

УДК: 336.226.332

SERIF: S 144

ТИП РАДА: ПРЕГЛЕДНИ НАУЧНИ РАД

DOI: 10.5937/PiP2103378C

др *Цвјетјана ЦВЈЕТКОВИЋ ИВЕТИЋ**
доцент Правног факултета Универзитета у Новом Саду, Србија

УЛОГА ЕКОНОМСКИХ ИНСТРУМЕНАТА У ПРОМОВИСАЊУ ЕЛЕКТРИЧНИХ ВОЗИЛА**

Сажетак

У раду ће прво бити обрађени економски инструменти који се користе у земљама Европској економској зони како би се подстикла употреба електричних возила и, самим тим, смањила емисија угљен-диоксида из сектора саобраћаја, која је забрињавајућих размера. Поштом ће се приказати економски инструменти који се у Србији обезбеђују електричним возилима. Циљ рада је да се утврди који економски инструменти и под којим условима има највећи потенцијал у подстицању коришћења електричних возила. На крају, критичкој анализи биће подвргнут начин на који је српски законодавац уредио ово питање.

Кључне речи: *Опореживање електричних возила. – Субвенције за електрична возила. – Подстицање коришћења електричних возила.*

* Електронска адреса аутора: *cvjetkovic@pf.uns.ac.rs*.

** Рад је посвећен Пројекту „Биомедицина, заштита животне средине и право“ (евиденциони број 179079), који се у целости финансира из средстава обезбеђених од стране Министарства просвете, науке и технолошког развоја.

I Уводна разматрања

Пошто су гасови који изазивају ефекат стаклене баште одговорни за климатске промене и глобално загревање, један од главних циљева еколошких политика широм света је и смањење њиховог емитовања. У том погледу, велика очекивања су на економским инструментима,¹ за које је својствено да се произвођачи и потрошачи путем тржишта, односно цена стимулишу да се окрену ка потрошњи и производњи која је „пријатељски“ настројена према животној средини.²

Имајући у виду да је сектор саобраћаја један од ретких сектора који бележи раст емисије угљен-диоксида,³ све већа пажња се посвећује његовој декарбонизацији.⁴ Наиме, према подацима из 2017. године, 27% укупних емисија гасова који изазивају ефекат стаклене баште у Унији долазило је управо из овог сектора.⁵ Отуда се коришћење електричних возила у већем степену види као императив. Међутим, проблем настаје услед чињенице да ова возила, у највећој мери због високе цене, нису конкурентна возилима која имају моторе са унутрашњим сагоревањем. Због тога, савремене државе веома често, путем различитих економских инструмената, настоје да стимулишу њихово коришћење. Употре-

1 Иако се економисти слажу да су они нејефикаснији начин за смањење емисије угљен-диоксида, сагласност не постоји у погледу тога који од њих је најадекватнији. Вид. Lasse Fridstrøm, „The Norwegian Vehicle Electrification Policy and Its Implicit Price of Carbon“, *Sustainability*, Nr. 3/2021, 1.

2 Вид. Цвјетана Цвјетковић, „Еколошке накнаде као инструмент заштите животне средине“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, бр. 2/2014, 386.

3 Поред угљен-диоксида, у гасове који изазивају ефекат стаклене баште спадају и метан, хлорофлуороугљеници, хидрофлуороугљеници итд. Вид. Божидарка Арсеновић, Зоран Јањуш, Емил Бањац, „Утицај издувних гасова авиона на суму гасова стаклене баште атмосфере“, *Journal of Engineering & Processing Management*, бр. 1/2012, 178–179.

4 За разлику од сектора саобраћаја, укупна емисија гасова који изазивају ефекат стаклене баште у Европској унији је опала за око 4% у 2019. години у односу на претходну годину. То смањење, до којег је дошло у периоду економског раста, резултат је вођења ефикасних климатских политика чланица Уније. У наредном периоду ће се видети да ли ће пандемија изазвана вирусом Ковид-19 имати утицај на смањење емисије. Вид. European Environment Agency, *Sharpest Decrease of the Decade in EU's Greenhouse Gas Emissions in 2019, before Impacts of COVID-19*, доступно на адреси: <https://www.eea.europa.eu/highlights/sharpest-decrease-of-the-decade>, 28. 7. 2021, интернет извор без броја стране.

5 У највећој мери, „заслужан“ за те емисије је друмски саобраћај, пошто на њега отпада чак 71% укупних емисија. Вид. European Environment Agency, *Greenhouse Gas Emissions from Transport in Europe*, доступно на адреси: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>, 28. 4. 2021, интернет извор без броја стране.

бу финансијских подстицаја за електрична возила охрабрују и органи Европске уније, све док су у складу са прописима о државној помоћи.⁶

II Предности, недостаци и типови електричних возила

У савременом свету поседовање возила више није луксуз. Пошто расте њихов број, умножавају се и еколошки проблеми који настају њиховим коришћењем. Отуда не изненађују планови неких земаља (нпр. Данске, Норвешке и Уједињеног Краљевства) да у будућности забране продају нових возила која користе фосилна горива.⁷

Моторна возила која користе електричну енергију ускладиштену у пуњивим батеријама, уместо неке врсте фосилних горива, означавају се као електрична возила.⁸ Због неемитовања, односно смањеног емитовања угљен-диоксида, имају позитивне учинке на климу, а због смањене емисије азотних оксида и загађујућих честица делују и у правцу побољшања квалитета ваздуха.⁹ Доприносе и смањењу буке у саобраћају. Такође, могу се похвалити и неким нееколошким предно-

6 Европска унија захтева да чланице приликом јавних набавки возила за друмски саобраћај узимају у обзир енергетске и еколошке перформансе тих возила. Такође, на нивоу Уније усвојена је одговарајућа директива којом се утврђују минимални захтеви за изградњу инфраструктуре за алтернативна горива, укључујући и места за пуњење електричних возила. Вид. Директива о успостављању инфраструктуре за алтернативна горива (*Directive 2014/94/EU of the European Parliament and the Council of 22 October 2014 on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure*, OJ L 307/1, 28. 10. 2014). Вид. и: Уредба о одобрењу типа моторних возила у погледу емисије из лаких путничких и комерцијалних возила (Еуро 5 и Еуро 6) и приступу поправци возила и информацијама о одржавању (*Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and the Council of 20 June 2007 on Type Approval of Motor Vehicles with respect to Emissions from Light Passenger and Commercial Vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on Access to Vehicle Repair and Maintenance Information*, OJ L 171/1, 29. 6. 2007); Директива о промоцији чистих и енергетски ефикасних возила (*Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Promotion of Clean and Energy-Efficient Road Transport Vehicles*, OJ L 120/05, 15. 5. 2009).

