožen njihov konkurenčni položaj. S tem bi zmanjšala porabo energije, njihova ekonomska učinkovitost pa po ugotovitvah raziskave ne bi bila ogrožena.

Nekatere države, kot na primer Nemčija, so se odločile za postopen dvig davkov. To je omogočilo podjetjem, da niso doživela prehudega šoka in da so se lahko dobro pripravila na investicije v boljšo tehnologijo proizvodnje. Za postopnost so se države odločile tudi pri zmanjševanju oprostitev. Švedska je načrtno oprostitve manjšala skozi čas, kar je omogočilo podjetjem lažji prehod na višjo davčno obremenitev. Danska in Nizozemska sta uporabili zanimiv pristop, saj je oprostitve dovolila le pod pogojem vstopa v dogovore o energetske učinkovitosti, ki so podjetja zavezovala k investicijam v energetske učinkovitost. Oprostitve so se izkazale kot dobro orodje za blažitev negativnih učinkov na konkurenčni položaj. Z vidika okolja je tovrstna politika neprimerna, saj gre za okoljsko subvencijo, ki zavira investicije v čistejšo tehnologijo in način proizvodnje.

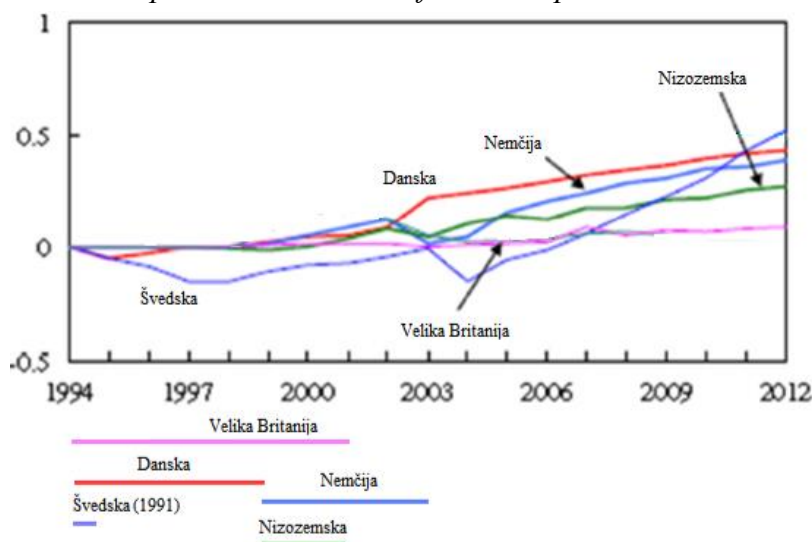
Kot zanimivo orodje za blažene zelenih davkov pa so se izkazali dogovori o energetske učinkovitosti. Nemška, danska, nizozemska in britanska podjetja so z državami podpisali dogovor, ki jih je zavezoval k zmanjšanju energetske intenzivnosti ali pa k investicijam v nove in okolju bolj prijazne tehnologije. Dogovori so se v nekaterih primerih pokazali s šibkim vplivom na zmanjšanje emisij kot na primer v primeru Velike Britanije. Dobra praksa pa se je pokazala na Danskem, ki je podjetjem v zameno za polno plačilo davka ponujala dogovore o energetske učinkovitosti. Podjetja so morala za vstop v dogovor izpolnjevati različne pogoje kot so izdelava akcijskega načrta s pomočjo energetskih svetovalcev in priprava računovodskega vodenja energetskih aktivnosti (Bjørner & Jensen, 2002). Dogovori so imeli na Danskem po raziskavah močan vpliv na porabo energije v proizvodnem sektorju, kar je po mojem mnenju dober argument za uporabo tega instrumenta v praksi.

Zelena davčna reforma je v proučevanih državah pozitivno vplivala na zaposlenost. Največji vpliv je imela v Nemčiji, sledita pa ji Švedska in Danska. Na Nizozemskem pa je bil povečan delež zaposlenih zgolj 0,1 %, kar lahko pripišemo izredno nizki stopnji brezposelnosti, ki jo je v času reforme beležila Nizozemska. Pričakovano je imelo največji vpliv znižanje socialnih prispevkov in dohodninskih davkov. Govora je seveda o neto povečanju zaposlenosti, saj se je v nekaterih sektorjih zaposlenost tudi zmanjšala, a se je zaradi znižanja obdavčitve dela na splošno zaposlenost v gospodarstvu povečala.

Na Sliki 11 prikazujem gibanje BDP po uvedbi zelene davčne reforme. Ugotavljanje vpliva reforme na rast BDP in predvsem primerjava med državami je težka naloga. Reforme so bile izpeljane v različnih obdobjih, prav tako pa so države reformo izvajale postopoma ali pa celo v več fazah, pri katerih je bilo med spremembami v obdavčitvi tudi več let, kar prikazujem z barvo države pod sliko. V grobem rečeno je v vseh petih državah zelena davčna reforma pozitivno vplivala na BDP, do različnih vplivov na rast je prišlo zaradi različne reciklaže davčnih prihodkov. Skupaj štiri države so zabeležile realno rast BDP, Velika Britanija pa zgolj rahlo, a kljub temu pozitivno. Rahlo, a kljub temu večjo rast je beležila tudi Nizozemska, ki je zaradi manjših davkov na dohodek dosegla večjo stopnjo potrošnje, a je zaradi višjih cen v industriji na manjšo rast BDP vplival negativen učinek v trgovinski menjavi. Švedska je sprva beležila celo negativen vpliv na BDP zaradi visokih cen električne

energije, ki je gospodinjstvom na kratki rok zmanjšala razpoložljiv dohodek. V letu 2003 pa je nato opazen močan vpliv reforme na nadaljnjo rast. Podoben scenarij je opaziti v Nemčiji, ki je po koncu reforme v letu 2003 začela beležiti vpliv reforme na rast BDP med 0,2 % in 0,4 % vse do leta 2012. Na Danskem je na rast BDP vplivala predvsem večja potrošnja gospodinjstev, ki je bila posledica nižjih delojemalčevih prispevkov.

Slika 11: Vpliv zelene davčne reforme na spremembo BDP v %



Vir: Prirejeno po Andersen et al., *Competitiveness Effects of Environmental Tax Reforms (COMETR)*, Final report to the European Commission, 2007, str. 383.

Skrb nasprotnikov reforme glede izgube konkurenčnosti se je izkazala za neupravičeno, saj raziskave reform v proučevanih državah niso pokazale dokaza o negativnem vplivu reforme na konkurenčnost. Razlog lahko iščemo v radodarnih oprostitvah, ki so imele malo vpliva na skupne stroške proizvodnje. Poleg oprostitvev pa je na ohranjen konkurenčni položaj seveda vplivalo tudi zmanjšanje stroškov dela in prilagoditev podjetij z investicijami v boljšo tehnologijo in postopke. Inovacije, ki so spodbujene s strani različnih tržnih instrumentov, so lahko vir konkurenčne prednosti. Opazen vpliv na konkurenčnost z vidika investicij v boljše stroje in proizvodnjo je bil zabeležen na Danskem.

4.3 Primerjalna analiza z vidika izboljšanja stanja okolja

Če se osredotočimo zgolj na zmanjšanje emisij CO₂ obstajajo med državami precejšnje razlike v zmanjšanju CO₂ v preteklih 25 letih po uvedbi zelene davčne reforme. Ob pregledu kumulativnega zmanjšanja pridemo do zaključka, da je bilo zmanjšanje CO₂ približno 1 % na leto. Kljub pravim trendom držav pa je videti, da bodo države srednjeročne in dolgoročne cilje glede zmanjšanja CO₂ težko dosegle, prav tako pa bo težko doseči vzajemno odvisnost med rastjo BDP in emisijami. Razlog za to Evropski okoljski institut vidi predvsem v oprostitvah davkov, ki jih uživa industrija. V spodnji tabeli pod točko a. primerjam zmanjšanje emisij CO₂, pod točko b. pa primerjam zmanjšanje porabe različnih vrst energije.

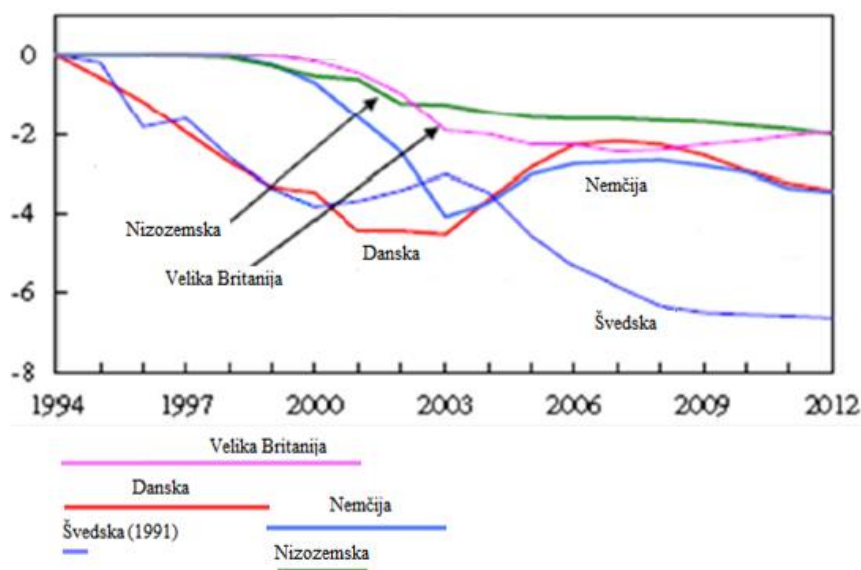
Na primerjavo je vplivala dostopnost podatkov. Ocene o zmanjšanju energije, ki je posledica zelene davčne reforme, žal niso dostopne za vse proučevane države.

Tabela 5: Vpliv zelene davčne reforme na stanje okolja

Nemčija (1999-2003)	a. V letu 2003 v primerjavi z letom 1999 emisije CO ₂ manjše za 2,4 %. Leta 2010 v primerjavi z letom 2003 emisije CO ₂ manjše za 3 %, (24 mio. ton CO ₂) b. Poraba primarne energije do leta 2003 zmanjšana med 2-3 %.
Danska (1993-1998)	a. Zmanjšanje emisij CO ₂ za 24 % (1990-2001). b. Na zmanjšanje emisij in porabo energije vplivali dogovori o energetske učinkovitosti (6 % CO ₂ 1996-2005).
V. Britanija (1994-2000 in 2001)	a. Zmanjšanje emisij CO ₂ za 7% med 1990 in 1998 (57 mio. ton CO ₂). b. Poraba električne energije med letoma 2001 in 2010 manjša za 2,9%.
Nizozemska (1996-2001)	a. Davek na porabo energije vplival na zmanjšanje emisij CO ₂ za 2 % (2002) in 2,25 % (2003). b. Vpliv davkov na manjšo porabo električne energije za 2,9 % med 2001 in 2010.
Švedska (1991)	a. Znižanje emisij CO ₂ za 1,5 % med letoma 1996 in 2000. Povprečje emisij med 2008 in 2011 v primerjavi z letom 1990 manjše za 12,6 %. b. Manjša poraba elektrike za 8 % med letoma 1994 in 1999. Manjša poraba plina za 4,4 % med letoma 1992 in 1999.

Primerjava vplivov zelene davčne reforme na zmanjšanje emisij je zahtevna naloga, saj so reforme potekale v različnih časovnih obdobjih, poleg tega pa ni raziskave, ki bi podala oceno, ki bi omogočala verodostojno primerjavo med različnimi državami. Iz Slike 12 je moč razbrati, da so se v vseh petih državah emisije CO₂ zaradi uvedbe reforme zmanjšale. V povprečju je reforma v proučevanih državah vplivala na zmanjšanje povpraševanja po gorivu med 2 % in 6 %. Potrebno je omeniti, da je bil padec emisij v proučevanih državah relativno večji od padca povpraševanja po gorivu. To nakazuje na učinkovitost davčne politike pri zmanjševanju emisij. Danska je po uvedbi reforme za ohranjanje končnih cen energije manjšala delež davkov, kar je opaziti v vplivu na emisije, ki so po letu 2003 padale po manjši stopnji. V Nemčiji je opaziti strm padec emisij med reformo. Po reformi je bila stopnja padanja pričakovano manjša. Padec emisij na Nizozemskem je bil razmeroma majhen in je sovpadal z zmanjšanjem povpraševanja po gorivu. Podobno zmanjšanje emisij je dosegla Velika Britanija. Razlog za takšno zmanjšanje je ta, da so novi davki zajeli zgolj 17 % vseh porabnikov energije. Največje zmanjšanje je dosegla Švedska, ki je s povečanjem davkov v realnih vrednostih med letoma 1994 in 2004 dosegla zmanjšanje povpraševanja po energiji med 15 % in 20 % do leta 2010 (Andersen, et al., 2007).

Slika 12: Prognoza vpliva zelene davčne reforme na toplogredne emisije v primerjavi z baznim scenarijem v %



Vir: Povzeto in prirejeno po Andersen et al., *Competitiveness Effects of Environmental Tax Reforms (COMETR), Final report to the European Commission, 2007, str. 382.*

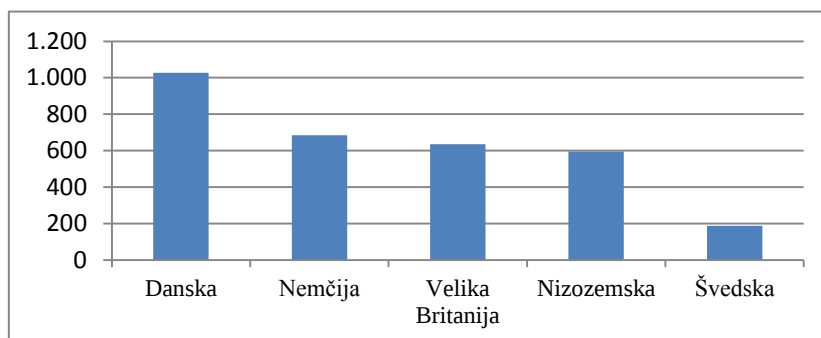
Pregled procesa vpeljave zelene davčne reforme in ugotavljanje njenih učinkov pripelje do ugotovitve, da je morda vpliv reforme na okolje kljub zelo pozitivnim učinkom manj pomemben rezultat, ki ga ima reforma. V javnosti je pred uvedbo reforme namreč največ govora predvsem o regresivnosti in konkurenčnih učinkih. Prav tako pa zakonodajalec razmišlja predvsem o konsolidaciji državnega proračuna in posledičnem znižanju obdavčitve dela, okoljski učinki pa so zgolj dobrodošla posledica manjše rabe energije. Glede na zaveze v okviru Kjotskega sporazuma in zaveze v okviru EU bi bilo zaradi ambicioznih ciljev glede zmanjšanja emisij CO₂ potrebno iskati nove načine na katere bi lahko države vplivale na manjše emisije. Po mnenju mnogih so na šibkejši učinek znižanja emisij vplivale predvsem oprostitve zelenih davkov za največje onesnaževalce. Oprostitve so pripeljale do tega, da ta podjetja emisij niso zmanjšale do takšne mere, kot bi jih lahko v primeru polnega plačevanja davkov.

4.4 Primerjalna analiza z vidika odprave okoljskih subvencij

V zadnjih letih je opaziti počasen trend odprave okoljskih subvencij, a bo potrebno nadaljevati z delom, še posebno zato ker so se države v okviru Kjotskega in ostalih sporazumov zavezale k znatnemu zmanjšanju emisij CO₂. Proučevane države so z uvedbo zelenih davčnih reform že v 90. letih pokazale, da so lahko vzor ostalim evropskim državam. V nalogi sem se osredotočil na subvencije v energetiki in transportu, ki so največje in imajo tudi največji vpliv na okolje.

Na spodnji sliki prikazujem subvencije v energetiki na prebivalca v proučevanih državah. Na podlagi študije ugotavljam, da ima največji delež na prebivalca Danska, kjer subvencije v letu 2015 znašajo 1.027 €. Nemčija, Velika Britanija in Nizozemska imajo primerljive vrednosti, ki se gibljejo okoli 600 €. Daleč najmanjši delež pa ima Švedska s 188 €.

Slika 13: Delež okoljskih subvencij v energetiki v € na prebivalca



Vir: International Monetary Fund, How Large are Global Energy Subsidies?, 2015

Za področje okoljskih subvencij sem izbral iste države in opravil pregled najpomembnejših in okoljsko najbolj perečih subvencij, ki bi bile potrebne čim prejšnje odprave. Subvencije se med državami po strukturi in velikosti ne razlikujejo bistveno. Obstajajo subvencije, ki so jih nekatere države že pred časom odpravile, druge države pa jih zaradi različnih razlogov še podeljujejo. Spodaj navajam subvencije, ki so za odpravo relevantne predvsem z vidika vpliva na okolje. Gre za izvlečke 3. poglavja in primerjavo med posameznimi državami. Veliko subvencij je namreč podobnih oziroma se podeljujejo iz enakih razlogov.

Oprostitve zelenih davkov. Morda najbolj problematična subvencija z vidika vpliva na okolje so oprostitve zelenih davkov, ki jih prejema energijsko intenzivna podjetja. Do letošnjega leta še nobena izmed proučevanih držav ni popolnoma umaknila oprostitve. Kljub temu je opaziti trend zmanjševanja delnih oprostitvev. Oprostitve zelenih davkov zmanjšujejo učinkovitost le teh.

Nižja davčna stopnja na dizel. Druga najbolj pogosta subvencija, ki je ne podeljuje zgolj Velika Britanija, ima z vidika okolja negativen vpliv, ker so dizelski motorji okolju bolj škodljivi od bencinskih. V letu 2014 je bilo 50 % novo registriranih avtomobilov v Veliki Britaniji dizelskih, medtem ko so bili deleži teh motorjev ostalih držav celo nižji. Najnižji delež je imela Nizozemska (27 %), sledijo ji Danska (32 %) in Nemčija (48 %). Na delež novih dizelskih avtomobilov imajo vpliv tudi drugi dejavniki kot je obdavčenje ob prvi registraciji.

Subvencioniranje domačega premoga. Vse države so subvencioniranje domačega premoga že umaknile, podaljšanje do leta 2018 je dosegla le Nemčija. Premog bi moral biti že tako ali tako zaradi samega vpliva na okolje v primerjavi z ostalimi viri obdavčen po višjih stopnjah.

Nižja davčna stopnja za dizel v kmetijstvu in za pogon stacionarnih strojev. Nižje davčne stopnje v Nemčiji, Veliki Britaniji in na Švedskem za pogon kmetijske in ostale statične mehanizacije pripomorejo k temu, da obstaja manjša težnja k investicijam v mehanizacijo z manj emisijami.

Nezaračunavanje uporabe avtocest. Problem nekritja eksternih stroškov onesnaževanja, stroškov gradnje avtocest in nesreč, prav tako pa nekonkurenčnost železniškega prometa kaže na velik problem tovrstne subvencije. Gre za popolno nasprotje načelu onesnaževalec plača, glavna posledica pa je prekomerna uporaba avtomobilov. Težavnost odprave subvencije se kaže na nizozemskem primeru, ki ji v 6 letih kljub zavezam še ni uspelo vpeljati cestnin. Teh prav tako ne zaračunavata Nemčija in Danska.

