

Privredno-ekonomska spremnost Republike Srbije za subvencionisanje kupovine novih vozila isključivo na električni pogon i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon): prednosti i nedostaci

Economic readiness of the Republic of Serbia to subsidize the purchase of new, exclusively, electric vehicles and vehicles that, alongside an internal combustion engine have an electrical drive unit (hybrid drive): the advantages and the disadvantages

Tanja Varađanin¹, Dr Marko Stanković^{2}, Dr Sanja Maksimović³*

^{1,2,3}Pravni fakultet za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija, Novi Sad, Srbija / Faculty of Law for Commerce and Judiciary, University Business Academy, Novi Sad, Serbia

*Autor za prepisku / Corresponding author

Rad primljen / Received: 09.03.2022, Rad prihvaćen / Accepted: 19.05.2022

Sažetak: Život današnjice je nezamisliv bez upotrebe putničkih motornih vozila. Skoro svako domaćinstvo poseduje jedno putničko motorno vozilo. Koliko je njihova upotreba olakšala svakodnevicu, toliko je i ugrozila životnu sredinu. Ispuštanje iz auspuha putničkih motornih vozila ugljenmonoksida, azotnih oksida, čađi, kao i sitnih čestica u vazduh – glavni je uzrok smoga i respiratornih bolesti ljudi. Imajući u vidu utvrđen visok stepen zagađenosti vazduha, koji potiče od putnički motornih vozila u saobraćaju, a u nameri unapređenja kvaliteta vazduha, Vlada Republike Srbije donela je Uredbu o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila isključivo na električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon), što predstavlja i predmet analize rada. Cilj rada predstavlja sagledavanje prednosti i nedostataka upotrebe putničkih motornih vozila na električni pogon, s obzirom na kupovnu moć građana Republike Srbije, a uz ograničene subvencija koje država daje, kao i procena uticaja na smanjenje zagađenosti životne sredine, odnosno vazduha upotrebom takve vrste putničkih motornih vozila. Takođe, autori rada analiziraju i Uredbu donetu od strane Vlade Republike Srbije kojom se uređuju uslovi i način sprovođenja subvencionisane kupovine novih motornih vozila koja imaju isključivo električni pogon.

Ključne reči: putničko motorno vozilo na električni pogon, prednosti i nedostaci, subvencije države, zagađenost vazduha, zaštita životne sredine.

Abstract: It is impossible to think of modern life without the use of passenger motor vehicles. Almost every household owns at least one passenger motor vehicle. As much as these have made everyday life easier, they have also endangered the environment. The exhaust gases from exhaust pipes of passenger motor vehicles, carbon monoxide, nitrous oxide, soot, as well as small particles in the air, are the main causes of smog and respiratory diseases in humans. Bearing in mind the high level of air pollution originating from passenger motor vehicles which are active in traffic, and with the aim of improving air quality, the Government of the Republic of Serbia has passed the Ordinance on the conditions and manner of conducting subsidies for the purchase of new, exclusively, electric vehicles, as well as vehicles that, alongside an internal combustion engine have an electrical drive unit (hybrid drive), which is the subject of this paper analysis. The aim of this paper is to look at the advantages and disadvantages of using electric powered passenger motor vehicles in the context of the purchasing power of the citizens of the Republic of Serbia, taking into account the limited subsidies provided by the state, as well as to give an estimate of the effects on the reduction of environmental pollution, i.e. air pollution, by using such passenger motor vehicles. Also, the authors of the paper also analyze the Ordinance, passed by the Government of the Republic of Serbia, on the terms and manner of implementation of the subsidized purchase of new motor vehicles which have, exclusively, an electrical drive unit.

Keywords: passenger motor vehicle with an electrical drive unit, advantages and disadvantages, state subsidy, air pollution, environment protection.