7 Sonja Hausteijn, Andres Fjendbo Jensen, Elisabetta Cherchi, „Battery Electric Vehicle Adoption in Denmark and Sweden: Recent Changes, Related factors and Policy Implications“, *Energy Policy*, Vol. 149, 2021, 1–2; Georgina Santos, Sebastian Rembalski, „Do Electric Vehicles Need Subsidies in the UK“?, *Energy Policy*, Vol. 149, 2021, 1.

8 Милош Воркапић, Владимир Катић, „Избор електричних мотора за погон електричних возила“, *Зборник радова Факултета техничких наука*, бр. 1/2020, 89.

9 European Environment Agency, *Fiscal Instruments Favoring Electric over Conventional Cars Greener*, Copenhagen, 2019, доступно на адреси: <https://www.eea.europa.eu/publications/fiscal-instruments-favouring-electric-over>, 5. 7. 2021, 1; Зоран Николић, Златомир Живановић, Растислав Крагић, „Развој и перспективе електричних возила у нашој земљи“, *Зборник радова 1. Међународне конференције о обновљивим изворима електричне енергије – МКОИЕЕ*, Београд, 2018, 178.

стима (постижу изванредна убрзања, поседују висок степен корисности, карактерише их мања могућност за појаву механичког квара, лакша су за поправку и састављање итд.).¹⁰

Иако се као највећа препрека за куповину електричних возила наводи њихова висока цена, испушта се из вида да се ти високи иницијални трошкови донекле компензују нижим оперативним трошковима, тј. нижом ценом „горива“.¹¹ Мана ових возила је и то што се у њихов резервоар може ускладиштити знатно мање електричне енергије у поређењу са течним горивима,¹² па њихов домет са једним пуњењем није велики. Због ограниченог домета и малог броја места за пуњење, подеснија су за краћа путовања или вожњу градом. Недостаци су и друготрајније пуњење, постојање ограниченог броја модела, итд.¹³

У зависности од степена електрификације, постоји неколико типова електричних возила. У стопроцентна електрична возила са нултом стопом емисије спадају електрична возила на батерију, која уместо мотора са унутрашњим сагоревањем и резервоара за гориво имају електромотор и батерију која се пуни, као и електрична возила са погоном на гориве ћелије, за која је својствено да електричну енергију којом се напаја електромотор производе водоникове гориве ћелије, самостално или у комбинацији са батеријом. Прикључна (*plug-in*) хибридна електрична возила и хибридна возила су, такође, врсте електричних возила. Прикључна хибридна електрична возила за погон користе мотор са унутрашњим сагоревањем и један или више електромотора, с тим да се већина снаге црпи из електромотора који има примарну улогу, а мотор са унутрашњим сагоревањем се активира само када се батерија испразни. Њихове батерије се пуне преко спољашњег извора. Код хибридних возила енергија за рад електромотора, која се складишти у батерији, добија се док је оно у вожњи, што значи да није неопходно њихово пуњење преко спољашњег извора. Углавном код хибридних возила, електромотор даје додатну снагу, с тим да постоје и таква хибридна возила која могу одређено време самостално да се крећу, без

10 М. Воркапић, В. Катић, 89; З. Николић, З. Живановић, Р. Крагић, 178; Diego Zannoni, „Fiscal State Aid to Promote Clean Transport“, *EC Tax Review*, Nr. 5/2018, 250.

11 У просеку, цена једног километра који пређе аутомобил који користи електричну енергију је скоро па упола мања него цена једног километра који пређе аутомобил који користи фосилна горива. Вид. LeasePlan International, EV Readiness Index, Amsterdam, 2021, доступно на адреси: <https://www.leaseplan.com/en-cz/blog/news/ev-readiness-index-2021/>, 5. 7. 2021, 11.

12 З. Николић, З. Живановић, Р. Крагић, 178.

13 Amela Ajanovic, Reinhard Haas, „On the Environmental Benignity of Electric Vehicles“, *Journal of Sustainable Development of Energy, Water and Environment Systems*, Nr. 3/2019, 417–418.

активирања мотора са унутрашњим сагоревањем. Дакле, хибридна возила међусобно се разликују у погледу аутономије електричног погона. За електрична возила продуженог домета својствено је да се покретачка снага обезбеђује путем електромотора, с тим да поседују и мали помоћни мотор са унутрашњим сагоревањем, који ствара додатну електричну енергију, чиме се њихов домет повећава.¹⁴

Ако се имају у виду земље чланице Европског економског простора (ЕЕА), Норвешка је земља која предњачи када је у питању продаја електричних возила. Наиме, у 2017. години удео електричних возила на батерију у укупној продаји нових возила износио је око 21%, а у наредне две године се повећао на 31%, односно 42%.¹⁵ Поред Норвешке, издвајају се и Холандија, Исланд, Шведска, Ирска, Португал, Аустрија и Данска, док се на дну листе налазе Кипар, Словачка, Грчка, Естонија, Хрватска, Чешка, Пољска и Литванија.¹⁶

III Фискални и нефискални подстицаји за коришћење електричних возила у упоредном праву

Највећи број држава подстиче употребу електричних возила путем различитих економских инструмената¹⁷ – како фискалног,¹⁸ тако и нефискалног карактера.¹⁹ Њихово увођење је мотивисано различитим циљевима.²⁰

14 Amela Ajanovic, „The Future of Electric Vehicles: Prospects and Impediments“, *WIRES Energy and Environment*, Nr. 4/2015, 525–526. Ronald Dell, David Rand, *Towards Sustainable Road Transport*, Academic Press, Waltham 2014, 157; John German, „Hybrid Vehicles – Technology Development and Cost Reduction“, *Technical Brief*, Nr. 1/2015, 1–18.

