

Др Предраг Стојановић, редовни професор
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу

УДК: 502/504:656.1
DOI: 10.46793/XVIIIMajsko.947S

О ЕКОНОМСКИМ ИНСТРУМЕНТИМА ЗА ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ОБЛАСТИ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА*

Резиме

Иако сви видови саобраћаја прилично доприносе загађењу, друмски је саобраћај често при врху листе. У складу са начелом „загађивач плаћа“ применом економских инструмената за заштиту животне средине настоји се деловати тако да се у оквиру тржишта подстакне понашање економских субјеката у правцу смањења загађења. Спектар ових инструмената је широк – од тзв. еколошких пореза и накнада, преко субвенција до других подстицаја. Иако је прилично раширено мишљење да су економски инструменти ефикаснији од административних, они се у пракси ипак најчешће упоредо и комбиновано користе. Одговор на питање да ли ће одређени економски инструмент деловати сврсисходно зависиће пре свега од тога да ли је применом тог инструмента задовољена његова стимулативна улога.

Кључне речи: одрживи развој, економски инструменти, еколошки порези, субвенције, заштита животне средине.

1. Уводне напомене

Почетком 21. века, у нашем друштву је преовладавало мишљење да еколошким питањима није место на листи најзначајнијих социјалних тема. „Сматрало се да су еколошки проблеми споредни и небитни, у поређењу са економским проблемима (висока инфлација, велика незапосленост) и политичким променама.“¹ Према се и даље еколошки проблеми не налазе на

* Рад је написан у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2022. годину који се финансира из средстава Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

¹ Илић Попов, Г., *Заштита и унапређивање животне средине у српском пореском систему*, *Liber Amicorum*: Зборник радова у част професора емеритуса Дејана Поповића, Београд, 2021, стр. 194.

самом врху друштвених приоритета², чини се ипак да приметно јача свест и јавности и политичких актера о потреби за заштитом животне средине.

Метафора Адама Смита о свемогућој „невидљивој руци“ тржишта која максимизује укупну друштвену корист не може се оцртати у свим економским приликама. Много је примера тржиште неефикасности. Екстерналије су само један од њих. Екстерни ефекти, или екстерналије, „јављају се онда када нека особа прибегне таквој активности која утиче на добробит неке друге особе, а нити плаћа, нити стиче икакву компензацију за тај утицај; ако је утицај на друго лице штетан, то се назива негативном екстерналијом; ако је благотворан, то се назива позитивном екстерналијом.“³ Екстерни трошкови морају да се интернализују, како би се избегло њихово преношење на целокупну друштвену заједницу и будуће генерације. Они морају да се укључе у цену оних производа или активности које ремете еколошку равнотежу.⁴

Питање транспорта доминира у савременим еколошким питањима, укључујући ту и питања одрживости и климатске промене.⁵ Негативни екстерни трошкови друмског саобраћаја нису малобројни. Неки од њих трају током читавог животног века саобраћајне инфраструктуре и настају као последица њеног одржавања, а други су, пак, везани за њену употребу. Најчешће се као најважније негативне екстерналије наводе климатске промене и оштећење озонског омотача, загађење ваздуха, загађење буком, саобраћајне незгоде и загађење саобраћаја.

Друмски саобраћај представља значајан извор емисије CO_2 , а слично би се могло рећи и за његов удео у стварању тзв. ефекта стаклене баште. Он утиче на климатске промене и путем емисије осталих гасова као што су метан (CH_4 – познатији под називом „природни гас“) и азот-субоксид (H_2). Поједина истраживања истичу да ће климатске промене, попут широко распрострањеног топљена глечера, подизања нивоа мора и промене образаца падавина, вероватно довести до огромних суша у појединим регионима. Топлотни таласи са

² На основу резултата једног од истраживања јавног мњења, нарученог од стране немачке фондације Хајнрих Бел (*Heinrich Böll Stiftung*), током 2021. године питања заштите животне средине налазила су се на четвртом месту листе најважнијих области у Србији. Вид: <https://balkangreenenergynews.com/rs/istrazivanje-stavova-o-zivotnoj-sredini-u-srbiji-zagadjenje-vazduha-najvise-zabrinjava-gradjane/> (19.04.2021).