¹*orcid.org/0000-0003-0070-3446, e-mail: tanja.prastalo@pravni-fakultet.info*

²*orcid.org/0000-0002-4238-479X, e-mail: marko.stankovic@pravni-fakultet.info*

³*orcid.org/0000-0003-4823-5194, e-mail: sanja.m03@gmail.com*

UVOD / INTRODUCTION

Usled tehničko-tehnološkog razvoja, pojavile su se prve negativne posledice po životnu sredinu. Naime, čovek u 21. veku maksimalno iskorišćava životnu sredinu, na njenu štetu, iako je ona osnovni preduslov zdravlja ljudi. Zagađenje je naročito uvećano sa napretkom civilizacije – od minimalnog zagađenja vazduha, vode i zemljišta, do današnjeg radioaktivnog zagađenja (nuklearne probe, incidenti u nuklearnim centralama, upotreba nedozvoljenih borbenih sredstava u vojnim intervencijama) i zagađenja opasnim otrovnim supstancama iz raznih delatnosti (Đorđević, 2018).

U proteklih par decenija povećana je svest ljudi o zaštiti životne sredine. Neželjene posledice su dovele do potrebe za legislativnom potporom. Najstariji propis koji se bavi zaštitom pojedinih sfera životne sredine odnosio se na zaštitu šuma i donet je u starom Vavilonu, u XVIII veku pre nove ere (Vig, Gajinov, 2011).

Prvi sistematski zakon u Republici Srbiji kojim je predviđeno da se pojedina pitanja urede posebnim zakonima jeste Zakon o zaštiti životne sredine iz 1991. godine. Kvalitet vazduha se do devedesetih godina regulisao Pravilnikom (Sl. glasnik RS, br. 30/97 i 35/97 - ispr.), a tek nešto kasnije je donet Zakon o zaštiti vazduha (Službeni glasnik RS, br. 36 od 15. maja 2009, 10 od 30. januara 2013.).

Prema statističkim podacima, saobraćaj je na vrhu lestvice zagađivača vazduha. U nameri smanjenja nuspajava do kojih dovodi neizbežna, svakodnevna upotreba putničkih motornih vozila, Vlada Republike Srbije je donela Uredbu o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila isključivo na električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon), a koja je stupila na snagu 21. marta 2020. godine. Doneta je i Uredba o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane nabavke putničkih vozila za potrebe obnove voznog parka taksi prevoza kao javnog prevoza (Sl. glasnik RS, br. 159/2020). Namera nadležnih organa jeste da se podstaknu građani, kroz subvencije za kupovinu novih motornih vozila na električni pogon, kako bi se smanjila zagađenost vazduha. Istina je da se upotrebom tih vrsta motornih vozila smanjuje zaga-

đenost vazduha, samim tim i zagađenost životne sredine, ali se i nameće pitanje koliko je Srbija, kao zemlja u razvoju, u ekonomskoj mogućnosti da građanima pruži subvencije i koliko kupovnu moć imaju njeni građani, imajući u vidu prosečnu neto zaradu njenih građana u iznosu od oko 66.048 RSD (prema saopštenju Republičkog zavoda za statistiku Republike Srbije od 24.12.2021. godine).

1. POJAM PUTNIČKOG MOTORNOG VOZILA NA ELEKTRIČNI POGON / THE CONCEPT OF ELECTRIC POWERED PASSENGER MOTOR VEHICLE

Sedamdesetih godina prošlog veka pojavile su se prve predloge o proizvodnji putničkih motornih vozila na električni pogon, što je bilo rezultat naftne krize (1973. godine). Nesporno je da razvoj putničkih motornih vozila na bateriju, odnosno na električnu energiju, zavisi od cene nafte na svetskom tržištu, tehničko-tehnološkog razvoja, kao i od stepena zagađenosti životne sredine. Iako su putnička elektromotorna vozila bila popularna krajem 19. veka, vrlo brzo su ih zamenila putnička vozila s motorom sa unutrašnjim sagorevanjem, prvenstveno iz razloga što su mnogo jeftinija.

Stručnjaci gotovo svakodnevno izveštavaju o stepenu zagađenosti vazduha, i upozoravaju na štetne posledice koje mogu da zadese ne samo državu, već celu planetu. Zbog prekograničnog prenosa, posledica zagađenosti vazduha može da nastupi čak i u drugoj državi. Dugoročno zagađenje vazduha može proizvesti posledice kao što su masovne negativne mutacije, kisele padavine, smanjenje sadržaja kiseonika u atmosferi, razaranje ozonskog omotača, povećanje sadržaja CO₂ u atmosferi i njegov uticaj na energetske bilans na zemlji, te sveopšte zagađivanje životne sredine (Đarmati, 2007).