15 Norway's Government, *Midterm Review Zero Rate VAT for Electric Vehicles*, Oslo, 2020, доступно на адреси: https://www.regjeringen.no/contentassets/8d7fb046f10d4890ad09dba061c143a1/midterm_review.pdf, 5. 7. 2021, 4–5.

16 Када су у питању прикључна хибридна возила, поредак држава је мање-више исти, с том разликом да се при врху листе налази Финска. Вид. L. Fridstrøm, 2.

17 О економским инструментима вид.: Гордана Илић-Попов, *Еколошки њорези*, Правни факултет у Београду, Београд, 2000, 77–218; Цвјетана Цвјетковић, „Улога економских инструмената у управљању отпадном амбалажом за пиће“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, бр. 1/2018, 261.

18 О појму фискалних (дажбинских) јавних прихода вид. Дејан Поповић, *Пореско њраво*, Правни факултет у Београду, Београд, 2017, 6.

19 У том погледу, Литванија је изузетак, тј. у овој држави нису предвиђени ни фискални ни нефискални подстицаји за електрична возила. Срећу се и државе (попут Естоније) које немају фискалне подстицаје, односно државе (попут Данске), које су се одлучиле да их у будућности уклоне из свог фискалног система. Вид. ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*,

Фискални подстицаји за електрична возила се разликују од земље до земље, с тим да се ипак може уочити да се пореске олакшице најчешће пружају на терену регистрационог пореза, годишњег пореза на моторна возила и пореза на доходак, а ређе на терену ПДВ-а.²¹ Што се тиче нефискалних подстицаја, тј. економских инструмената нефискалног карактера, својим значајем се издвајају еколошке субвенције и подстицаји.

1. Регистрациони порез

Регистрациони порез, који постоји у већини држава чланица ЕЕА, плаћа се приликом куповине новог возила. На његову висину могу да утичу различита обележја возила, као што су цена, маса, стопа емисије угљен-диоксида, снага мотора, запремина мотора, итд.²²

Упоредноправна анализа је показала да се на терену регистрационог пореза возила са нултом стопом емисије угљен-диоксида различито третирају. Тако, за њих може да буде предвиђено пореско ослобођење (нпр. у Норвешкој, Хрватској, Грчкој, Аустрији, Уједињеном Краљевству) али и плаћање минималног износа (нпр. у Финској).²³ Срећу се и решења да само поједине категорије возила са нултом стопом емисије имају повлашћени третман на терену регистрационог пореза. Тако, у Ирској право на умањење овог пореза имају само електрична возила на батерије чија је вредност до одређеног износа, док је у Данској

Brussels, 2020, доступно на адреси: <https://www.acea.auto/fact/overview-electric-vehicles-tax-benefits-purchase-incentives-in-the-european-union/>, 5. 7. 2021, 2, 4.

- 20 Илустрације ради, главна мотивација за њихово постојање у Норвешкој је заустављање климатских промена, док су у Уједињеном Краљевству установљени како би се подстакле активности истраживања и развоја, побољшала енергетска безбедност, смањила бука, али и како би се репозиционирао положај аутомобилске индустрије, у смислу преоријентације на возила која емитују мање угљен-диоксида. Вид. Petra Zsuzsa Lévy, Yannis Drossinos, Christian Thiel, „The Effect of Fiscal Incentives on Market Penetration of Electric Vehicles: A Pairwise Comparison of Total Cost of Ownership“, *Energy Policy*, Vol. 105, 2017, 525.
- 21 Иако је у овој области присутна разноликост решења, истраживања указују на то да пореско оптерећење електричних возила у просеку износи око 63% оптерећења возила која имају моторе са унутрашњим сагоревањем. Вид. LeasePlan International, EV Readiness Index, 11.
- 22 Shiyu Yan, „The Economic and Environmental Impacts of Tax Incentives for Battery Electric Vehicles in Europe“, *Energy Policy*, Vol. 123, 2018, 54.
- 23 Lasse Fridstrøm, Vegard Østli, „The Vehicle Purchase Tax as a Climate Policy Instrument“, *Transportation Research Part A*, Vol. 96, 2017, 170; ACEA, Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union, 2, 3, 6; Закон о посебном порезу на моторна возила, *Narodne novine*, br. 15/13, 108/13, 115/16, 127/17 и 121/19, чл. 12.

право на пореско ослобођење признато једино електричним возилима на гориве хелије.²⁴

И у погледу електричних возила која немају нулту стопу емисије присутна су разнолика решења. Тако, могуће је да износ који треба платити на име регистрационог пореза расте с порастом емисије угљен-диоксида по пређеном километру (нпр. у Холандији),²⁵ да се добија на основу формуле у којој је стопа емисије угљен-диоксида само један од релевантних фактора (нпр. у Норвешкој),²⁶ односно могуће је да се износ овог пореза умањује за проценат који одговара домету возила у потпуно електричном начину рада (нпр. Хрватска).²⁷ Кипар је, са друге стране, пример земље која предвиђа нулту стопу регистрационог пореза за сва електрична возила која емитују до 120 грама угљен-диоксида по пређеном километру.²⁸ Једна од ретких држава чланица ЕЕА која на терену регистрационог пореза пружа олакшице хибридном возилима је Грчка.²⁹

2. Годишњи порез на моторна возила

Овај порез, који се плаћа за коришћење моторних возила на годишњем нивоу, присутан је у највећем броју држава чланица ЕЕА.³⁰ Упоредноправна анализа је показала да његова висина, по правилу, зависи од количине емитованог угљен-диоксида.³¹

24 У Данској електрична возила на батерије и прикључна хибридна електрична возила имају право на умањење пореске обавезе, с тим да је то умањење временски ограничено. Вид. ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 2, 4.

25 European Alternative Fuels Observatory, Netherlands, доступно на адреси: <https://www.eafo.eu/countries/netherlands/1746/incentives>, 10. 8. 2021, интернет извор без броја стране.

26 Поред стопе емисије угљен-диоксида, узимају се у обзир и стопа емисије азотних оксида, тежина возила и снага мотора. Вид. L. Fridström, V. Østli, 170.

27 Закон о posebnom porezu на motorna vozila, чл. 12 ст. 4, чл. 5 ст. 2.

