

*Др Предраг Стојановић, редовни професор,
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу*

УДК: 336.223:372.850.475

DOI: 10.46793/UVP21.9615

ЕКОЛОШКА УЛОГА ОПОРЕЗИВАЊА МОТОРНИХ ВОЗИЛА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ*

Резиме

Основни циљ фискалних инструмената у служби заштите животне средине требало би да се сведе на усмеравање ка томе да се економски субјекти упућују на рационалност у коришћењу оскудних природних ресурса, те да користе незагађујуће супституте у смеру здравије животне средине и енергетске ефикасности. Није тешко приметити да актуелни законски оквир у Републици Србији уважава елементарне међународне стандарде у области опорезивања моторних возила. У погледу акцизног опорезивања приметан је и напредак јер је спроведена неопходна диференцијација пореских стопа за различите акцизе на нафтне деривате са становишта њиховог утицаја на животну средину. Међутим, посматрано кроз призму савремених теоријских концепција тзв. зеленог опорезивања, чини се да су многе могућности и даље неадекватно и недовољно искоришћене.

Кључне речи: *моторна возила, еколошки порези, порески подстицаји, зелено опорезивање, одрживи развој.*

1. Уводне напомене

Премда од индустријске револуције као цивилизација еволуирамо у бројним сегментима, чини се, опет, да се последњих година све више налазимо пред дилемом – „имати или бити.“ Често се наглашава да еколошка криза представља једно од обележја наше цивилизације, и да, сходно томе, антропоцентристични дискурс природно све више уступа место екоцентричном светоназору – признавању хармоничног односа и међуделовања система „друштво-природа“ и усвајању (сада већ очигледно)

* Рад је написан у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2021. годину који се финансира из средстава Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

хуманистичке парадигме да човек мора живети и за друге (у смислу будућих генерација) и уз друге (у смислу природе и биљног и животињског света око њега).

Вилијем Бакстер наглашавао је да су еколошки проблеми – економски проблеми *per se* и да „истицање проблема загађења или еколошког проблема, значи тврдити, на концу, имплицитно, да један или више ресурса нису искоришћени на начин да максимизирају задовољење људи.“¹ Ипак, у доба „комодификације свега,“ нема оног неопходног економског механизма тржишта путем којег би се „невидљивом руком“ могла усмерити употреба природе у повољном смеру. Здрава животна средина представља тзв. заједнички ресурс, са свим оним последицама које носи тзв. трагедија заједничког², какав год приступ тој тези применили.

Идеја одрживог развоја представља једну од најкомплекснијих и нарочито важних идеја нашег времена која задире у питање елементарне политичке филозофије, а интегрише и еколошку и социјалну и економску компоненту. Економска димензија овог појма, који је по први пут популарисан након Извештаја Светске комисије о животnoj средини и развоју 1987. године (тзв. извештаја *Брунтланд комисије*)³, подразумева, заправо, такав облик производње који је способан „да задовољи тренутне потребе трошења, без угрожавања будућих генерација у задовољењу њихових потреба.“⁴

До седамдесетих година прошлог века доминантан начин решавања еколошких проблема представљали су тзв. командно-контролни инструменти, да би се већ почетком осамдесетих, а нарочито деведесетих година⁵ – ситуација унеколико изменила и све већа пажња посветила економским инструментима заштите животне средине, као оживотворењу концепта одрживог развоја.

2. О еколошким порезима и тзв. зеленом опорезивању

Под еколошким порезима, у најширем смислу, можемо посматрати све оне дажбине које плаћају загађивачи животне средине, односно оне дажбине које се плаћају на робу чијом употребом се загађује животна средина. Могуће их је

¹ Baxster, W, *People or Penguins: The Case for Optimal Pollution*, Columbia University Press, New York and London, 1974. стр. 17.

² Позната неомалтузијанска теза о пашњаку који ће на крају постати неплодан, путем које се *de facto* пропагира да је једини ефикасан систем алокације ресурса приватизација и интерес појединца. Вид.више: Garrett, H, *The Tragedy of the Commons*, Science, vol. 162, 1968, стр. 1243-1248.

³ Вид: United Nations, *Our Common Future - Brundtland Report*, Oxford University Press, 1987.

⁴ Basiago, A, *Economic, social and environmental sustainability in development theory and urban planning practice*, The Environmentalist, No. 19/1999, стр. 150.

⁵ Ова периодизација могла би се сагледати попут „три таласа“ у увођењу економских инструмената за заштиту животне средине.

сагледати и као својеврсну допуну систему тржишних цена - када се путем њих желе утврдити цене добара која чине животну средину, односно, када представљају додатно оптерећење за производњу и потрошњу које за околину имају штетне последице, али и као својеврсну управну казну, када олакшавају спровођење и остварење стандарда очувања животне средине.⁶

Екстерналије, односно „екстерни трошкови се, најчешће, не узимају у обзир приликом обрачуна трошкова производње (нпр. у цени деривата нафте нису садржани трошкови проузроковани загађењем атмосфере; код обрачуна трошкова превоза не узимају се у обзир расходи у вези са саобраћајним удесима, нити трошкови лечења обољења респираторних органа, која су изазвана загађењем ваздуха и др.).“⁷ Циљ је, дакле, да се различитим фискалним инструментима покуша постићи „еколошка истина“, односно да се корекцијама омогући парето-оптимална употреба животне средине. Овакво поимање, дакако, не би требало да нас доведе до закључка да је плаћајући порез загађивач стекао легитимно право на даље загађивање животне средине.