³ Mankiw, G., *Principles of Economics: third edition*, South-Western Publishing, Cincinnati, 2003, p. 206.

⁴ Илић Попов, Г., *Теорија јавних добара и еколошке екстерналије*, Ренесанса финансија: Зборник радова у спомен проф. др Миодрагу Матејићу, Ниш, 2004, стр. 120.

⁵ Rodrigue, J., *The Geography of Transport Systems: Fifth Edition*, Routledge: Taylor & Francis Group, Oxon/New York, 2020, p. 10.

екстремно високим температурама и екстремне временске неприлике, попут урагана или тајфуна, могу постати још интензивније.⁶

Иако сви видови саобраћаја у одређеној мери доприносе загађењу, друмски је саобраћај често при врху те листе, посебно када је у питању аерозагађење.⁷ Примарно штетне супстанце су угљен-моноксид (CO), цађ (PM честице), олово (Pb), азотни оксиди (NOx), итд. Емисије честица цађи, као нуспродукт непотпуног сагоревања горива, остварују бројне негативне здравствене ефекте – од хроничних респираторних и кардиоваскуларних обољења до канцера. Могу знатно скратити људски животни век, а у појединим случајевима доводе чак и до смртног исхода. Молекули угљен-моноксида исходују честе главобоље, умор, а могу утицати и на кардиоваскуларни, респираторни и централни нервни систем. Слично чине и угљоводоници који повећавају и број канцерогених обољења.⁸

Бука, премда једна субјективна категорија, представља нежељени звук који, поред физичких карактеристика, изазива и психофизичке сензације и сматра се загађењем. Нежељени звук може бити звук мотора, шкрипа кочница, звук сирене, аларма, и сл. Познат је читав низ могућих последица буке – од nelaгоде и непријатности, преко ометања сна, лошег расположења до губитка чула и кардиоваскуларних болести.⁹

Сем тога, саобраћај је и велики произвођач отпада. До стварања великих количина отпада долази како приликом одлагања производа попут моторних уља, пнеуматика, старих и хаварисаних возила, тако изградњом саме саобраћајне инфраструктуре.

2. О економским инструментима за заштиту животне средине

Као полазна основа за институционализацију економских инструмената за заштиту животне средине који делују у оквиру тржишта узима се принцип

⁶ Dalkmann, H., Brannigan, C., *Urban Transport and Climate Change, Module 5E, Sustainable Transport: A Sourcebook for policy-makers in developing cities*, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), 2014, p. 3

⁷ Најизразитији показатељи акутног дејства аерозагађења описани су као катастрофе при којима је дошло до страдање великог броја становника. Вид. више: Благојевић, Љ., *Животна средина и здравље*, Ниш, 2012, стр. 74.

⁸ Поред утицаја на човека, прилично су видљиве последице загађеног ваздуха и код флоре и фауне. Довољно је подсетити на то да „кроз атмосферске падавине загађујуће материје стижу на површину земље и воде. Акватични организми (шкољке, ракови и рибе) уносе их у себе и долази до њиховог оштећења, а кроз ланац исхране долазе и до човека“ (Ђорђевић, М., *Загађивање и заштита ваздуха воде и земљишта*, Војно дело, бр. 7/2018, стр. 468).

⁹ Вид. више: Banjanin, N., *Noise Sources, Harmful Effects of Noise on Human Health and Prevention*, Зборник радова: Међународни конгрес о процесној индустрији, год. 32, бр. 1/2019, Београд, 2019, стр. 316-318.

