

Okoljski davki

Slovenija ima nadpovprečno visoke prihodke od okoljskih davkov, ki so v pretežni meri posledica obsežne rabe energentov v prometu. Leta 2009 so prihodki od davkov na obremenjevanje okolja v Sloveniji predstavljali 3,6 % BDP, v povprečju EU pa 2,4 %. Razlika do povprečja EU je posledica več zbranih prihodkov iz naslova davkov na energijo. Na obseg prihodkov od okoljskih davkov poleg višine davčnih stopenj vpliva tudi struktura gospodarstva in učinkovitost rabe virov. Tako je lahko visok delež prihodkov iz davkov na energijo odraz večje rabe energije na enoto BDP oz. višje energetske intenzivnosti gospodarstva. Ta je pri nas v precejšnji meri pogojena z obsežno rabo goriv v prometu¹ in je v celotnem analiziranem obdobju vplivala na višje prihodke iz naslova davkov na energijo v Sloveniji. Leta 2009 pa je k temu dodatno prispevalo občutnejše povišanje trošarin na pogonska goriva. Ob nižji ceni nafte na svetovnih trgih in povečanih potrebah po javnofinančnih prihodkih so se trošarine povišale za več kot 30 % in se približale povprečju EU². Posledično se je povišala tudi implicitna davčna stopnja na rabo energije, in sicer s 121,8 EUR/TOE leta 2008 na 163,2 EUR/TOE, kar je okoli povprečja držav EU (161,5 EUR/TOE). Prihodki iz davkov na transport v Sloveniji ostajajo pod povprečjem EU (Slovenija: 0,41 % BDP; EU: 0,53 % BDP), kljub nadpovprečnemu lastništvu prevoznih sredstev³. Davki na onesnaževanje in rabo naravnih virov v Sloveniji, tako kot tudi v večini držav EU, predstavljajo relativno nizke deleže prihodkov v razmerju do BDP (Slovenija: 0,15 % BDP; EU: 0,1 % BDP). Po višini javnofinančnih prihodkov od teh davkov močno izstopa Danska, tako zaradi višjih prihodkov dajatev, ki jih imamo tudi v Sloveniji, kot tudi zaradi širšega nabora davkov.

Leta 2010 je delež prihodkov od okoljskih davkov ostal na ravni predhodnega leta. V Sloveniji so se prihodki od okoljskih davkov leta 2010 nominalno povišali za 2,3 %, kar je ob hkratnem povišanju gospodarske aktivnosti ohranilo delež teh davkov v BDP na približno 3,6 %⁴. Med posameznimi kategorijami okoljskih davkov so imeli največji prispevek k povišanju prihodki od davkov na energijo,

pri čemer je bil ključni dejavnik višja obdavčitev električne energije⁵. Trošarine na dizel niso sledile povišanju trošarin na bencin, kar je privedlo do nadaljnega povečanja razlik v obdavčitvi med obema vrstama goriv⁶, čeprav bi bila z vidika vključevanja negativnih vplivov na okolje in zdravje bolj smiselna višja obdavčitev dizelskega goriva. Tudi sicer trošarine na pogonska goriva, ki so leta 2010 predstavljale že skoraj 80 % prihodkov okoljskih davkov, zasledujejo predvsem makroekonomske cilje, kar vpliva na manjšo učinkovitost tega davka kot instrumenta okoljske politike. Ob sicer višji obdavčitvi energentov leta 2010 pa se je povišala tudi končna raba energije, tako da se je po naši oceni implicitna davčna stopnja na rabo energije nekoliko znižala, na okoli 160 EUR/TOE. Omeniti velja, da so kljub precejšnjim povišanjem obdavčitve energentov v letih 2009 in 2010 cene pogonskih goriv in električne energije v Sloveniji ostale pod povprečjem držav EU. Prihodki od davkov na onesnaževanje in rabo naravnih virov se v razmerju do BDP tudi leta 2010 skoraj niso spremenili (z 0,15 % leta 2009 na 0,17 % BDP). Pri tem so se povečali prihodki iz naslova taks za obremenjevanje vode ter vodnih povračil, medtem ko stopnje komunalnih taks že nekaj let ostajajo nespremenjene. Nasprotno se je leta 2010 nadaljevalo zniževanje prihodkov od davkov na transport oz. lastništvo in rabo prevoznih sredstev. K temu je največ prispevalo znižanje prihodkov od registracij vozil pravnih oseb. Majhno znižanje so beležili tudi prihodki od davka na nova motorna vozila⁷. Davčne stopnje slednjega so od marca 2010 določene na način, ki spodbuja nakup vozil z manjšim obremenjevanjem okolja, kar se je glede na prve podatke izkazalo za učinkovit ukrep⁸.

⁵ Leta 2010 je bil uveden prispevek za učinkovito rabo energije, poleg tega pa so se avgusta 2010 povišale tudi trošarine na električno energijo. Poleg višje obdavčitve električne energije je k povišanju prihodkov iz tega naslova v manjšem obsegu vplivala tudi rast porabe v letu 2010. Prav tako se je leta 2010 nekoliko povišala trošarina na bencin (za okoli 3 %), vendar zaradi primerljivo nižje rabe bencina na prihodke ni bistveno vplivala.

⁶ Trošarina na bencin je bila v povprečju leta 2010 za 13 % višja od trošarine na dizel, če ne upoštevamo povračil trošarin za dizel v okviru sheme za komercialni dizel. V letu 2011 se je razlika v obdavčitvi med obema vrstama goriva še povečala, na 22 %.

⁷ Med davki na transport je največ prihodkov iz naslova registracij vozil fizičnih oseb. Ti prihodki so se leta 2010 povišali, vendar za manj, kot je znašalo znižanje pristojbin za registracijo pravnih oseb in davka na nova motorna vozila.