Putničko motorno vozilo na električni pogon pokreće elektromotor, koristeći električnu energiju iz akumulatora ili nekih drugih uređaja za skladištenje energije (<https://repozitorij.fpz.unizg>). Popularnost ove vrste vozila zaživela je usled ekološke svesti o zaštiti životne sredine. Korišćenjem vozila na električni pogon smanjuje se ispuštanje ugljen-dioksida u okolinu, a takođe drugih gasova i čestica koje su štetne po zdravlje ljudi, naročito onih koji boluju od respiratornih bolesti. Motor putničkih motornih vozila na

električni pogon se ne sastoji od sitnih delova koji se s vremenom istroše, i nema velikog troška radi njihovog održavanja (ulje, filteri ulja, filteri goriva, svećice i mnogo drugih delova koji mogu vremenom zakazati, naročito u slučaju vozila koja prelaze preko izvesne kilometraže).

Navedene, i mnoge druge štetne posledice inicirale su pronalaženje alternativnih načina rešavanja problema. Putnička motorna vozila na električni pogon, pored niza prednosti, imaju i nedostatke. Izuzetno su skupa, baterija im ne traje dugo (kao kod konvencionalnih vozila), a dugo se puni, što iziskuje planirano vreme. Ona su idealna za gradsku vožnju, ali ne za duže vožnje, vangradske.

Najveći nedostatak putničkih motornih vozila na električni pogon je baterija koja omogućava njihov pogon. Nekada su korišćene olovne akumulatorske baterije, ali kako je njihovo skladištenje bilo gotovo nemoguće zbog mase, odnosno težine, stručnjaci su prepoznali prednosti akumulatora na litijum. Oni su, naime, mnogo lakši od olovnih akumulatora, čak i do tri puta, a i punjenje može biti brže (dvadesetak minuta traje punjenje brzim punjačem, a sporim oko osam-devet sati). U svakom slučaju, putnička motorna vozila na električni pogon su dinamična, baterije im mogu trajati nekoliko godina. Upotrebom putničkih motornih vozila na električni pogon umesto konvencionalnih vozila smanjiće se i postotak saobraćajnih nezgoda izazvanih kvarom motora.

Imajući u vidu navedeno, uočavaju se mnoge prednosti putničkih motornih vozila na električni pogon. Ipak, osnovni nedostaci su nepredvidivost veka trajanja i to što su izuzetno skupa, a za većinu građana Republike Srbije – nedostižna.

2. OPRAVDANOST DONOŠENJA UREDBE O USLOVIMA I NAČINU SPROVOĐENJA SUBVENCIONISANE KUPOVINE NOVIH VOZILA NA ELEKTRIČNI POGON / JUSTIFICATION OF THE ADOPTION OF THE REGULATION ON THE CONDITIONS AND MANNER OF IMPLEMENTING THE SUBSIDIZED PURCHASE OF NEW ELECTRIC VEHICLES

Da zakonodavac ide u korak s vremenom – na to nas upućuje donošenje Uredbe o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila isključivo na električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon). Ovom Uredbom se uređuju uslovi i način sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila koja imaju isključivo električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon), u cilju podsticanja ekološki prihvatljivog vida transporta (član 1, stav 1 Uredbe o uslovima i načinu

sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila isključivo na električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon [hibridni pogon] [Sl.glasnik, br. 27/ 2020]). U članu 2 Uredbe propisano je da pravo na subvencionisanu kupovinu vozila imaju pravna lica, preduzetnici i fizička lica, ali nemaju pravna lica i preduzetnici koji su ostvarili pravo na subvencionisanu nabavku putničkih vozila za potrebe obnove voznog parka taksi prevoza kao javnog prevoza, u skladu sa Uredbom o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane nabavke putničkih vozila za potrebe obnove voznog parka taksi prevoza kao javnog prevoza.