Улози интернализације негативних екстерналија комплементарна је стимулативна улога еколошких пореза. Преимућство стимулативне улоге еколошких пореза као економског инструмента за заштиту животне средине остварује се кроз обезбеђење тзв. динамичке ефикасности. „То да еколошки порези обезбеђују динамичку ефикасност значи да они константно подстичу економске субјекте да увођењем нове технике и технологије смањују ниво загађења,“⁸ за разлику од командно-контролних инструмената.

Тзв. зеленим порезима признају се и друге подстицајне улоге. Значајним се, тако, чини и ефекат могућег кориговања економских дисторзија у пореском систему, тј. обезбеђења преношења пореског терета са чинилаца рада на природне ресурсе. Постизањем ових циљева остварује се феномен тзв. двоструке дивиденде.⁹

С друге стране, фискална улога „зелених пореза“ остварује се кроз њихову функцију додатног извора средстава за финансирање јавних расхода. Еколошки

⁶ Јелчић, Б, *Колико су еколошки порези – еколошки?* Зборник радова: Тенденције у развоју финансијске активности државе: Знанствени скуп поводом 100. обљетнице тискања књиге Стјепана Посиловића „Финанцијална знаност“, Загреб, 2000, стр. 200.

⁷ Илић Попов, Г, *Еколошки порези*, Београд, 2000, стр. 29.

⁸ Стојановић, М, *Ефикасност пореза у решавању еколошких проблема: докторска дисертација*, Ниш, 2016, стр. 36

⁹ Логика ове политике своди се на умањење пореских прихода на страни већ постојећих пореза које би, истовремено, било надокнађено у истој мери растом пореских прихода од нових еколошких пореза. Тако би, с једне стране, увођење еколошких пореза, и, на тај начин омогућено, остваривање еколошких циљева (тзв. зелена дивиденда), обезбедило, с друге стране, додатни бенефит смањења постојећих дисторзивних пореза, као и остварење других социјалних циљева (тзв. плава дивиденда) и, истовремено, онемогућило евентуални настанак оних проблема у привреди једне државе који су скопчани са увођењем нових пореза и већим пореским оптерећењем.

порез требало би да буде „један од мање издашних пореза имајући у виду његову основну сврху промене понашања пореских обвезника (загађивача).“¹⁰ Међутим, издашност ових пореских облика представља један од оних разлога због којег се бројни министри финансија опредељују за еколошко опорезивање као најзначајнији економски инструмент заштите животне средине. Опет, и ту наилазимо и на различита интересна стремљења, не само између јавне и приватне сфере, већ и између самих креатора политика. Практични изазови јављају се и стога што се неретко пружа већи значај фискалном ангажману еколошких пореза и зато што многи министри финансија често „нису склони да прихвате идеју о дестинацији ових прихода, сматрајући да чврсто везивање еколошких пореза за тзв. еколошке фондове може озбиљно да угрози општу буџетску равнотежу.“¹¹ Недестинираност прихода од ових пореских облика, најблаже речено, њихову еколошку функцију чини упитном, а поставља се, онда, и питање да ли се на тај начин омогућује легитимизација опорезивања као најобичнијег „права на загађивање.“

3. О пигувијанској природи појединих фискалних дажбина у вези са моторним возилима

Проблемом негативних екстерналија у домену саобраћаја класици економије су се интересовали још од проналаска парне машине и процеса индустријализације. Утицај савременог друмског саобраћаја на стварање загађујућих супстанци данас већ можемо означити као једно опште место и глобални еколошки проблем. Ни наше друштво ту, и узевши у обзир све оне особености које произлазе из привредних кретања која се и даље неретко у литератури карактеришу као „транзициона“,¹² не представља изузетак.¹³

¹⁰ Анђелковић, М, *Изазови савремених пореских реформи*, Зборник радова Правног факултета у Нишу, бр. 76/2017, стр. 599.

¹¹ Илић Попов, Г, *нав. дело*, стр. 75.

¹² Од практичних проблема, попут и даље присутне употребе горива лошијег квалитета, старих возила без катализатора, итд, али и проблема везаних за нормативни оквир – попут чињенице да „РС нема одговарајући стратешки документ којим би се дефинисали оквири националне политике у области заштите ваздуха, иако је Законом о заштити ваздуха прописано доношење оваквог документа.“ (Тодић, Д, Дујић, И, *„Квалитет ваздуха“ у прописима Републике Србије и Европске уније (од нејасне дефиниције до сложеног система заштите ваздуха)*, Зборник радова Правног факултета у Нишу, бр. 87/2020, стр. 49).

¹³ У *Годишњем извештају о стању квалитета ваздуха у Републици Србији за 2019. годину* наглашава се да је „укупним емисијама азотних оксида (...) друмски саобраћај (...) био на другом месту са доприносом од 19%“ Агенција за заштиту животне средине, *Годишњи извештај о стању квалитета ваздуха у Републици Србији*, Београд, 2020, стр. 15.