Neustrezna obdavčitev novih avtomobilov. Problematika obdavčitve novih avtomobilov se kaže predvsem v okolju neprijaznih avtomobilih na cestah zaradi prenizke oziroma neustrezne obdavčitve novih avtomobilov. Države bi morale svojo lestvico obdavčitve oblikovati močno progresivno, tako da bi za okolju prijazne avtomobile plačevali zelo nizek, za potratne avtomobile pa zelo visok davek. Reforma bo potrebna predvsem zaradi cilja izpustov v višini 95g CO₂/km do leta 2020. Najbolj ustrezno obdavčitev ima Nizozemska, ki se lahko pohvali s povprečnimi emisijami CO₂ pri novih avtomobilih v višini 109 g/km. S 112 g/km ji je v letu 2013 sledila Danska. Velika Britanija, Švedska in Nemčija pa bodo morale na področju obdavčitve novih avtomobilov storiti še veliko, saj njihova povprečja emisij presegajo 128 g/km.

Prenizka obdavčitev privatne rabe službenega avtomobila. Povprečna subvencija na službeni avto v državah OECD je kar 1.600 € na letni davni. Nad povprečjem sta Nemčija in Danska, pod povprečjem pa Velika Britanija, Švedska in Nizozemska. Največ je doslej na tem področju storila Velika Britanija, ki je v obdavčitev vključila okoljsko komponento in sicer emisije vozil. Glavna posledica subvencij službenim avtomobilom so večji, močnejši in okolju manj prijazni avtomobili. Umik subvencije bi pomenil, da bi bil zaposleni za privatno rabo službenega avtomobila obdavčen povsem enako kot če bi prejemal isto korist v obliki višje plače.

Neustrezna obdavčitev vračila stroškov za prevoz na delo. Možnost odbitka višine stroškov za prevoz na delo ne spodbuja zaposlenih k bivanju blizu kraja službe. Velika Britanija je področje uredila zelo striktno saj je vožnja v službo povsem privatni strošek, kar vpliva na odločitev zaposlenega glede izbire načina poti v službo. Dvom glede reforme pa kaže primer Nizozemske, kjer je država ukinila odbitek za pot z avtom in priznala zgolj strošek javnega prevoza. Ne povsem optimalna sistema poznata Nemčija in Danska, ki obdavčljivo osnovo zmanjšata za stroške prevoza na delo. Dobro a birokratsko težko obvladljivo rešitev je našla Švedska. Ta obdavčljivo osnovo zmanjša za 0,21 €/km le, če je zaposleni z avtom na delu pol ure hitreje kot z javnim prevozom.

Emisije službenega avtomobila, ki ne vplivajo na boniteto delavca. V nekaterih primerih ima zaposleni možnost vpliva na izbiro službenega avta. V teh primerih je na mestu zakonodaja, pri kateri emisije avtomobila vplivajo na višino bonitete zaposlenega, kot je to primer v Veliki Britaniji in na Nizozemskem. Emisije ne vplivajo na boniteto na Švedskem, Danskem in v Nemčiji. Edina spodbudna novica je ta, da vse države razmišljajo o uvedbi vpliva emisij na boniteto delavca s službenim avtomobilom.

Neproporcionalna obdavčitev bonitete za gorivo, ki ga za privatne namene dobi delavec od delodajalca. V Veliki Britaniji je boniteta odvisna od emisij, ne pa od kilometrine. Število kilometrov ni obdavčeno proporcionalno niti na Danskem, Nizozemskem in v Nemčiji. To pomeni, da se delavec vozi neomejeno in ob tem plačuje enako boniteto. Uporabniki so v primeru, ko strošek goriva krije delodajalec, nagnjeni k večjim razdaljam. Študija OECD kaže, da uporabniki lahko prevozijo do trikrat več kilometrov kot bi jih z lastnim avtomobilom. Dobro prakso na tem področju predstavlja le Švedska, obdavči celotno v privatne namene porabljeno gorivo.

Neuvedba davka na letalsko vozovnico. Gre za subvencijo, ki bi morala biti po mojem mnenju odpravljena na ravni EU. Dober primer, ki potrjuje to idejo, je Nizozemska, ki je davek umaknila kmalu po uvedbi zaradi dilem glede konkurenčnosti domačih letališč. V primeru, da bi bil davek uveden na ravni EU držav si evropska letališča med seboj ne bi konkurirala. V svetovnem merilu bi bila evropska letališča po vsej verjetnosti na slabšem, kar bi lahko privedlo, da bi se tranzicijski poleti lahko opravljali preko drugih celin, kar zopet zbuja idejo, da bi se davek uvedel na svetovni ravni.

Ocene kumulative subvencij med državami zelo variirajo, saj se med seboj razlikujejo tudi definicije subvencij, ki jih za podajanje ocen uporabljajo različne vladne in nevladne organizacije. Analiza in medsebojna primerjava med državami je iz tega razloga razmeroma zahtevna naloga. Na podlagi primerjave ugotavljam, da države podeljujejo bolj ali manj enake subvencije. V nekaterih primerih je seveda najti moč izjeme, ko so se nekatere države bodisi zaradi okoljskih bodisi zaradi finančnih razlogov odločile za umik subvencij. Dejstvo je, da bi bilo potrebno predvsem na evropski ravni poskrbeti za učinkovito usmeritev držav v čim hitrejši umik subvencij. Menim, da bi bilo to smotrno predvsem v sektorju energetike, saj bi tako zmanjšali skrb gospodarstva glede konkurenčnih vplivov umika subvencij. V mislih imam predvsem umik oprostitev zelenih davkov, ki imajo na onesnaževanje največji vpliv. V sektorju transporta pa mojem mnenju dogovor na ravni EU ne bi bil potreben. Obdavčitev uporabe službenih avtomobilov v privatne namene, politika vračila stroškov za prevoz na delo ali obdavčitev novih avtomobilov so vse subvencije, ki jih države lahko odpravijo ne glede na ureditev v ostalih evropskih državah. Po pregledu okoljskih subvencij pa ugotavljam, da imajo proučevane države na področju njihove odprave še veliko dela. Kljub zavezam obstajajo pereče subvencije, ki bi jih bilo potrebno zaradi slabega vpliva na okolje odpraviti v najkrajšem možnem času.

4.5 Sklep

Prvi del analize se je nanašal na uvedbo zelenih davkov v okviru zelene davčne reforme. V analizi sem reforme petih proučevanih držav ocenil s treh vidikov. Na podlagi primerjave med proučevanimi državami z vidika zelene davčne reforme ugotavljam, da je bilo v državah zaznati podobne učinke na socialno pravičnost, konkurenčni položaj podjetij in stanje okolja.

Tabela 6: Vpliv zelene davčne reforme v proučevanih državah

	Socialna pravičnost	Konkurenčni položaj podjetij	Stanje okolja
Nemčija	Θ	⊕	⊕
Danska	-	⊕	+
VB	O	⊕	⊕
Nizozemska	O	⊕	⊕
Švedska	Θ	kratki rok Θ ; dolgi rok ⊕	+

Legenda: - negativen vpliv, Θ – delni negativni vpliv, O – ni sprememb, ⊕ - delni pozitivni vpliv, + - pozitivni vpliv

V zgornji tabeli prikazujem vpliv zelenih davčnih reform na socialno pravičnost, konkurenčni položaj podjetij in stanje okolja:

- Regresivne učinke je bilo zaznati v Nemčiji in na Danskem ter delno na Švedskem. Regresivnosti ni bilo zaznati zgolj po prihodkovnih komponenti ampak je bilo razlike moč opaziti tudi med ruralnim in urbanim prebivalstvom. Po mojem mnenju bi lahko države več pozornosti posvetile vplivom na regresivnost, saj ima zelena davčna reforma sodeč po raziskavah več negativnih vplivov na regresivnost kot pa na konkurenčnost. Negativne vplive na regresivnost je blažila samo Nizozemska z olajšavami na računu za energijo. Regresivni učinki so bili v proučevanih državah blaženi tudi z nižjimi prispevki delojemalcev.
- Ugotavljam, da so rezultati z vidika konkurenčnosti enotni, saj se v nobeni državi konkurenčni položaj domačih podjetij ni poslabšal. Konkurenčni položaj se je v proučevanih državah celo izboljšal, glavni razlog za to so bile oprostitve zelenih davkov za energetsko intenzivna podjetja. Ostala podjetja so bila na boljšem zaradi splošnega znižanja obdavčitve dela. Kratkoročno je bilo zaznati negativen vpliv na BDP zgolj na Švedskem, kjer so višje cene energije vplivale na manjšo porabo.
- Vse države razen Nemčije in Velike Britanije so zabeležile zelo pozitivne učinke na okolje. Nemčija in Velika Britanija sta prav tako zabeležili zmanjšanje emisij CO₂, a še daleč ne v taki meri kot bi ga lahko, če ne bi ponujali tako znatnih oprostitvev zelenih davkov. Razloga za pozitivne učinke so vsekakor investicije v čistejšo tehnologije in postopke proizvodnje ter bolj racionalno obnašanje gospodinjstev. Glede na veliko število obstoječih subvencij je pričakovati, da bo ob umiku subvencij zabeležiti še nadaljnje zmanjševanje onesnaževanja okolja.

Na podlagi analize ugotavljam, da so države v okviru zelene davčne reforme vso pozornost namenile konkurenčnem položaju domačih podjetij. Podjetja so v okviru dobro organiziranih gospodarskih zbornic in drugih predstavnikov dosegla oprostitve zelenih davkov. Množične oprostitve so oslabile moč reforme, ki je imela potencial za dodatno znižanje toplogrednih plinov. Zgolj Nizozemska je z uporabnim orodjem pozornost posvetila tudi regresivnim učinkom, česar preostale države niso naredila. Po mojem mnenju države teh orodij niso uvajale, zato ker na strani gospodinjstev ni bilo njihovega predstavnika. Prav tako pa javnost pojma regresivnosti ne razume dovolj dobro, da bi ob uvajanju reforme s temi argumenti nasprotovala vladi.

Drugi del analize pa zajema okoljske subvencije v petih proučevanih državah. Do danes ni nobena organizacija objavila celovite primerjalne analize okoljskih subvencij v državah EU. Analiza Mednarodnega denarnega sklada je ovrednotila subvencije v energetiki, do primerjave v ostalih sektorjih pa še vedno ni prišlo. Kljub temu ugotavljam, da se nekatere subvencije pojavljajo skoraj v vseh proučevanih državah. Slednje prikazujem v Tabeli 7.

Tabela 7: Pregled najbolj problematičnih okoljskih subvencij v proučevanih državah

		DE	DK	GB	NL	SE
Energetika	Oprostitve zelenih davkov	x	x	x	x	x
	Nižja davčna stopnja za dizel kot na bencin	x	x		x	x
	Subvencioniranje domačega premoga	x				
	Nižja davčna stopnja za dizel v kmetijstvu in za pogon stacionarnih strojev	x		x		x
Transport	Nezaračunavanje uporabe avtocest	x	x		x	
	Neustrezna obdavčitev novih avtomobilov	x	x	x	x	x
	Prenizka obdavčitev privatne rabe službenega avtomobila	x	x	x		x
	Neustrezna obdavčitev vračila stroškov za prevoz na delo	x	x			
	Emisije službenega avtomobila, ki ne vplivajo na boniteto delavca	x	x			x
	Neproporcionalna obdavčitev bonitete za gorivo, ki ga za privatne namene dobi delavec od delodajalca	x	x	x	x	
	Neuvedba davka na letalsko vozovnico		x		x	x

Primerjava proučevanih držav na področju okoljskih subvencij pokaže, da omenjene države ne morejo biti primer dobre prakse kot so to lahko z vidika vpeljane zelene davčne reforme. Iz tabele je razvidno, da največ subvencij prejmejo nemška, najmanj pa britanska podjetja. Razlog za to, da zgoraj navedene subvencije še niso bile odpravljene, je predvsem skrb za konkurenčni položaj podjetij. Poleg tega pa je opaziti tudi, da obstajajo subvencije, ki bi jih bilo lažje odpraviti, a zato enostavno ni bilo dovolj politične volje. Tak primer je zagotovo neuvedba cestnine na nizozemskih avtocestah, čeprav se je k temu nizozemska vlada zavezala šest let nazaj. Pomanjkanje politične volje je kot omenjeno opaziti predvsem v sektorju transporta, kjer umik subvencij ne bi ogrožal konkurenčnega položaja podjetij v taki meri kot

bi to bilo možno v sektorju energetike. V magistrski nalogi sem pokazal, da vplivov na konkurenčni položaj sicer ni bilo, a se je potrebno zavedati, da se gospodarstvo ob napovedi umika subvencij praviloma upira z vsemi sredstvi. Edina subvencija, ki bi potrebovala evropski, če ne celo svetovni dogovor je uvedba davka na letalsko vozovnico. Ob sočasnem dogovoru bi bil to korak k realnejši ceni letalskega prometa v primerjavi s preostalimi načini, a še vedno daleč od povsem realnega stanja glede na onesnaževanje okolja.

5 PRIMERJALNA ANALIZA MED SLOVENIJO IN IZBRANIMI SKUPINAMI DRŽAV NA PODROČJU ZELENIH DAVKOV IN OKOLJSKIH SUBVENCIJ

Ideja vpeljave zelene proračunske reforme v Sloveniji je zanimiva zaradi različnih razlogov. Najpomembnejši so predvsem konsolidacija proračuna, znižanje stroškov dela in možnega vpliva na onesnaževanje okolja oziroma zmanjševanje izpustov tople grede. V poglavju bom opravil pregled in prikazal stanje na področju zelenih davkov ter okoljskih subvencij v energetiki in transportu v Sloveniji. Na podlagi izkušenj in dobrih praks proučevanih držav bom analiziral možnosti uvedbe zelene proračunske reforme v Sloveniji.

5.1 Okoljske subvencije v Sloveniji

Slovenska vlada je leta 2012 v Nacionalnem reformnem programu zapisala, da bo na podlagi analize okolju škodljivih subvencij in poročila delovne skupine za zeleno davčno reformo naredila pregled subvencij, katerih umik bi pripomogel k doseganju okoljskih ciljev in kratkoročni fiskalni konsolidaciji (Vlada Republike Slovenije, 2012). Do danes ni bila podana nobena uradna ocena, kaj šele podroben popis subvencij, tako da se lahko pri raziskovanju tematike opiramo zgolj na ocene tujih in domačih nevladnih organizacij.

5.1.1 Analiza stanja na področju okoljskih subvencij v Sloveniji

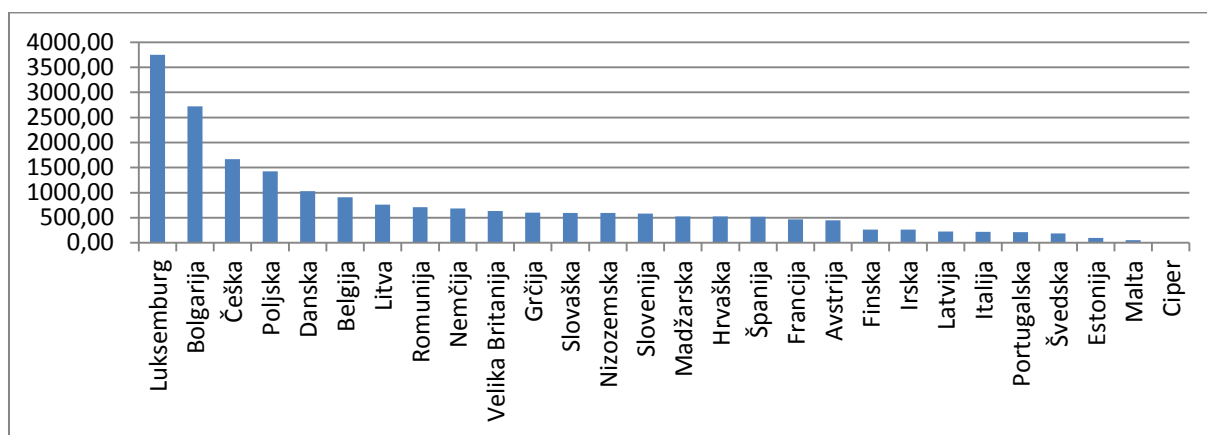
Študija zelene rasti v Sloveniji, ki jo je objavil OECD (2012b) se ne osredotoča neposredno na okoljske subvencije, jih pa na kratko povzema. Študija vidi možnost odprave okoljskih subvencij predvsem z izenačitvijo davčnih stopenj za dizel in bencin ter odpravo vračil davkov za komercialno porabo dizla. Prav tako pa študija poziva k pripravi podrobnega poročila o tem kako bi Slovenija z okoljskimi subvencijami in zelenimi davki dosegla zaveze glede emisij.

Umanotera je leta 2013 izdelala popis okoljskih subvencij v Sloveniji in jih ovrednotila. V letu 2011 je država podelila za dobrih 500 mio. € okoljskih subvencij. Prevladujoča sektorja sta pričakovano transport z 281 mio. € in sektor proizvodnje in rabe energije z 202 mio. €. Kmetijstvo pa je prejelo 74,5 mio. €.

Pred kratkim je bilo s strani IMF izdano poročilo o globalnih energetske subvencijah. Poročilo je zajelo tudi subvencije v energetiki za Slovenijo. Kot omenjeno so bile ocene

podane na višji oceni eksternih stroškov kot so jih do sedaj postavljale ostale organizacije in inštituti. Za Slovenijo je IMF podal oceno, da bo samo v energetiki v letu 2015 podeljeno za kar 1,2 mrd. € subvencij. Gre za zelo visoko številko, saj to pomeni, da Slovenija podeli za kar 584 € subvencij na prebivalca letno, kar nas v merilu držav EU uvršča na 17. mesto. Slovenska subvencija na prebivalca je sicer manjša od evropskega povprečja, ki znaša 738 €. To je tako visoko zgolj zaradi Luksemburga in Bolgarije, ki opazno podeljujejo zelo visoke subvencije v energetiki. Zelo zaskrbljujoč je predvsem podatek, ko Slovenijo primerjamo s preostalimi državami glede na delež subvencij v BDP, saj znaša delež subvencij v energiji kar 2,38 % BDP, kar nas uvršča šele na 21. mesto med državami EU.

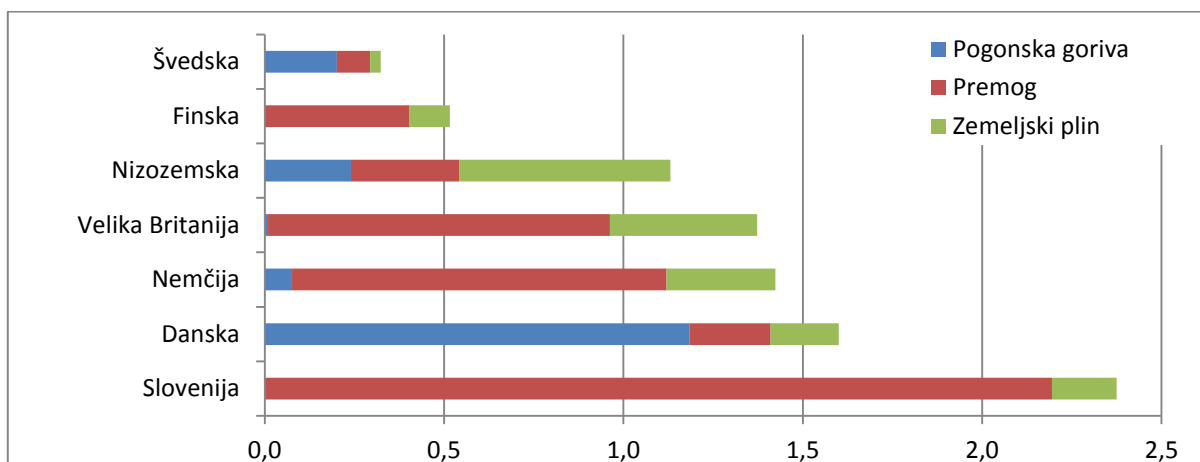
Slika 14: Subvencije po davkih v € na prebivalca



Vir: International Monetary Fund, How Large are Global Energy Subsidies?, 2015.