Uredbom o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane nabavke putničkih vozila za potrebe obnove voznog parka taksi prevoza kao javnog prevoza (Službeni glasnik RS, broj 94, od 27. decembra 2019) uređuju se uslovi i način sprovođenja subvencionisane nabavke putničkih vozila za potrebe obnove voznog parka taksi prevoza kao javnog prevoza (Ibid, član 1). U članu 2 i 3 navedene Uredbe propisano je da pravo na subvenciju imaju preduzetnici i privredna društva (taksi prevoznici) koji obavljaju delatnost taksi prevoza kao javnog prevoza u skladu sa odredbama Zakona o prevozu putnika u drumskom saobraćaju, a subvencionisana nabavka se sprovodi isplatom iznosa od 8.000 EUR. Pravo nabavke novih putničkih vozila imaju taksi prevoznici koji obavljaju delatnost taksi prevoza kao javnog prevoza na dan ili pre dana 4. januara 2019. godine (Ibid, član 4). Razlog je to što subvencija regulisana Uredbom ne predstavlja podsticaj za osnivanje taksi prevoza kao delatnosti nego materijalnu pomoć za proširenje već registrovane takve delatnosti. Subvencija se odobrava za nova putnička vozila koja imaju potpuno električni, hibridni ili pogon na komprimovani prirodni gas, ili zadovoljavaju najmanje „euro 6“ standard u pogledu emisije izduvnih gasova. Subvencija se odobrava za nova putnička vozila čija vrednost nije manja od 13.000 EUR.

Kako je ranije navedeno, putnička motorna vozila na električni pogon će korisnicima uštedeti novac za benzin, ali je njihova kupovina veoma skupa. Interesantan je podatak da cena putničkog motornog vozila marke „Ford Focus“ iznosi od oko 14.000 EUR, a isti model na električni pogon vredi oko 35.000 EUR (<https://www.autoexclusive.rs/ vesti/>). Cena modela putničkog motornog vozila marke „Tesla“, koje je namenjeno samo za gradsku vožnju, iznosi oko 7.900 EUR, a sa klimom i multimedijom iznosi 8.390 EUR (<https://www.elektricni-automobili.rs/>). Iako je cena modela „Tesla“ pristupačnija i pogodan je za gradsku vožnju, građani Srbije se ipak odlučuju za vozila koja mogu da koriste za van-

grasku vožnju, a ne samo gradsku. Stoga, ta pristupačna cena postaje irelevantna.

Država subvencionise samo putnička motorna vozila na električni pogon koja su nova, odnosno ona vozila koja nikada prethodno nisu bila registrovana niti su bila u upotrebi. Kada su u pitanju taksi vozila, propisan je i dodatni uslov – u kontekstu minimalne vrednosti subvencionisanih vozila, koji je ranije u radu naveden. Na ovaj način, država se štiti od zloupotrebe transformacije konvencionalnih putničkih motornih vozila u putnička motorna vozila na električni pogon, ali i otežava kupovinu istih, budući da su nova vozila mnogo skuplja, ne samo kada su u pitanju putnička motorna vozila na električni pogon, već i konvencionalna putnička motorna vozila.

Ukupna raspoloživa sredstva za realizaciju subvencionisane kupovine vozila u 2021. godini obezbeđena su Zakonom o budžetu Republike Srbije - Ministarstvo zaštite životne sredine (član 3 Uredbe o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila isključivo na električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon). U odnosu na 2020. godinu, kada je propisani iznos subvencije za kupovinu putničkih motornih vozila na električni pogon iznosio 120.000.000 dinara, ove (2021) godine Vlada Republike Srbije nije precizno navela iznos u Uredbi, već upućuje na Zakon o budžetu Republike Srbije (Sl. glasnik RS, br. 149/2020, 40/2021 i 100/2021). Imajući u vidu da je osnov donošenja Uredbe – uređenje načina i sprovođenja subvencije, trebalo bi da Uredba sadrži iznos predviđen za subvencionisanje lica za kupovinu vozila na električni pogon. Uredbom o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane nabavke putničkih vozila za potrebe obnove voznog parka taksi prevoza kao javnog prevoza, propisano je da Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture može godišnje (za svaku godinu pojedinačno) zaključiti najviše 6.000 sporazuma. Ni ovom Uredbom nije propisan odvojeni iznos sredstava, ali se to može izračunati. Trebalo bi da se u ovom delu reguliše način, odnosno postupak o dostupnosti informacija o već podnetim zahtevima i zaključenim sporazumima, s obzirom na njihov ograničen broj, kako bi zainteresovana lica imala javni uvid i saznanja o njihovom broju. Ovaj predlog bi trebalo da razmotri Vlada Republike Srbije pri donošenju Uredbe o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila isključivo na električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon). Putnička motorna vozila na električni pogon spadaju u M kategoriju vozila prema Uredbi (Vozila M – vozila za prevoz lica; vrsta M1 – putničko vozilo vrste M koje