Екстерни трошкови који су изазвани растућим бројем путничких и других моторних возила у друмском саобраћају могу се класификовати у четири групе: „1) еколошки трошкови због загађивања ваздуха емисијама штетних гасова услед коришћења аутомобила и других моторних возила, као и потребом да се обезбеде различити уређаји за пречишћавање ваздуха; 2) трошкови изазвани саобраћајним удесима, и то трошкови лечења и рехабилитације учесника у саобраћају, као и исплате премија осигурања за лица која су жртве у саобраћају, односно у случају оштећења имовине (аутомобила и сл.); 3) индиректни трошкови узроковани саобраћајним колапсима, односно преоптерећењем у саобраћају (време проведено у аутомобилу у градској саобраћајној гужви могло је да се искористи за обављање неке активности која доноси зараду, односно приход); и 4) трошкови коришћења саобраћајне инфраструктуре, који подразумевају маргиналне трошкове оштећења путева услед њихове учестале употребе.“¹⁴

Како би се избегло преношење оваквих екстерних трошкова на целокупну заједницу, као и на будуће генерације, деценијама уназад уводе се различити фискални облици путем којих се утиче и/или покушава утицати на еколошку свест обвезника. Бројни су примери такве интенције законодаваца.

У Савезној Републици Немачкој, примера ради, диференцијација стопе акциза на оловни и безоловни бензин први пут је уведена још 1. априла 1985. године и током наредне деценије је као стимулативна мера, могло би се рећи, постигла завидне резултате. „Почетна разлика у висини од 4 пфенинга по литру у корист безоловног бензина, јуна 1991. године досегла је износ од 10 пфенинга по литру. На нивоу разлике у износу од 7 пфенинга по литру иницијално скупљи безоловни бензин појефтинио је за 2 пфенинга по литру према оловном. Учешће безоловног бензина на немачком тржишту погонских горива порасло је са првобитних 11% у 1986. години на 59% у 1989. години.“¹⁵ Током последње деценије, у Берлину (а, касније, и у другим немачким градовима) отишло се и корак даље. Уведена је тзв. еколошка зона у којој се дозвољава вожња само оних возила која задовољавају одређене емисионе стандарде. Диференцијација се врши путем куповине налепница у различитим бојама којима се одређује да ли возило емитује низак или висок ниво штетних материја.¹⁶

¹⁴ Илић Попов, Г, *Фискални третман моторних возила и њихових власника у Републици Србији*, Право и привреда, бр. 7-9/2012, стр. 669-670.

¹⁵ Милошевић М, Милошевић, М, *Еколошка пореска реформа – прича о Колберовом виђењу „уметности опорезивања“*, Страни правни живот, бр. 3/2010, стр. 246-247.

¹⁶ Вид. више: <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/umweltzone/fahrzeug-plakette/> (24.04.2021; 12.01).

Утицај на потрошаче, како би се смањило загађење због велике количине загађујућих материја (угљен-диоксида, угљен-монооксида, сумпор-диоксида и сл.) које испуштају аутомобили чији мотори користе фосилна горива видљив је и на бројним инспиративним примерима пореских подстицаја. Илустације ради, Финска и Норвешка, одавно већ одобравају посебне пореске олакшице при куповини еколошки прихватљивијих возила. У Грчкој је, међутим, оваква пореска привилегија била „условљена тиме да је купац новог аутомобила морао претходно да искључи из употребе свој стари аутомобил, и тако је у току само једне фискалне године око 300 000 старих аутомобила било искључено из употребе, што је допринело смањивању загађивања ваздуха, макар из извора који непосредно долазе из саобраћаја.“¹⁷

У Бугарској је накнада за аутобусе и трамваје који су „еко-пријатељски“ умањена за 50%, а на сличан пример наилазимо и у Мађарској.¹⁸ Купцима возила на електрични погон у Белгији признато је право на умањење пореске обавезе од 30%, а у неким другим државама (Холандија, Португал) ова возила су изузета од плаћања регистрационог пореза и периодичног пореза на употребу возила. У Чешкој Републици су, пак, возила на електрични погон, хибридна возила и сва возила која користе алтернативна горива изузета од плаћања пореза на употребу путева, с изузетком пословних возила.¹⁹

Повећање пореза на моторна горива уопште може утицати на потрошаче на различите начине – могло би доћи до смањивања коришћења аутомобила (избором алтернативних и јефтинијих начина превоза), до смањеног броја власништва над аутомобилима (онда кад због високе цене бензина одржавање и коришћење постаје скупље по економске субјекте), али и до веће ефикасности моторног горива (онда кад подстиче нове купце аутомобила да се одреде за оне моделе који су „еко-пријатељски“).²⁰ Свакако, у зависности од одговора на питање ли ће доћи до жељене промене у понашању пореских обвезника као *homo economicus*-а, зависиће и коначна оцена о остваривању еколошке улоге одређених фискалних инструмената у једном пореском систему.

¹⁷ Илић Попов, Г, *Еколошко опорезивање: изазов или потреба*, Правни живот, бр. 11/2007, стр. 979.

