



**VISOKA POSLOVNA ŠKOLA
STRUKOVNIH STUDIJA
ČAČAK**

MAGISTARSKI RAD

**POSLEDICE USKLADIVANJA POJEDINIH ASPEKATA
ZAKONSKE REGULATIVE SRBIJE U OBLASTI
AUTOMOBILSKE INDUSTRIJE SA EVROPSKOM UNIJOM**

Mentor: _____
Profesor: _____

Student: _____
Br.Indeksa: _____

Mesto, mesec, godina

*Dr XXXXX XXXXX**

POSLEDICE USKLADIVANJA POJEDINIH ASPEKATA ZAKONSKE REGULATIVE SRBIJE U OBLASTI AUTOMOBILSKE INDUSTRIJE SA EVROPSKOM UNIJOM

Rezime: U poslednjih dvadeset godina klimatske promene su postale ozbiljan problem sa kojim moraju da se suoče sve značajne svetske organizacije. Od njih se zahteva da udruže napore i koordinišu aktivnosti u pokušaju da se pronađu određena rešenja, kako bi se ovaj problem umanjio. Saobraćaj predstavlja jednog od značajnijih emitenata štetnih materija, tako da je neophodno usvajanje određenih rešenja za njihovo smanjenje. Komisija Evropske Unije je izradila određene predloge, po kojima bi sve države članice trebale da usvoje nacionalne zakonske propise, kako bi primorale svoje proizvođače automobila na plasman automobila sa nižom emisijom ugljen-dioksida. Ta zakonaksa rešenja se uglavnom svode na određene nacionalne zakonske propise. Srbija, koja pretenduje da podnese kandidaturu za punopravno članstvo u Evropskoj Uniji, moraće u dogledno vreme da uskladi svoje zakonodavstvo po tom pitanju.

Ključne reči: klimatske promene, automobilska industrija, Evropska Unija, emisija ugljen-dioksida, poresko zakonodavstvo, oporezivanje.

HARMONIZATION CONSEQUENCES OF PARTICULAR LEGISLATION ASPECTS OF SERBIA IN THE AUTOMOBILE INDUSTRY WITH THE EUROPEAN UNION

Summary: In the last twenty years climatic changes have become a serious problem all significant world organizations have to face with. They are required to unite efforts and coordinate activities attempting to find particular solutions, so this problem could be diminished. Traffic represents one of the greatest polluters, so that the adoption of some solutions for reduction is necessary. In accordance with certain proposals worked out by the European Commission, all member states should adopt national legislation, in order to enforce own car producers to place on the market automobiles with lower carbon dioxide emission. These proposals are mostly based on national regulations. In its endeavor to apply for the full membership in the European Union, Serbia will have to harmonize own legislation referred to this problem in the near future.

Key words: climatic changes, automobile industry, European Union, carbon dioxide emission, tax legislation, taxation.

* Docent, Poslovni fakultet Beograd, Univerzitet Singidunum

1. Uvod

U svetlu globalizacije tržišta, prisutno je sve obuhvatnije usklađivanje nacionalnih zakonodavstava sa predlozima i propisima regionalnih ekonomskih grupacija. Evropska Unija predstavlja jednu od najznačajnijih regionalnih grupacija po pitanju usklađivanja nacionalnih zakonodavstava, bilo u ekonomskim ili nekim drugim aspektima. Ekološki aspekti dobijaju sve više na značaju na listi prioriteta svetske ekonomije. Iako su ekološki problemi višedimenzionalni i zahtevaju sagledavanje iz više uglova, konačni cilj se uglavnom svodi na pokušaje smanjenja emisije štetnim materija, naročito ugljen-dioksida, u atmosferu. Shodno istraživanjima, najveći emitenti štetnih materija i dalje ostaju elektrane sa oko 27% učešća, i industrija – 25%, dok na saobraćaj otpada 17%, pri čemu je udeo putničkih automobila 7%.¹ Iako je prosečna emisija ugljen-dioksida kod novih automobila umanjena za oko 20% u poslednjih trinaest godina, planirana su dalja smanjenja. U tom kontekstu, Komisija Evropske Unije predlaže da gornja granica emisije ugljen-dioksida za putničke automobile, u doglednom periodu, bude u proseku 130 grama po pređenom kilometru. Za eventualna prekoračenja predviđene su odgovarajuće kazne u vidu obračuna višeg poreza. Dakle, poresko zakonodavstvo predstavlja instrument za primoravanje proizvođača automobila da se prilagode ovom predlogu. To se praktično postiže dovođenjem u vezu visine poreza na vlasništvo nad automobilom, sa iznosom emisije ugljen-dioksida. Danas su u Evropskoj Uniji poznati različiti modeli obračuna ovog poreza, koji se zasnivaju isključivo na emisiji ugljen-dioksida, ili kombinaciji još nekih faktora.