Okoljske subvencije energetiki je IMF razdelil na štiri komponente – bencin, premog, zemeljski plin in električno energijo. Nobena od držav po definiciji IMF ne podeljuje subvencij elektriki, zato na spodnji sliki prikazujem zgolj preostale 3 energente. Iz slike je razvidno, da ima Slovenija tako velik delež subvencij v BDP zgolj zaradi subvencij premogu. Premog ima glede na energijsko vrednost zelo visoko stopnjo emisij CO₂ in delcev, ki vplivajo na lokalno onesnaženje zraka. Po mnenju IMF bi moral biti zaradi teh značilnosti premog obdavčen s precej višjimi stopnjami.

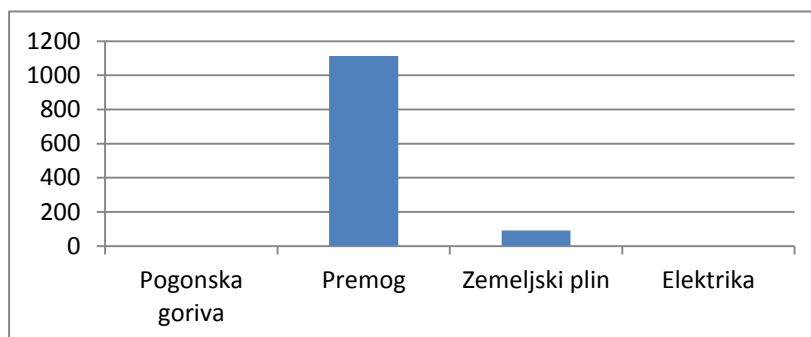
Slika 15: Delež okoljskih subvencij energentom v BDP v letu 2015 v %



Vir: International Monetary Fund, *How Large are Global Energy Subsidies?*, 2015.

Na Sliki 16 prikazujem okoljske subvencije posameznim energentom. Iz slike je razvidno, da v Sloveniji daleč največ subvencij prejme premog, ki bo v letu 2015 skupaj 1,11 mrd. €. Sledi mu zemeljski plin, ki bo v istem letu prejel 90 mio. €. Po ocenah IMF električna energija in pogonska goriva ne bosta prejemala subvencij.

Slika 16: Višina okoljskih subvencij v mio. € v letu 2015 v Sloveniji



Vir: International Monetary Fund, *How Large are Global Energy Subsidies?*, 2015.

Študije ugotavljajo, da je delež okoljskih subvencij v primerjavi z ostalimi državami razmeroma velik. Študije so si enotne, da je potrebno z vidika okoljskega onesnaževanja in konsolidacije javnega proračuna v kar najkrajšem času subvencije bodisi postopno bodisi nemudoma odpraviti.

5.1.2 Okoljske subvencije v energetiki in transportu v Sloveniji

V poglavju bom opravil pregled najbolj perečih okoljskih subvencij v energetiki in prometu v Sloveniji. Na podlagi pregleda subvencij v proučevanih državah bom pri posameznih subvencijah podal predloge reform oz. odprave subvencij. Nekatere subvencije bi lahko vlada

odpravila na državni ravni, preostale pa bi bilo lažje odpravljati v okviru sosednjih držav oziroma na ravni EU.

Slovenija v panogi proizvodnje in rabe energije subvencionira okolju škodljive vire energije in posledično spodbuja rabo teh virov pri proizvodnji in rabi energije. Problem tovrstne politike je ta, da imajo okolju bolj prijazni viri energije in obnovljivi viri energije na trgu manjšo možnost uveljavitve zaradi višjih cen. Država s subvencijami umetno znižuje ceno škodljivim virom, kar povzroča neravnovesje na trgu energije. V nadaljevanju bom opravil pregled najpomembnejših in z vidika okolja najbolj problematičnih okoljskih subvencij:

Oprostitev plačila trošarin za določene oblike rabe premoga. Popolne oprostitve plačila trošarin ureja Zakon o trošarinah (Ur. l. RS, št. 97/10 – uradno prečiščeno besedilo, 48/12, 109/12 in 32/14: ZTRO-NPB20), ki dovoljuje oprostitev plačila trošarin na energente, ki se porabijo za proizvodnjo električne energije. V tem primeru gre tudi za premog, ki velja za okolju izredno neprijazno fosilno gorivo. Neobdavčitev tovrstnih goriv zavira prehod na okolju prijaznejše vire. V letu 2011 je oprostitev trošarin na premog znašala kar 18 mio. €.

Oprostitev plačila trošarin za določene oblike rabe zemeljskega plina. Plin, ki se uporablja kot gorivo v soproizvodnji elektrike in toplotne energije je oproščen trošarin. Plin je med fosilnimi gorivi med čistejšimi z vidika emisij, a nižji strošek proizvodnje izkrivlja realno ceno elektrike in toplotne energije, pridobljene s pomočjo plina. To v slabši položaj spravlja čistejše načine pridobivanja električne energije. Gre torej za okoljsko subvencijo, ki je v letu 2011 po oceni OECD (2011b) znašala 5 mio. €.

50 % vračilo trošarine na goriva, ki poganjajo delovne stroje. Stacionarni delovni stroji, stroji v gradbeništvu in strojogradnji, motorna tirna vozila ter žičnice ter stroji na smučiščih so po podatkih OECD (2013) v kar 99 % odstotkih gnani na dizel, na katerega lahko uporabniki prejmejo 50% vračilo trošarin. Manjši stroški za gorivo uporabnikom zmanjšuje potrebo po menjavi strojev, kar ohranja emisije na isti ravni. Iz tega razloga se vračilo trošarine smatra za okoljsko subvencijo, ki je v letu 2011 znašala 13 mio. € (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2013). Cenejše dizelsko gorivo uporabnikov v kmetijstvu, gozdarstvu in gradbeništvu ne spodbuja k investiciji v okolju prijaznejšo mehanizacijo. Po vzoru Nizozemske bi bilo potrebno postopno zmanjšati vračila trošarin in jih na srednji rok popolnoma ukiniti.

Ukinitev vračil in vseh izjem plačevanja zelenih davkov. Vračila in oprostitve, ki jih omenjam zgoraj, so državi v letu 2011 prinesle 107 mio. € manj prihodkov. Predlagam ukinitve vseh oprostitvev plačila trošarin za premog, naftne derivate in zemeljski plin, ukinitve 50 % vračila trošarin v kmetijstvu in gozdarstvu ter 50 % vračila trošarin za goriva za stacionarne delovne stroje. Menim, da bi se morale oprostitve zmanjševati postopoma. Nenadna odprava bi zagotovo v javnosti sprožila hudo nasprotovanje javnosti, ki bi lahko onemogočila reformo. V primeru, da bi bila odprava oprostitvev iz različnih razlogov onemogočena, bi država po vzoru danske dobre prakse lahko uvedla subvencije za energetske

učinkovitost. To pomeni, da bi bila podjetja primorana s strani države vrnjen davek investirati v energetske učinkovitost. Na Danskem se je tovrstna praksa izkazala za odlično orodje ohranjanja konkurenčnega položaja podjetij.

Različne stopnje trošarin na energetske vire, ki ne odražajo eksternalij. Dizel, ki pri izgorevanju ustvari več emisij CO₂ in drugih ozračju škodljivih plinov, uživa nižjo trošarino. V juniju 2015 je trošarina na dizel znašala 9 centov/liter manj od trošarine na bencin. Podobna nerazumljiva obdavčitev je tudi trošarina na zemeljski plin, ki je skoraj trikrat višja od trošarine na premog in koks. Pri gorenju premoga nastane skoraj 70 % več emisij kot pri gorenju zemeljskega plina. Obdavčitev, ki ne izkazuje realnih eksternih stroškov, je okoljska subvencija, ki jo je treba odpraviti z izenačitvijo obdavčitve glede na onesnaževanje. Po vzoru Velike Britanije, ki se ji je letos pridružila tudi Francija, bi morala Slovenija dizel obdavčevati enako kot bencin. Umanotera je predlagala postopno dvigovanje trošarine v obdobju 5 let. V tem obdobju bi transportna podjetja in posamezniki lahko prilagodila svoje odločitve glede posesti in nakupa novega tovornega oz. osebnega vozila. Dodatni prihodki v državni proračun bi po ocenah lahko presegli 100 mio. € na leto.

Zagotovljene odkupne cene plina za termoelektrarne-toplarnе. Uporabo plina v soproizvodnji elektrike in toplotne energije z visokim izkoristkom (kogeneracija) država subvencionira z zagotovljenimi odkupnimi cenami. Kljub temu, da je plin v primerjavi z indonezijskim premogom, ki ga kuri termoelektrarna-toplarna v Ljubljani, čistejši, še vedno ustvarja emisije CO₂. Država je v letu 2014 subvencije v primerjavi z letom 2010 skoraj potrojila saj jih je izplačala za 28,2 mio €, medtem ko je bilo v letu 2010 izplačanih zgolj 11,4 mio. € (Agencija za energijo, 2015). Vsakoletno zviševanje zagotovljenih odkupnih cen je v velikem nasprotju z idejo odprave okoljskih subvencij.

Brezplačno dodeljevanje emisijskih kuponov in oprostitve davka na CO₂. V okviru sheme za trgovanje z okoljskimi kuponi država podeljuje kupone za onesnaževanje energetskega in industrijskega sektorja. V fazi med letoma 2008 in 2012 je država kupone podelila brezplačno. Podjetja tako za onesnaževanje s CO₂ niso plačevale nobenega davka, kar je zmanjšalo motivacijo podjetij za zmanjševanje emisij, poleg tega pa je bil državni proračun prikrajšan za prihodke od prodaje kuponov. Umanotera (2013a) je izračunala, da bi država v letu 2011 s prodajo kuponov lahko zaslužila najmanj 104 mio. €, zato lahko potrdimo, da so onesnaževalci prejeli okoljsko subvencijo.

Subvencioniranje domačega premoga. Do leta 2011 je Slovenija podeljevala subvencije rabi slovenskega lignita. V primerjavi z drugimi vrstami premoga ima lignit nižjo kalorično vrednost, prav tako pa je izkop drag. Za kurjenje v TE Šoštanj je država v letu 2011 porabila 7 mio. €. Za razliko od Nemčije, ki lahko premog subvencionira do leta 2018, je Slovenija s subvencioniranjem premoga v skladu z zahtevami EU zaključila leta 2011. Kljub temu pa kurjenje premoga v energetske namene še vedno prejema različne druge okoljske subvencije, med drugim nizke trošarine, katerih višina predstavlja zgolj četrtno trošarine na zemeljski plin (Umanotera, 2013a).

Neustrezna obdavčitev novih avtomobilov. Obdavčenje novega avtomobila je sicer odvisno od emisij CO₂, a je lestvica zaradi nižjih povprečnih emisij precej zastarela. Več kot polovica novih avtomobilov sodi namreč v prvi ali drugi najugodnejši razred, kjer obdavčitev znaša med 0,5 % in 2 % (Leban, 2015). Nizozemska dosega najnižje stopnje emisij CO₂ pri novih avtomobilih v Evropi. To je posledica predvsem močno progresivne lestvice obdavčitve, ki upošteva emisije CO₂ in razliko med bencinom in dizlom. V Sloveniji bi bilo potrebno reformirati lestvico, po kateri se preračunava davek na nova vozila. Lestvica bi morala še vedno odražati progresivno obdavčitev, a bi vlada razrede obdavčitve glede na emisije premaknila navzdol, saj imajo novi avtomobili vedno nižje emisije. Reforma naj vsebuje avtomatske popravke emisije glede na povprečje emisij novih registriranih avtomobilov.

Neustrezna letna obdavčitev avtomobilov. Na letno dajatev za avtomobile ne vplivajo izpusti, temveč le prostornina motorja. Problematika tovrstne obdavčitve je predvsem v tem, da sta lahko dva avtomobila z isto prostornino različno okoljsko škodljiva. Z reformo letne dajatve na avtomobile bi morala vlada letno obdavčitev avtomobilov prav tako oblikovati na podlagi emisij CO₂. Obdavčitev bi zajemala novejša avtomobile, pri katerih so emisije znane, preostale pa še naprej obdavčevati glede na prostornino motorja. Ukrep bi ljudi spodbudil k nakupu novih oziroma novejših avtomobilov z nižjimi emisijami CO₂. Ukrep bi vplival na floto, saj bi se povprečna starost, ki je v letu 2014 znašal 9,4 leta, znižala.

Prenizka obdavčitev privatne rabe službenega avtomobila. Zakonodaja omogoča delodajalcem, da del plačila kompenzira s službenim avtomobilom. Razlika v obdavčitvi plače in službenega avtomobila je okoljska subvencija, ki jo OECD (2014b) ocenjuje na približno 1.700 € na službeni avto na letni ravni. Slovenija naj bi po podatkih organizacije Copengahen Economics (2010) izgubila davčne prihodke v višini 0,6 % BDP, kar nas na lestvici izgubljenih prihodkov zaradi neustrezne obdavčitve uporabe službenih avtomobilov uvršča na 4. mesto v EU. Država bi morala za privatno uporabo službenega avtomobila torej zvišati boniteto, ki bi se morala izenačiti z obdavčitvijo plače. Prav tako bi bilo dobro razmisliti o uvedbi vpliva emisij na boniteto. V Veliki Britaniji se na primer boniteta za avto z emisijo 125 g CO₂/km obračuna z 18 % aktualne vrednosti avtomobila (Harding, 2014). Boniteta na letni ravni se v letu 2015 giblje med 5 % in 37 %. Podoben sistem obračuna pozna Nizozemska.

Plačevanje goriva delavcu s strani delodajalca. Sporna točka je poraba goriva, ki jo krije delodajalec. Delavec za neomejeno porabo goriva plačuje 25 % višjo boniteto (Davčna uprava republike Slovenije, v nadaljevanju DURS, 2015). Delavec lahko v tem primeru v mesecu prevozi neomejeno razdaljo, ne da bi večja razdalja vplivala na višjo boniteto. Slovenija bi morala zakonodajo spremeniti po vzoru Švedske, tako da bi opravljena kilometrina vplivala na boniteto zaposlenega. Problem tovrstne ureditve je administrativne narave, saj bi moral zaposleni voditi evidenco poti, ki jo je opravil v privatne in službene namene.

Subvencioniranje prevoza na delo. Zakonodaja omogoča delodajalcem, da svojim delavcem povrnejo stroške prevoza na delo do višine stroška javnega prevoza. V kolikor delavec

javnega prevoza nima na voljo, je upravičen do vračila stroška v višini 0,18 €/km (DURS, 2015). Tovrstna politika delavcev ne motivira k izbiri kraja bivanja, ki bi bil bližje delovnemu mestu. V primerjavi z Dansko in Nemčijo, ki delavcem omogočata nižanje obdavčljive letne osnove za dohodnino je potrebno povedati, da gre kljub vsemu za okolju prijazno ureditev. Po vzoru Švedske pa bi se dalo sistem še izboljšati, saj lahko delavec zmanjšanje obdavčljive osnove v višini 0,21 €/km za prevoz z avtom uveljavlja le v primeru, da je razdalja do doma večja od 5 km, vožnja z avtom v primerjavi z ostalimi načini transporta prihrani 1 uro na dan in stroški prevoza na delo presežejo 10.000 SEK (1.000 €) na leto. Uvedba t.i. službene vozovnice bi zaposlenim v javni upravi namesto plačila potnih stroškov v denarju zagotovila vozovnico, ki bi bila veljavna za javni promet.

Uvedba davka na letalsko vozovnico. Oprostitev trošarine na kerozin, ki jo zapoveduje EU in oprostitev DDV na vozovnico zaradi precejšnjih administrativnih ovir, sta okoljski subvenciji na kateri Slovenija težko vpliva. Iz tega razloga Umanotera predlaga uvedbo davka na letalske vozovnice, ki bi jo potnik plačal glede na razdaljo leta. Po vzoru Nemčije bi Slovenija lahko uvedla različne stopnje davka glede na razdaljo leta. Morda zelo pomembna točka ob uvajanju davka na letalsko vozovnico bi bil dogovor s sosednjimi državami glede sočasne uvedbe davka. Vlada bi si morala na multilateralni ravni prizadevati za sodelovanje s sosednjimi državami, saj bi tako izničila možnost preusmerjanja prometa na letališča sosednjih držav.

5.1.3 Primerjalna analiza med Slovenijo in proučevani državami na področju okoljskih subvencij

Odprava okoljskih subvencij v najkrajšem možnem času bi zagotovo imela pozitivne okoljske učinke. Z vidika socialnih in ekonomskih učinkov pa se postavlja dilema, da bi nenadna odprava subvencij predstavljala prehud šok za podjetja in gospodinjstva, ki bi posledično občutila višje cene na trgu. Umanotera (2013a) je v svojem poročilu izdelala predloge za umik nekaterih subvencij v najkrajšem možnem času. Poleg teh predlogov dodajam tudi nekatere svoje predloge. Za začetek v Tabeli 9 prikazujem primerjavo glavnih proučevanih subvencij, ki sem jim dodal subvencije v Sloveniji. Iz nje lahko razberemo, da ni Slovenija nič boljša ali slabša od preostalih držav, saj v povprečju podeljuje iste subvencije kot preostale proučevane države.

Tabela 8: Pregled najbolj problematičnih okoljskih subvencij v proučevanih državah

		DE	DK	GB	NL	SE	SI
Energetika	Oprostitve zelenih davkov	x	x	x	x	x	x
	Nižja davčna stopnja za dizel kot na bencin	x	x		x	x	x
	Subvencioniranje domačega premoga	x					
	Nižja davčna stopnja za dizel v kmetijstvu in za pogon stacionarnih strojev	x		x		x	x

Se nadaljuje

nadaljevanje.

Transport	Nezaračunavanje uporabe avtocest	x	x		x		
	Neustrezna obdavčitev novih avtomobilov	x	x	x		x	x
	Prenizka obdavčitev privatne rabe službenega avtomobila	x	x			x	x
	Neustrezna obdavčitev vračila stroškov za prevoz na delo	x	x				
	Emisije službenega avtomobila, ki ne vplivajo na boniteto delavca	x	x			x	x
	Neproporcionalna obdavčitev bonitete za gorivo, ki ga za privatne namene dobi delavec od delodajalca	x	x	x	x		x
	Neuvedba davka na letalsko vozovnico		x		x	x	x

Ukinitev nekaterih okoljskih subvencij v Sloveniji bi bila z vidika vpliva na okolje in konsolidacije javnega proračuna nujna. Slovenija v primerjavi s proučevanimi državami ne podeljuje več okoljskih subvencij. Če vzamemo v ozir proučevane subvencije, jih podeljuje 8, medtem ko jih Nemčija kar 10. Najmanj jih v skupini proučevanih držav podeljuje Velika Britanija in sicer 4. V procesu odprave bo morala vlada pozorno preučiti katere subvencije bi bilo možno odpraviti nemudoma in za katere bi bilo potrebna srednjeročna in postopna odprava. Prav tako pa bo potrebno pretehtati pri katerih subvencijah bi bilo pred njihovo ukinitvijo dobro iskati sodelovanje pri sosednjih državah. Primer take subvencije sta zagotovo uvedba letalske vozovnice in dvig trošarin na dizel. V teh primerih bi imela podjetja manj negativnih učinkov zaradi nižjih ponudnikov iz sosednjih držav.