¹⁸ Нав. према: Димитријевић, М, *Нормативни оквир правног регулисања еколошког опорезивања у Републици Србији*, Зборник радова: Заштита људских и мањинских права у европском правном простору: тематски зборник радова, књ. 1, Ниш, 2011, стр. 573.

¹⁹ Нав. према: Цвјетковић, Ц, *Опорезивање путничких аутомобила као инструмент заштите животне средине*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 3/2012, стр. 375.

²⁰ Нав. према: Илић Попов, Г, *Еколошка улога пореских инструмената у области саобраћаја*, Право и привреда, бр. 3-4/2000, стр. 33.

4. Најзначајније фискалне дажбине на моторна возила у РС

Према периодичној публикацији Организације за економску сарадњу и развој (*OECD*), све дажбине на моторна возила могле би се класификовати²¹ на: 1) непериодичне порезе на продају и регистрацију моторних возила који се плаћају једном приликом при набавци или првој употреби возила; 2) периодичне порезе, који се плаћају у вези са власништвом или употребом возила; 3) дажбине на гориво; 4) остале порезе и накнаде који су директно или индиректно везани за коришћење или власништво над возилом.²²

Све пореске облике који се плаћају при набавци или првој употреби моторних возила можемо означити као „чисте фискалне порезе“ без улоге економског инструмента за заштиту животне средине. Домаћим фискалним законодавством није предвиђен порез који би се плаћао при првој регистрацији возила. На возила (како нова, тако и половна) која се увозе на територију РС плаћају се увозне царине, у складу са важећим Царинским законом.²³ Према је неколико пута најављивана забрана увоза возила са мотором „Еуро 3“;²⁴ важећим подзаконским актом којим се уређују питања права на увоз возила и даље је омогућен увоз возила произведених у складу са условима прописаним том нормом.²⁵ Без обзира на то да ли се ради о возилу иностраног или домаћег произвођача, продајна цена возила увећава се за износ пореза на додатну вредност по општој стопи од 20%.²⁶

Приликом стицања права својине на употребљаваном моторном возилу²⁷ продавац, односно преносилац права, у обавези је да плати порез на пренос апсолутних права, по стопи од 2,5%.²⁸ Након плаћања пореза, печатом

²¹ OECD, *Consumption Tax Trends 2020: VAT/GST and Excise Rates, Trends and Policy Issues*, OECD Publishing, Paris, 2020, стр. 169.

²² Дажбине попут накнада за употребу јавног пута, локалних комуналних такси за коришћење паркинг места, и слично, нису биле предмет анализе у овом раду.

²³ Царински закон РС (Сл. гласник РС, бр. 95/2018, 91/2019 – др. закон и 144/2020).

²⁴ Прва таква најавила извршне власти датира још од 2019. године. Вид. више: <https://www.danas.rs/drustvo/trivan-srbija-od-juna-2020-spremna-da-zabrani-uvoz-vozila-s-motorom-evro-3-mozda-i-evro-4/> (24.04.2021; 12.03).

²⁵ Чл. 4. Уредбе о увозу моторних возила (Сл. гласник РС, бр. 23/2010 и 5/2018).

²⁶ Чл. 23, ст. 1. Закона о порезу на додатну вредност (Сл. гласник РС, бр. 84/2004, 86/2004 – исп., 61/2005, 61/2007, 93/2012, 108/2013, 68/2014 – др. закон, 142/2014, 83/2015, 108/2016, 113/2017, 30/2018, 72/2019, 153/2020).

²⁷ Осим на мопеду, мотокултиватору, трактору и радној машини, употребљаваном пловилу, односно употребљаваном ваздухоплову са сопственим погоном (изузев државног).

²⁸ Чл. 30. Закона о порезима на имовину (Сл. гласник РС, бр. 26/2001, Сл. лист СРЈ бр. 42/2002 – одлука СУС, Сл. гласник РС бр. 80/2002, 80/2002 – др. закон, 135/2004, 61/2007, 5/2009, 101/2010, 24/2011, 78/2011, 57/2012 – одлука УС, 47/2013, 68/2014 – др.

надлежног пореског органа оверава се предметни уговор и тек након тога, будући власник може извршити пренос власништва на употребљаваном возилу. Ако је одређено лице стекло право својине на употребљаваном моторном возилу путем наслеђа, односно поклоном, у обавези је и да плати порез на наслеђе и поклон²⁹ по стопи од 1,5% (ако се налази у другом наследном реду у односу према оставиоцу, односно поклонодавцу) или по стопи од 2,5% (ако се налази у трећем наследном реду или уопште није у средству са оставиоцем, односно поклонодавцем).³⁰

У погледу периодичних дажбина, које се плаћају у вези са власништвом или употребом моторног возила, најзначајнијим се чине оне дажбине које су везане за регистрацију возила. У саобраћају на путевима могу учествовати само моторна и прикључна возила за које су, као регистрована, издате саобраћајне дозволе, регистарске таблице и регистрациона налепница.³¹ У том смислу, прописан је велики број различитих републичких такси, попут таксе за захтев за издавање саобраћајне дозволе, за издавање саобраћајне дозволе, регистрационе налепнице, за потврду о привременој регистрацији, итд,³² али и локалне комуналне таксе за држање моторних друмских и прикључних возила³³.