U radu su predstavljena dva modela oporezivanja – švedski i nemački. Prilikom obračuna poreza na vlasništvo nad vozilom, prvi uzima u obzir isključivo emisiju ugljen-dioksida, dok drugi tretira i radnu zapreminu motora. Najpre je nešto detaljnije opisan predlog Komisije Evropske Unije po pitanju smanjenja emisije ugljen-dioksida iz putničkih automobila, koji je usvojio Evropski parlament. Zatim su objašnjena dva pomenuta modela oporezivanja, koji bi mogli da postanu uzor i drugim državama članicama Evropske Unije, prilikom usklađivanja svojih nacionalnih zakonodavstava. Najveći akcenat u radu je stavljen na deo koji se odnosi na trenutnu situaciju u srpskom zakonodavstvu po pitanju obračuna poreza na upotrebu motornih vozila, mogućnosti usklađivanja sa članicama Evropske Unije, kao i na eventualne posledice. U istraživanju dominiraju dve ključne pretpostavke:

- Trenutno primenjeno rešenje oporezivanja upotrebe motornih vozila u Srbiji ima značajne nedostatke,
- Uvođenje modela oporezivanja, koje isključivo zasniva na emisiji ugljen-dioksida je skopčano sa brojnim poteškoćama, tako da je svrsishodnija primena nekog kombinovanog modela.

Celokupni rad se zasniva na analizi odluka u vidu predloga i preporuka, koje je tokom godina predlagala Komisija Evropske Unije, a usvajao Evropski parlament. Pored analize, kao centralnog metoda istraživanja, primenjen je takođe i metod poređenja, naročito nacionalnih zakonodavstava Švedske, Nemačke i Srbije, u oblasti određenih poreskih rešenja, uz primenu određenih pretpostavki i uopštavanja. Na kraju

¹ Izvor: European Automobile Industry Report 2009/10, European Automobile Manufacturers Association (EAMA), Brussels, 2009, str. 18.

je prisutan još i metod izvođenja induktivnih zaključaka, uz blagu primesu metoda scenarija, prilikom sagledavanja posledica mogućeg usklađivanja propisa.

2. Predlog Komisije Evropske Unije po pitanju smanjenja emisije ugljen-dioksida iz putničkih automobila

Shodno sporazumu iz Kyotoa, sve države potpisnice su se obavezale na saradnju i davanje sopstvenog doprinosa u cilju smanjenja emisije štetnih gasova u atmosferu i eliminisanje faktora koji dovode do pojave tzv. efekta „staklene bašte“. Ovim sporazumom je predviđeno da se do 2020. godine ostvari smanjenje emisije štetnih gasova, u rasponu 15-30% u odnosu na baznu 1990. godinu. Države Evropske Unije (EU-15), su u periodu 1990-2004. godine ostvarile ukupno smanjenje emisije štetnih gasova za oko 5%, dok je sektor saobraćaja u istom periodu zabeležio rast emisije za 26%, što je znatno otežavalo ispunjenje obaveza predviđenih sporazumom iz Kyotoa. U cilju smanjenja ovih negativnih efekata, Komisija Evropske Unije je još 1995. godine izradila nacrt predlog strategije za dobrovoljno obavezivanje automobilskih proizvođača za smanjenje emisije ugljen-dioksida i stupanje na snagu određenih poreskih mera za podsticanje upotrebe vozila koja ostvaruju manju potrošnju goriva. Nakon nekoliko revizija, Komisija je decembra 2007. godine podnela konačni zahtev predloga Evropskom parlamentu i Savetu na razmatranje.² Pomenute institucije Evropske Unije su usvojile ovaj predlog 23. aprila 2009. godine, u vidu Regulative (EC) No 443/2009.³ Najznačajniji elementi usvojenog predloga su sledeći:

- **Ograničenje iznosa emisije:** prosečan iznos emisije ugljen-dioksida svakog pojedinačnog proizvođača vozila, registrovanih u Evropskoj Uniji, ne sme da prekorači 130 grama po pređenom kilometru. To praktično znači da je težim i jačim vozilima svakako dozvoljen veći iznos emisije, nego slabijim i lakšim vozilima, s tim da ukupan prosek ne sme da se prekorači.
- **Postepeno ispunjavanje zahteva:** do 2012. godine 65% novih registrovanih vozila svakog proizvođača ponaosob, mora dostići zadati prosečni iznos emisije. Broj takvih vozila će se sukcesivno uvećavati, tako da 2013. iznosi 75%, 2014. 80% i 2015. 100%.
- **Niže kazne za mala prekoračenja emisije do 2018. godine:** Ukoliko određeni proizvođač, nakon 2012. godine prekorači propisani prosečni iznos emisije ugljen-dioksida, obavezan je da plati kaznu za svako registrovano vozilo. Ta kazna iznosi 5 € za prvi gram prekoračenja po kilometru, 15 € za drugi, 25 € za treći, i 95 € za svaki naredni. Od 2019. godine će se plaćati kazna u iznosu od 95€ već za prvi gram prekoračenja.