Ob načrtovanju reforme se je potrebno zavedati, da podjetja potrebujejo dovolj časa, da strateško planirajo spremembo v proizvodnih stroških in načrtujejo investicije v novo tehnologijo. Prav tako je z gospodinjstvi, ki bi se morala navaditi in spremeniti navade pri rabi energije in izbiri transporta. Prav tako se bodo morala tudi gospodinjstva zaradi višjih stroškov energije odločati za investicije v manj potratne gospodinjske naprave in okolju prijaznejša prevozna sredstva. Vlada se mora zavedati, da reforme okoljskih subvencij gospodarstvo in državljani zagotovo ne bodo sprejeli z navdušenjem. Potek celotne reforme in predvsem cilj ter rezultati morajo biti jasno opredeljeni in razumljivi širši javnosti. Zagotovo bi bila dobrodošla tudi politična podpora ostalih opozicijskih strank.

5.2 Zeleni davki v Republiki Sloveniji

Slovenija je država, ki se uvršča v sam vrh lestvice držav EU glede na delež zelenih davkov v BDP in delež zelenih davkov v vseh davčnih prihodkih. V sledečem podpoglavju bom na opravi pregled aktualnega stanja poizkušal najti možnosti nadaljnjega razvoja zelenih davkov v okviru zelene davčne reforme.

5.2.1 Analiza stanja na področju zelenih davkov v Sloveniji

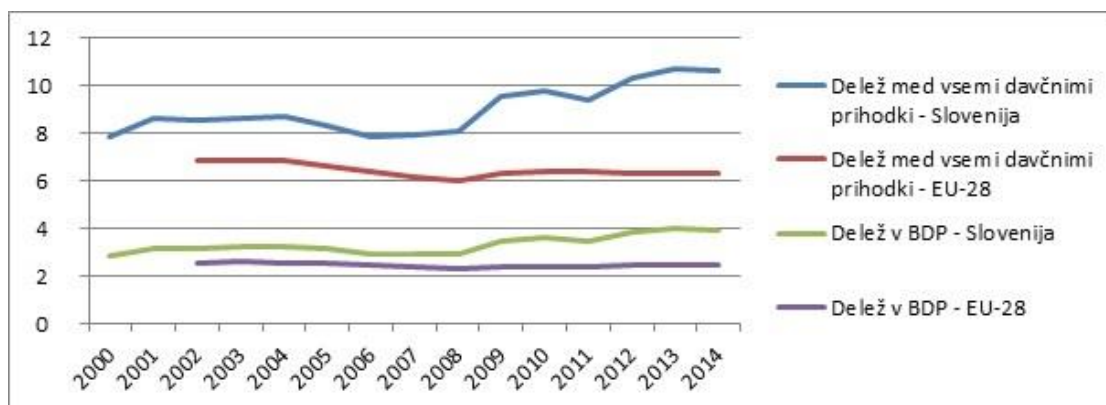
Slovenija je do leta 1997 poznala splošne davke na energente, ki niso upoštevali okoljske komponente. Davek na zemeljski plin, les in daljinsko ogrevanje je znašal 5 %, davek na elektriko 10 %, davek na gorivo, ki ni bilo namenjeno transportu pa je znašal 20 %. Proizvodnja električne energije ni bila obdavčena z davkom na CO₂. Januarja 1997 je takratna vlada uvedla davek na CO₂, ki je takrat znašal 1 SIT/kg CO₂. Naslednje leto je bil

davek potrójen na 3 SIT/kg. Dvig davka je sprožilo veliko nasprotovanje gospodarstva. Do leta 2005 je višina davka na CO₂ v višini 3 SIT/kg ostala nespremenjena. Z novo uredbo je država istega leta dopustila, da je podjetje upravičeno do oprostitve, v kolikor je z Ministrstvom za okolje sklenila pogodbo o zmanjševanju emisij CO₂. Pogodba je zajemala uvedbo energetskega knjigovodstva, s katerim je bilo moč spremljati porabo energije in emisij CO₂, zajemala je tudi izvedbo energetskega pregleda s strani strokovno usposobljene institucije. Tretji ukrep pa je bila pa udeležba na strokovnih srečanjih s področja učinkovite rabe energije (Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida, Ur. l. RS, Št. 43/2005). Obdavčitev zemeljskega plina je v primerjavi z letom 1997 prineslo zmanjšanje povpraševanja po plinu do leta 2004 za 1,5 %. Sprememba povpraševanja po ostalih energentih je bila zelo majhna, povpraševanje po električni energiji pa celo malenkost večje, saj ta ni obdavčena.

Marca 2007 je bila v Sloveniji skladno z energetske direktivo EU uvedena trošarina na električno energijo. Cena porabe energije za gospodinjstva je znašala 1 €/MWh oziroma 0,001 €/kWh. Podjetja so za porabo plačevala ceno v višini 0,5 €/MWh, kar torej pomeni, da so podjetja plačevala polovično ceno v primerjavi z gospodinjstvi (Slovenska tiskovna agencija, v nadaljevanju STA, 2007). Avgusta 2010 je država zvišala trošarino na električno energijo na 3,05 €/MWh.

Na Sliki 17 prikazujem gibanje deležev zelenih davkov v BDP in gibanje istih deležev med vsemi davčnimi prihodki. Slovenija je z obema deležema zelenih davkov že dlje časa nad evropskim povprečjem. Slovenski delež zelenih davkov med vsemi davčnimi prihodki je bil od leta 2000 do leta 2009 od povprečja EU višji za 1 %-1,5 %. Delež zelenih davkov v BDP pa je bil v istem obdobju višji za slab 1 % oz. v nekaterih letih še manj. Na sliki je opaziti povečevanje razlike po letu 2009. Povečanje deležev naj bi bila posledica postopnega večanja obdavčitve energentov (Urad za makroekonomske analize in razvoj, v nadaljevanju UMAR, 2014).

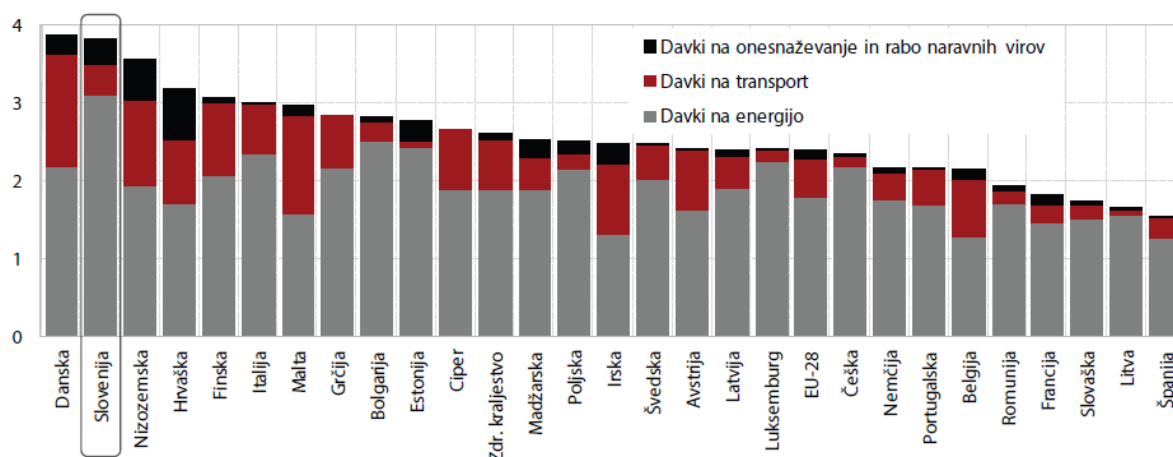
Slika 17: Delež zelenih davkov v BDP in v davčnih prihodkih med letoma 2000 in 2014 v %



Vir: Eurostat, *Taxation trends in the European Union; Data for the EU Member States, Iceland and Norway, 2014b.*

V Sloveniji je leta 2014 delež zelenih davkov v BDP znašal 3,9 %. Prihodki od zelenih davkov v deležu vseh davčnih prihodkov pa so istega leta znašali 10,6 %. Delež zelenih davkov v Sloveniji je v primerjavi z ostalimi državami EU zelo visok. V strukturi zelenih davkov je opaziti zelo velik delež davkov na energijo, kar je posledica visoke stopnje porabe energije. Slovenija ima v primerjavi z ostalimi državami namreč zelo visoko stopnjo energetske intenzivnosti (Umanotera, 2013a).

Slika 18: Delež zelenih davkov v BDP v letu 2012 v %



Vir: Eurostat, Statistika državnih financ, 2014a.

Stroške zelenih davkov v Sloveniji po večini nosijo gospodinjstva. V letu 2011 so bili zavezanci za 65 % vseh zelenih davkov gospodinjstva, 15 % so plačale predelovalne dejavnosti, 5 % pa dejavnosti transporta in trgovine. Brez davkov na energijo, bremenita drugi dve skupini zelenih davkov gospodinjstva v višini 55 %, kar vpliva na razpoložljiv dohodek gospodinjstev, ne pa na konkurenčnost podjetij. Po mnenju Urada z makroekonomske analize in razvoj je vpliv okoljskih davkov na izvozni sektor majhen.

Zelene davčne reforme v proučevanih državah so bile z izjemo Nemčije izredno slabo raziskane. S podobnim problemom se soočamo tudi v Sloveniji saj je bila opravljena zgolj ena analiza morebitne zelene davčne reforme. Zagotovo tovrstno pomanjkanje raziskav zakonodajalcu otežuje sprejemanje odločitev, predvsem pa to pomeni pomanjkanje argumentov za vpeljavo reforme.

Poročilo OECD (2012b) obravnava stanje na področju zelene rasti v Sloveniji. Študija navaja, da so bili davki na energijo v Sloveniji z 92 % vseh zelenih davkov krepko nad povprečjem OECD, ki je v letu 2010 znašalo 71 %. Delež davkov na transport v vseh zelenih davkih se je med letoma 2000 in 2007 povečal iz 3,4 % na 7,5 %. Po prihodu krize je ta delež padel na 3,7 %, kar je močno pod povprečjem držav OECD, ki znaša 27 % vseh zelenih davkov. Študija navaja, da je davčno breme v Sloveniji relativno visoko in da je se zdijo možnosti za dodatno obdavčitev omejene. Iz tega razloga avtorji študije predlagajo, da bi Slovenija dodatno povečala obdavčitev rabe avtomobilov, da bi se približala povprečju OECD, ki znaša 22 %.

Edina obsežna raziskava, ki je bila opravljena na to temo je bila Analiza možnosti uvedbe zelene davčne reforme (Koman et al., 2012), namen katere je bilo ugotoviti kako bi različni scenariji reciklaže višjih davčnih prihodkov vplivali na potrošnjo, proizvodnjo, BDP in zaposlenost. Avtorji so ugotovili, da se potrošnja prebivalstva poveča najmanj v scenariju reciklaže v proračun. Potrošnja je večja v primeru znižanja prispevkov delojemalcev, a se razlika v primerjavi z znižanjem prispevkov delodajalcev skozi čas zmanjšuje. Največje povečanje BDP je bilo zaznati pri scenariju kjer se znižajo stroški dela, saj znižanje prispevkov delodajalcev ali delojemalcev pozitivno vpliva na kupno moč oziroma razpoložljiv dohodek, kar poveča potrošnjo in posledično BDP. Največji vpliv na BDP bi imel scenarij, v katerem se znižajo socialni prispevki delojemalcev, saj bi bila razlika v rasti BDP okoli 0,22 %. Vpliv na celotno proizvodnjo je podoben, saj je opaziti, da znižanje prispevkov delojemalcev na proizvodnjo deluje najbolj pozitivno. Vpliv na zaposlenost je večji pri vseh scenarijih v primerjavi s scenarijem, kjer prihodke usmerimo v proračun. Znižanje socialnih prispevkov delodajalca ima večji vpliv samo na kratek rok (prvi dve leti), nato pa se v roku treh let naredi največja razlika pri scenariju znižanja prispevkov delojemalcev.

Analiza je pokazala, da vpliv reciklaže z znižanjem socialnih prispevkov na potrošnjo prebivalstva, BDP, celotno proizvodnjo in zaposlenost vpliva bolj pozitivno kot v primerjavi s scenarijem reciklaže prihodkov v proračun. Kot najbolj optimalno se je izkazalo znižanje prispevkov delojemalcev, ki nato s povečanim razpoložljivim prihodkom povečajo potrošnjo in posledično BDP. Razlike v primerjavi z drugim scenarijem relativno majhne in se v najboljšem primeru v prvih letih gibljejo do približno 0,58 % v primeru vpliva na zaposlenost.

V naslednjih dveh poglavjih bom prikazal deleže in trende davkov na energijo in transport v Sloveniji.

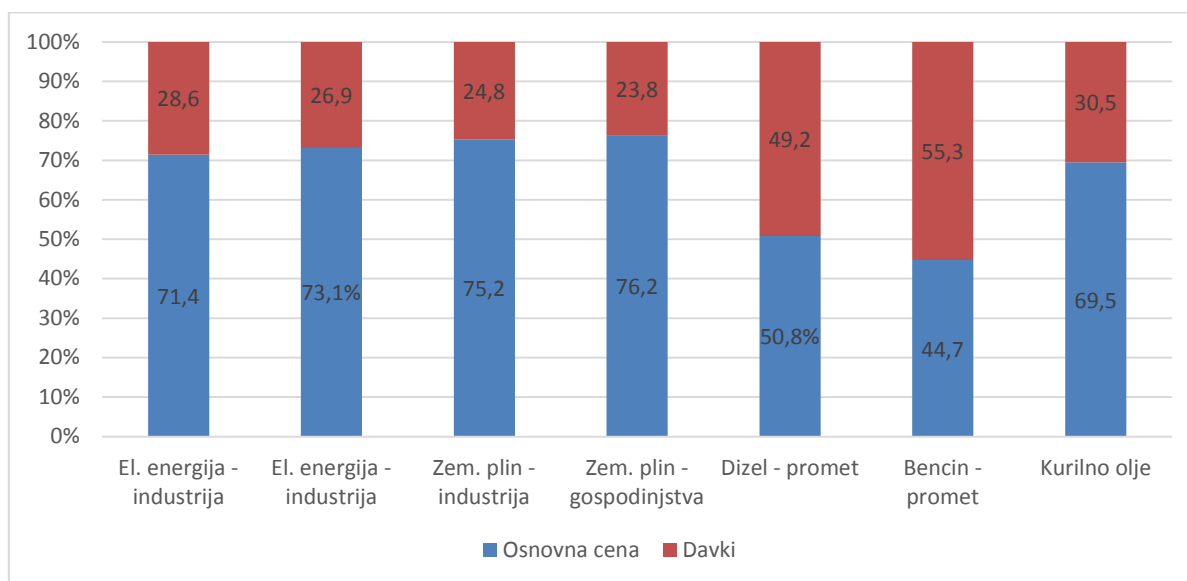
5.2.2 Davki na energijo in transport v Sloveniji

Davki na energijo so 82 % delež med okoljskimi davki. Slovenija jih je v letu 2012 pobrala za 3,1 % BDP, medtem ko je bilo povprečje EU le 1,8 %. Razlog za visoke prihodke je obsežna raba energije, zlasti v prometu (Urad za makroekonomske analize in razvoj, 2014). Slovenijo delež davkov na energijo uvršča na prvo mesto v EU, sledita pa jih Bolgarija in Estonija z deležem 2,5 % zelenih davkov v BDP (Eurostat, 2014b).

Država je v letu 2013 pobrala 107 mio. € davkov na emisije CO₂, kar je 90 % več kot v letu poprej. Razlog za takšen porast so bile sredi leta 2012 uvedene dajatve na emisije CO₂ na pogonska goriva, na rast pa je malenkostno vplivalo še povečanje porabe goriv za 1,7 % (Carinska uprava RS, brez datuma). V Sloveniji so skladno z Uredbo o okoljski dajatvi za obremenjevanje okolja z emisijo CO₂ plačevanja davka na CO₂ oproščena podjetja, ki so vključena v shemo trgovanja z emisijskimi kuponi. V letu 2014 je bilo v Sloveniji takih podjetij 51 (Čanji, 2014). Oprostitev plačila okoljske dajatve zaradi zgorevanja goriva pa velja tudi za utekočinjen naftni in zemeljski plin ter za energente v zračnem prometu v komercialne namene.

Cene električne energije v Sloveniji so bile v letu 2013 pod povprečjem EU, saj so bile za gospodinjstva nižje za 18 %, za industrijske odjemalce pa za 22 % (Agencija Republike Slovenije za okolje, v nadaljevanju ARSO, 2014). Cena pogonskih goriv je prav tako nižja. V letu 2013 je bil bencin cenejši za 1 %, dizel pa za 4 %. Zemeljski plin je za razliko od električne energije in pogonskih goriv precej dražji od evropskega povprečja. V letu 2013 so industrijski odjemalci plačevali 22 % višjo ceno, gospodinjstva pa kar 25 %. Na Sliki 19 prikazujem strukturo cene energentov v letu 2013. Iz slike je razvidno, da se obdavčitev energentov giblje med 23 % in 30 %, obdavčitev pogonskih goriv bencina in dizla pa predstavlja 55,3 % in 49,2 % cene na trgu.

Slika 19: Struktura maloprodajne cene posameznega energenta v letu 2013 v Sloveniji v %



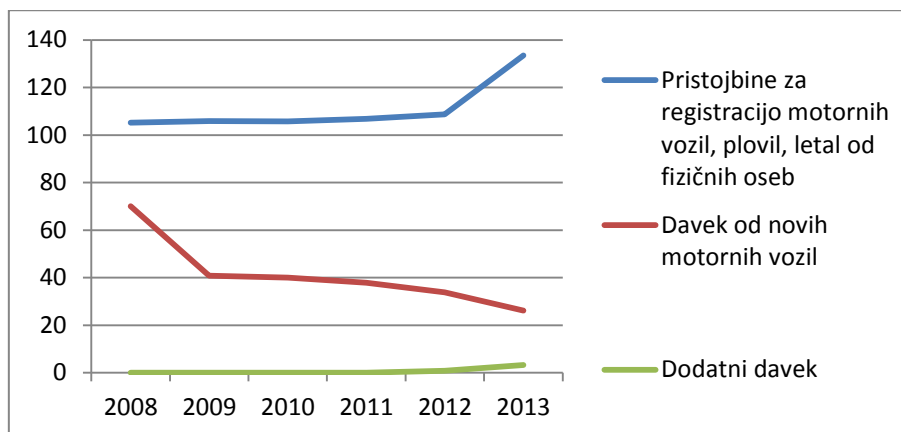
Vir: Agencija Republike Slovenije za okolje, Cene energije, 2014.

Davki na transport oz. motorna vozila so po velikosti druga skupina zelenih davkov in so v letu 2011 predstavljali 11 % vseh zelenih davkov. Nasprotno kot davki na energijo, pa davki na transport v zadnjih letih beležijo upad prihodkov. Julija 2012 je bil uveden nov davek na vozila z večjimi motorji, a to ni imelo opaznega vpliva na gibanje prihodkov. Po mnenju UMAR (2014) je kriza in posledično manjše povpraševanje po novih avtomobilih vplivalo na manjše davčne prihodke, saj je država v letu 2012 od davka na nova motorna vozila prejela 10,6 % manj. Davki na transport so v Sloveniji leta 2013 predstavljali 0,45 % BDP, kar je manj od povprečja EU, ki znaša 0,49 % (Eurostat, 2015a).