Свако лице на чије име се региструје возило дужно је, пре регистрације, платити порез на употребу моторних возила.³⁴ Износи овог пореза усклађују се

закон, 95/2018, 99/2018 - одлука УС, 86/2019, 144/2020) (у даљем тексту: Закон о порезима на имовину).

²⁹ Чл. 14, ст. 2, тач. 6 Закона о порезима на имовину.

³⁰ Чл. 19. Закона о порезима на имовину.

³¹ Вид: Чл. 268, ст. 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима (Сл. гласник РС, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон).

³² Вид: Тарифни бр. 41. Закона о републичким административним таксама (Сл. гласник РС, бр. 43/2003, 51/2003, испр., 61/2005, 101/2005 - др. закон, 5/2009, 54/2009, 50/2011, 70/2011, усклађени дин. изн., 55/2012 - усклађени дин. изн., 93/2012, 47/2013 – усклађени дин. изн., 65/2013 – др. закон, 57/2014 – усклађени дин. изн., 45/2015 – усклађени дин. изн., 83/2015, 112/2015, 50/2016 – усклађени дин. изн., 61/2017 – усклађени дин. изн., 113/2017, 3/2018 – испр., 50/2018 – усклађени дин. изн., 95/2018, 38/2019 – усклађени дин. изн., 86/2019, 90/2019 – испр., 98/2020 – усклађени дин. изн. и 144/2020).

³³ Чл. 15. Закона о финансирању локалне самоуправе (Сл. гласник РС, бр. 62/2006, 47/2011, 93/2012, 99/2013 - усклађени дин. изн., 125/2014 - усклађени дин. изн., 95/2015 - усклађени дин. изн., 83/2016, 91/2016 - усклађени дин. изн., 104/2016 - др. закон, 96/2017 - усклађени дин. изн., 89/2018 - усклађени дин. изн., 95/2018 - др. закон, 86/2019 – усклађени дин. изн. и 126/2020 – усклађени дин. изн.).

³⁴ Вид: Чл. 2 и чл. 3. Закона о порезима на употребу, држање и ношење добара (Сл. гласник РС, бр. 26/01, 80/02, 43/04, 132/04 -др. пропис, 112/05 -др. пропис, 114/06 -др. пропис, 118/07 -др. пропис, 114/08 -др. пропис, 31/09, 106/09 -др. пропис, 95/10 - др.

у децембру месецу сваке године индексом потрошачких цена за претходну годину према подацима републичке организације надлежне за послове статистике.³⁵

Законом о порезу на употребу, ношење и држање добара прописано је да се код регистрације, продужења регистрације и замене регистарских таблица возила прописани износ пореза (који се плаћа према радној запремини мотора) може умањити, у зависности од старости аутомобила, за 15 (од 5 до 8 година старости), 25 (од 8 до 10 година старости), односно 40% (преко 10 година старости) од износа пореског дуга, док је у случају возила која су старија од 20 година порез на употребу моторних возила утврђен на 20% од прописаног износа.³⁶ Сем тога, прописано је и пореско ослобођење за она возила чији је погон електрични, односно чији је један од погона електрични (тзв. хибридна возила)³⁷, чиме се тежи остварити подстицај за куповину и коришћење еколошки подобнијих аутомобила. Такође, почетком 2020. године утврђена је и субвенција за куповину нових возила која имају електрични и хибридни погон, а донет је и подзаконски акт о условима и начину спровођења те субвенционисане куповине.³⁸

Законом о заштити животне средине из 2004. године³⁹ била је уведена накнада за загађивање животне средине која је, између осталог, била предвиђена и за возила на моторни погон и која се плаћала Фонду за заштиту животне средине пре подношења захтева за регистрацију возила.⁴⁰ Ова накнада, чије је увођење у дажбински систем Републике Србије свакако било мотивисано еколошким циљевима, доношењем Закона о накнадама за коришћење јавних добара⁴¹, којим се све накнаде обухватају једним законским актом, престаје да постоји у истој форми, а према новом законском решењу,

пропис, 101/10, 24/11, 100/11 -др. пропис, 120/12 -др. пропис, 113/13 -др. пропис, 68/14 -др. закон) (у даљем тексту: Закон о порезима на употребу, држање и ношење добара).

³⁵ Чл. 27а Закона о порезима на употребу, држање и ношење добара.

³⁶ Вид: чл. 4. Закона о порезима на употребу, држање и ношење добара.

³⁷ Чл 5. ст. 1, тач. 6 Закона о порезима на употребу, држање и ношење добара.

³⁸ Уредба о условима и начину спровођења субвенционисане куповине нових возила која имају искључиво електрични погон, као и возила која уз мотор са унутрашњим сагоревањем покреће и електрични погон (хибридни погон) (Сл. гласник РС, бр. 27/2020).

³⁹ Закон о заштити животне средине Републике Србије (Сл. гласник РС, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС и 14/2016, 76/2018, 95/2018 – др. закон и 95/2018 – др. закон).

⁴⁰ Начин обрачунавања ове накнаде био је веома комплексан „јер се прописан јединични износ накнаде за појединачну врсту возила множи(о) одговарајућим корективним коефицијентима“ (Илић Попов, *Фискални третман ...*, стр. 676).