„загађивач плаћа.“ Ово начело данас представља један од основних постулата политике заштите животне средине и фундиран је кроз два атрибута, и то: *ratione personae*, јер се унапред зна ко плаћа и *ratione temporis*, јер се плаћање односи само на будућу штету.¹⁰ „Начело „загађивач плаћа“ није израз начела „правичности“. Ово начело не значи казну за загађивача, већ има за циљ да загађивач предузме све мере, како превентивне, тако и санационе, ради избегавања загађења, односно минимизирања штетних последица.“¹¹

Временом се увидело да традиционална методологија регулисања контроле штете у области животне средине (емисиони стандарди заштићени нормама административног, грађанског и кривичног права) није превише ефикасна. Такви инструменти, они који делују изван тржишта (премда се и даље државе претежно ослањају на њих)¹² не садрже било какве стимулансе у складу са концептом одрживог развоја. Стога су се многи креатори политика определили да уз њих искористе и поједине инструменте који делују унутар тржишта како би се утицало на решавање негативних екстерналија њиховом интернализацијом.

За разлику од административних инструмената који намећу обавезу економским субјектима да ускладе одређено понашање према легислативним решењима, економски инструменти пружају већу слободу избора економским субјектима. Начелно посматрано, вршење сваке активности (па и загађивања) је допуштено ако је конкретан субјект спреман платити за то одређену цену. „Транспортни корисници (...) када су суочени са економским стимулима имају могућност да путују као и претходно али – плаћајући за штету коју наносе животној средини, редукујући своја путовања, бирајући друге периоде времена у којима ће путовати, правећи нове руте за иста путовања, мењајући транспортни мод или га само технички модификујући.“¹³

Економски инструменти могу се имплементирати у виду приватних или јавних решења. Будући да је Коузову теорему¹⁴ прилично тешко применити у

¹⁰ Зиндовић, И., *Облици правне одговорности у контексту заштите животне средине*, Европско законодавство, бр. 2/2012, стр. 277.

¹¹ Лилић, С., Дреновак Ивановић, М., *Еколошко право: друго, ажурирано издање*, Београд, 2014, стр. 41.

¹² Стиглић, Ц., *Економија јавног сектора: друго издање*, Београд, 2008, стр. 233.

¹³ Његован, З., *Економски инструменти као елемент одрживе политике заштите животне средине*, Индустија, бр. 3/2004, стр. 22

¹⁴ Подсећања ради, теорема према којој „онај који ствара екстерне ефекте (загађивач) и онај кога погађају екстерни ефекти могу да се споразумеју, тј. преговарају. Другим речима, две заинтересоване стране (у овом случају загађивач и онај ко је погођен загађивањем) треба да се договоре. То је могуће када постоје власничка права и када су трошкови преговарања исти“ (Лабудовић Станковић, Ј., *Економија за правнике*, Крагујевац, 2019, стр. 56).

случају загађења у саобраћају, од значаја су претежно јавна решења.¹⁵ Услови за њихову успешну примену зависиће од политичке прихватљивости и административне погодности, међународне трговинске импликације и индустријске конкурентности, пројектовања инструмената према принципу „загађивач плаћа“ и адекватне базе знања.¹⁶

3. Еколошки порези и накнаде

Еколошки порези представљају све оне фискалне дажбине које плаћају загађивачи животне средине или које се плаћају на робу чијом употребом се загађује животна средина. У ширем смислу, представљају све оне фискалне инструменте који имају за циљ интернализацију негативних еколошких екстерналија, док би, у ужем смислу, они подразумевали само оне пореске облике који се непосредно уводе на добра путем којих се загађује животна средина, у складу с начелом „загађивач плаћа“.