ima najviše devet [9] mesta za sedenje, uključujući i sedište vozača). Subvencija za vozila vrste M1 isključivo na električni pogon iznosi 5.000 evra u dinarskoj protivvrednosti po zvaničnom srednjem dnevnom kursu Narodne banke Srbije, na dan uplate kupoprodajne cene (Ibid, član 4, stav 1, tačka 3). Za vozila vrste M1 i N1 koja pokreće, uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem, i električni pogon, tako da vozilo može bez aktiviranja motora sa unutrašnjim sagorevanjem određeno vreme samostalno da se kreće isključivo na električni pogon (uz obavezu da poseduje spoljni priključak za struju, odnosno da se punjenje baterija može ostvariti i iz spoljnog izvora električne energije), kao i za električna vozila sa ugrađenim sastavom za produženje autonomije kretanja sa emisijama CO₂/km do najviše 50 g/km, iznosi 3.500 evra u dinarskoj protivvrednosti po zvaničnom srednjem dnevnom kursu Narodne banke Srbije, na dan uplate kupoprodajne cene (Ibid, član 4, stav 1, tačka 4). Imajući u vidu da država subvencionise i vozila na hibridni pogon – manjim iznosom, odnosno iznosom od 2.500 EUR (za 2020. godinu je bio naveden iznos i do 3.500 EUR), time pokazuje stepen spremnosti da koliko god je moguće smanji zagađenost, ne samo vazduha, već i zemljišta koje je narušeno bušotinama nafte.

Subvencijama država podstiče svoje građane na kupovinu električnih motornih vozila, malim koracima, ali bitnim, a sve u nameri buđenja svesti građana o zaštiti životne sredine. Na drugoj strani, građani očekuju pad cena ovih putničkih motornih vozila, što nije apsurd, imajući u vidu tehničko-tehnološki razvoj i pad cena tehnike iz godine u godinu, pa i konvencionalnih motornih vozila, zavisno od novih dostignuća i lansiranja novih proizvoda. Ono što predstavlja najveći problem u Srbiji jesu mali iznosi mesečnih zarada građana, i to što je većina njih u kreditu radi rešavanja prvenstveno stambenog pitanja, tako da pogodnost kupovine motornih vozila na električni pogon na kredit nije najidealnije rešenje za sve građane, već prvenstveno povećanje prihoda građanima.

Putnička motorna vozila na električni pogon imaju koliko prednosti, toliko i nedostataka. Svakako da je njihova prednost smanjenje zagađenosti vazduha, kao i to što korisnici ne moraju da plaćaju benzin, čija cena je uglavnom rastuća i dr. Nedostaci ovih putničkih motornih vozila se ogledaju u previsokoj kupovnoj ceni, nemogućnosti korišćenja vozila van grada, a možda bi se moglo reći i u strahu od kvara baterija koje pokreću takvo vozilo, iz razloga što su izuzetno skupe. Naime, navedena vozila, kao što je već rečeno, ne sadrže sitne delove, koji dovode do konstantnih kvarova, međutim, kvar baterije je prilično velika finansijska stavka za svakog korisnika

Iznos od 5.000 EUR dovoljan je za podsticanje kako fizičkih tako i pravnih lica na kupovinu vozila na električni pogon. Isto važi za kupovinu vozila na hibridni pogon, gde je predviđen manji iznos subvencije – oko 2.500 EUR. Za taksi vozila određen je iznos od 8.000 EUR. Za vozila na hibridni pogon predviđena su manja sredstva zato što ona nisu čista električna vozila već koriste električni motor i sagorevanje benzina, tako da vazduh zagađuju manje od uobičajenih vozila, ali više od električnih.

Navedeni iznosi koriste se samo za kupovinu novih putničkih motornih vozila, dakle ne polovnih. Iako nije delovalo da su građani zainteresovani za ovaj tip vozila, ipak se 2020. godina pokazala kao uspešna godina i po pitanju kupovine vozila, i po odobrenim subvencijama.