Avtomobile država obdavčuje z dvema dajatvama in sicer sta to letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in dajatev na nova motorna vozila. V letu 2012 je bil z namenom povečanja davčnih prihodkov uveden še dodatni davek, ki je zajel vozila s prostornino nad 2.500 ccm. Slovenija ima večji prihodek od letne pristojbine, saj je v letu 2013 pobrala za 133,5 mio. €, kar je 23 % več od leta poprej. Davek na nova motorna vozila pa je znašal 26,2

%, kar je 23 % manj od leta 2012 (Statistični urad Republike Slovenije, 2015). Gibanje prihodkov prikazujem na Sliki 20.

Slika 20: Prihodki od davkov na motorna vozila v Sloveniji v mio. €



Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Podatkovni portal SI-STAT, 2015.

Od leta 2010 pozna Slovenija progresivno davčno stopnjo za motorna vozila, ki od leta 2011 dalje upošteva izpuste CO₂ ter vrsto pogonskega goriva. Stopnja obdavčitve novih avtomobilov je zaradi okoljske škodljivosti za bencinske motorje ugodnejša kot za dizelske. Povprečna emisija CO₂ novo registriranih avtomobilov je v letu 2014 znašala 121 g/km, kar nas v EU uvršča na 11. mesto (European Environment Agency, 2015). Povprečne emisije novih avtomobilov so že v primerjavi z letom 2012 zmanjšale za 5,8 %. Zmanjšanje gre po vsej verjetnosti pripisati razmeroma učinkoviti politiki obdavčitve novih avtomobilov in uvedbi dodatnega davka na vozila z večjimi motorji.

Slovenija uporabo državnih avtocest zaračunava s pomočjo vinjetnega cestninskega sistema za vozila do 3,5 ton in elektronsko cestninjenje za vozila nad 3,5 ton. Vinjetni sistem je bil uveden leta 2008, pred tem pa so uporabniki preko zaprtega cestninskega sistema plačevali pot na podlagi prevoženih kilometrov (Družba za avtoceste Republike Slovenije, b.l.).

Na podlagi analize stanja na področju zelenih davkov v Sloveniji ugotavljam, da se država po pomembnosti zelene obdavčitve uvršča v sam vrh držav EU. V vrh nas uvršča predvsem intenzivna raba energije, dodatno pa se je delež zelenih davkov povečal v letu 2009, ko je vlada izdatno obdavčila energente.

5.2.3 Primerjalna analiza med Slovenijo in izbranimi skupinami držav na področju davkov na električno energijo

Slovenija je po deležu zelenih davkov v BDP v samem vrhu držav EU. Postavlja se vprašanje ali ima država sploh dovolj manevrskega prostora za dvig zelenih davkov v okviru zelene davčne reforme. Gospodarstvo bi se na predlog dviga davkov na energijo verjetno odzvalo z

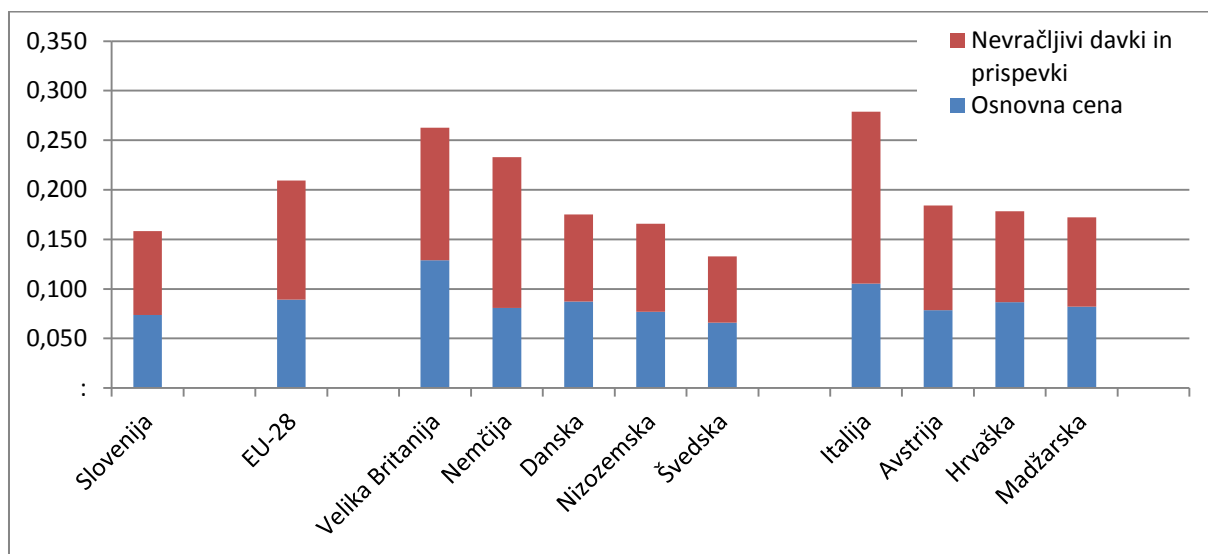
argumentom, da v državi z enim izmed najvišjih deležev davkov na energijo le teh ni možno dodatno zviševati. Potrebno se je zavedati, da gre za delež zelenih davkov v BDP oziroma v skupnih davčnih prihodkih in ne za višino zelenih davkov.

V pregledu možnosti za uvedbo reforme se bom osredotočil na cene in davke na električno energijo, plin in pogonska goriva ter transport in jih primerjal s povprečjem EU, proučevanimi državami in Sloveniji sosednjimi državami. Primerjava s povprečjem EU bo služila umestitvi Slovenije glede na povprečje ostalih držav, primerjava s proučevanimi državami pa je relevantna, ker gre za primerjavo z državami, ki na tem področju praviloma veljajo za primere dobre prakse. V primerjavo pa sem umestil tudi sosednje države saj so cene energije v sosednjih državah iz različnih razlogov relevantne.

Cene in davki na električno energijo za podjetja:

- a) Slovenska podjetja so v letu 2013 za električno energijo plačevala kar 22 % manj od povprečja EU (Agencija Republike Slovenije za okolje, 2014). V drugi polovici leta 2014 pa je bila končna tržna cena električne energije od evropskega povprečja nižja že za 30 %. Delež davkov in prispevkov v končni ceni elektrike je v povprečju držav EU znašal 57 %, kar je 3 % odstotke več od deleža davkov in prispevkov v Sloveniji.
- b) V primerjavi s proučevanimi državami slovenska podjetja niso plačevala najnižje cene, saj so 13 % nižjo ceno plačevala švedska podjetja, medtem ko so britanska podjetja plačevala kar 66 % višjo ceno. Primerjava deleža davkov v končni ceni pokaže, da ima največji delež med proučevanimi državami Nemčija (65 %), preostale države pa imajo deleže med 50 % in 54 %. Slovenski delež je s 53,5 % primerljiv.
- c) Na Sliki 21 prikazujem tudi cene električne energije v sosednjih državah. Iz slike je razvidno, da slovenska podjetja za električno energijo plačujejo manj od vseh sosednjih držav. Največja razlika je pri italijanskih podjetjih, saj so ta plačevala kar 76 % višjo ceno. Posledica tako visoke cene je predvsem visok delež davkov in prispevkov v končni ceni, ki znaša kar 62 %, medtem ko v Sloveniji znaša 53,3 %.

Slika 21: Sestava cene električne energije za podjetja v 2. polovici leta 2014 v €/kWh



Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Podatkovni portal SI-STAT, 2015.

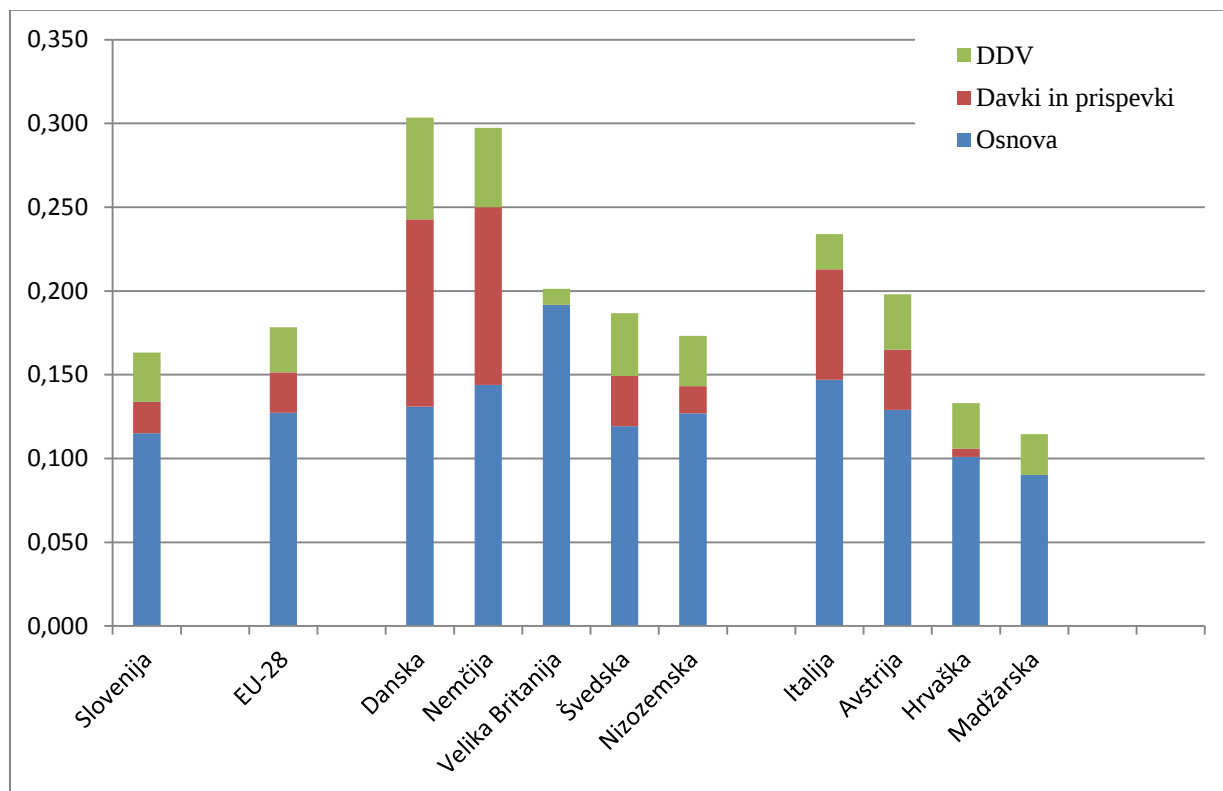
Slovenski delež davkov v končni ceni je primerljiv z vsemi državami, ki jih prikazujem na zgornji sliki. Izjema je Italija, ki ima tradicionalno visoke davke na energijo. Menim, da je razlika v končnih cenah med Slovenijo in ostalimi skupinami držav velika in da v Sloveniji obstaja maneverski prostor za dodatno obdavčitev. Glede na razmeroma veliko razliko med domačo ceno in cenami v sosednjih državah ter povprečjem EU menim, da ta dvig ne bi vplival na selitev proizvodnje ali pritiske na konkurenčni položaj podjetij. Na podlagi dobre prakse iz Nemčije bi se zavzemal za postopen dvig obdavčitve, saj bi se lahko podjetja zaradi višjih proizvodnih stroškov tako lažje prilagodila. Dvig bi moral biti jasno definiran za celotno obdobje dvigovanja davkov. Pri pretiranem zvišanju davka na energijo za podjetja bi to v energetsko intenzivnem sektorju lahko pomenilo selitev proizvodnje v države s cenejšo energijo. Na podlagi analize pa sklepam, da se to v praksi ne bi zgodilo.

Cene in davki na električno energijo za gospodinjstva:

- Gospodinjstva so v Sloveniji za električno energijo v primerjavi s povprečjem EU v letu 2013 plačevala 18 % nižjo ceno. Na Sliki 22 prikazujem cene končne cene električne energije za gospodinjstva v EU. V drugi polovici leta 2014 so slovenska gospodinjstva v primerjavi s povprečjem plačevala 8,9 % nižjo ceno. Delež davkov v končni ceni elektrike v Sloveniji je znašal 30 %, medtem ko je bilo evropsko povprečje 26,9 %.
- V primerjavi z gospodinjstvi proučevanih držav so slovenska gospodinjstva v letu 2014 plačevala nižjo ceno električne energije. Pri primerjavi je opaziti predvsem veliko razliko med deleži vseh davkov in prispevkov v končni ceni energije. Največja deleža imata Danska (57 %) in Nemčija (52 %). Slovenija je po deležu, ki znaša 30 %, primerljiva za Nizozemsko (27 %) in Švedsko (36 %).

c) V primerjavi s sosednjimi državami so slovenska gospodinjstva v 2. polovici leta 2014 plačevala višjo in nižjo končno ceno električne energije. Gospodinjstva v Italiji in Avstriji so plačevala 43 % in 21 % višjo ceno, medtem ko so gospodinjstva na Hrvaškem in Madžarskem plačevala 18 % in 29 % nižjo ceno. Delež davkov v Sloveniji je znašal 29,5 %, medtem ko je v Italiji 37 % in v Avstriji 35 %. Hrvaška in Madžarska sta na končno ceno vplivali s precej nizkimi davki, saj je njihov delež znašal le 23,5 % in 21,3 %.

Slika 22: Sestava cena električne energije za gospodinjstva v 2. polovici leta 2014 v €/kWh



Vir: Eurostat, *Environmental tax statistics*, 2015.

V iskanju odgovora kakšna končna cena električne energije in kakšen delež davkov prispevkov v končni ceni električne energije bi bil optimalen je na mestu vprašanje ali je primerjava z evropskim povprečjem sploh na mestu. Dejstvo je, da v EU v primerjavi s Slovenijo obstajajo razvitejše države z višjimi cenami življenjskih potrebščin in tudi višjimi povprečnimi plačami. Prav tako pa obstajajo manj razvite države z nižjimi plačami. Na Sliki 22 zato prikazujem višino osnovne cene elektrike in davkov ter prispevkov v proučevanih državah. Delež davkov in prispevkov je najvišji na Danskem in v Nemčiji, kjer predstavljajo več kot 50 % končne cene za gospodinjstva, medtem ko je v Sloveniji ta delež zgolj 30 %. Za gospodinjstva podatek o višini osnovne cene in davkov ni pomemben, saj ga zanima zgolj končna cena. Na podlagi podatkov iz Slike 22 ugotavljam, da bi lahko Slovenija davke dvignila, da bi končna cena dosegla vsaj evropsko povprečje. Od vseh prikazanih držav namreč nižjo končno ceno plačujejo le hrvaška in madžarska gospodinjstva. V obeh državah pa je kupna moč nižja.

Tako kot v primeru industrijskih uporabnikov bi bil s postopnim dvigovanjem obdavčitve dan jasen znak, da bi se gospodinjstva na dvig ustrezno pripravila. Z nakupom varčnejših gospodinjskih naprav in varčnejšo porabo električne energije bi se gospodinjstva lahko ustrezno prilagodila. Dvig davka na električno energijo bi lahko za revnejša gospodinjstva predstavljalo nevarne regresivne učinke. Nizozemska se je problema regresivnosti rešila z letno davčno olajšavo za gospodinjstva, tako da so revnejša gospodinjstva, ki imajo praviloma nižjo porabo elektrike, prejela kompenzacijo dviga davkov. Podoben ukrep bi bil morda zanimiv za Slovenijo, saj bi se davčno breme z olajšavo revnejšim gospodinjstvom relativno zmanjšalo bolj kot premožnejšim gospodinjstvom.

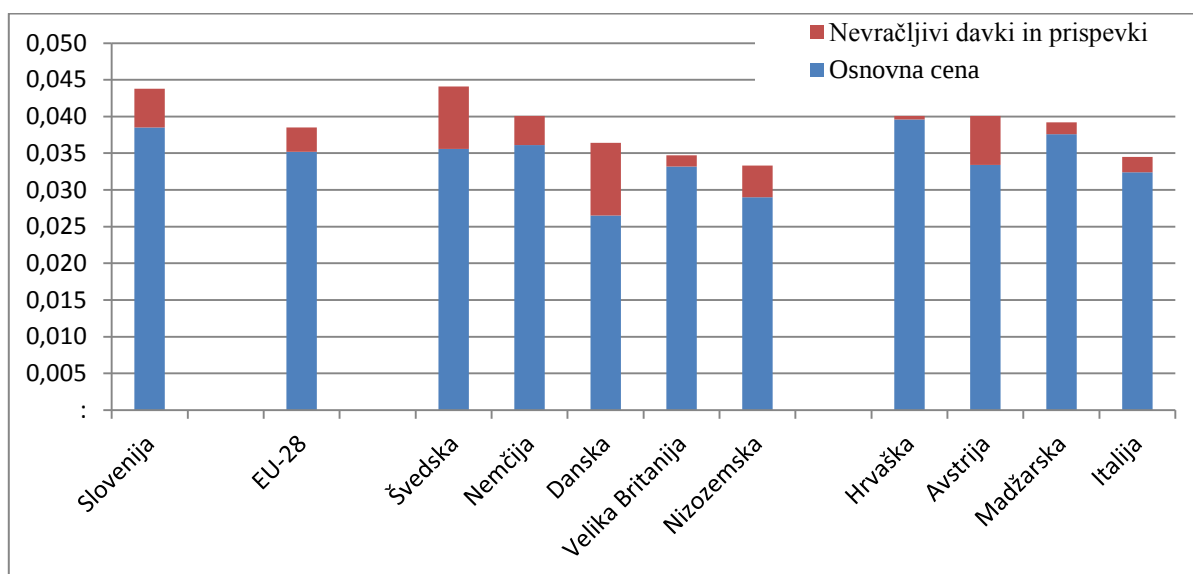
5.2.4 Primerjalna analiza med Slovenijo in izbranimi skupinami držav na področju davkov na zemeljski plin

Zemeljski plin je za podjetja ena izmed osnovnih surovin energije v proizvodnih procesih in pogosto uporabljana surovina za ogrevanje stanovanj gospodinjstev. Dvig cene zemeljskega plina tako vpliva na dvig proizvodnih stroškov podjetij in dvig stroška ogrevanja za gospodinjstva.

Davki na zemeljski plin za podjetja:

- a) Slovenska podjetja so v letu 2013 plačevala 22 % višjo ceno od povprečja EU. Cena se je v letu 2013 v primerjavi z letom 2012 zaradi splošnih razmer na mednarodnem trgu znižala za 16 %, kar pomeni, da so podjetja in gospodinjstva plačevala že višjo ceno. Delež davkov v končni ceni plina je v Sloveniji znašal 12 % in je bil od povprečja nižji za 3,5 %.
- b) Končna cena plina v Sloveniji je bila enaka zgolj na Švedskem. V primerjavi z ostalimi proučevanimi državami pa je bila cena v Sloveniji višja med 9 % in 24 %. Primerjava deležev nevračljivih davkov in prispevkov v končni ceni pokaže, da imata največji delež Danska (27 %) in Švedska (19%), najmanjši delež pa imata Nemčija (10 %) in Velika Britanija (4 %). Delež davkov v Sloveniji predstavlja 12 %.
- c) V primerjavi s sosednjimi državami so slovenska podjetja plačevala višjo ceno. Razlika se je gibala med 8 % in 21 %. Primerjava deležev davkov pokaže, da ima od Slovenije zgolj Avstrija višji delež, ki znaša 17 %, medtem, ko je slovenski delež davkov znašal 12,1 %. Delež preostalih sosednjih držav se je gibal na nižji ravni in sicer med 1 % in 6 %.