Могу бити прилично фискално издашни порески облици и стога их поједини креатори политика под велом „екологизирања пореског система“ уводе претежно ради стицања додатног извора средстава за финансирање јавних расхода. Но, њихова стимулативна улога чини се најважнијом – јер је циљ њиховог увођења управљен ка утицају на пореске обвезнике да рационално користе оскудне природне ресурсе и загађујуће супституте.¹⁷ Требало би да „гранични трошкови иновације заједно са граничним трошковима за смањење или спречавање емисије одговарају уштеди коју порески обвезник оствари са мање плаћеним порезом“.¹⁸ У том смислу, само повећање пореза на моторна горива могло би утицати на потрошаче на различите начине – „могло би доћи до смањивања коришћења аутомобила

¹⁵ Посматрано с аспекта међународних односа, примена приватних решења лако може довести до појаве „слободног јахача“ и у јавној сфери. Примера ради, држава појединац може одустати од заједничког договора за финансирањем програма против глобалног загревања – у том случају, та држава постаје *free rider* јер стиче користи од здравље животне средине, а не плаћа ништа другим учесницима у договору.

¹⁶ Нав. према: Зековић, С., *Економски и тржишни инструменти у политици одрживог развоја у Србији*, Индустрија, бр. 1-4/2002, стр. 70.

¹⁷ На нивоу привредних субјеката, утицај се огледа у правцу усвајања „зелене“ технологије и поступака енергетске ефикасности, односно улагања у савремену производну технологију са мањим негативним утицајем на животну средину и уз највећу могућу уштеду енергије. Савремена доктрина признаје еко-порезима још и тзв. ефекат двоструке дивиденде. У том смислу, позитиван допринос животnoj средини представљао би зелену, а смањење незапослености – плаву дивиденду (вид: Kirchgässner, G., *Ökologische Steuerreform: Utopie oder realistische Alternative*, Steuersysteme der Zukunft, ur: Krause-Junk, G, Berlin: Duncker und Humblot, 1998, стр. 280).

¹⁸ Lončarić Horvat, O., *Legal Analysis of Environmental Taxes*, Facta Universitatis: Series: Law and Politics, no. 1/2012, p. 5

(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“).¹⁹

Упоредним посматрањем различитих пореских система могло би се доћи до закључка да су најчешће стимулативне еколошке функције пореза у саобраћају везане за оне пореске облике код којих висина зависи од количине емитованих штетних материја. Такви могу бити твз. регистрациони порези (који се плаћају приликом куповине новог возила), годишњи порези на моторна возила, а стимулативна функција може се остварити и кроз бројне пореске подстицаје. Како би се смањио прекогранични трансфер аутомобила, истовремено обезбедило несметано функционисање заједничког тржишта и имплементирање европске стратегије за смањење емисија CO_2 , на нивоу Европске уније предложено је везивање пореске основице (непериодичних) регистрационих пореза и периодичних пореза за емисију CO_2 , постепено укидање (непериодичних) регистрационих пореза и увођење система делимичног повраћаја регистрационог пореза плаћеног у једној држави чланици у случају извоза или трајног трансфера возила у другу државу чланицу.²⁰

Бројна истраживања потврђују позитивне ефекте пореза везаних за емисију CO_2 , а на то нам указује и упоредна пракса – искуство европских земаља и Јапана, с једне стране, и Сједињених Америчких Држава, с друге. „У поређењу са европским земљама, у Северној Америци, где се спроводи политика нижих пореских оптерећења на гориво и нижих цена горива, потрошња горива по глави становника је два пута већа. У крајњој инстанци, ово се своди на то да становници Северне Америке на гориво троше итсе количине новца као и Европљани, али га у поређењу с њима добијају по знатно нижим ценама.“²¹

Еколошке накнаде представљају посебан облик дестинираних јавних прихода који се уводе ради реализације еколошких циљева. Но, најчешће од воље самог законодавца зависиће да ли ће одређена накнада остварити функцију у сфери заштите животне средине. Само у оним случајевима у којима би ови фискални облици поседовали динамичку ефикасност и подстицали економске субјекте да смањују ниво загађења могли бисмо говорити о остварењу њихове еколошке улоге. Накнаде за паркирање, примера ради, у

¹⁹ Илић Попов, Г., *Еколошка улога пореских инструмената у области саобраћаја*, Право и привреда, бр. 3-4/2000, стр. 33.