⁴¹ Закон о накнадама за коришћење јавних добара (Сл. гласник РС, бр. 95/2018, 49/2019, 86/2019 – усклађени дин. изн., 156/2020 – усклађени дин. изн. и 15/2021 – доп. усклађених дин. изн.) (у даљем тексту: Закон о накнадама за коришћење јавних добара).

међу загађивачима, односно обвезницима накнада за загађивање животне средине нису наведени и власници моторних возила.⁴²

У погледу дажбина на гориво, најзначајнији фискалитет представљају, свакако, акцизе на нафтне деривате. „У случају деривата нафте, потрошач, купујући погонско гориво за своје возило и плаћајући акцизу посредно плаћа за трошкове одржавања јавних путева које користи.“⁴³ У зависности од количине сумпора и олова у гориву прави се разлика у опорезивању различитих нафтних деривата, биогорива и биотечности за погон моторних возила. Акциза се плаћа: на оловни бензин - 61,50 динара по литру;⁴⁴ на безоловни бензин - 57,84 динара по литру;⁴⁵ на гасна уља (дизел и евро дизел) – 59,48 динара по литру;⁴⁶ на керозин – 69,34 динара по килограму;⁴⁷ на течни нафтни гас – 45,17 динара по килограму;⁴⁸ а на биогорива и биотечности – 58,12 динара по литру⁴⁹. Оно што се може закључити јесте да је нормативно спроведена неопходна диференцијација у погледу течног нафтног гаса (као мање штетног деривата са становишта његовог утицаја на животну средину) с једне стране, и оловног и безоловног бензина, с друге. Приметна је, додуше, и невелика разлика у погледу износа акциза на дизел гориво и безоловни бензин, што, са становишта еколошке ефикасности чини овакву пореску политику недовољно делотворном, с обзиром на то да су дизел-возила већи загађивачи животне средине од оних који, примера ради, користе безоловни бензин.

5. Закључне напомене

У одређењу квалитета живота ваља нам поћи од тога да се степен подмиривања потреба људи не заснива само на материјалним потребама, већ и на задовољењу одређених вредности заједнице како би се обезбедио развој и садашњих, али и будућих генерација. Захтев за квалитетнијим животом људи и захтев за заштитом животне средине стога не би смели да буду две супротстављене тежње. Прихватимо ли тезу да је човек слободно и рационално

⁴² Вид: Чл. 117 Закона о накнадама за коришћење јавних добара.

⁴³ Илић Попов, *Фискални третман ...*, стр. 677.

⁴⁴ Чл. 9, ст. 1, тач. 1. Закона о акцизама (Сл. гласник РС, бр. 22/2001, 73/2001, 80/2002, 80/2002, 43/2003, 72/2003, 43/2004, 55/2004, 135/2004, 46/2005, 101/2005 – др. закон, 61/2007, 5/2009, 31/2009, 101/2010, 43/2011, 101/2011, 6/2012 – усклађени дин. изн., 55/2015, 103/2015, 5/2016 – усклађени дин. изн., 108/2016, 7/2017 – усклађени дин. изн., 18/2018 – усклађени дин. изн., 30/2018, 4/2019 – усклађени дин. изн., 5/2020 – усклађени дин. изн., 7/2020 – изм. усклађених дин. изн., 78/2020 – изм. усклађених дин. изн., 153/2020 и 11/2021 – усклађени дин. изн.) (у даљем тексту: Закон о акцизама).

⁴⁵ Чл. 9, ст. 1, тач. 2. Закона о акцизама.

⁴⁶ Чл. 9, ст. 1, тач. 3. Закона о акцизама.

⁴⁷ Чл. 9, ст. 1, тач. 4. Закона о акцизама.

⁴⁸ Чл. 9, ст. 1, тач. 5. Закона о акцизама.

⁴⁹ Чл. 9, ст. 1, тач. 7. Закона о акцизама.

биће избора и намера, што су још Кант и Шелинг заступали, чини се природним да ће одређење нужно пасти на одрживу будућност, било да се ради о тзв. еколошком патриотизму, било да се ради о грађанској солидарности у циљу заштите људског права на здраву животну средину.

Основни циљ фискалних инструмената у служби заштите животне средине требало би да буде усмеравање ка томе да се економски субјекти упућују на рационалност у коришћењу оскудних природних ресурса, те користе незагађујуће супституте и/или унапређују и улажу у своју производну технологију у циљу здравије животне средине и енергетске ефикасности. „Постоје разне дилеме око тога да ли би повећање пореза на моторна горива, који је уграђен у цену бензина, могло да има ефекта на смањење коришћења (па и власништва) путничких аутомобила и прелазак на алтернативне, јефтиније начине превоза до жељене дестинације (нпр. коришћење градског превоза или железничког саобраћаја), а што би за последицу у ширем смислу имало ублажавање еколошких проблема који се појачавају са прекомерном употребом аутомобила и других моторних возила и емисијама издувних гасова у атмосферу. Међутим, више цене бензина утичу на произвођаче да пројектују таква моторна возила, која имају економичнију потрошњу горива, па су отуда и еколошки прихватљивија, што итекако може да утиче на одлуку о избору при куповини новог аутомобила.“⁵⁰