28 ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 2.

29 За њих је предвиђено умањење пореске обавезе за 50%, као и за прикључна хибридна електрична возила. *Ibid.*, 3.

30 S. Yan, 54.

31 Норвешка је пример земље која је у том погледу изузетак. Наиме, Норвешка на терену годишњег пореза исто третира (плаћање минималног износа пореза) и електрична возила на батерије, и прикључна хибридна електрична возила, упркос томе што она немају исти степен емисије угљен-диоксида. Вид. European Alternative Fuels Observatory, Norway, доступно на адреси: <https://www.eafo.eu/countries/norway/1747/incentives>, 10. 8. 2021, интернет извор без броја стране.

Када су у питању возила са нултом стопом емисије, могуће је да она уживају пореско ослобођење, и то трајно (нпр. у Аустрији, Чешкој³² и Холандији), или привремено (нпр. у Немачкој и Италији),³³ односно могуће је да се за њих предвиди плаћање минималног износа пореза (нпр. у Шведској, Норвешкој, Данској и Исланду).³⁴

Када су у питању електрична возила која немају нулту стопу емисије, упоредноправна анализа је, такође, показала да је могуће да се за њих предвиди пореско ослобођење (нпр. у Летонији ако емитују мање од 50 грама, а у Грчкој мање од 90 грама угљен-диоксида по пређеном километру), или, пак, плаћање мањег износа пореза у односу на возила на „традиционални“ погон (нпр. у Немачкој, Ирској, Португалу, Исланду и Уједињеном Краљевству).³⁵

3. ПДВ

Неке државе су се определиле да електричним возилима пружи олакшице и на терену ПДВ-а. Тако, Исланд предвиђа привремено ослобођење од плаћања ПДВ-а за електрична возила на батерије, електрична возила на погон горивих ћелија, као и за прикључна хибридна возила. Ради се о делимичном ослобођењу, јер је предвиђен максимални износ који „ужива“ ослобођење од плаћања ПДВ-а по једном возилу.³⁶ Поред тога, на Исланду је обезбеђена и рефундација ПДВ-а

32 У Чешкој ослобођење од овог пореза уживају и сва возила на алтернативни погон. Важно је ипак нагласити да се у Чешкој овај порез плаћа само на возила која се користе за пословне сврхе. Вид. ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 2.

33 У Немачкој се десетогодишње пореско ослобођење примењивало на возила која су била регистрована до краја 2020. У Италији је и даље актуелно ослобођење за електрична возила у трајању од пет година од момента прве регистрације. Након истека тог петогодишњег периода, имају право на умањење пореске стопе. Вид. *Ibid.*, 3–4.

34 ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 1, 2, 4, 6. European Alternative Fuels Observatory, Norway, интернет извор без броја стране.

35 Karoline Steinbacher, Minke Goes, Korinna Jörling, *Incentives for Electric Vehicles in Norway*, Ecofys und Adelphi, Utrecht, 2018, 17; Karin Hauff, Stefan Pfahl, Rolf Degenkolb, „Taxation of Electric Vehicles in Europe: A Methodology for Comparison“, *World Electric Journal*, Nr. 2/2018, 3; ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 4–5.

36 1.400.000 круна је предвиђено за прве две категорије возила, односно 960.000 круна за прикључна хибридна електрична возила, с тим да је лимитиран укупан број возила који има право на ово ослобођење (по 15.000 од сваке категорије). Вид. Alternative Fuels Observatory, Iceland, доступно на адреси: <https://www.eafo.eu/countries/iceland/1737/incentives>, 11. 8. 2021, интернет извор без броја стране.

на име инсталације инфраструктуре за пуњење електричних возила у резиденцијалним објектима.³⁷

Иако према европском моделу ПДВ-а за возила не постоји право на одбитак претходног пореза (осим ако се не користе за обављање одређених делатности), неке земље, попут Аустрије, су за возила са нултом стопом емисије³⁸ предвидела право на потпуни или делимични одбитак претходног пореза.³⁹ Немачка је током 2020. године пружала олакшицу за електрична возила тако што је за њих снизила стандардну стопу са 19% на 16%.⁴⁰

Држава која је највеликодушнија према електричним возилима на терену ПДВ-а је несумњиво Норвешка, која прописује нулту стопу овог пореза на испоруку и увоз електричних возила са нултом стопом емисије, на предају ових возила на основу уговора о лизингу, као и на испоруку и увоз батерија за електрична возила.⁴¹

4. Порез на доходак

По правилу се коришћење службеног возила у приватне сврхе од стране запослених третира као зарада и опорезује порезом на до-

37 *Ibid.*

38 У Португалу је право на одбитак проширено и на прикључна хибридна електрична возила чија је продајна цена до одређеног износа. Вид. ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 5.

39 Од продајне цене ће зависити да ли ће се остварити право на потпуни или делимични одбитак претходног пореза. Вид. Lisa Hoflehner, *Tax Incentives on Electrical Vehicles from an Austrian and European Perspective*, Linz, 2018, 24–25.

40 ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 3.

41 О сагласности наведених олакшица са прописима о државној помоћи изјашњавало се Надзорно тело Европског удружења слободне трговине (у даљем тексту: Надзорно тело), које има задатак да контролише примену Споразума о ЕЕА на Исланду, Лихтенштајну и Норвешкој. У овом предмету, Надзорно тело је истакло да мере у области ПДВ-а којима се подстиче стицање електричних возила представљају државну помоћ у корист произвођача и дилера, који се могу означити као индиректни корисници ових мера. Међутим, истовремено је истакнуто да се ради о помоћи која је компатибилна са Споразумом о ЕЕА, а то је образложено тиме да у основи прописивања ових олакшица лежи јавни интерес, тј. заштита животне средине. Потом је Надзорно тело нагласило да су ове мере адекватан одговор на тржишне неуспехе, јер у њиховом одсуству не би дошло до пораста продаје електричних возила и смањења емисије угљен-диоксида, што значи да имају и подстицајни ефекат. Истакнуто је и да наведене олакшице удовољавају принципу пропорционалности, јер не доводе до тзв. „прекомерне компензације“ (до ње би дошло када би укупни трошкови електричних возила били мањи од трошкова возила која користе „традиционална“ горива), јер не праве дискриминацију између произвођача и дилера, као и због тога што је примена нулте стопе ПДВ-а временски ограничена. Вид. EFTA Surveillance Authority Decision of 21 April 2015 on the State aid measures in favour of electric vehicles, Decision No: 150/15/COL.