⁸ Leta 2010 se je v strukturi novih osebnih motornih vozil močno povečal delež (emisijsko) bolj učinkovitih vozil ter tistih na bencinski pogon.

¹ Prispevek rabe goriv v cestnem prometu k energetske intenzivnosti je bil med državami EU višji le v Luksemburgu in na Cipru. Poleg tega je davčna obremenitev pogonskih goriv ponavadi višja kot pri drugih energentih. Tako poleg velikosti davčne osnove na prihodke vpliva tudi njena struktura.

² Gibanje trošarin na pogonska goriva pomembno vpliva na davke na energijo, saj v Sloveniji trošarine predstavljajo več kot 90 % omenjenih davkov.

³ Leta 2009 je bilo v Sloveniji 521 osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev, več jih je bilo le v štirih državah EU.

⁴ Ocena UMAR na podlagi podatkov SURS in MF.

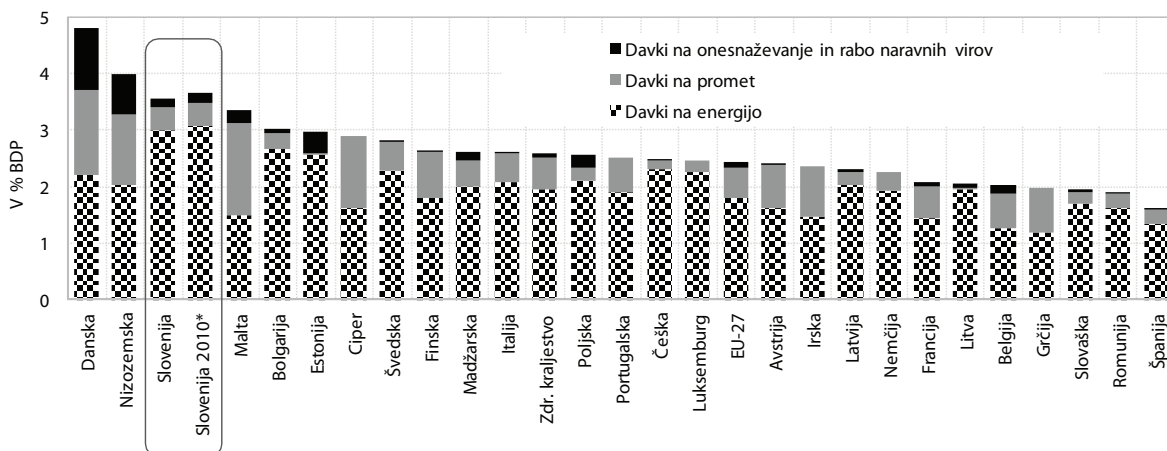
Tabela: Implicitna davčna stopnja na rabo energije¹, v EUR/TOE

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009
EU-27	159,6	171,1	163,9	162,7	163,7	155,4	161,5
Avstrija	128,5	141,6	145,9	142,5	148,2	148,7	149,7
Belgija	97,9	92,4	106,9	103,0	112,0	96,4	103,3
Bolgarija	429,9	40,6	51,9	50,4	66,2	71,7	72,0
Ciper	30,6	43,1	129,4	126,7	123,1	110,4	113,8
Češka	50,0	55,2	93,0	98,9	108,1	126,9	125,1
Danska	219,3	301,0	290,2	278,8	272,2	267,1	285,6
Estonija	9,6	31,6	63,8	67,4	69,2	72,4	89,9
Finska	103,1	108,7	110,6	104,4	101,8	111,8	118,4
Francija	177,6	174,2	163,8	163,5	161,0	153,2	158,3
Grčija	206,1	117,3	100,4	96,5	102,3	99,5	105,8
Irska	136,5	140,7	154,0	150,1	163,8	152,0	176,5
Italija	268,7	245,8	201,7	202,7	196,8	187,2	207,8
Latvija	13,7	48,2	54,8	52,6	49,9	48,9	51,9
Litva	14,9	57,9	78,4	74,5	77,5	78,5	94,9
Luksemburg	173,8	164,4	174,0	161,8	161,2	166,0	166,2
Madžarska	111,6	79,7	85,0	82,8	93,5	92,8	np
Malta	78,8	180,8	128,5	138,6	189,1	146,9	170,3
Nemčija	172,4	192,7	202,2	198,1	198,5	190,7	202,8
Nizozemska	121,0	153,4	182,1	192,7	183,8	193,0	201,7
Poljska	34,7	59,0	84,5	87,6	97,6	105,3	83,8
Portugalska	191,4	111,8	149,2	148,3	150,4	143,8	np
Romunija	160,3	58,2	24,7	26,2	32,2	25,2	26,6
Slovaška	40,1	42,4	64,7	67,2	76,5	84,2	80,3
Slovenija	180,2	118,6	114,6	113,6	123,8	121,4	163,2
Španija	147,5	137,9	119,3	119,9	117,6	114,7	122,7
Švedska	140,3	179,7	196,8	199,2	196,5	188,6	178,6
Zdr. kraljestvo	152,3	245,8	211,5	208,5	216,7	178,7	177,4

Vir: Eurostat Portal Page – Sustainable Development Indicators, 2012.

Opomba: ¹ Razmerje med prihodki iz obdavčitve energije (deflacionirani) in porabljeno končno energijo v tisoč ton naftnih ekvivalentov (TOE); np – ni podatka.

Slika: Prihodki iz okoljskih davkov, 2009



Vir: Eurostat Portal Page – Environment and Energy, 2012.

Opomba: * Ocena UMAR.