Није тешко приметити да актуелни законски оквир у Републици Србији уважава основне међународне стандарде у области опорезивања моторних возила. У погледу акцизног опорезивања приметан је и напредак - спроведена је неопходна диференцијација пореских стопа за различите акцизе на нафтне деривате са становишта њиховог утицаја на животну средину. Међутим, посматрано кроз призму савремених теоријских концепција тзв. зеленог опорезивања, чини се да су многе могућности неадекватно и недовољно искоришћене. Наиме, предвиђени порески облици код стицања права својине на возилу, као и они фискалитети који су у вези са регистрацијом моторних возила према важећим нормативним решењима чини се да уважавају само фискалну, али не и еколошку функцију. У том смислу, ваљало би размислити о томе да се накнадама за загађивање животне средине поново обухвате моторна возила као загађивачи, као и да се спроведе неопходна дестинираност ових прихода, што би била најоптималнија одлука са становишта остваривања еколошких циљева ових економских инструмената.

Ваља поздравити намеру законодавца да стимулише куповину електричних и хибридних возила, како би се, и са те стране, утицало на смањење загађења. Но, чини се нејасним *ratio legis* законског решења о прогресивном умањењу прописаног износа пореза на употребу моторних возила старијих од пет година, као и решења којим се прописује пореско ослобођење за електрична и хибридна возила – јер „старија возила“ најчешће и

⁵⁰ Илић Попов, Г., *Фискални третман ...*, стр. 677-678.

представљају највеће загађиваче, а куповина електричних и хибридних још увек се, нажалост, не може замислити као ставка у кућном буџету највећег броја наших домаћинстава.

*Predrag Stojanović, Ph.D., Full-time Professor
Faculty of Law, University of Kragujevac*

ECOLOGICAL ROLE OF MOTOR VEHICLE TAXATION IN THE REPUBLIC OF SERBIA

Summary

The main objective of fiscal instruments in the service of environmental protection should be directed towards guiding the economic entities to rationally use scarce natural resources, as well as to utilise non-polluting substitutes in the direction of a healthier environment and energy efficiency. It is not difficult to note that the current legal framework in the Republic of Serbia respects basic international standards in the field of motor vehicle taxation. In terms of excise taxation, progress is also noticeable since the necessary differentiation of the tax rates for different excises on petroleum products has been implemented, from the point of view of their impact on the environment. However, observed through the prism of modern theoretical concepts of the so-called green taxation, many opportunities still appear to be inadequately and insufficiently used.

Key words: *motor vehicles, environmental taxes, tax incentives, green taxation, sustainable development.*

Литература

- Агенција за заштиту животне средине, *Годишњи извештај о стању квалитета ваздуха у Републици Србији*, Београд, 2020;
- Анђелковић, М, *Изазови савремених пореских реформи*, Зборник радова Правног факултета у Нишу, бр. 76/2017, 295-610;
- Димитријевић, М, *Нормативни оквир правног регулисања еколошког опорезивања у Републици Србији*, у: *Заштита људских и мањинских права у европском правном*

- простору: тематски зборник радова. Књ. 1*, ур: Предраг Димитријевић, Ниш: Правни факултет, Центар за публикације, 2011, 561-577;
- Илић Попов, Г, *Еколошка улога пореских инструмената у области саобраћаја*, Право и привреда, бр. 3-4/2000, 29-45;
- Илић Попов, Г, *Еколошко опорезивање: изазов или потреба*, Правни живот, бр. 11/2007, 977-987;
- Илић Попов, Г, *Еколошки порези*, Савет пројеката „Конституисање Србије као правне државе“ и Центар за публикације Правног факултета Универзитета у Београду, Београд, 2000;
- Илић Попов, Г, *Фискални третман моторних возила и њихових власника у Републици Србији*, Право и привреда, бр. 7-9/2012, 668-682;
- Стојановић, М, *Ефикасност пореза у решавању еколошких проблема: докторска дисертација*, Економски факултет Универзитета у Нишу, Ниш, 2016;
- Тодић, Д, Дујић, И, „*Квалитет ваздуха*“ у прописима Републике Србије и Европске Уније (од нејасне дефиниције до сложеног система заштите ваздуха), Зборник радова Правног факултета у Нишу, бр. 87/2020; 37-54;
- Цвјетковић, Ц, *Опорезивање путничких аутомобила као инструмент заштите животне средине*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, 3/2012, 365-381;
- Basiago, A, *Economic, social and environmental sustainability in development theory and urban planning practice*, The Environmentalist, 19/1999, 155-161;
- Baxter, W, *People or Penguins: The Case for Optimal Pollution*, Columbia University Press, New York and London, 1974;
- Garrett, H, *The Tragedy of the Commons*, Science, vol. 162, 1968, 1243-1248;
- Jelčić, B, *Koliko su ekološki porezi – ekološki? u: Tendencije u razvoju financijske aktivnosti države: Znanstveni skup povodom 100.obljetnice tiskanja knjige Stjepana Posilovića „Financijska znanost“*, ур. Jelčić Božidar, Šimović, Jure, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2000, 193-206;
- Milošević M, Milošević, M, *Ekološka poreska reforma – priča o Kolberovom viđenju „umetnosti oporezivanja“*, Strani pravni život, 3/2010, 243-256;
- OECD, *Consumption Tax Trends 2020: VAT/GST and Excise Rates, Trends and Policy Issues*, OECD Publishing, Paris, 2020;
- United Nations, *Our Common Future - Brundtland Report*, Oxford University Press, 1987;
- Закон о акцизама (Сл. гласник РС, бр. 22/2001, 73/2001, 80/2002, 80/2002, 43/2003, 72/2003, 43/2004, 55/2004, 135/2004, 46/2005, 101/2005 – др. закон, 61/2007, 5/2009, 31/2009, 101/2010, 43/2011, 101/2011, 6/2012 – усклађени дин. изн., 55/2015, 103/2015, 5/2016 – усклађени дин. изн., 108/2016, 7/2017 – усклађени дин. изн., 18/2018 – усклађени дин. изн., 30/2018, 4/2019 – усклађени дин. изн., 5/2020 – усклађени дин. изн., 7/2020 – изм. усклађених дин. изн., 78/2020 – изм. усклађених дин. изн., 153/2020 и 11/2021 – усклађени дин. изн.);
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима (Сл. гласник РС, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон);
- Закон о заштити животне средине Републике Србије (Сл. гласник РС, бр. 135/2004, 36/2009, 36/2009 – др. закон, 72/2009 – др. закон, 43/2011 – одлука УС и 14/2016, 76/2018, 95/2018 – др. закон и 95/2018 – др. закон);