ходак. Међутим, неретко се приликом опорезивања таквог коришћења обезбеђује повољнији порески третман, и то у виду потпуног или делимичног неплаћања пореза ако се ради о возилима на електрични погон. Илустрације ради, потпуно пореско ослобођење је предвиђено у Уједињеном Краљевству и Аустрији⁴² за возила са нултом стопом емисије, односно у Грчкој за возила која емитују до 50 грама угљендиоксида по пређеном километру.⁴³ Ипак, много чешће се у случају коришћења службеног електричног возила у приватне сврхе пружају олакшице које доводе до делимичног неплаћања пореза. Те пореске олакшице се могу пружати у погледу основице, у смислу да се опорезује само одређени проценат основице, тј. утврђене вредности коришћења службеног возила (нпр. у Норвешкој и Шведској),⁴⁴ или, пак, у погледу пореске стопе (нпр. у Немачкој). Често се привилеговани третман електричним возилима на терену пореза на доходак ускрађује ако вредност, односно малопродајна цена возила прелази одређени износ (нпр. у Холандији,⁴⁵ Грчкој и Немачкој).⁴⁶

5. Субвенције

Субвенције за електрична возила су прилично распрострањен економски инструмент, тј. ретке су земље које их не користе (нпр. Летонија, Данска, Бугарска).⁴⁷ Оне у великој мери утичу на доношење одлуке о куповини, јер непосредно смањују продајну цену возила.

Упоредноправна анализа је показала да су у неким државама субвенције доступне само возилима са нултом стопом емисије (нпр. Уједињено Краљевство, Финска и Естонија). Такође, указала нам је и на то да се њихова додела најчешће условљава испуњењем додатних услова, од којих је несумњиво најзначајнији тај да малопродајна цена возила не сме бити већа од одређеног износа (нпр. у Уједињеном Краљевству, Естонији, Финској).⁴⁸ Што се тиче висине субвенција,⁴⁹ резултати упоредноправне анализе нам казују да она најчешће зависи од

42 У Уједињеном Краљевству током 2021. године коришћење службеног електричног возила у приватне сврхе подвргнуто је стопи од 0%, с тим да је у наредном периоду предвиђено њено повећање. ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 1, 6.

43 *Ibid.*, 3.

44 У Норвешкој и Шведској основица се умањује за 40%. Вид. *Ibid.*, 3.

45 Тај лимит не постоји код електричних возила на погон горивих хелија.

46 K. Steinbacher, M. Goes, K. Jörling, 7; ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 2–4, 6.

47 ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 1, 2, 4.

48 *Ibid.*, 2–6.

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),⁵⁰ 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.⁵¹ Неке земље (нпр. Ирска и Исланд) предвиђају субвенције и за инсталирање система за пуњење батерије у кућним условима.⁵²

6. Остали подстицаји

Упоредноправна анализа је показала да се електричним возилима, поред пореских олакшица и субвенција, пружају и неки други подстицаји, захваљујући којима њихови власници, односно закупци могу да остваре уштеде у новцу и времену. Несумњиво је да је Норвешка највеликодушнија у погледу њиховог обезбеђивања, с обзиром на то да електрична возила у овој земљи имају право на бесплатни паркинг, бесплатно коришћење трајеката који чине део националне мреже, право коришћења регионалних путева по повлашћеним ценама, као и право коришћења тзв. „жутих“, тј. трака намењеним возилима јавног саобраћаја.⁵³ Велику улогу у прописивању споменутих подстицаја у Норвешкој,⁵⁴ али и у другим земљама имају локалне власти. Важно је нагласити да се од споменутих подстицаја једино право коришћења жутих трака не би могло окарактерисати као економски инструмент, јер

49 Субвенције за нова електрична возила на батерије могу да иду и до 10.000 евра (Румунија). *Ibid.*, 5.

50 Висина субвенције за аутобусе зависи од тога да ли их купују приватне компаније или јавна предузећа. Вид. Alternative Fuels Observatory, Sweden, доступно на адреси: <https://www.eafo.eu/countries/sweden/1755/incentives>, 10. 8. 2021, интернет извор без броја стране.

51 ACEA, Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union, 3.

52 Вид. Alternative Fuels Observatory, Iceland, интернет извор без броја стране; ACEA, Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union, 5.

53 L. Fridström, 5.

54 Што се тиче паркинга, присутна је велика разноликост у норвешким локалним самоуправама. Наиме, у неким локалним заједницама електрична возила имају исти третман као и возила са унутрашњим сагоревањем, негде плаћају мањи износ, а негде су ослобођена плаћања паркинга. Пошто је коришћење тзв. „жутих трака“ од стране електричних возила створило велике гужве у Ослу, излаз је пронађен у решењу по којем приступ овим тракама имају само она електрична возила у којима се налазе барем два лица. Вид. K. Steinbacher, M. Goes, K. Jörling, 6–7.

код њега не долази до губитка државних средстава, односно захваљујући њему власници, односно закупци електричних возила не остварују уштеде у новцу, већ у времену.

Норвешка није једина држава у којој се користе претходно споменути подстицаји. Тако, Немачка и Летонија обезбеђују бесплатни паркинг⁵⁵ електричним возилима и њихов приступ жутим тракама,⁵⁶ а Чешка неплаћање вињета за коришћење аутопутева.⁵⁷ Интересантно је споменути да су у Грчкој електрична возила изузета од плаћања тзв. „пореза на луксуз“.⁵⁸

Резултати истраживања које је спровела Европска агенција за заштиту животне средине показују да је дошло до значајног смањења емисије угљен-диоксида и других загађивача ваздуха у земљама које су обезбедиле фискалне и нефискалне подстицаје за електрична возила.⁵⁹ Ту се посебно истичу Норвешка и Холандија. Спроведене студије, такође, показују да је за задовољавајуће резултате у погледу повећања броја електричних возила неопходно водити не само транспарентну и стабилну политику на терену фискалних и нефискалних погодности, него и одговарајуће маркетиншке кампање.⁶⁰ Њих би требало водити имајући у виду и чињеницу да се на возила све више гледа као на начин изражавања нечијег идентитета, као на симбол слободе и друштвеног статуса.⁶¹

Важно је истаћи да немају сви споменути економски инструменти подједнак значај приликом доношења одлуке о куповини елек-

55 Бесплатни паркинг, али ограниченог трајања (највише два сата) обезбеђен је на Исланду. Вид. *Alternative Fuels Observatory, Iceland*, интернет извор без броја стране.

