



Številka: 00104-506/2017/5

Datum: 9. 11. 2017

Odgovor na poslansko vprašanje mag. Branka Grimsa v zvezi z očitno napačno ekonomsko politiko vlade

Poslanec Državnega zbora RS mag. Branko Grims je v uvodu k svojim poslanskim vprašanjem ocenil, da je sprejem Strategije na področju razvoja alternativnih goriv v prometu nepotreben in celo škoduje našemu gospodarstvu in kot primer navedel podjetnika gospoda Akrapoviča, ki naj bi tudi bil enakega mnenja. V nadaljevanju je Vladi RS postavil dve vprašanji, in sicer:

1. Ali je Vlada RS pred sprejetjem odločitve, da po letu 2030 v Sloveniji ne bo več možna prva registracija določenih bencinskih in dizelskih vozil z motorji na notranje izgorevanje, izdelala oceno vseh ekonomskih učinkov tovrstnega omejevanja na slovensko gospodarstvo in kakšna je ta ocena?
2. Kako oziroma s katerimi ukrepi bo Vlada RS odgovorila na očitek svetovno znanega podjetnika g. Akrapoviča o tem, da se vlada namesto z izboljšanjem pogojev za hitrejši razvoj podjetništva, ukvarja s stvarmi, ki niso nujne?

Sprejem Strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju Strategija) je bil nujen, saj so v njej določeni cilji s katerimi bo Slovenija izpolnila podnebno okoljske zaveze. Poleg tega Strategija po letu 2030 ni prepovedala "določenih bencinskih in dizelskih vozil z motorji na notranje izgorevanje", ampak je prepovedala prvo registracijo vozil, ki imajo več kot 50 g CO₂/km. Ta cilj izhaja iz dejstva, da je v Sloveniji potrebno v floti vseh vozil do leta 2030, ki jih je trenutno približno 1,1 mio, zagotoviti vsaj 17% električnih vozil oz. priključnih hibridov, če želimo doseči cilje na področju prometa v povezavi z izpusti toplogrednih plinov (v nadaljevanju TGP). To pomeni, da naj bi leta 2030 imeli okrog 200.000 takšnih vozil. Cilji pa so naslednji:

	Cilji zmanjšanja TGP glede na leto 2005	
	V letu 2020	V letu 2030
Promet	+27 %	+18 %

	Obveznosti zmanjšanja onesnaževal glede na leto 2005				
	SO ₂	NO _x	NM _{VOC}	NH ₃	PM _{2,5}
Za katerokoli leto od 2020 do 2029	63 %	39 %	23 %	1 %	25 %
Za katerokoli leto od leta 2030	92 %	65 %	53 %	15 %	60 %

Razlogi za pospešeno uvajanje alternativnih goriv so veliki eksterni stroški, ki spremljajo rabo motorjev na notranje izgorevanje ter dejstvo, da visoka raven odvisnosti od fosilnih goriv ogroža doseganje okoljskih, energetskih in podnebnih ciljev države, vključno z izzivom zmanjšanja uvozne odvisnosti ter s tem povečevanjem energetske varnosti. Z okoljskega vidika je uvedba alternativnih goriv nujno potrebna za blaženje učinkov, ki ga ima motoriziran promet z vidika zmanjšanja kakovosti zunanjega zraka ter hrupa, saj predstavlja motoriziran promet enega največjih okoljskih pritiskov v obeh pogledih. Ker so s tem povezani stroški teh bremenitev, vključno z zdravstvenimi stroški, je prehod na alternativna goriva v prometu neizbežen. Na ravni EU se zato pripravljajo še bolj ambiciozni načrti v povezavi s prometom, zato potrebujemo ambicioznejše ukrepe v povezavi s strukturo vozil tudi v Sloveniji.

Pri tem pa je potrebno dodati, da se bo promet do leta 2030 v Sloveniji povečeval. Na podlagi prometnega modela, ki je bil uporabljen za pripravo Strategije razvoja prometa v RS je bilo izračunano, da se bo obseg tovornega prometa povečal med 60% - 80%, potniškega pa za 30% glede na leto 2011.

Cilji v Strategiji temeljijo tudi na izračunih eksternih stroškov prometa, ki jih povzročajo vozila z motorji z notranjim izgorevanjem. Letna obremenitev okolja in zdravja s takšnimi vozili je od 3000 do 3500 evrov na vozilo, kar pomeni ob sedanjem številu registriranih osebnih vozil od 3,1 do 3,5 milijarde evrov eksternih stroškov prometa. Pri določitvi mejnih vrednosti je bilo upoštevano, da že obstajajo vozila, ki ta cilj izpolnjujejo (manj kot 50g CO₂/km). Trenutno so to vsa vozila na električni pogon in večina priključnih hibridov. Glede na napovedi proizvajalcev za leta 2018 – 2020 bodo vsi proizvajalci avtomobilov v nekaj letih popolnoma prenovili svoje modele in bodo zagotavljali zadostno število teh vozil, da se cilji dosežejo. Strategija temelji na rezultatih izjemno intenzivnega razvoja v letih 2015 – 2017. To pomeni, da današnja vozila s kombinacijo motorja z notranjim izgorevanjem in elektromotorjem ta standard že dosegajo. Sprejem strategije na področju alternativnih goriv v prometu pa je bil nujen tudi zaradi implementacije Direktive EU št. 94/2014, ki nalaga vsem državam članicam EU, da morajo sprejeti »nacionalni okvir politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture«, ki mora vsebovati:

- oceno trenutnega stanja in prihodnjega razvoja trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju, tudi v zvezi z možnostjo njihove hkratne in kombinirane uporabe, ter vzpostavljanja ustrezne infrastrukture za goriva, pri čemer se, kadar je ustrezno, upošteva tudi čezmejna neprekinjena pokritost;
- nacionalne cilje v skladu z naslednjimi členi te Direktive:
 - 4(1), (3) in (5), ki (med drugim) pravi(jo), da morajo države članice zagotoviti, da se do 31. decembra 2020 vzpostavi ustrezno število javno dostopnih polnilnih mest za električna vozila in da morajo sprejeti ukrepe za spodbujanje in lajšanje vzpostavljanja polnilnih mest, ki niso javno dostopna,
 - električna energija z operative obale se v pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T prednostno vzpostavi do 31. decembra 2025
 - 6(1), (2), (3), (4), (6), (7) in (8), ki (med drugim) pravi(jo), da:
 - države članice določijo morská pristanišča v katerih je zagotovljen dostop do oskrbovalnih mest za utekočinjen zemeljski plin (UZP) in zagotovijo, da je v njih do 31. decembra 2025 na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za UZP ,
 - države članice zagotovijo, da se do 31. decembra 2025 vsaj v obstoječem jedrnem omrežju TEN-T vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP, da bi lahko težka motorna vozila na UZP krožila po EU, če obstaja povpraševanje in če stroški niso nesorazmerni v primerjavi s koristmi, tudi koristmi za okolje,
 - države članice zagotovijo, da je na njihovem ozemlju ustrezen distribucijski sistem za dobavo UZP,
 - države članice zagotovijo, da se do 31. decembra 2020 vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za stisnjen zemeljski plin (SZP) za motorna vozila v mestnih in primestnih območjih in
 - države članice zagotovijo, da se do 31. decembra 2025 vsaj v obstoječem jedrnem omrežju TEN-T vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP,

Pri tem so alternativna goriva električna energija, utekočinjen zemeljski plin (UZP), stisnjen zemeljski plin (SZP) in vodik ter biometan, bio-goriva, sintetična in parafinska goriva.

K temu je potrebno dodati še, da EU in vse države podpisnice Pariškega podnebnega sporazuma 2015, skupaj 190 držav podpisnic (podatek z dne 1. marca 2017), ki je stopil v veljavo 4. novembra 2016, sledi zavezam tega sporazuma za omejevanje globalnega segrevanja. Podpisala ga je tudi Slovenija in ga mora izvajati.

Cilj vseh zgoraj omenjenih ukrepov pa je, da se zmanjša odvisnost EU od uvoza fosilnih goriv in ozeleni promet v največji možni meri.

Celovito oceno ekonomskih učinkov uvajanja alternativnih goriv v prometu je pripravila Evropska komisija ob pripravi predloga Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, tekem priprave Strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju. V Republiki Sloveniji pa se je ocenilo predvsem vpliv uvajanja elektromobilnosti na distribucijska omrežja električne energije, usmeritve na tem področju pa je ponudila že Strategija pametne specializacije. Ta strategija je za cilj na področju mobilnosti postavila »prehod od razvoja posamičnih komponent in

materialov k razvoju zahtevnejših in kompleksnejših energetsko učinkovitih produktov z višjo dodano vrednostjo«, med ciljna področja pa umestila tudi sisteme za e-mobilnost in hranjenje energije, ki so področja, na katerih je razvito tudi slovensko znanje in kjer so potenciali za trajnostno gospodarsko dejavnost, naložbe in delovna mesta.

Poleg tega z današnjo stopnjo tehnološkega razvoja ekonomskih učinkov čez 13 let še ni mogoče presojati, ob zavedanju izredno hitrih pričakovanih tehnoloških sprememb na tem področju. Za nova vozila bodo učinki odvisni od takratnih tehnoloških in tržnih pogojev. Nova tehnologija pri proizvodnji vozil se namreč intenzivno prilagaja novim trendom znižanja izpustov (elektromobilnost, hibridna vozila, znižanje izpustov vozil z motorji na notranje izgorevanje).