Slika 23: Cena zemeljskega plina za industrijske porabnike v 2. polovici leta 2014 v €/kWh



Vir: Eurostat, Environmental tax statistics, 2015.

Deleži davkov v končnih cenah se med državami, ki jih prikazujem v zgornji tabeli, precej razlikuje. Slovenija ima primerjalno visok delež davkov in tudi visoko končno ceno v primerjavi z vsemi tremi skupinami držav. Rahel dvig obdavčitve plina za podjetja bi bil v okviru zelene davčne reforme po mojem mnenju realna možnost, saj bi vlada znižala obdavčitev dela, tako da bi davčno breme podjetij ostalo nespremenjeno. Dvig bi moral biti zaradi visoke cene v primerjavi s primerjanimi državami izveden previdno in v manjšem obsegu. Dvig končne cene bi moral biti tako kot v primeru električne energije opravljen postopoma. Olajševalna okoliščina za podjetja je sicer ta, da so v prejšnjih letih plačevala že višjo ceno. Potrebno pa se je zavedati, da so imela višjo ceno tudi podjetja iz preostalih evropskih držav, kar bi pomenilo razliko v proizvodnih stroških v primerjavi s preostalimi državami. Kljub navedenim argumentom pa sem vseeno mnenja, da je slovenska visoka cena v primerjavi s skupinami držav le previsoka, tako da dviga vladi ne bi priporočal. Povečanje trošarin bi morda lahko bil v dolgoročnem načrtu, če bi se končna cena plina v preostalih državah povečala bolj kot cena v Sloveniji.

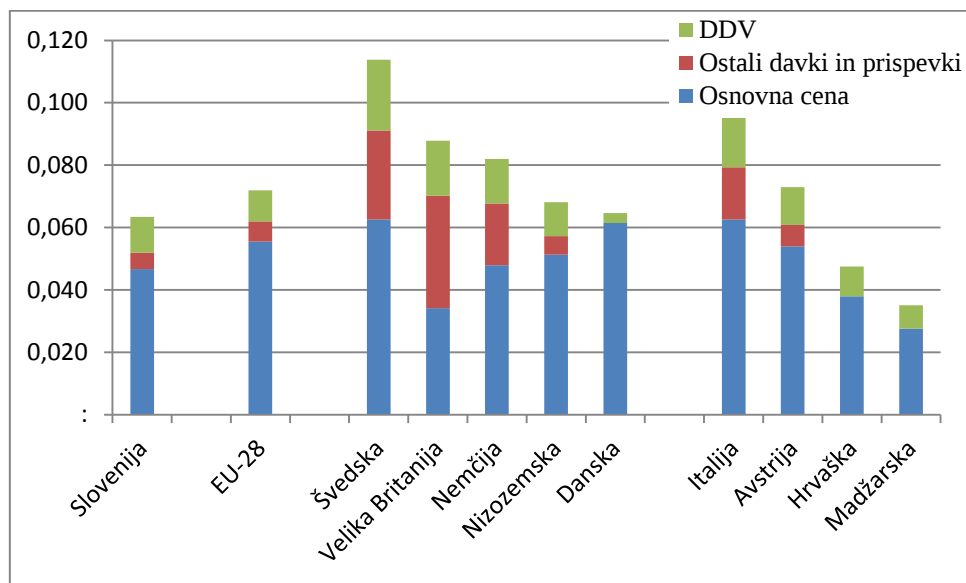
Cene in davki na zemeljski plin za gospodinjstva:

- Slovenska gospodinjstva so v letu 2013 v primerjavi z letom 2012 zaradi splošnih razmer na mednarodnem trgu plačevala 16 % nižjo ceno. V drugi polovici leta 2014 je bila cena zemeljskega plina v primerjavi z evropskim povprečjem nižja za 13 %. Delež davkov in prispevkov je v povprečju v EU znašal 22,8 %, kar je manj od slovenskega deleža, ki je znašal 26,3 %.
- V primerjavi s proučevanimi državami je bila cena nižja od vseh držav, a je glede dviga obdavčitve tudi tukaj potrebno upoštevati nižjo moč gospodinjstev. Kljub temu se je razlika v končni ceni gibala med 2 % in 20 %. Primerjava deležev vseh davkov in

prispevkov v končni ceni pokaže, da imajo najvišje deleže Velika Britanija (61 %), Švedska (45 %) in Nemčija (41 %). Manjši delež od Slovenije sta imeli zgolj Nizozemska (25 %) in Danska (5 %).

- c) V primerjavi s sosednjimi državami je bila cena plina nižja od cen v Italiji (50 %) in Avstriji (15 %). Precej nižjo ceno od naših gospodinjstev pa uživajo hrvaška in madžarska in sicer za 25 % in 44 %. Deleži davkov in prispevkov so v primerjavi s Slovenijo podobni in se gibajo med 20 % in 35 %.

Slika 24: Sestava cene zemeljskega plina za gospodinjstva v 2. polovici leta 2014 v €/kWh



Vir: Eurostat, *Environmental tax statistics*, 2015.

Na podlagi analize smo ugotovili, da slovenska gospodinjstva uživajo precej nižje končne cene v primerjavi z gospodinjstvi držav, ki jih prikazujem v zgornji tabeli. Nižje cene plačujejo zgolj gospodinjstva na Hrvaškem in Madžarskem, ki imajo nižjo kupno moč v primerjavi s slovenskimi. Prav tako je delež davkov in prispevkov v Sloveniji razmeroma majhen, predvsem v primerjavi z Švedsko, Veliko Britanijo in Nemčijo. Nižja končna cena pomeni manevrski prostor za zvišanje trošarine na zemeljski plin. Davek bi bilo potrebno zviševati postopno, tako da bi imela gospodinjstva dovolj časa za investicije v boljšo izoliranost hiš, učinkovitejše peči za ogrevanje in na primer boljše izolirana okna.

Zemeljski plin je za gospodinjstva ena izmed osnovnih surovin za ogrevanje stanovanj. Pri dvigu davka bi bilo nujno paziti na regresivno naravo zvišanja, saj bi dvig cen lahko pomenilo nevarno zmanjšanje razpoložljivega dohodka revnejšega sloja. Po vzoru Nizozemske bi država gospodinjstvom lahko pomagala pri investicijah v manj potratne načine ogrevanja in boljšo izolacijo hiš.

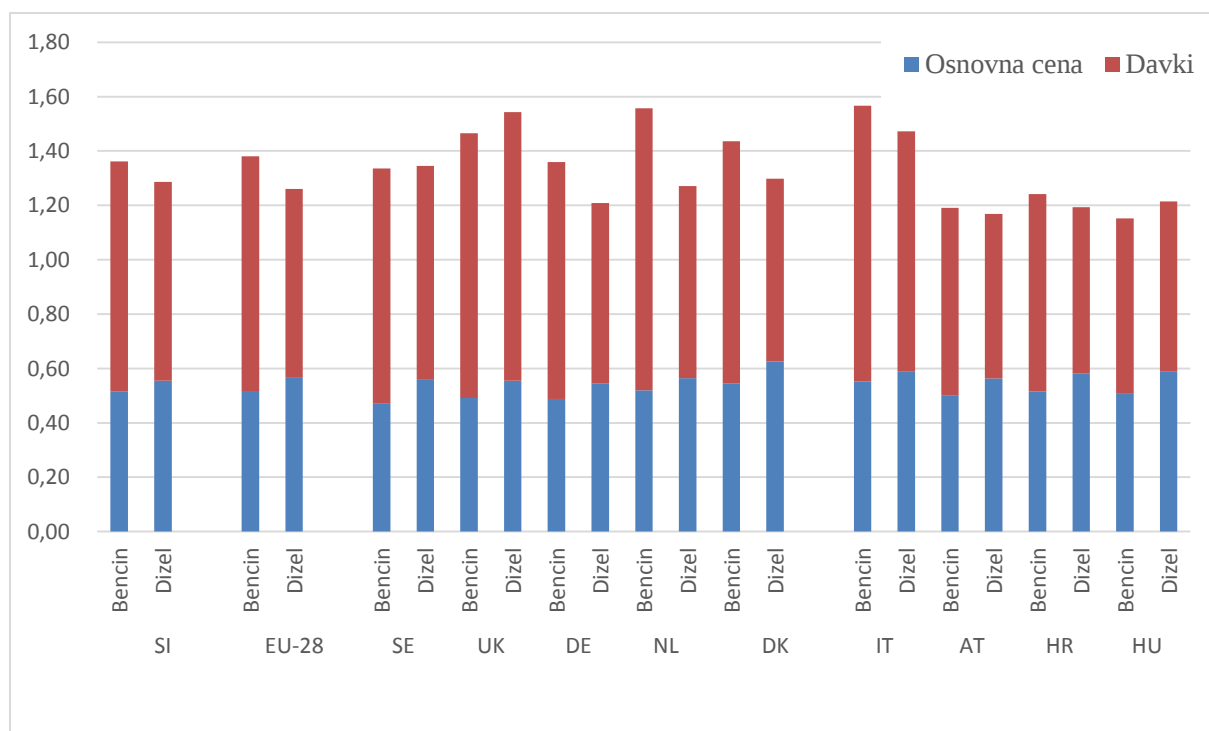
5.2.5 Primerjalna analiza med Slovenijo in izbranimi skupinami držav na področju davkov na pogonska goriva

Slovenija s prilagajanjem trošarin vpliva na končno ceno pogonskih goriv. Pri določanju višine cene goriv je potrebno biti zaradi različnih dejavnikov pozoren na višino spremembe končne cene. V podpoglavju ugotavljam ali ima država manevrski prostor za dvig trošarin.

Cene in davki na pogonska goriva:

- Ceni pogonskih goriv, bencina in dizla, sta bili v drugi polovici leta 2014 nižji in višji od povprečja EU. Bencin je bil cenejši za 1,3 %, dizel pa je bil dražji za slaba 2 %. Delež vseh davkov v končni ceni je enak evropskemu povprečju in znaša 62 %.
- Cena bencina in dizla v primerjavi s proučevanimi državami je bila nižja za 5 % oz. 4 %. Delež davkov proučevanih držav pa se giblje med 62 % in 67 %.
- V primerjavi s sosednjimi državami je bila cena nižja le od cene v Italiji in sicer za 14 %, medtem ko je bila od ostalih držav cena višja za okoli 10 %. Delež davkov v Italiji znaša 65 %, medtem ko se deleži preostalih treh sosednjih držav gibljejo na nižji ravni in sicer med 56 % in 58 %.

Slika 25: Cene bencina in dizla v drugi polovici leta 2014 v €/liter



Vir: Eurostat, Environmental tax statistics, 2015.

Pri analizi cen pogonskih goriv je na mestu vprašanje kakšna primerjava je sploh relevantna. Primerjava z proučevanimi državami je zaradi velike razlike v kupni moči zahtevna, zato bo z vidika stroškov podjetij in gospodinjstev ustrežnejša primerjava s povprečjem EU, najustreznejša pa bi bila primerjava s sosednjimi državami. Poleg tega je Slovenija tranzitna

dežela, kar pomeni, da transportna podjetja in ostali vozniki gorivo točijo v državah z ugodnejšim gorivom. Iz zgornje slike je razvidno, da je končna cena goriva v primerjavi s sosednjimi državami višja v vseh državah, razen v Italiji. Podobno ceno pa ima Slovenija v primerjavi s povprečjem EU.

Problem bencina in dizla je tako imenovani bencinski turizem. V primeru velikih razlik v cenah sosednjih držav bi lahko Slovenija z dvigom davkov na pogonska goriva celo izgubila del dohodka, saj bi državljani in drugi tranzitni uporabniki naših cest gorivo točili čez mejo. Dviga obdavčitve pogonskih goriv iz navedenih razlogov ne bi predlagal.

5.3 Predlog sprememb

Glede na primerjavo višine obdavčitve sem pripravil pregled predvsem tistih davkov, s katerimi bi imela vlada manj težav pri dvigu. V spodnji tabeli prikazujem primerjavo višine končnih cen energije med Slovenijo, proučevanimi državami, sosednjimi državami in povprečjem držav EU. Na podlagi kriterijev, ki sem jih omenil pri posameznem energentu v tem poglavju, sem glede na primerjavo s tremi skupinami držav pripravil predlog sprememb davka, s katerimi bi Slovenija vplivala na višino končne cene.

Tabela 9: Končna cena energije in predlog vpliva na ceno s pomočjo spremembe davka

	Povprečje EU-28	Proučevane države	Sosednje države	Predlog spremembe davka
Cena el. energije za podjetja	nižja	nižja	nižja	zvišanje
Cena el. energije za gospodinjstva	nižja	nižja	višja in nižja	zvišanje
Cena zemeljskega plina za podjetja	višja	višja	višja	brez sprememb
Cena zemeljskega plina za gospodinjstva	nižja	nižja	višja in nižja	rahlo zvišanje
Cena pogonskih goriv	enaka	višja in nižja	višja in nižja	brez sprememb

Iz tabele 9 je razvidno, da bi Slovenija na področju energije lahko na kratki in srednji rok zvišala davke na električno energijo za podjetja. Nižja cena, ki jo slovenska podjetja plačujejo od sosednjih držav in evropskega povprečja, zagotovo kaže na manevrski prostor za dvig davkov, ki bi bil po mojem mnenju lahko izveden najmanj do višine cene evropskega povprečja. Dvig davkov bi bil lahko izveden približno do višini evropskega povprečja in sicer v skupni vrednosti 0,05 €/kWh.

Dvig davkov in posledično višjo ceno na električno energijo pa bi lahko v primerjavi z vsemi skupinami proučevanih držav plačevala tudi gospodinjstva. Z izjemo hrvaških in madžarskih gospodinjstev plačujejo slovenska nižjo ceno, tako da manevrski prostor za dvig trošarin obstaja. Dvig bi lahko bil izveden v manjši meri, kot sem to predlagal pri davku na električno

energijo za gospodinjstva. Razlike med državami so v primeru cen za gospodinjstva namreč manjše od cen na električno energijo, ki jih plačujejo podjetja.

Dvig davkov na zemeljski plin za podjetja zaradi primerjalno višjih cen ne bi priporočal. Kljub dejstvu, da so podjetja v preteklosti že plačevala višjo ceno, na kratki in srednji rok ne vidim realnih možnosti za dvig obdavčitve.

Vladi predlagam tudi rahel dvig davkov na zemeljski plin za gospodinjstva. Pri slednjih bi bilo zvišanje davkov zaradi regresivne narave potrebno opraviti postopno skozi daljše časovno obdobje. Glede na 15 % in 50 % višjo ceno, ki jo plačujejo avstrijska in italijanska gospodinjstva, se zdi, da bi lahko vlada uvedla dvig davka v razmeroma majhnem obsegu.

Dvig obdavčitve pogonskih goriv zaradi premajhnih razlik v cenah v primerjavi s sosednjimi državami ne pride v poštev. Tako imenovani bencinski turizem in točenje transportnih podjetij bi prinesel nasprotni učinek od zelenega, saj bi se lahko davčni prihodki iz naslova pogonski goriv celo znižali.

Prihodke, ki bi jih država prejela s povišanjem davkov bi bilo potrebno okviru zelene davčne reforme usmeriti v znižanje obdavčitve dela, kar je glavni razlog za povišanje davkov. Iz tega vidika bi bilo seveda možno povečati obdavčitev vse energije za podjetja in gospodinjstva, saj bi zaradi nevtralnosti reforme država znižala tudi davke na delo, kar bi zagotovo pozitivno vplivalo na ustvarjanje novih delovnih mest.. Dodatni razlog za povišanje davkov je javna konsolidacija, ki bi bila v okviru nevtralnosti reforme zagotovo dobrodošla. Dodaten razlog za povišanje davkov, da so splošne cene na trgu v primerjavi s preteklim obdobjem.

Opravljen primerjalna analiza temelji na primerjavi absolutne cene. Zavedati se je potrebno, da primerjava zaradi razlik v kupni moči med državami ni optimalna v vseh primerih, še posebej v primeru obdavčitve gospodinjstev. Država mora dvig vsakega davka obravnavati posebej in preveriti posamezne značilnosti.

Dvig zelenih davkov pa otežuje dejstvo, da je delež zelenih davkov v celotni davčni strukturi Slovenije v primerjavi s preostalimi državami EU zelo visok. Potrebno se je zavedati, da zelene davčne reforme zaradi nasprotovanja gospodarstva ne bo lahko vpeljati. Dejstvo je, da bo zelene davke potrebno dvigovati postopoma. Glede na izkušnje proučevanih držav se je postopen dvig davkov izkazal za najbolj smotrnega, ker so se podjetja lahko počasi navajala in investirala v nove tehnologije in opremo. Morda najpomembnejši nasvet državi bi bil ta, da bi bilo reformo potrebno predstaviti na ustrezen način. Javnost mora razumeti, da bi šlo za proračunsko nevtralno reformo in da je povečanje obdavčitve energije zgolj orodje za zmanjšanje obdavčitve dela. Morebitne regresivne učinke bi država lahko tako kot v primeru dviga davkov na elektriko blažila z dodatnimi subvencijami za energetske učinkovitost stavb.

Dodatna obdavčitev električne energije podjetjem je zaradi razmeroma velikih razlik v primerjavi z ostalimi državami zagotovo možna. Povečanje obdavčitve zemeljskega plina za podjetja pa bi bilo sicer možno a zagotovo v manjšem obsegu kot povečanje obdavčitve električne energije. Država bi dvig cene zemeljskega plina utemeljila predvsem z dvema

argumentoma. Prvi argument bi bil, da so podjetja v preteklih letih plačevala že višjo ceno. Drugi argument pa bi bil ta, da bi država z zvišanjem davkov na zemeljski plin za ohranjanje konkurenčnega položaja financirala znižanje obdavčitve dela.

Slovenija je davek na CO₂ vpeljala leta 1997. Priložnosti za uvedbo zelene davčne reforme takrat nismo izkoristili, tako da so bili sveži davčni prihodki namenjeni neposredno v državni proračun. Na podlagi značilnosti obdavčitve energentov v Sloveniji sem opravil pregled zelenih davkov in jih primerjal z evropskim povprečjem. Deleža zelenih davkov v BDP in zelenih davkov med vsemi davčnimi prihodki sta v primerjavi z ostalimi evropskimi državami zelo visoka. Na mestu je torej vprašanje ali lahko zaradi ravnovesja davčnih prihodkov sploh še povečujemo ta delež in kakšne bi bile posledice v kolikor bi se ta delež še povečeval. Z vidika vpeljave zelenih davkov v okviru zelene davčne reforme bi bilo to zagotovo potrebno, saj bi bilo potrebno obdavčitev dela znatno zmanjšati. Pokazal sem, da povprečna obdavčitev samskega delavca s povprečno plačo znaša 42,5 %, kar je 6,5 % višja obdavčitev od povprečja držav OECD. Med proučevanimi državami ima višjo obdavčitev zgolj Nemčija.

Trenutek za uvedbo zelene davčne reforme v Sloveniji je po mojem mnenju ugoden. Poleg gospodarstva, ki po krizi počasi zopet beleži rast in razmeroma stabilne vlade, je potrebno omeniti tudi nizke cene energije. V zadnjih dveh letih je opaziti padanje cen energije na trgu, kar med drugim predstavlja problem tudi Termoelektrarni Šoštanj, ki zaradi prenizkih cen električne energije posluje z izgubo. Slovenija bi nizke cene na trgu lahko izkoristila za povečanje zelenih davkov. Na podlagi primerjave cen predlagam spodnje ukrepe:

Težnja po konsolidaciji slovenskega proračuna zahteva reformo, ki bi pripomogla k zmanjšanju letnega primanjkljaja. Menim, da bi lahko država združila zeleno davčno reformo z umikom okoljskih subvencij. Kot omenjeno ima država na področju zelenih davkov razmeroma malo manevrskega prostora, zato obstaja možnost, da bi se znižanje stroškov dela deloma financiralo tudi s svežimi prihodki z naslova umika okoljskih subvencij.