56 Иако у Немачкој локалне власти имају овлашћење да допусте електричним возилима коришћење жутих трака, оне оклевају да искористе то овлашћење због страха да би гужве могле угрозити несметано функционисање јавног саобраћаја. ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 4; K. Steinbacher, M. Goes, K. Jörling, 17.

57 ACEA, *Electric Vehicles: Tax Benefits and Purchase Incentives in the European Union*, 2.

58 *LeasePlan International, EV Readiness Index*, 37.

59 Такви резултати се не могу приписати мерама којима се подстиче коришћење возила на „традиционални“ погон, а која емитују мање количине угљен-диоксида. Вид. *European Environment Agency, Fiscal Instruments Favoring Electric over Conventional Cars Greener*, 1.

60 Сматра се да треба прилагодити маркетинг циљаним групама корисника (поборницима заштите животне средине, љубитељима вожње итд.). Вид. S. Hausstein, A. F. Jensen, E. Cherchi, 11.

61 Lina Ingeborgrud, Marianne Ryghaug, „The Role of Practical, Cognitive and Symbolic Factors in the Successful Implementation of Battery Electric Vehicles in Norway“, *Transportation Research Part A*, Vol. 130, 2019, 507.

тричних возила. Субвенције и олакшице на терену ПДВ-а несумњиво имају велику улогу, као и регистрациони порез, уколико је довољно висок.⁶² Норвешка, која за ова возила обезбеђује нулту стопу ПДВ-а и ослобођење од плаћања високог регистрационог пореза, је најбоља потврда тога.⁶³ Годишњи порез на моторна возила има потенцијал да утиче на повећање обима продаје електричних возила, а искоришћеност тог потенцијала зависиће од тога да ли се приликом доношења одлуке о куповини имају у виду будуће уштеде од овог пореза.⁶⁴ Резултати појединих студија указују и на то да је утицај економских инструмената на доношење одлуке о куповини већи када су у питању мањи и јефтинији електрични аутомобили.⁶⁵

IV Улога економских инструмената у промовисању електричних возила у Србији

У Србији су власници моторних возила чији је погон искључиво електрични, односно чији је један од погона електрични (хибридна возила) ослобођени плаћања пореза на употребу моторних возила.⁶⁶

Као што видимо, српски законодавац користи термин „хибридна возила“ као генусни појам за сва возила чији је један од погона електрични. Оно што је приметно јесте да се, посматрано са аспекта пореза на употребу моторних возила, сви типови електричних возила једнако третирају, независно од тога колико емитују угљен-диоксида. Још једна мањкавост, због које се не би могао извући закључак да овај порез води рачуна о еколошким циљевима, јесте и решење да се за старија, и самим

62 Примера ради, регистрациони порез у Норвешкој може износити и до 10.000 евра, док је, са друге стране, у Немачкој прилично низак и креће се око 26 евра, тако да се од њега не могу очекивати велики подстицајни ефекти. Вид. L. Fridström, 5.

63 Нека истраживања спроведена у Норвешкој су показала да би само око 23% анкетираних купило електрично возило да нема подстицаја на терену ПДВ-а и регистрационог пореза. Утицај других подстицаја, попут неплаћања путарине, бесплатног паркинга – је мањи. Наиме, 43% анкетираних се изјаснило да би купило ове аутомобиле и у њиховом одсуству. Вид. L. Ingeborgrud, M. Ryghaug, 513.

64 S. Yan, 54.

65 Разлог за то је већа доступност различитих модела када су у питању мали аутомобили, тј. могућност супституције, али и околност да су купци већих, луксузних и спортских модела лица са већом економском снагом, код којих цена возила не игра толику улогу приликом доношења одлуке о куповини. Вид. P. Z. Lévy, Y. Drossinos, C. Thiel, 524.

66 Закон о порезима на држање, употребу и ношење добара, *Службени гласник РС*, бр. 26/01, 80/02, 43/04, 31/09, 101/10, 24/11, 100/11 - др. пропис, 120/12 - др. пропис, 113/13 - др. пропис, 68/14 - др. закон, 140/2014, 109/2015, 112/2015, 105/2016, 119/2017, 104/2018, 86/2019, 90/2019 и 156/20, чл. 5 ст. 1 тач. 6.

тим еколошки неподобнија возила, признаје порески кредит, који иде чак до 80% за возила старости 20 и више година.⁶⁷

Поред тога, у Србији је, у циљу промовисања „чистог“ саобраћаја, предвиђен још један економски инструмент – субвенције, и то за нова возила која имају искључиво електрични погон, односно возила која уз мотор са унутрашњим сагоревањем покреће и електрични погон (хибридни погон).⁶⁸ Субвенционисање, које је доступно физичким и правним лицима, као и предузетницима, спроводи се исплатом одређеног новчаног износа на име плаћања дела купопродајне цене или, пак, учешћа за финансијски лизинг.⁶⁹ Оно што је важно нагласити јесте да се сваке године опредељује износ буџетских средстава намењених за субвенционисање куповине нових електричних возила. Поступак доделе субвенција се прекида ако висина опредељених субвенција у текућој години није довољна за одобравање свих уредно предатих захтева у текућој години,⁷⁰ а наставља се након што се обезбеде буџетска средства за ту намену.⁷¹

Висина субвенције првенствено зависи од врсте возила, а код појединих категорија возила на њу утиче и стопа емисије. Наиме, за разлику од путничких и теретних возила,⁷² код мопеда, мотоцикала,

67 Закон о порезима на држање, употребу и ношење добара, чл. 4 ст. 3 и 4.

68 Под новим возилима се подразумевају возила која нису била у употреби, и која никада нигде нису била регистрована.