²⁰ Нав. према: Милошевић, М., Нинковић, М., *Опорезивање моторних возила у Републици Србији*, Збраник радова: Екологија и право, Београд, 2012, стр. 256.

²¹ Каплановић, С., *Интернализација екстерних трошкова у функцији обезбеђења одрживог развоја друмског саобраћаја: докторска дисертација*, Београд, 2012, стр. 231.

урбаним срединама могу често представљати ефикасан инструмент у борби против саобраћајног загушења и буке, али ће њихова еколошка ефикасност претежно зависити од тога да ли су у тој средини омогућени алтернативни видови превоза. Оне, такође, могу прилично допринети увећању прихода једне јединице локалне самоуправе, но, од креатора локалне политике зависиће да ли ће средства бити утрошена за еколошке или неке друге јавне циљеве. У литератури се може пронаћи становиште да су накнаде као врста еко-пореза у ширем смислу прилично значајне јер „када остали економски инструменти закажу (...) представљају одличну допуну за остварење циљева политике заштите животне средине.“²²

4. Субвенције и други подстицаји

Иако су трансферабилне дозволе²³ врло подесан економски инструмент којим се може ограничити производња загађивача, нема много аутора који афирмишу примену трговања овим дозволама у друмском саобраћају. Примена овог система била би скопчана са бројним проблемима у саобраћајном сектору.

Субвенције имају за циљ постизање позитивних ценовних ефеката, тј. смањења граничних трошкова цене производа и повећања обима активности која се субвенционира. Оне се неретко дефинишу као резултат владине политике „која пружа одређену предност потрошачима или произвођачима у циљу допуне њихових прихода или снижавања трошкова.“²⁴ У погледу еколошки мотивисаних субвенција циљеви су, дакако, управљени ка заштити животне средине и смањењу загађења.

Директне субвенције могу имати ограничени ефекат у саобраћајном сектору када се користе за рехабилитацију простора на коме се налазе објекти саобраћајне инфраструктуре, обзиром да су ово инструменти са есенцијалним правним ефектима и не постоји могућност примене принципа „загађивач плаћа“.²⁵ Субвенције се, у том смислу, најчешће односе на подстицај потрошача за куповином *eco-friendly* возила, а присутни су и слични подстицаји попут права на бесплатан паркинг, бесплатно или јефтине

²² Перовић, М., *Решавање проблема еколошких екстернација применом економских инструмената у области заштите животне средине: докторска дисертација*, Ниш, 2019, стр. 100.

²³ Својеврсни систем преносивих „права“ на загађење, када држава издаје дозволе привредним субјектима (на основу којих они могу емитовати одређену количину штетних материја) и подстиче њихову размену на тржишту. Загађивачи постају заинтересовани за трговину све док се њихови гранични трошкови не изједначе. На трошковно ефикасном нивоу загађења, тржишна цена дозволе требало би да буде једнака износу накнаде за загађење. Позитивним се чини и то што ће се они субјекти који су највећи загађивачи сами издвојити од осталих.

²⁴ OECD, *Environmentally Harmful Subsidies: Challenges for Reform*, OECD, Paris, 2005, p. 16.

²⁵ Његован, З., *нав. чланак*, стр. 25.

коришћење путне инфраструктуре, бесплатно коришћење трајеката, и сл. Негде су те субвенције доступне само возилима са нултим стопом емисије, а негде и за такозвана хибридна возила.²⁶

Висина субвенција најчешће зависи од „малопродајне цене возила (нпр. у Ирској, Немачкој, Грчкој и Уједињеном Краљевству) и стопе емисије угљен-диоксида по пређеном километру (нпр. у Италији), односно од тога да ли су у питању у потпуности електрична возила или не (нпр. у Шведској). Међутим, срећу се и решења да се приликом одређивања висине субвенције води рачуна о намени возила (нпр. у Грчкој је субвенција већа за такси возила), о томе да ли субвенцију користи јавни или приватни сектор (нпр. у Шведској), да ли је купљено ново или половно возило (нпр. у Холандији), да ли је старо возило дато у замену, тј. на рециклажу (нпр. у Грчкој и Италији), итд.“²⁷