Po pridobljenih informacijah s strani podjetij, ki so vključena v avtomobilsko industrijo, ter Strateškega razvojno inovacijskega partnerstva (SRIP), ki vključuje tudi področje mobilnosti, so podjetja dobro seznanjena s trendi razvoja avtomobilske industrije ter se povezujejo s proizvajalci in se vključujejo v nove razvojne projekte (npr. projekt elektromobilnosti »Edison« v okviru grozda avtomobilske industrije - SRIP 3.3 »ACS+«). V takem grozdu je najavljenih čez 100 projektov, ki so neposredno ali posredno povezani z novimi tehnologijami v avtomobilski industriji pri nas.

Izboljšanje poslovnega okolja sodi med prednostne naloge sedanje vlade. V zadnjih dveh letih je bil dosežen napredek na nekaterih ključnih področjih, kot sta zmanjšanje administrativnih ovir in sive ekonomije, izboljšana je bila insolventna zakonodaja, povečala se je tudi učinkovitost v pravosodju.

Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo bo v sodelovanju z ostalimi resorji izvedlo vrsto ukrepov namenjenih izboljšanju poslovnega okolja in odpravi administrativnih ovir. Naj naštejemo nekaj teh ukrepov:

- V okviru Enotnega dokumenta za realizacijo ukrepov boljše zakonodaje in poslovnega okolja ter dvig konkurenčnosti (Enotni dokument) se spremlja stopnja realizacije ukrepov iz različnih dokumentov: zahteve obrti in podjetništva, Agenda 46+, Akt za mala podjetja, itd.).
- Z uvedbo MSP testa v juniju 2016 je poskrbljeno za sistemsko preprečitev nastanka novih administrativnih bremen, saj se tehta vpliv novonastalih zakonodajnih predlogov na gospodarstvo.
- V okviru vladnega strateškega projekta 6.3. - VEM za poslovne subjekte bo vzpostavljeno celovito, prijazno, stabilno in povezano podjetniško podporno okolje za potencialne podjetnike in podjetja v vseh fazah, s ciljem zagotavljanja osnovnih podpornih storitev informiranja in svetovanja po načelu »vse na enem mestu«.
- Preko subjektov inovativnega okolja (tehnološki parki, univerzitetni in podjetniški inkubatorji) se bodo zagotavljale specializirane storitve za podporo posameznim ciljnim skupinam.
- V okviru 10. strateškega projekta preнове regulacij poklicev in dejavnosti potekajo aktivnosti poenostavitve vstopnih pogojev za opravljanje dejavnosti na področjih (npr. gradbeništva, geodetske dejavnosti, ...).

Opozoriti je potrebno tudi na problematiko pridobivanja okoljskih in gradbenih dovoljenj, ki je po mnenju investorjev eden največjih problemov poslovnega okolja. Glavni cilj preнове prostorske in gradbene zakonodaje, ki jo pripravlja Ministrstvo za okolje in prostor je v čim večji meri zmanjšati investicijsko tveganje, olajšati postopke pridobivanja gradbenih dovoljenj, vključno s krčenjem zahtevane dokumentacije in olajšanjem postopkov pridobivanja predpisanih soglasij.

Z novelo Zakona o gostinstvu (Uradni list RS, št. 52/16) je bil podan pravni temelj za vzpostavitev registra nastanitvenih obratov, kar je predpogoj za izvedbo projekta poenostavitve poročanja v gostinstvu (e-poročanje). Gostitelji bodo podatke iz knjige gostov po 1. 12. 2017 dalje, ko bo novi sistem vzpostavljen, sporočali samo še na AJPES in nič več ločeno na Policijo, SURS, občino in na FURS, kar bo zelo razbremenilo in zmanjšalo stroške poslovanja ne le gospodarskim subjektom, ampak tudi organom, ki podatke potrebujejo.

MGRT ima izdelan tudi celovit sistem podpore za podjetja in podjetništvo v vseh fazah njihovega razvoja. Tako se razvija in izvaja finančne instrumente, ki zagotavljajo podporo nastajanju, rasti in razvoju podjetij oz. skozi celoten življenjski cikel podjetij. Ukrepi se izvajajo preko Slovenskega podjetniškega sklada, SID banke in Slovenskega regionalno razvojnega sklada v obliki:

- povratnih virov financiranja (dolžniški viri: garancije s subvencijo obrestne mere, pogarancije, krediti, mikrokrediti in lastniški viri: semenski kapital, tvegan kapital) in
- nepovratnih virov financiranja, ki ostajajo za finančne spodbude posebnim ciljnim skupinam, ki so skladno z analizo tržnih vrzeli ocenjene kot izredno ranljive skupine na trgu in je njihov obstoj na trgu finančno ogrožen, imajo pa pozitivni gospodarski in družben pomen (npr. spodbude za nova inovativna podjetja).

Pri tem že povezujemo nekatere finančne instrumente z vsebinsko podporo podjetjem, z namenom doseganja sinergijskih učinkov in enotnega pristopa do podjetij.