69 Право на субвенције немају правна лица и предузетници који су остварили, односно остваре право на субвенционисану набавку путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза.

70 Министарство за заштиту животне средине је издало обавештење да се закључно са 13. 8. 2021. године обуставља пријем захтева за субвенционисану куповину нових возила и прекида поступак доделе субвенција за 2021. годину, јер су опредељена средства за ту намену искоришћена пре истека календарске године. За ту намену је, према речима из надлежног министарства, издвојено у 2021. милион евра. До средине августа стигло је око 280 захтева за куповину 314 различитих возила. Вид. Министарство заштите животне средине, Обавештење за заинтересоване стране да се прекида поступак доделе субвенција за куповину хибридних возила, доступно на адреси: <https://www.ekologija.gov.rs/saopstenja/vesti/obavestjenje-za-zainteresovane-strane-da-se-prekida-postupak-dodele-subvencija-za-kupovinu-hibridnih-vozila>, 17. 8. 2021, интернет извор без броја стране; РТС, Електрична возила прескупа за возаче у Србији и уз субвенције, доступно на адреси: <https://www.rts.rs/page/stories/sr/story/13/ekonomija/4478591/elektricna-vozila-subvencije-vozaci-srbija.html>, 17. 8. 2021, интернет извор без броја стране.

71 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), *Службени гласник РС*, бр. 156/20, чл. 8.

72 У питању су путничка возила која имају највише девет места за седење и теретна возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3,5 тоне.

трицикала и четвороцикала, висина субвенције не зависи од тога да ли је њихов погон искључиво електрични или није.⁷³ Са друге стране, код путничких и теретних возила највиши износ субвенције је обезбеђен ако је њихов погон искључиво електрични.⁷⁴ Нешто нижи износ⁷⁵ је предвиђен за прикључна хибридна и електрична возила са уграђеним саставом за продужење аутономије кретања која не емитују више од 50 грама угљен-диоксида по пређеном километру, а најнижи⁷⁶ за путничка и теретна возила која поред мотора са унутрашњим сагоревањем имају барем један електрични мотор, и која могу да се без активирања мотора са унутрашњим сагоревањем одређено време самостално крећу искључиво на електромотор, при чему се производња електричне енергије за допуну батерије обавља унутар самог возила, са емисијама до највише 100 грама угљен-диоксида по пређеном километру.⁷⁷ Као што видимо, српски законодавац приликом прописивања висине субвенције за путничка и теретна возила има у виду еколошка обележја електричног возила. У прилог томе говори и то да их не обезбеђује за хибридна возила која не могу да се крећу одређено време искључиво на електрични погон.

Током 2020. године у Србији су се додељивале и субвенције за набавку еколошки подобних путничких возила намењених за такси превоз.⁷⁸ Предвиђање таквих субвенција у будућности дало би замах даљој електрификацији јавног саобраћаја.

V Закључна разматрања

Због своје цене и других ограничења, возила на електрични погон, упркос еколошким предностима, нису конкурентна возилима која

73 За мопед и лаке трицикле предвиђен је износ субвенције од 250 евра у динарској противвредности, а за мотоцикле, мотоцикле са бочним седиштем, тешке трицикле, лаке и тешке четвороцикле 500 евра у динарској противвредности.

74 Реч је о износу од 5000 евра у динарској противвредности.

75 У питању је износ од 3500 евра у динарској противвредности.

76 Реч је о износу од 2500 евра у динарској противвредности.

77 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), чл. 1–7.

78 Субвенције, које су износиле 8.000 евра у динарској противвредности, нису биле ограничене само на возила на електрични погон, већ и на возила која користе компримовани природни гас, односно која задовољавају најмање еуро 6 стандард у погледу емисије издувних гасова. Вид. Уредба о условима и начину спровођења субвенционисане набавке путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза, *Службени гласник РС*, бр. 94/2019, чл. 6.

имају моторе са унутрашњим сагоревањем. Отуда се путем различитих економских инструмената, фискалног и нефискалног карактера, настоје мотивисати купци да се окрену ка електричним возилима. Међутим, да би њихова примена дала задовољавајуће резултате, морају да буду испуњени одређени предуслови, од којих су најважнији јака куповна моћ, развијена еколошка свест, спровођење одговарајућих маркетиншких кампања и постојање одговарајуће инфраструктуре за њихово пуњење.

Да би имале подстицајни ефекат, фискалне и нефискалне погодности обезбеђене електричним возилима морају да буду издашне, чак и када су у питању развијене земље у којима је куповна моћ већа. Норвешка, земља која се определила првенствено за подстицаје на терену фискалитета је најбоља потврда тога. Уколико нису издашни, сви ти подстицаји имаће декларативни карактер, јер ће електрична возила и даље бити недоступна већини просечних купаца, посебно у мање развијеним земљама, у којима је, због великог броја старих и еколошки неподобних возила у употреби, итекако присутна потреба за електрификацијом сектора саобраћаја.

Иако би се због прописивања пореског ослобођења за возила чији је погон искључиво електрични, односно чији је један од погона електрични, могао извести закључак да је порез на употребу моторних возила у Србији конципиран тако да води рачуна о заштити животне средине, предвиђајући пореске олакшице за стара возила, овим порезом се истовремено фаворизују и еколошки неподобна возила. Ово је управо пример конфликта између еколошких и социјално-политичких циљева. Тај конфликт долази до изражаја и приликом додељивања субвенција за електрична возила. Наиме, иако се субвенцијама подстиче власништво над еколошки подобним превозним средствима, оне воде даљем продубљивању разлика између богатих и сиромашних појединаца. Ипак треба нагласити да је за похвалу то што српски законодавац приликом прописивања висине субвенција води рачуна о еколошким обележјима електричних возила, па их ускраћује хибридним возилима која не могу да се крећу само на погон електричне енергије. За разлику од субвенција, степен емисије угљен-диоксида код пореза на употребу моторних возила се не уважава, тако да се сва електрична возила, независно од степена емисије једнако третирају.