SKLEP

V magistrski nalogi sem se posvetil uvedbi zelene davčne reforme in odpravi okoljskih subvencij, ki sta sestavna dela zelene proračunske reforme. Uvedba celovite zelene proračunske reforme pripomore h konsolidaciji državnega proračuna in posledično k zmanjšanju primanjkljaja ter pozitivno vpliva na obremenjevanje okolja zaradi gospodarske aktivnosti. Javnosti je koncept zelene proračunske reforme slabo poznan, še manj pa so ji poznani učinki tovrstne reforme. V prvem poglavju sem predstavil idejo zelenih davkov. Dvig zelenih davkov ima lahko različne vplive. Osredotočil sem se na najpomembnejše in sicer na socialni položaj gospodinjstev, konkurenčni položaj podjetij in izboljšanje stanja okolja. Vladni predlogi dviga davkov pogosto naletijo na odpor gospodarstva zaradi morebitnega poslabšanja konkurenčnega položaja podjetij. Gospodinjstva, ki pa z vidika lobija niso dobro organizirana, se zaradi regresivnih učinkov ne uprejo v takšni meri kot podjetja. Razumevanje

možnih učinkov vpeljave zelenih davkov je osnova za razumevanje rezultatov empiričnih raziskav zelenih davčnih reform v proučevanih državah.

V drugem poglavju sem predstavil še okoljske subvencije, katerih umik prav tako spada v zeleno proračunsko reformo. Okoljske subvencije bremenijo državne proračune z izdatki, katerih posledica je onesnaževanje okolja oziroma zaradi raznih oprostitev zelenih davkov zmanjšujejo potencialni zaslužek države. Koristi umika okoljskih subvencij sta v grobem rečeno predvsem razbremenitev javnega proračuna in izboljšanje stanja okolja. Pregled ovir in koristi, s katerim sem zaključil poglavje, pomagata razumeti zakaj nekatere države najbolj perečih subvencij še vedno niso odpravile oziroma imajo pri odpravi težave z lobiji in nasprotniki reforme.

V devetdesetih letih so Nemčija, Danska, Velika Britanija, Nizozemska in Švedska uvedle zeleno davčno reformo, kar je bil moj glavni kriterij za izbor proučevanih držav. Na podlagi pregleda in izkušenj v teh državah sem v tretjem poglavju proučil glavne posledice uvedbe zelene proračunske reforme. Države so pri uvedbi zelene davčne reforme največ pozornosti posvetile ravno konkurenčnem položaju podjetij, zato so vpeljevala različna orodja za blaženje reform. Z vidika stanja okolja so bile najmanj zaželeno orodje različne oprostitve plačevanja zelenih davkov, ki so jih prejemale predvsem podjetja energetske intenzivnih panog. Z izjemo Nizozemske pa nobena izmed držav ni vpeljala pomembnejšega orodja za blaženje regresivnih učinkov. V tretjem poglavju sem opravil tudi pregled pomembnejših subvencij v energetiki in transportu v proučevanih državah. Ugotovil sem, da imajo z odpravo različne težave oziroma se pogosto srečujejo s pomanjkanjem motivacije za odpravo. Umik okoljskih subvencij namreč zahteva politično voljo, poleg tega pa lahko zaradi nezadovoljstva gospodarstva vodi do večje politične nestabilnosti.

V četrtem poglavju sem opravil primerjalno analizo učinkov zelene davčne reforme in obstoječih ter odpravljenih okoljskih subvencij v proučevanih državah. Želel sem ugotoviti kakšne so bile posledice reform in ali je prišlo pri treh glavnih učinkih med državami do pomembnejših razlik. Uspešnost reforme sem preučeval na področju regresivnosti zelenih davkov, vpliva na konkurenčni položaj podjetij in vpliva na stanje okolje. Naša primerjalna analiza je pokazala, da je bila regresivnost zelenih davkov zaznana na Danskem in v Nemčiji, na Švedskem pa so bili zaznani rahli regresivni učinki. V teh državah so bila revnejša gospodinjstva zaradi dviga zelenih davkov prizadeta v relativno večji meri. Ugotovil sem, da z izjemo nizozemskih olajšav na računu za energijo države niso uvajale učinkovitih orodij za blaženje regresivnih učinkov. Za razliko od regresivnih učinkov pa težko govorimo, da je imela reforma negativen vpliv na konkurenčnost, saj raziskave niso zaznale poslabšanja konkurenčnega položaja podjetij. Analiza je pokazala, da so na dolgi rok investicije v boljše tehnologije celo pripomogle k izboljšanju konkurenčnega položaja. V nekaterih državah so bila podjetja v to primorana v okviru energetskih dogovorov, saj so bila na ta način upravičena do oprostitve plačila zelenih davkov. Ravno investicije in posledična manjša raba energije so pozitivno vplivale na stanje okolja, saj so bili učinki pozitivni v vseh proučevanih

državah. Trdimo lahko tudi, da je zelena davčna reforma v določeni meri prinesla dvojno dividendo. Zaradi nižje obdavčitve dela in prispevkov je med drugim ugodno vplivala na dodatno zaposlovanje, prav tako pa so države zmanjšale izpuste toplogrednih plinov. Iz analize izkušenj proučevanih držav glede zelene davčne reforme se lahko naučimo veliko. Države so z reformo podjetja motivirale, da s svojimi ekonomskimi aktivnostmi in gospodinjstva s svojim ravnanjem zmanjšujejo škodljiv na vpliv na okolje. Ob tovrstnih aktivnostih namreč nastajajo eksterni stroški, ki jih nosi okolje in širša družba ne le danes ampak tudi v prihodnosti. Po pregledu okoljskih subvencij v proučevanih državah sem ugotovil, da se subvencije med državami ne razlikujejo bistveno. Države imajo podobne deleže okoljskih subvencij v njihovih BDP, prav tako podeljujejo podobne subvencije. Glavno dilemo pred odpravo subvencij v proučevanih državah predstavlja predvsem strah pred izgubo konkurenčnega položaja podjetij. Gre namreč za obsežno reformo, ki bi vplivala na širok krog podjetij.

V petem poglavju sem opravil pregled okoljskih subvencij v energetiki in transportu v Sloveniji ter zelenih davkov. Umik okoljskih subvencij v Sloveniji bo morda še zahtevnejša naloga kot uvedba zelene davčne reforme. Trditev postavljam na podlagi izkušenj proučevanih držav, ki so zeleno davčno reformo že uvedle, subvencij pa jim kljub zavezam še ni uspelo umakniti. Slovenija prav tako še vedno podeljuje subvencije, a je kljub temu potrebno povedati, da smo na primerih nekaterih subvencij lahko zgled proučevanim državam. Po nekaterih ocenah naj bi višina subvencij znašala okoli 500 milijonov €, po drugih pa celo preko 1 milijarde €. V poglavju sem predstavil subvencije, ki bi jih morala država odpraviti v najkrajšem možnem času. V sektorju energetike govorim predvsem o oprostitvah zelenih davkov za podjetja in nesorazmerni obdavčitvi energentov z različnimi eksternimi okoljskimi stroški. Omenjeni subvenciji zavirata investicije v boljše tehnologije in spodbujata rabo cenejših a manj čistih energentov, ki so davčno ugodnejši. Kot primer lahko navedem dizelsko gorivo. V sektorju transporta pa bi bilo potrebno odpraviti vse subvencije, povezane s službenimi avtomobili, službenim gorivom in obdavčitvijo cestnih vozil. Navedene subvencije spodbujajo prekomerno rabo avtomobilov, ki so praviloma boljše potratni in imajo višjo porabo goriva. Država pa podeljuje tudi subvencije, ki bi jih bilo lažje odpraviti na ravni EU. Povečini gre za oprostitve plačila trošarin na naftne derivate v letalskem in morskem prometu in nezaračunavanja DDV v letalskem prometu. Omenjeni subvenciji sta problematični z vidika okolja in poslabšujeta konkurenčni položaj čistejšega železniškega prometa. Umik vseh okoljskih subvencij bi pripeljal do oblikovanja cen, ki bi odražale eksterne stroške porabe energentov. Realne cene bodo v prihodnje pogoj za to, da bodo čistejši načini transporta in rabe energije lažje prišli v uporabo, kar bo pripeljalo do manjšega vpliva človeka na okolje.

Na podlagi pregleda zelenih davkov in njihove primerjave s proučevanimi državami EU in Sloveniji sosednjim državam sem v petem poglavju opravil tudi pregled možnosti dviga zelenih davkov v okviru morebitne zelene davčne reforme. Zaradi razlik v kupni moči med državami sem v primerjalno analizo vključil tudi sosednje države in povprečje EU zaradi lažje

in bolj realne primerjave višine cen energije. Trenutno ima Slovenija v evropskem merilu enega največjih deležev zelenih davkov v BDP, kar kaže na pomembnost zelene obdavčitve, a lahko predstavlja tudi oviro pri višanju teh davkov. Na podlagi primerjalne analize cen energije v Sloveniji in vseh treh skupinah držav, ki so služile primerjavi, sem prišel do zaključka, da je nekatere energente možno dodatno obdavčiti. V Sloveniji bi bilo glede na povprečje EU in cene v sosednjih državah možno dodatno obdavčiti predvsem cene električne energije za podjetja in gospodinjstva. Rahel dvig cene bi bil mogoč tudi pri zemeljskem plinu za gospodinjstva. Zaradi relativno visoke obdavčitve in posledično primerjalno višje cene sem v analizi prišel do zaključka, da država nima manevrskega prostora pri obdavčitvi zemeljskega plina za podjetja ter pogonskega goriva. Cene obeh energentov so primerjalno previsoke, tako da bi imel lahko dvig cen različne negativne posledice kot so selitev proizvodnje, morebitno zmanjšanje konkurenčnega položaja ali bencinski turizem. Dejstvo je, da bo zaradi visoke obdavčitve dela potrebno najti rešitev oziroma sredstva s katerimi bi lahko financirali zmanjšanje davčne obremenitve dela. Na podlagi izkušenj proučevanih držav lahko trdim, da bi bilo to zmanjšanje v okviru zelene davčne reforme ustrezna izbira. Ugoden rezultat bi bila ravno dvojna dividenda, ki bi kot posledica reforme za Slovenijo pomenila nižjo obdavčitev dela in pozitiven vpliv na okolje oziroma zmanjšanje emisij.

V primeru dileme, da bi dvig zelenih davkov v okviru zelene davčne reforme generiral premalo svežih davčnih prihodkov, bi lahko država znižanje stroškov dela dodatno financirala z naslova umika okoljskih subvencij. Gre za kompleksno prerazporejanje finančnih sredstev, a menim, da bi vlada s tem pridobila dober argument za umik okoljskih subvencij. Umik subvencij bi v nekaterih primerih najbolj prizadel energetsko intenzivna podjetja, zato bi bilo potrebno posebno pozornost nameniti prav njim. Odprava okoljskih subvencij v sektorju transporta bi bila po mojem mnenju za državo lažja kot odprava subvencij v sektorju energetike. Pri subvencijah, ki zadevajo prevoz na delo in službene avtomobile, sem mnenja, da se zaposleni in podjetja ne bi organizirali do take mere, da bi lahko dovolj glasno nasprotovali reformi. Za razliko od transporta pa bi bila odprava subvencij v energetiki zahtevnejša naloga. Odprava oprostitev zelenih davkov je problematična saj so podjetja dobro organizirana in bi zakonodajalcu predstavljala močan odpor pri reformi. To pa zagotovo ne pomeni, da bi morala vlada oprostitve ohranjati. Gre za okoljsko subvencijo, ki bi jo bilo nujno odpraviti.

Zelena rast bo v prihodnjem desetletju pomembna tema in menim, da bi ji bilo potrebno nameniti več pozornosti. Države bodo zmanjševanju vpliva na okolje pri oblikovanju politike posvečale vedno več pozornosti. Pomembno je, da se kot država zavedamo, da bi lahko s pomočjo ustrezne obdavčitve dosegali zeleno rast in posledično večjo konkurenčno prednost na dolgi rok ter tako okolje ohranili tudi za prihodnje generacije.

LITERATURA IN VIRI

1. Agencija Republike Slovenije za okolje. (2014, 26. oktober). *Cene energije*. Najdeno 17. junija 2015 na spletnem naslovu http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=637
2. Agencija za energijo. (2015). *Poročilo o doseganju nacionalnih ciljev na področju OVE in SPTE za obdobje 2012-2014*. Maribor: Agencija za energijo.
3. Alapekkala, O. (2012, 10. oktober). EU's green economy roadmap meets criticism. Najdeno 22. marca 2014 na spletnem naslovu [www.euractive.com: http://www.euractiv.com/sustainability/eus-green-economy-roadmap-meets-criticism-news-508223](http://www.euractiv.com/sustainability/eus-green-economy-roadmap-meets-criticism-news-508223)
4. Andersen, M., Baker, T., Christie, E., Ekins, P., Gerald, J., Jilkova, J., . . . Speck, S. (2007). *Competitiveness Effects of Environmental Tax Reforms (COMETR), Final report to the European Commission*. Aarhus: National Environmental Research Institute, University of Aarhus.
5. Bach, S. (2009, 1. april). Zehn Jahre ökologische Steuerreform: Finanzpolitisch erfolgreich, klimapolitisch halbherzig. *Wochenbericht des DIW Berlin*, str. 218-227.
6. Bär, H., Jacob, K., Meyer, E., & Schlegelmilch, K. (2011, oktober). *Wege zum Abbau umweltschädlicher Subventionen*. Bonn: Friedrich Ebert Stiftung.
7. Barde, J. (2004). *Green tax reforms in OECD countries: an overview*. Santiago de Chile: División de Políticas Nacionales, OCDE.
8. Berg, H., Burger, A., & Thiele, K. (2008). *Environmentally harmful subsidies in Germany*. Dessau-Roßlau: UBA.
9. Berkhout, P., Ferrer-i-Carbonell, A., & Muskens, J. (2004, maj). The ex-post impact of an energy tax on household energy demand. *Energy Economics*, 26(3), 297-317.
10. Bjørner, T., & Jensen, H. (2002). Energy Taxes, Voluntary Agreements and Investment Subsidies - A micropanel Analysis of the Effect on Danish Industrial Companies' Energy Demand. *Resource and Energy Economics*, 24(3), 229-249.
11. Bosket, B. (2000, julij). Environmental tax reform: Does it work? A survey of the empirical evidence. *Ecological Economics*, 34(1), 19-32.
12. Bowen, A., & Rydge, J. (2011). *Climate change in the United Kingdom*. London: Centre for Climate Change Economics and Policy
13. Bragadóttir, H., von Utfall Danielsson, C., Magnusson, R., Seppänen, S., Stefansdóttir, A., & Sundén, D. (2014). *The use of Economic Instruments in Nordic environmental policy 2010-2013*. Copenhagen: Nordic Council of Ministers.
14. Bruvoll, A., Skjelvik, J., & Vennemo, H. (2011). *Reforming environmentally harmful subsidies; How to counteract distributional impacts*. Copenhagen: Nordic Council of Ministers.
15. Bundesministerium der Finanzen. (2013, 31. oktober). *Entfernungspauschalen; Gesetz zur Änderung und Vereinfachung der Unternehmensbesteuerung und des steuerlichen Reisekostenrechts vom 20. Februar 2013 (BGBl. Teil I Seite 285)*. Najdeno 31. maja 2015 na spletnem naslovu

- https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2013-10-31-entfernungspauschalen-reisekostenrecht.pdf?__blob=publicationFile&v=1
16. Cambridge econometrics. (2005, 8. marec). *Modelling the Initial Effects of the Climate Change Levy*. Najdeno 24. maja 2015 na spletnem naslovu http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20070608145938/http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?_nfpb=true&_pageLabel=pageOnlineServices_ShowContent&propertyType=document&columns=1&id=HMCE_PROD1_023971
 17. Carinska uprava RS. (2014, marec). *Slovenska carina v letu 2013*. Ljubljana: Carinska uprava RS.
 18. Copenhagen economics. (2010, november). *Company Car Taxation*. Copenhagen: DG Taxud, European Commission.
 19. Cottrel, J. (2012, 10. avgust). Carbon taxes. Najdeno 20. avgusta 2015 na spletnem naslovu http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/research_products/Fiscal%20Policies/2_Cottrell_CarbonTax_IMF_UNEP_GIZ_2012_FINAL.pdf
 20. Cottrel, J., Mander, R., Schmidt, S., & Schlegelmilch, K. (2010). Environmental fiscal reform in Europe: research, experience and best practice. *ETUI Policy Brief - European Economic and Employment Policy*, 3(5). Brussels: ETUI aisbl.
 21. Čanji, V. (2014, 18. december). Država hoče več, zato bi skrajšala seznam oproščenih. *Zelena Slovenija*. Najdeno 6. februarja 2015 na spletnem naslovu <http://www.zelenaslovenija.si/revija-eol-/arhiv-stevilk-eol/arhiv/3022-drzava-hoce-vec-zato-bi-skrajshala-seznam-oproschenih-eol-94-95>
 22. Danish ecological council. (2014). *Environmental taxation without damaging competitiveness*. Copenhagen: Green budget Europe.
 23. Davčna uprava Republike Slovenije. (2015, januar) *Dohodnina - dohodek iz zaposlitve, Bonitete*. Najdeno 20. junija 2015 na spletnem naslovu http://www.fu.gov.si/fileadmin/Internet/Davki_in_druge_dajatve/Podrocja/Dohodnina/Dohodek_iz_zaposlitve/Opis/Podrobnejši_opis_Bonitete.pdf
 24. De Moor, A., & Calamai, P. (1997). *Subsidizing Unsustainable Development. Undermining the Earth with Public Funds*. The Hague: IOO and San José: Earth Council.
 25. Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije. *Uradni list EU* L 283 , 31/10/2003.
 26. Dresner, S., Jackson, T., & Gilbert, N. (2006, maj). History and social responses to environmental tax reform in the United Kingdom. *Energy policy*, 34(8), 930-939.
 27. Drissen, E., Hanemaaijer, A., & Dietz, F. (2011). *Environmentally harmful subsidies*. Haag: PBL Netherlands Environmental Assessment Agency.