Vlada je način i uslove dobijanja subvencija propisala u članu 6 Uredbe, gde je navedeno da se zahtev za subvencionisanu kupovinu novog vozila podnosi na adresu Ministarstva, u zatvorenoj kovrti, sa naznakom: „Zahtev za subvencionisanu kupovinu novih vozila koja imaju isključivo električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon)”. U daljim stavovima istog člana navedeni su uslovi koje treba da ispune lice zainteresovana za kupovinu putničkih motornih vozila na električni pogon i hibridnih, kao i za državne subvencije. Ministarstvo je dužno da obavesti podnosioca zahteva o urednosti podnete dokumentacije. Ovde je učinjen propust jer nije navedeno u kom roku je Ministarstvo dužno da dostavi obaveštenje, već samo rok u kome Ministarstvo može da zahteva dopunu dokumentacije. Mišljenja smo da bi trebalo, imajući u vidu obim posla Ministarstva, opredeliti se za rok od 30 dana kao predlog rešenja. Svi zahtevi se podnose do 1. novembra 2021. godine.

ZAKLJUČAK

U drugim, razvijenijim državama putnička motorna vozila na električni pogon nisu novitet. Najrasprostranjenija su u Kini i Norveškoj. U Nemačkoj putnička motorna vozila na električni pogon nisu zažvela i pored subvencija od strane države (cilj Nemačke je bio da do 2020. godine na putevima bude više od milion ovakvih putničkih motornih vozila, ali to ova zemlja nije ostvarila). Srbija bi, kao i druge zemlje, trebalo da se ugleda na Norvešku i na beneficije koje ona daje svojim građanima, a to nisu samo subvencije za kupovinu putničkih motornih vozila na električni pogon. Srbija je dala mali podsticaj svojim građanima za kupovinu putničkih motornih vozila na električni pogon, ali verovatno nedovoljan za većinu. Učinkovitiji podsticaj bi bio da, pored novčanih subvencija koje država daje pri kupovini

vozila na električni pogon, da i olakšice u kontekstu oslobođenja građana od plaćanja registracije putničkih motornih vozila na električni pogon, te od PDV-a, zatim od carina itd. Tako u Norveškoj, pored navedenog, vlasnici putničkih motornih vozila na električni pogon ne plaćaju parkinge, trajekte, porez je mnogo manji nego na konvencionalna putnička motorna vozila, i punjenje baterije je besplatno.

Rešenja koja je Norveška sproveda kada su u pitanju vozila na električni pogon pokazala su se uspešnim. Srbija možda nije sada u mogućnosti da oslobodi putnička motorna vozila na električni pogon od registracija, carina, PDV-a, ali svakako bi bilo korisno da razmotri pojedine predloge i da dâ olakšice za vlasnike te vrste vozila. Kao predlog, smatramo da bi trebalo dozvoliti besplatan parking za vozila na električni pogon ili omogućiti dodatni novčani podsticaj za firme ili pak fizička lica koja bi uzela veći broj vozila ove vrste.

Postavlja se pitanje koliko je Republika Srbija kao država privredno-ekonomski spremna na veće podsticaje građanima, budući da je svaki prihod u budžet neophodan. Republika Srbija puni budžet naknadama, odnosno taksama od carina, parkinga, registracija itd. Stoga i mislimo da druge podsticaje, kao što je besplatna registracija za vozila na električni pogon, država Srbija ne bi mogla prihvatiti, ali da bi mogla usvojiti predlog da se vlasnici ove vrste vozila oslobode od plaćanja parkinga.

Kupovinom putničkih motornih vozila na električni pogon smanjuje se ispuštanje ugljen-dioksida u vazduh za oko 0,4 odsto (<https://mondo.rs/Auto-mobili/Vesti/>), što naizgled nije tako značajno, ali ako pored navedenog uzmemo u obzir i smanjenje čađi, smoga, te drugih štetnih čestica, zanemarljiv postotak prerasta u značajan – u pogledu smanjenja zagađenosti životne sredine.

Iako je danas ekološka svest u konstantnom porastu, zagađenost vazduha, vode, zemlje – i dalje je enormno velika. Zaključujemo da Srbija nije u mogućnosti da prihvati sva rešenja radi podsticaja kupovine ove vrste vozila – budući da puni budžet taksama, naplatama parking servisa, registracije vozila, te bi oslobađanje vlasnika od navedenih obaveza bio veliki gubitak sredstava iz budžeta, za koji Srbija nije privredno-ekonomski spremna.