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. Возила са нултом стопом емисије врло често уживају пореска ослобођења у случају годишњег пореза на моторна возила (примери Аустрије, Чешке, Холандије, Немачке, Италије и сл). Привилеговани третман електричним возилима пружа се и на терену пореза на доходак, а пореске олакшице приметне су и у систему пореза на додату вредност (пример Норвешке која прописује нулту стопу ПДВ-а на испоруку и увоз електричних возила са нултом стопом емисије).²⁸

5. Закључне напомене

Насупрот очигледним предностима које нам друмски саобраћај пружа, негативан утицај на животну средину прилично је очигледан. Он укључује негативне екстерне ефекте у погледу квалитета ваздуха и воде, нивоа буке и јавног здравља. Премда сви видови саобраћаја прилично доприносе загађењу, друмски је саобраћај често при врху листе.

Економски инструменти имају за циљ да у складу са начелом „загађивач плаћа“ подстичу понашање економских субјеката у правцу пре свега еколошки пожељног деловања. Ценама се утиче на одлуке субјеката да смање загађење, било у производњи, било у потрошњи, јер би трошкове животне средине требало да узимају у обзир сви они који представљају и узрочнике загађења. Идеално посматрано, загађивање би требало да буде ограничено до оног нивоа

²⁶ И у Републици Србији, почетком 2020. године, утврђена је и субвенција за куповину нових возила која имају електрични и хибридни погон, а усвојен је и подзаконски акт о условима и начину спровођења те субвенционисане куповине.

²⁷ Цвјетковић Иветић, Ц., *Улога економских инструмената у промовисању електричних возила*, Право и привреда, бр. 3/2021, стр. 388.

²⁸ *Исто*, стр. 384-387.

до којег су материјалне користи за друштвену заједницу због спречавања загађивања мање од маргиналних трошкова примене оваквих инструмената.

Премда је прилично раширено становиште да су економски инструменти ефикаснији од административних – они се, ипак, најчешће упоредо и комбиновано користе и међусобно допуњују у пракси. Јер, цену чистог ваздуха, као и цену чисте воде, ипак је немогуће тржишно одредити.

Да ли ће одређени економски инструмент бити сврсисходан и деловати у правцу заштите животне средине зависиће од многобројних фактора – конкурентност одређених производа на тржишту, политичке прилике и спремност за имплементацију, само су нека од њих. Порески облици представљаће ефикасан економски инструмент за заштиту животне средине у зависности од тога да ли задовољавају своју стимулативну улогу, односно од одговора на питање да ли ће због повећања пореских стопа доћи до смањења коришћења аутомобила који загађују и избора ка алтернативнијим и јефтинијим видовима превоза. Овом циљу служе и бројне субвенције и подстицаји. Оне су најчешће управљене ка томе да подстакну потрошаче ка куповини електричних возила. – било тако што се директно субвенционира њихова куповина, било кроз различите пореске подстицаје или друге погодности, попут права на бесплатан паркинг или коришћење саобраћајне инфраструктуре.

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

ON ECONOMIC INSTRUMENTS FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC

Summary

Due to the fact that all modes of traffic contribute significantly to pollution, road traffic is often at the top of the list. In accordance with the "polluter pays" principle, the application of economic instruments for environmental protection seeks to act in such a way as to encourage the behavior of economic entities in the direction of reducing pollution within the market. The range of these instruments is wide - from the so-called environmental taxes and fees, through subsidies to other incentives. Although it is widely believed that economic instruments are more efficient than administrative ones, in practice they are most often used in parallel and in combination. The answer to the question of whether a certain economic instrument

will work purposefully will depend primarily on whether the application of that instrument satisfies its stimulating role.