28. Družba za avtoceste Republike Slovenije - DARS. (b.l.). *Kronologija razvoja cestninskega sistema*. Najdeno 31. avgusta 2015 na spletnem naslovu <http://www.dars.si/Dokumenti/Kronologija%20razvoja%20cestninjenja.pdf>
29. Duer, H., Rosenhagen, C., & Ritnagel, P. (2011). *A comparative analysis of taxes and CO2 emissions from passenger cars in the Nordic countries*. Copenhagen: Nordic Council of Ministers.
30. Ekins, P., & Speck, S. (2010). *Competitiveness and Environmental Tax Reform*. London: Green Fiscal Commission.
31. Ekins, P. (2009). *Resource Productivity, Environmental tax reform and sustainable growth in Europe*. London: Anglo-German Foundation for the Study of Industrial Society.
32. Ekins, P. (2015, 28. januar). Implementing environmental fiscal reform in Europe. *Evropska komisija*. Najdeno 15. septembra 2015 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/environment/integration/green_semester/pdf/29_01_2015/side%20event.pdf
33. Enevoldsen, M. (2000). *Industrial energy efficiency*. Oxford: Oxford University Press.
34. Ericsson, K. (2006, april). *Evaluation of the Danish voluntary Agreements on Energy Efficiency in Trade and Industry*. b.k.: Aid-EE.
35. EUR-Lex. (2010, 3. november). *Community framework for the taxation of energy products and electricity*. Najdeno 11. septembra 2015 na spletnem naslovu <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=URISERV:l27019&from=EN>
36. European Commission. (2011). *White paper, Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System*. Brussels: European Commission.
37. European Commission. (2014a). *Taxation trends in the European Union*. Brussels: European Commission.
38. European Commission. (2014b). *State aid No SA. 38421 2014/NN - Sweden, Prolongation of the Swedish energy taxation of biofuels for blending*. Brussels: European Commission.
39. European Commission. (2015a, 26. september). *CO2 time series 1990-2013 per region/country. Edgar - Emission database for Global Atmospheric Research*. Najdeno 26. septembra 2015 na spletnem naslovu <http://edgar.jrc.ec.europa.eu/overview.php?v=CO2ts1990-2013&sort=asc1>
40. European Commission. (2015b). *Excise duty tables; Part II - Energy products and electricity*. Brussels: European Commission.
41. European Environment Agency. (2004). *Energy subsidies in the European Union: A brief overview*. Copenhagen: EEA.
42. European Environment Agency. (2011). *Environmental tax reform in Europe: implications for income distribution*. Copenhagen: EEA.
43. European Environment Agency. (2015, 15. april). *New cars' CO2 emissions well below Europe's 2015 target*. Najdeno 8. junija 2015 na spletnem naslovu

- <http://www.eea.europa.eu>: <http://www.eea.europa.eu/highlights/new-cars2019-co2-emissions-well>
44. Eurostat. (2013a). Environmental taxes account for 6,17% of all revenues from taxes and social contributions in the EU-27 in 2011. *Statistics in focus*, (Št. 26, 2013).
 45. Eurostat. (2013b). *Environmental taxes; A statistical guide*. Luxembourg: European Union.
 46. Eurostat. (2014a). *Statistika državnih financ*. Najdeno 12. junija 2015 na spletnem naslovu <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
 47. Eurostat. (2014b). *Taxation trends in the European Union; Data for the EU Member States, Iceland and Norway*. Luxembourg: European Union.
 48. Eurostat. (2015a). *Electricity and natural gas price statistics*. Najdeno 23. septembra 2015 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Electricity_and_natural_gas_price_statistics
 49. Eurostat. (2015b). *Energy price statistics*. Najdeno 24. septembra 2015 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Energy_price_statistics#Consumer_prices_for_petroleum_products
 50. Eurostat. (2015c, 23. julij). *Environmental tax statistics*. Najdeno 12. oktobra 2015 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Environmental_tax_statistics#Environmental_taxes_in_the_EU
 51. Evropska komisija. (2011a). *Časovni okvir za Evropo, gospodarno z viri*. Bruselj: Evropska komisija.
 52. Evropska komisija. (2011b). *Letni pregled rasti: spodbujanje ukrepov EU za celovit odziv na krizo*. Bruselj: Evropska komisija.
 53. Expatax Knowledge center. (2015, 4. junij). *Taxation of a company car*. Najdeno 2. novembra 2015 na spletnem naslovu <https://support.expatax.nl/support/solutions/articles/6000005320-taxation-of-a-company-car>
 54. Finnish association for nature conservation. (2014, februar). *Harful subsidies as barriers to sustainable development; The pride of subsidy policy in Finland and the developing world; Conclusions of the report*. Paris: Finnish Ministry for Foreign Affairs.
 55. Franckx, L., & Mayeres, I. (2014). Environmentally harmful subsidies in the transport sector. V F. Oosterhuis, & P. ten Brink (ur.), *Paying the polluter* (str. 125-151). Cheltenham: Edward Elgar Publishing, Inc.
 56. G-20 Leaders. (2009). *Leaders statement; The Pittsburgh summit*. Pittsburgh: G20.
 57. Gabrovec, M. (2012, 15. maj). Financiranje prevoznih stroškov zaposlenih - primeri praks iz EU. Najdeno 21. junija 2015 na spletnem naslovu https://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjGx5ex4_zOAhVLExoKHXMWB1AQFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.civitasljubljan.si%2Fuploads%2Fdatoteke%2Fgabrovec%2520-%2520prevoznistroski-b_zadnja.pptx&usq=AFQjCNFT225G7W1C0aGxGXXZwsxypacMA&sig2=uBls4fOixzgoW8EHNGJFCQ&cad=rja

58. Government Bill. (2009, 22. oktober). *Vissa punktskattefragor med anledning av budgetpropositionen för 2010*. Najdeno 2. maja 2015 na spletnem naslovu <http://www.regeringen.se/contentassets/5e62c5d7f6374be4b899b4f85df90199/vissa-punktskattefragor-med-anledning-av-budgetpropositionen-for-2010-prop.-20091041>
59. Government of Sweden. (2004). *Regeringens proposition (2004): 2003/04:1, Budgetpropositionen för 2004*. Stockholm: Regeringskansliet.
60. Green Fiscal commission. (2009). *The Case for Green Fiscal Reform; Final Report of the UK Green Fiscal Commission*. London: Green Fiscal commission.
61. Greenpeace. (2013, november). *Die Luftverkehrsteuer; Auswirkungen auf die Entwicklungen des Luftverkehrs in Deutschland*. Najdeno 27. julija 2015 na spletnem naslovu http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/publikationen/verkehr/131120_bund_verkehr_auswirkungen_luftverkehrsteuer_studie_zusammenfassung.pdf
62. Harding, M. (2014). *Personal tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the fiscal and environmental costs*. Paris: OECD Publishing.
63. Heady, C., & Markandya, A. (2000). *Study on the relationship between environmental/energy taxation and employment creation*. Bath: Department of Economics and International Development.
64. House of commons. (2013, 27. november). *Energy subsidies_Nine report of session 2013/2014*. London: House of commons.
65. Institute for European Environmental Policy. (2007). *Reforming environmentally harmful subsidies, Final report to the european commission's DG environment*. London: IEEP.
66. International Energy Agency. (2012a). *Energy Policies of IEA Countries; The United Kingdom*. Paris: IEA.
67. International Energy Agency. (2012b). *World energy outlook*. Paris: OECD/IEA.
68. International Energy Agency. (2013a). *Energy Policies of IEA Countries: Finland*. Paris: OECD/IEA.
69. International Energy Agency. (2013b). *Energy policies of IEA Countries: Sweden*. Paris: IEA/OECD.
70. International Energy Agency. (2015, 15. april). *Energy Subsidies Database*. Najdeno 15. aprila 2015 na spletnem naslovu <http://www.iea.org>: <http://www.iea.org/subsidy/index.html>
71. International Monetary Fund. (2013). *Energy Subsidy Reform: Lessons and Implications*. Washington: IMF.
72. International Monetary Fund. (2015). *How Large are Global Energy Subsidies?*. Najdeno 4. septembra 2015 na spletnem naslovu www.imf.org/external/np/fad/subsidies/data/codata.xlsx
73. Jamet, S. (2012). *Towards Green Growth in Denmark: Improving Energy and Climate Change Policies*. Paris: OECD.

74. Kešeljević, A. (2012). *Expert opinion on the amended investment plan rev. 5 - Construction of the 600MW replacement unit 6 in Šoštanj Thermal Power Plant*. Ljubljana: University of Ljubljana .
75. Knigge, M., & Görlach, B. (2005). *Die Ökologische Steuerreform - Auswirkungen auf Umwelt, Beschäftigung und Innovation*. Berlin: Institut für Internationale und Europäische Umweltpolitik GmbH.
76. Koman, M., Kešeljević, A., Čadež, S., Kovač, B., & Aristovnik, A. (2012). *Uvajanje zelene davčne reforme v Sloveniji in ocena njenih makroekonomskih učinkov*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
77. Kosonen, K. (2012). Regressivity of environmental taxation: myth or reality?. V J. Milne, & M. Andersen, *Handbook of Research on Environmental Taxation* (str. 161-174). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
78. Kosonen, K., & Nocodéme, G. (2009). *The role of fiscal instruments in environmental policy*. Brussels: European Commission.
79. Larsen, B., & Shah, A. (1992). *World fossil fuel subsidies and global carbon emissions*. Washington: World Bank.
80. Leban, A. (2015, 29. oktober). Obeta se nova obdavčitev avtov - ko bo čas. *Žurnal*. Najdeno 3. decembra 2015 na spletnem naslovu <http://www.zurnal24.si/davek-motorna-vozila-dajatev-avto-emisije-registracija-lestvica-co2-ministrstvo-clanek-258999>
81. Leipprand, A., Gavalyugova, N., Meyer-Ohlendorf, N., Blobel, D., & Persson, A. (2007). *Links between the social and environmental pillars of sustainable development*. Ploiesti: Faculty of Economics Science.
82. Ludewig, D., Meyer, B., & Schlegelmich, K. (2010). *Greening the Budget: Pricing Carbon and Cutting Energy Subsidies to reduce the financial deficit in Germany*. Washington DC: Heinrich Böll Stiftung.
83. Martin, R., B. de Preux, L., & Wagner, U. (2009). *The Impacts of the Climate Change Levy on Business: Evidence from Microdata*. London: Centre for Economic performance.
84. McNally, R., & Mabey, N. (1999). *The distributional impacts of ecological tax reform*. London: WWF UK.
85. Ministrie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening Milieubeheer. (2004). *The Netherlands' tax on energy - questions and answers*. Najdeno 12. marca 2015 na spletnem naslovu <http://www.wind-works.org/cms/uploads/media/NLEnergytax2004.pdf>
86. Ministry of employment and the economy (MEE). (2011). *Nuclear energy in Finland*. Helsinki: Ministry of Employment and the Economy (MEE); Energy department.
87. Ministry of Finance, Sweden. (2004). *Presentation at the Fiscalis Seminar Implementation of the Energy Tax Directive (ETD) 10-12 November 2004 Sorrento, Italy: Possible differentiations in the area of energy taxation - reflections form a Swedish perspective*. Stockholm: Ministry of Finance, Sweden.
88. Oosterhuis, F. H., & Umfenbach, K. (2014). Energy subsidies. V F. Oosterhuis, & P. ten Brink (ur.), *Paying the Polluter* (str. 105-124). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

89. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2005). *Environmentally Harmful Subsidies, Challenges for the reform*. Paris: OECD Publishing.
90. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2011a). *Germany environmental performance review*. Paris: OECD Publishing.
91. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2011b). *Inventory of Estimated Budgetary Support and Tax Expenditures Relating to Fossil Fuels in Selected OECD Countries*. Paris: OECD Publishing.
92. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2012a). *Towards green growth, in OECD Environmental performance reviews: Germany 2012*. Paris: OECD Publishing.
93. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2012b). *Towards Green Growth in OECD Environmental Performance Reviews: Slovenia 2012*. Paris: OECD Publishing.
94. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2013). *Inventory of estimated budgetary support and tax expenditure for fossil fuels 2013*. Paris: OECD Publishing.
95. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2014a). *Towards green growth, in OECD Environmental performance Reviews: Sweden 2014*. Paris: OECD Publishing.
96. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2014b, 30 september). *Under-taxing drivers is bad for environment and health, OECD says*. Najdeno 18. junija 2015 na spletnem naslovu <http://www.oecd.org/tax/under-taxing-drivers-is-bad-for-environment-and-health.htm>
97. Peter, M., Lückge, H., Iten, R., & Trageser, J. (2007). *Erfahrungen mit Energiesteuern in Europa, Lehren für die Schweiz*. Zürich: Bundesamt für Energie BFE.
98. Pfaller, A. (2010). *Ökosteuern in Europa, Die politökonomischen Parameter der Umweltsteuerdebatte in Europa*. Bonn: Friedrich Ebert Stiftung.
99. Pieters, J. (1997). Subsidies and the Environment: on How Subsidies and Tax incentives May Affect Production decisions and the environment. *Finance for Sustainable Development*, 315-339.
100. Pigou, A. C. (1920). *The Economics of Welfare*. London: Macmilan and Co.
101. PWC. (2014). *International Assignment Services; Taxation of International Assignees Country - Sweden*. Stockholm: PWC.
102. Rajvanshi, A. (2008). Mitigation and compensation for the selection of participatory approaches for SEA, Environmental Impact Assessment Review. V T. Fischer, P. Gazzola, U. Jha-Thakur, I. Belchakova, & R. Aschermann, *Environmental Assessment Lecturers' Handbook* (str. 166-182). Bratislava: ROAD Bratislava.
103. Roodman, D. (1996). *Paying the piper: subsidies, politics and the environment; Worldwatch Paper No. 133*. Washington, DC: Worldwatch Institute.
104. Ruijgrok, E., & Oostehuis, F. (1997). *Energy Subsidies in Western Europe, report for Greepeace International Climate Campaign*. Amsterdam: Vrije Universiteit.
105. Samuelson, P., & Nordhaus, W. (2002). *Ekonomija*. Ljubljana: GV Založba.

106. Seely, A. (2009). *Climate change levy*. London: House of commons.
107. SKAT. (2014). *Deduction for transport between home nad work*. SKAT. Najdeno 2. novembra 2015 na spletnem naslovu <http://www.skat.dk/skat.aspx?oId=2084150&vId=0>
108. Slovenska tiskovna agencija. (2007, 1. marec). *Uvaja se trošarina na električno energijo*. Najdeno 20. septembra 2015 na spletnem naslovu <https://www.sta.si/1137487/uvaja-se-trosarina-na-elektricno-energijo>
109. Speck, S., & Jilkova, J. (2009). *Design of environmental tax reforms in Europe. V Carbon energy taxation: lessons from Europe*. Oxford: Oxford University Press.
110. Steinbach, N., Palm, V., Cederlund, M., Georgescu, A., & Hass, J. (2009). *Environmental taxes*. Canberra: SEEA.
111. Statistični urad Republike Slovenije. (2015). *Podatkovni portal SI-STAT*. Najdeno 2. septembra 2015 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0314980S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/03_nacionalni_racuni/25_03149_racuni_drzave/&lang=2
112. Šorl, M. (2015, 28. oktober). Tudi zaradi afere VW Francozi v višjo obdavčitev dizla. *Dnevnik*, str. 9.
113. Transport & Environment. (2014). *CO2 emissions from new cars in Europe: County Ranking; How national car systems helped boost sales of lower-carbon cars across Europe in 2013*. Brussels: European Federation for Transport and Environment (T&E).
114. Turner, K. R., Pearce, D., & Bateman, I. (1993). *Environmental Economics: An elementary introduction*. Baltimore: The Jon Hopkins University Press.
115. UK Government. (2015, 22. julij). *Vehicle tax rate tables*. www.gov.uk. Najdeno 23. avgusta 2015 na spletnem naslovu <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables/overview>
116. Umanotera. (2013a). *S postopno odpravo okolju škodljivih subvencij in roeformo okoljskih davkov vsako leto do več 100 milijonskih prihrankov in novih delovnih mest*. Ljubljana: Umanotera.
117. Umanotera. (2013b). *Zelena proračunska reforma v Sloveniji; S trajnostnim proračunom na pot trajnostne prihodnosti*. Najdeno 30. avgusta 2015 na spletnem naslovu http://www.umanotera.org/.../zelena_proracunska_reforma_v_Sloveniji.doc
118. Umweltbundesagentur. (2011). *Environmental Harmful Subsidies in Germany - Update 2010*. Dessau-Roßlau: UBA.
119. United Nations Environment Programme. (2008). *Reforming Energy Subsidies. Opportunities to Contribute to the Climate Change Agenda*. Geneva: United Nations Environment Programme.
120. Urad za makroekonomske analize in razvoj. (2014, junij). *Poročilo o razvoju 2014; Kazalniki razvoja Slovenije*. Ljubljana: UMAR.
121. Uredba o okoljski dajatvi za onesnaževanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida. *Uradni list RS* št. 43/2005.
122. Valsecchi, C., ter Brink, P., Bassi, S., Withana, S., Lewis, M., Best, A., Oosthuis F., Dias Soares C., Rogers-Ganter H., & Kaphengst, T. (2009). *Environmentally Harmful*

- Subsidies (EHS): Identification and Assessment, Final report for the European Commission's DG Environment.* London: Institute for environmental policy.
123. Van Beers, C., van den Bergh, J.C.J.M., A., De Moor, A., & Oosterhuis, F. (2002). *Environmental impact of indirect subsidies; Development and application of a policy oriented method.* Den Haag: Ministry of Infrastructure and the Environment
 124. Vivid Economics. (2012). *Carbon taxation and fiscal consolidation: the potential of carbon pricing to reduce Europe's discal deficits.* b.k.: Vivid economics.
 125. Vlada Republike Slovenije. (2012). *Nacionalni reformni program 2012-2013.* Ljubljana: Vlada RS.
 126. Vollebergh, H. (2007). *Lessons from the polder: Energy tax design in the Netherlands from a climate change perspective.* Rotterdam: Department of Economics, Erasmus University Rotterdam.
 127. Vollebergh, H. (2013). *De belasting op energieproducten, CO2 en elektriciteit. Presentation at the Dutch Ministry of Finance, Expertbijeenkomst belastingen op energie, on 16 April 2013.* Haag: Dutch Ministry of Finance.
 128. Walter, S. (2012). *The biofuel bubble in northern Sweden and Finland .* Rovaniemi: Artic Centre, University of Lapland, Rovaniemi.
 129. Whitley, S. (2013). *Time to change the game.* London: Overseas development institute.
 130. Wier, M., Birr-Pedersen, K., Klinge Jacobsen, H., & Klok, J. (2005). Are CO2 taxes regressive? Evidence from the Danish experience. *Ecological economics*, 239-251.
 131. Withana, S., ten Brink, P., Franckx, L., Hirschnitz-Garbers, M., Mayeres, I., Oosterhuis, F., & Porsch, L. (2012a). *Study supporting the phasing out of environmentally harmful subsidies; Annexes to Final Report.* Brussels: IEEP.
 132. Withana, S., ten Brink, P., Franckx, L., Hirschnitz-Garbers, M., Mayeres, I., Oosterhuis, F. & Porsch, L. (2012b). *Study supporting the phasing out of environmentally harmful subsidies.* Brussels: IEEP.
 133. Withana, S., ten Brink, P., Illes, A., Nanni, S., & Watkins, E. (2014). *Environmental Tax Reform in Europe: Opportunities for the future.* Brussels: IEEP.
 134. Withana, S., ten Brink, P., Kretschmer, B., Mazza, L., Hjerp, P., Sauter, R., Malou, A., Illes, A. (2013a). *Annexes to Final Report - Evaluation of environmental tax reforms: international experiences.* Brussels: IEEP & FFA.
 135. Withana, S., ten Brink, P., Kretschmer, B., Mazza, L., Hjerp, P., & Sauter, R. (2013b). *Evaluation of Environmental tax reforms: International experiences.* Brussels: IEEP.
 136. Worldwatch Institute. (2012). *Fossil fuel and renewable energy subsidies on the rise.* Washington D.C.: Worldwatch Institute.
 137. World Trade Organisation. (1999). *The legal texts: The Results of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations.* Cambridge: Cambridge University Press.
 138. Zakon o trošarinah. *Uradni list RS št. 97/10 – uradno prečiščeno besedilo*, 48/12, 109/12 in 32/14.
 139. Zakon o varstvu okolja. *Uradni list RS št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo*, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15 in 30/16.