Ovde je bitno i kritički se osvrnuti na član 8 Uredbe (Službeni glasnik RS, br. 156 od 25. decembra 2020, 53 od 28. maja 2021), gde je propisano da se postupak dodele subvencija prekida ako određena suma subvencija u tekućoj godini nije dovoljna za odobravanje svih uredno predatih zahteva u istoj godini. Ukoliko su pak sredstva subvencija iskorišćena pre isteka kalendarske godine, Ministarstvo zaštite životne sredine će na svojoj internet stranici

o istom obavestiti zainteresovane strane i u kom slučaju se postupak dodele subvencija prekida. Postupak dodele subvencija se nastavlja nakon što se obezbede budžetska sredstva, s tim što je podnosilac zahteva dužan da radi daljeg toka postupka dostavi novi predračun za nabavku novog vozila i izjavu dobavljača da može izvršiti isporuku vozila, kao i ostalu dokumentaciju potrebnu za nastavak postupka. Ovde nije naveden rok u kome bi Ministarstvo za zaštitu životne sredine trebalo da obavesti građane o iskorišćenim sredstavima za subvencije, već je samo navedeno da će to učiniti na internet stranici „ukoliko su sredstva subvencija iskorišćena pre isteka kalendarske godine”, što znači da to može učiniti i „preko noći”. Propisano je i u članu 8, stav 2, „da se postupak dodele subvencija prekida ako visina opredeljenih subvencija u tekućoj godini nije dovoljna za odobravanje svih uredno predatih zahteva u tekućoj godini”, što je nejasno i neprecizno propisano. Stoga se ovde postavlja pitanje: zašto prekidati postupak dodele subvencija prema svim podnosiocima ukoliko visina određenih sredstava nije dovoljna za odobravanje svih uredno podnetih zahteva. Uredbom iz 2020. godine, koja je prestala da bude na snazi donošenjem važeće, bilo je propisano, u članu 6, stav 2, da se „redosled ostvarivanja prava na dodeljivanje subvencije utvrđuje prema vremenu prijema urednog zahteva”, dakle *prior tempore, potior iure* (ko je prvi po vremenu, preči je po pravu), tako da nema potrebe prekidati subvencije prema svim uredno podnetim zahtevima, već samo prema naknadno dostavljenim.

Nadalje, propisano je da se dokumentacija podnosi na adresu Ministarstva za zaštitu životne sredine, umesto da se obezbedi elektronska korespondencija koja će olakšati građanima dostavu dokumentacije i koja je sve više zastupljena u svetu, ali i u Srbiji.

U članu 6, stav 6, tačka 11 važeće Uredbe propisano je da podnosilac zahteva za subvenciju treba da dostavi, između ostalog (videti član 6 Uredbe o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila isključivo na električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon [hibridni pogon] [Sl. glasnik, br. 27/2020]), i predugovor između dobavljača i pravnog lica, preduzetnika ili fizičkog lica, koji sadrži naziv proizvođača, godinu proizvodnje, tip, varijantu, snagu motora, ukupnu cenu vozila, iznos PDV-a, način i rok isporuke. Prema članu 45, stav 3 i 4 Zakona o obligacionim odnosima (Sl. list SFRJ, br. 29/78, 39/85, 45/89 – odluka USJ i 57/89, Sl. list SRJ, br. 31/93, Sl. list SCG, br. 1/2003 – Ustavna povelja i Sl. glasnik RS, br. 18/2020) pred-

ugovor obavezuje ugovorne strane ako sadrži bitne stavke glavnog ugovora, a na zahtev zainteresovane strane, sud će naložiti drugoj strani koja odbija da pristupi zaključenju glavnog ugovora da to uradi u roku koji će joj odrediti. Kako zahtevani predugovor za subvenciju kupovine putničkih motornih vozila na električni pogon sadrži bitne elemente, a samim tim obavezuje, po našem pozitivnom pravu, ugovorne strane, to se postavlja pitanje ishoda rešavanja sudskih sporova zbog materijalne nemogućnosti isplate kupoprodajne cene od strane građana Srbije za kupovinu putničkih motornih vozila na električni pogon bez dodeljene subvencije. Naime, problematično je ukoliko Ministarstvo za zaštitu životne sredine samo obavesti na internet stranici da je prekinuto subvencionisanje kupovine putničkih motornih vozila na električni pogon do daljeg, a većina građana Srbije se oslonila na subvencije jer im prosečna zarada ne omogućuje da pokriju cenu ove vrste vozila?