Оно о чему би српски законодавац могао да размисли је увођење пореских олакшица за електрична возила на терену пореза на доходак, тј. приликом опорезивања коришћења службених возила од стране запослених у приватне сврхе. Наиме, имајући у виду куповну моћ становништва у Србији, чини се да би у скоријој будућности једино пословни сектор могао допринети повећању броја електричних возила у употреби.

Коришћена литература

- Ajanovic Amela, „The Future of Electric Vehicles: Prospects and Impediments“, *WIREs Energy and Environment*, Nr. 4/2015.
- Ajanovic Amela, Haas Reinhard, „On the Environmental Benignity of Electric Vehicles“, *Journal of Sustainable Development of Energy, Water and Environment Systems*, Nr. 3/2019.
- Арсеновић Божидарка, Јањуш Зоран, Бањац Емил, „Утицај издувних гасова авиона на суму гасова стаклене баште атмосфере“, *Journal of Engineering & Processing Management*, бр. 1/2012. (Arsenović Božidarka, Janjuš Zoran, Banjac Emil, „Uticaj izduvних gasova aviona na sumu gasova staklene bašte atmosfere“, *Journal of Engineering & Processing Management*, br. 1/2012)
- Воркапић Милош, Катић Владимир, „Избор електричних мотора за погон електричних возила“, *Зборник радова Факултета техничких наука*, бр. 1/2020. (Vorkapić Miloš, Katić Vladimir, „Izbor električnih motora za pogon električnih vozila“, *Zbornik radova Fakulteta tehničkih nauka*, br. 1/2020)
- German John, „Hybrid Vehicles – Technology Development and Cost Reduction“, *Technical Brief*, Nr. 1/2015.
- Dell Ronald, Rand David, *Towards Sustainable Road Transport*, Academic Press, Waltham 2014.
- Zannoni Diego, „Fiscal State Aid to Promote Clean Transport“, *EC Tax Review*, Nr. 5/2018.
- Zsuzsa Lévy Petra, Drossinos Yannis, Thiel Christian, „The Effect of Fiscal Incentives on Market Penetration of Electric Vehicles: A Pairwise Comparison of Total Cost of Ownership“, *Energy Policy*, Vol. 105, 2017.
- Илић-Попов Гордана, *Еколошки порези*, Правни факултет у Београду, Београд, 2000. (Ilić-Popov Gordana, *Ekološki porezi*, Pravni fakultet u Beogradu, Beograd, 2000)
- Ingeborgrud Lina, Ryghaug Marianne, „The Role of Practical, Cognitive and Symbolic Factors in the Successful Implementation of Battery Electric Vehicles in Norway“, *Transportation Research Part A*, Vol. 130, 2019.
- Николић Зоран, Живановић Златомир, Крагић Растислав, „Развој и перспективе електричних возила у нашој земљи“, *Зборник радова 1. Међународне конференције о обновљивим изворима електричне енергије – МКОИЕЕ*, Београд, 2018. (Nikolić Zoran, Živanović Zlatimir, Kragić Rastislav, „Razvoj i perspektive električnih vozila u našoj zemlji“, *Zbornik radova 1. Međunarodne konferencije o obnovljivim izvorima električne energije – MKOIEE*, Beograd, 2018)

- Поповић Дејан, *Пореско право*, Правни факултет у Београду, Београд, 2017. (Popović Dejan, *Poresko pravo*, Pravni fakultet u Beogradu, Beograd, 2017)
- Santos Georgina, Rembalski Sebastian, „Do Electric Vehicles Need Subsidies in the UK“?, *Energy Policy*, Vol. 149, 2021.
- Steinbacher Karoline, Goes Minke, Jörling Korinna, *Incentives for Electric Vehicles in Norway*, Ecofys und Adelphi, Utrecht, 2018.
- Fridstrøm Lasse, „The Norwegian Vehicle Electrification Policy and Its Implicit Price of Carbon“, *Sustainability*, Nr. 3/2021.
- Fridstrøm Lasse, Østli Vegard, „The Vehicle Purchase Tax as a Climate Policy Instrument“, *Transportation Research Part A*, Vol. 96, 2017.
- Haustein Sonja, Fjendbo Jensen Andres, Cherchi Elisabetta, „Battery Electric Vehicle Adoption in Denmark and Sweden: Recent Changes, Related factors and Policy Implications“, *Energy Policy*, Vol. 149, 2021.
- Hauff Karin, Pfahl Stefan, Degenkolb Rolf, „Taxation of Electric Vehicles in Europe: A Methodology for Comparison“, *World Electric Journal*, Nr. 2/2018.
- Hoflehner Lisa, *Tax Incentives on Electrical Vehicles from an Austrian and European Perspective*, Linz, 2018.
- Цвјетковић Цвјетана, „Еколошке накнаде као инструмент заштите животне средине“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, бр. 2/2014. (Cvjetković Cvjetana, „Ekološke naknade kao instrument zaštite životne sredine“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu*, br. 2/2014)
- Цвјетковић Цвјетана, „Улога економских инструмената у управљању отпадном амбалажом за пиће“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, бр. 1/2018. (Cvjetković Cvjetana, „Uloga ekonomskih instrumenata u upravljanju otpadnom ambalažom za piće“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu*, br. 1/2018)
- Yan Shiyu, „The Economic and Environmental Impacts of Tax Incentives for Battery Electric Vehicles in Europe“, *Energy Policy*, Vol. 123, 2018.

Cvjetana CVJETKOVIĆ IVETIĆ, PhD
Assistant Professor at the University of Novi Sad Faculty of Law, Serbia

ROLE OF ECONOMIC INSTRUMENTS IN THE PROMOTION OF ELECTRIC VEHICLES

Summary

In the focus of this paper are the most important economic instruments used in the counties of European Economic Area, as well as in Serbia, in order to encourage the use of electric vehicles. Due to the fact that the transportation sector is responsible for approximate 27% of the greenhouse gas emissions, the application of economic instruments is inevitable. The goal of the paper is to determine which of them have the greatest potential in the protection of the environment. Also, the author will assess the economic instruments used in Serbia in order to promote electric vehicles.

Key words: *Taxation of Electric Vehicles. – Subsidies for Electric Vehicles. – Encouraging the Use of Electric Vehicles.*

Датум пријема рада: 20. 8. 2021.

Датум прихватања рада: 15. 9. 2021.