

**DRŽAVNI ZBOR**  
**Poslanske skupine**

Ljubljana, 20.11.2020

**Poziv poslankam in poslancem Državnega zbora da glasujete  
PROTI novemu Zakonu o davku na motorna vozila (ZDMV-1).**

Spoštovane gospe in gospodje poslanci,

v četrtek, 19. novembra 2020 je Vlada Republike Slovenije sprejela predlog novega Zakona o davku na motorna vozila (ZDMV-1). V predlogu je v primerjavi z obstoječim Zakonom o davku na motorna vozila precej novosti, med pozitivnimi velja omeniti poenostavitev odmere davka na motorna vozila (DMV), ukinitve cene avtomobila kot ene od osnov za zaračunavanje davka, prav tako je določena ničelna stopnja DMV za električna vozila. A vse te odlike ZDMV-1 zbledijo ob spoznanju, da bo z njegovo uveljavitvijo samo v prihodnjem letu pobranega 28 milijonov evrov davka manj, saj se vrednosti DMV znižujejo tako rekoč za vse avtomobile, s tem pa se zožuje prostor za vzpodbujanje nakupov okoljsko manj obremenjujočih avtomobilov, kar je v nasprotju s sodobnimi strategijami trajnostnega upravljanja mobilnosti. Namesto zniževanja DMV za okoljsko bolj obremenjujoča vozila, bi prihodke iz pobranega DMV lahko bistveno bolj koristno porabili za razvoj v Sloveniji izrazito podhranjenega javnega prometa, predvsem železnic.

**Zato vas pri Zvezi potrošnikov Slovenije pozivamo, da v parlamentu glasujete PROTI novemu Zakonu o davku na motorna vozila (DMV-1).**

Zveza potrošnikov Slovenije je med javno obravnavo predloga ZDMV-1, skupaj z okoljevarstveno organizacijo Focus, predlagala, naj zakonodajalec v lestvici za odmero DMV, namesto upoštevanja standarda izpustov EURO, raje izpostavi dejanski izpust dušikovih oksidov (NOx) in trdnih delcev, za katere je dokazano, da neposredno vplivajo na zdravje potrošnikov. Med posameznimi avtomobili oziroma njihovimi motorji znotraj istega standarda EURO so namreč vrednosti izpustov NOx in trdnih delcev različne. Če se pri odmeri DMV upošteva samo skladnost vozila s posameznim standardom EURO, s tem ni ustrezne podpore vozilom z nižjimi izpusti od najvišjih dovoljenih znotraj posameznega standarda EURO. Na ta način bi lahko oblikovali eno samo lestvico za odmero DMV, ne glede na to, ali gre za bencinski ali dizelski motor, ki bi te razlike v izpustih upoštevala. Med pripombami smo zapisali tudi dvom v upoštevanje moči motorja pri izračunu DMV, saj bi na ta način pravzaprav kaznovali najbolj učinkovite motorje, ki ob večji moči porabijo sorazmerno manj energije. Za ustrezno vodenje okoljske politike v prihodnosti smo predlagali še razmislek, ali ne bi bilo bolj primerno DMV odmerjati vsako leto, ob registraciji vozila.

V predlogu Zakona o davku na motorna vozila (ZDMV-1), vložnem v Državni zbor v sprejem in obravnavo po nujnem postopku, je predlagatelj upošteval naš predlog glede električno gnanih avtomobilov, za katere bo vrednost DMV 0 (nič) evrov. Obdavčitev večine ostalih avtomobilov (tudi hibridov in priključnih hibridov) bo sestavljena iz dveh delov. Pri prvem so osnova vrednosti izpustov ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>) po protokolu WLTP, pri drugem pa standard izpustov EURO, brez upoštevanja dejanskih vrednosti izpustov NO<sub>x</sub> in trdnih delcev. Moč motorja kot osnova za izračun DMV je ostala pri motornih vozilih brez izpusta CO<sub>2</sub>, razen tistih na izključno električni pogon. Po našem razumevanju sem sodijo tudi vozila z gorivnimi celicami na vodikov pogon.

V primerjavi z veljavnim ZDMV predlog novega zakona občutno znižuje obdavčitev avtomobilov z večjimi (in bolj potratnimi) motorji, a DMV se bo zmanjšal tudi za ostale avtomobile, v povprečju s 460 na 160 evrov. Pri finančnem ministrstvu predvidevajo, da bodo zbrali za konkretnih 65 odstotkov manj dajatev kot do zdaj (28 milijonov evrov manj v prvem letu izvajanja zakona). Ker gre za okoljski davek, bi smeli pričakovati, da bodo ta denar raje uporabili za razvoj v Sloveniji izrazito podhranjenega javnega prevoza, ne pa, da se spodbuja nakupovanje novih avtomobilov.

Pri novih avtomobilih so razlike v višini DMV med bolj in manj potratnimi v najbolje prodajanih razredih bistveno premajhne, da bi potrošnike ustrezno usmerjale k nakupu okoljsko sprejemljivejših modelov, električni avtomobili pa so za večino potrošnikov še vedno predragi in premalo dosegljivi. Glede na to, da je povprečna starost avtomobilov na slovenskih cestah več kot 10 let, se je treba zavedati, da bodo danes kupljeni avtomobili na naših cestah tudi še po letu 2030, ko naj bi, v skladu z zavezami za doseganje ciljev iz pariškega sporazuma, morali občutno zmanjšati škodljive izpuste, katerih glavni vir v Sloveniji je ravno transport (za 40 odstotkov v primerjavi z letom 1990).

Na drugi strani zmanjšanje DMV, pa četudi zgolj za nekaj sto evrov, pošilja signale, da je nakup avtomobila pri nas še vedno privlačen, kar pa je v nasprotju s prizadevanji za trajnostno mobilnost. Prometna politika bi morala imeti jasno usmeritev – zmanjšanje osebne prometa in prehod na skupinski prevoz, posodobitev železnice in čistega javnega potniškega prometa, zmanjšanje onesnaženosti zraka in odmik od umazanih pogonskih goriv. Če k temu prištejemo še skoraj 30-milijonsko luknjo v proračunu, predlog DMV-1 ne pomeni prav velike vzpodbude za našo prihodnost.

S spoštovanjem

Breda Kutin, predsednica

ZPS Zveza potrošnikov  
Slovenije - društvo

Tržaška cesta 2  
SI-1000 LJUBLJANA