Dakle, pored niza nespornih prednosti putničkih motornih vozila na električni pogon u pogledu zaštite životne sredine, država Srbija treba da reši mnoga otvorena, krucijalna pitanja. Donetu Uredbu bi trebalo precizirati, naročito u pogledu završnih članova. Trebalo bi razmotriti rešenja zemalja poput Norveške i prihvatiti rešenja pozitivnih ishoda. Isto tako bi trebalo obezbediti veći broj stanica za punjenje, što bi dodatno podstaklo građane na prelazak sa komercijalnih vozila na putnička motorna vozila na električni ili pak na hibridni pogon. Naime, za građane Srbije ova vrsta automobila skupa je za korišćenje isključivo u gradskoj vožnji.

Zasigurno glavni razlog što još u svetu nisu u potpunosti zaživela putnička motorna vozila na električni pogon, i pored ekološke svesti, jesu baterije, budući da se dugo pune i kratko traju u odnosu na trajanje motora kod konvencionalna vozila, što oduzima vreme i ne predstavlja pouzdan oslonac za korisnika kao učesnika u saobraćaju.

Ipak, i pored mnogih nedostataka, s obzirom na to da je Srbija država u razvoju, treba pozdraviti svaki njen korak i podržati svest o zaštiti životne sredine. Koraci možda nisu veliki, ali s vremenom, i novim inovativnim idejama, Srbija bi mogla da uspe u zadatim ciljevima.

LITERATURA / REFERENCES

- [1] Đarmati, Š. (2007). *Zagađenje i zaštita vazduha*. Visoka škola strukovnih studija – Beogradska politehnika, Beograd.
- [2] Đorđević, M. (2018). *Zagađivanje i zaštita vazduha, vode i zemljišta*. Vojno delo. Ministarstvo odbrane Srbije – Vojnoizdavački zavod, Beograd.

- [3] Vig, Z., Gajinov, T. (2011). *Stanje i perspektive ekološkopravne regulative u Srbiji*. Fakultet za evropske pravno-političke studije, Novi Sad.
- [4] Uredba o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane kupovine novih vozila isključivo na električni pogon, kao i vozila koja uz motor sa unutrašnjim sagorevanjem pokreće i električni pogon (hibridni pogon), *Službeni glasnik RS*, br. 156, od 25. decembra 2020, br. 53 od 28. maja 2021.
- [5] Uredba o uslovima i načinu sprovođenja subvencionisane nabavke putničkih vozila za potrebe obnove voznog parka taksi prevoza kao javnog prevoza, *Službeni glasnik RS*, br. 159/2020.
- [6] Zakon o zaštiti životne sredine, *Službeni glasnik RS*, br. 135/2004, 36/2009, 36/2009 - dr. zakon, 72/2009 - dr. zakon, 43/2011 - odluka US, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - dr. zakon i 95/2018 - dr. zakon.
- [7] Zakon o budžetu Republike Srbije, *Službeni glasnik RS*, br. 149/2020, 40/2021 i 100/2021.
- [8] Zakon o zaštiti vazduha, *Službeni glasnik RS*, br. 36/2009 i 10/2013.
- [9] Zakon o obligacionim odnosima, *Službeni list SFRJ*, br. 29/78, 39/85, 45/89 - odluka USJ i 57/89, *Službeni list SRJ*, br. 31/93, *Službeni list SCG*, br. 1/2003 - Ustavna povelja i *Službeni glasnik RS*, br. 18/2020.
- [10] <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz%3A1193/datastream/PDF/view>
- [11] <https://www.autoexclusive.rs/vesti/interesantno/elektricni-automobili-5-razloga-za-5-razloga-protiv>
- [12] <https://www.elektricni-automobili.rs/>
- [13] <https://mondo.rs/Automobili/Vesti/a1186693/Elektricna-vozila-Evropa-svet-uticaj-na-zagadjenje-vazduha.html>