Key words: *sustainable development, economic instruments, environmental taxes, subsidies, environmental protection.*

Литература

- Благојевић, Љ., *Животна средина и здравље*, Ниш, 2012.
- Ђорђевић, М., *Загађивање и заштита ваздуха воде и земљишта*, Војно дело, бр. 7/2018.
- Зековић, С., *Економски и тржишни инструменти у политици одрживог развоја у Србији*, Индустија, бр. 1-4/2002.
- Зиндовић, И., *Облици правне одговорности у контексту заштите животне средине*, Европско законодавство, бр. 2/2012.
- Илић Попов, Г., *Еколошка улога пореских инструмената у области саобраћаја*, Право и привреда, бр. 3-4/2000.
- Илић Попов, Г., *Теорија јавних добара и еколошке екстерналије*, Ренесанса финансија: Зборник радова у спомен проф. др Миодрагу Матејићу, Ниш, 2004.
- Илић Попов, Г., *Заштита и унапређивање животне средине у српском пореском систему*, Liber Amicorum: Зборник радова у част професора емеритуса Дејана Поповића, Београд, 2021.
- Каплановић, С., *Интернализација екстерних трошкова у функцији обезбеђења одрживог развоја друмског саобраћаја: докторска дисертација*, Економски факултет Универзитета у Београду, 2012.
- Лабудовић Станковић, Ј., *Економија за правнике*, Крагујевац, 2019.
- Лилић, С., Дреновак Ивановић, М., *Еколошко право: друго, ажурно издање*, Београд, 2014.
- Милошевић, М., Нинковић, М., *Опорезивање моторних возила у Републици Србији*, Зборник радова: *Екологија и право*, Београд, 2012.
- Његован, З., *Економски инструменти као елемент одрживе политике заштите животне средине*, Индустија, бр. 3/2004.
- Перовић, М., *Решавање проблема еколошких екстерналија применом економских инструмената у области заштите животне средине: докторска дисертација*, Економски факултет Универзитета у Нишу, 2019.
- Стиглић, Џ., *Економија јавног сектора: друго издање*, Београд, 2008.
- Џвјетковић Иветић, Џ., *Улога економских инструмената у промовисању електричних возила*, Право и привреда, бр. 3/2021.
- Basiago, A., *Economic, social and environmental sustainability in development theory and urban planning practice*, The Environmentalist, no. 19/1999.
- Banjanin, N., *Noise Sources, Harmful Effects of Noise on Human Health and Prevention*, Зборник радова: Међународни конгрес о процесној индустрији, год. 32, бр. 1/2019.

- Dalkmann, H., Brannigan, C., *Urban Transport and Climate Change, Module 5E, Sustainable Transport: A Sourcebook for policy-makers in developing cities*, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), 2014.
- Kirchgässner, G., *Ökologische Steuerreform: Utopie oder realistische Alternative*. u: *Steuersysteme der Zukunft*, ur: Krause-Junk, G, Berlin: Duncker und Humblot, 1998.
- Lončarić-Horvat, O., *Legal Analysis of Environmental Taxes*, Facta Universitatis: Series: Law and Politics, no. 1/2012..
- Mankiw, G., *Principles of Economics: third edition*, South-Western Publishing, Cincinnati, 2003.
- OECD, *Environmentally Harmful Subsidies: Challenges for Reform*, OECD, Paris, 2005.
- Rodrigue, J., *The Geography of Transport Systems: Fifth Edition*, Routledge: Taylor & Francis Group, Oxon/New York, 2020.
- United Nations, *Our Common Future - Brundtland Report*, Oxford University Press, 1987.
- <https://balkangreenenergynews.com/rs/istrazivanje-stavova-o-zivotnoj-sredini-u-srbiji-zagadjenje-vazduha-najvise-zabrinjava-gradjane/>.