- Закон о накнадама за коришћење јавних добара (Сл. гласник РС, бр. 95/2018, 49/2019, 86/2019 – усклађени дин. изн., 156/2020 – усклађени дин. изн. и 15/2021 – доп. усклађених дин. изн.);
- Закон о порезима на имовину (Сл. гласник РС, бр. 26/2001, Сл. лист СРЈ бр. 42/2002 - одлука СУС, Сл. гласник РС бр. 80/2002, 80/2002 - др. закон, 135/2004, 61/2007, 5/2009, 101/2010, 24/2011, 78/2011, 57/2012 - одлука УС, 47/2013, 68/2014 - др. закон, 95/2018, 99/2018 - одлука УС, 86/2019, 144/2020);
- Закон о порезима на употребу, држање и ношење добара (Сл. гласник РС, бр. 26/01, 80/02, 43/04, 132/04 -др. пропис, 112/05 -др. пропис, 114/06 -др. пропис, 118/07 -др. пропис, 114/08 -др. пропис, 31/09, 106/09 -др. пропис, 95/10 - др. пропис, 101/10, 24/11, 100/11 -др. пропис, 120/12 -др. пропис, 113/13 -др. пропис, 68/14 -др. закон);
- Закон о порезу на додату вредност (Сл. гласник РС, бр. 84/2004, 86/2004 – исп., 61/2005, 61/2007, 93/2012, 108/2013, 68/2014 - др. закон, 142/2014, 83/2015, 108/2016, 113/2017, 30/2018, 72/2019, 153/2020);
- Закон о републичким административним таксама (Сл. гласник РС, бр. 43/2003, 51/2003, испр., 61/2005, 101/2005 - др. закон, 5/2009, 54/2009, 50/2011, 70/2011, усклађени дин. изн., 55/2012 - усклађени дин. изн., 93/2012, 47/2013 – усклађени дин. изн., 65/2013 – др. закон, 57/2014 – усклађени дин. изн., 45/2015 – усклађени дин. изн., 83/2015, 112/2015, 50/2016 – усклађени дин. изн., 61/2017 – усклађени дин. изн., 113/2017, 3/2018 – испр., 50/2018 – усклађени дин. изн., 95/2018, 38/2019 – усклађени дин. изн., 86/2019, 90/2019 – испр., 98/2020 – усклађени дин. изн. и 144/2020);
- Закон о финансирању локалне самоуправе (Сл. гласник РС, бр. 62/2006, 47/2011, 93/2012, 99/2013 -усклађени дин. изн., 125/2014 - усклађени дин. изн., 95/2015 - усклађени дин. изн., 83/2016, 91/2016 - усклађени дин. изн., 104/2016 - др. закон, 96/2017 - усклађени дин. изн., 89/2018 - усклађени дин. изн., 95/2018 - др. закон, 86/2019 – усклађени дин. изн. и 126/2020 – усклађени дин. изн.);
- Царински закон (Сл. гласник РС, бр. 95/2018, 91/2019 – др. закон и 144/2020);
- Уредба о увозу моторних возила (Сл. гласник РС, бр. 23/2010 и 5/2018);
- Уредба о условима и начину спровођења субвенционисане куповине нових возила која имају искључиво електрични погон, као и возила која уз мотор са унутрашњим сагоревањем покреће и електрични погон (хибридни погон) (Сл. гласник РС, бр. 27/2020);
- <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/umweltzone/fahrzeug-plakette/>;
- <https://www.danas.rs/drustvo/trivan-srbija-od-juna-2020-spremna-da-zabrani-uvoz-vozila-s-motorom-evro-3-mozda-i-evro-4/>.