² O tome detaljnije videti: Commission Staff Working Document. Proposal from the Commission to the European Parliament and Council for a Regulation to reduce CO₂ Emissions from Passenger Cars. Impact Assessment. http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/sec_2007_1723.pdf (3. avgust 2009.)

³ O tome detaljnije videti: European Commission, Reducing CO₂ Emissions from Light-Duty Vehicles. http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_home.html (3. avgust 2009.)

- **Određivanje dugoročnog cilja:** 2020. godine se planira maksimalno dozvoljeni prosečni iznos emisije ugljen-dioksida u visini od 95 grama po pređenom kilometru. Načini za dostizanje ovog cilja i aspekti primene, uključujući iznos kazne za eventualno prekoračenje će se utvrditi istraživanjem, koje treba da se završi najkasnije do početka 2013. godine.
- **Ekološke novine:** zbog zastarelosti postupaka u testovima koji se koriste za odobrenje određenog tipa vozila, izvesne tehnološke novine ne mogu da prikažu efekte smanjenja emisije ugljen-dioksida. Kao prelazno rešenje, dok novi postupci za testove ne budu ustanovljeni do 2014. godine, proizvođačima vozila se dozvoljava prosečno prekoračenje u iznosu od 7 grama ugljen-dioksida po pređenom kilometru, ukoliko u svoja vozila ugrade određene tehnološke novine.⁴

Institucije Evropske Unije su uočile značaj određenih poreskih instrumenata u podsticaju smanjenja emisije ugljen-dioksida. Ovi poreski podsticaji ohrabruju proizvođače vozila na konstrukciju i plasman automobila sa primenom savremenih tehnoloških rešenja i upotrebu alternativnih pogonskih goriva. Međutim, danas u Evropskoj Uniji još uvek ne postoji jedinstveni stav po pitanju osnove za oporezivanje i visinu poreza za motorna vozila. Tako na primer, države članice primenjuju različite osnove za oporezivanje, kao što su snaga motora, tržišna cena vozila, težina vozila, radna zapremina motora ili kombinacija svega navedenog.⁵ Odsustvo usklađivanja znatno šteti konkurentnosti na tržištu i uzrokuje rast cena automobila. Komisija Evropske Unije je izradila predlog po kom bi se oporezivanje motornih vozila dovelo u zavisnost od emisije ugljen-dioksida. Proizvođači automobila su različito reagovali na ovakav predlog, pošto su neravnopravan položaj stavljene one automobilske kompanije (naročito nemačke), koje proizvode relativno teža i snažnija vozila (*prikaz 1*).

Komisija Evropske Unije nema zakonski autoritet kojim bi obavezala sve države članice na primenu ove vrste poreza, već to ostaje u isključivoj nadležnosti nacionalnih zakonodavstava. Pionir u primeni ovog poreza je Švedska.⁶ U poslednje dve godine njoj su se pridružile još i Francuska, Španija, Finska, Irska, Rumunija, Malta i Nemačka, tako da je ukupan broj država, koje u nekoj formi koriste emisiju ugljen-dioksida prilikom oporezivanja registracije vozila, sada sedamnaest (*prikaz 2*). U cilju zaštite interesa potrošača, Komisija Evropske Unije je još marta 2005. godine takođe predložila da sve države članice, kao minimum zahteva, prikazuju vrednost emisije ugljen-dioksida i potrošnje goriva u prospektima i na nalepnicama na vetrobranim automobila. Pored ovih, neke države prikazuju još i dodatne informacije, kao npr. jačinu buke motora ili godišnje troškove goriva, što zavisi od nacionalnog usvojenog zakonodavstva. U Velikoj Britaniji se koristi nalepnica koja, između ostalog, prikazuje sedam kategorija emisije ugljen-dioksida i iznos emisije posmatranog vozila (*prikaz 3*).

⁴ Auto industrija predstavlja lidera na polju istraživanja novih tehnologija. Procenjuje se da automobilske proizvođači izdvajaju godišnje i do 20 milijardi evra za potrebe istraživanja i razvoja, što čini oko 4% ukupnog prihoda svih automobilske kompanije. Izvor: European Automobile Industry Report 2009/10, European Automobile Manufacturers Association (EAMA), op. cit., str. 17.

⁵ O osnovama za oporezivanje i visini poreza prilikom registracije vozila u pojedinim državama Evropske Unije videti detaljnije: Overview of CO₂ based Motor Vehicle Taxes in the EU, European Automobile Manufacturers Association (EAMA), http://www.acea.be/images/uploads/files/20080302_CO%20%20tax%20overview.pdf (5. avgust 2009.)

⁶ O tome videti detaljnije: Schwedische Lösung, Der Spiegel, Heft Nr. 9/26.02.07, Hamburg, str. 98.

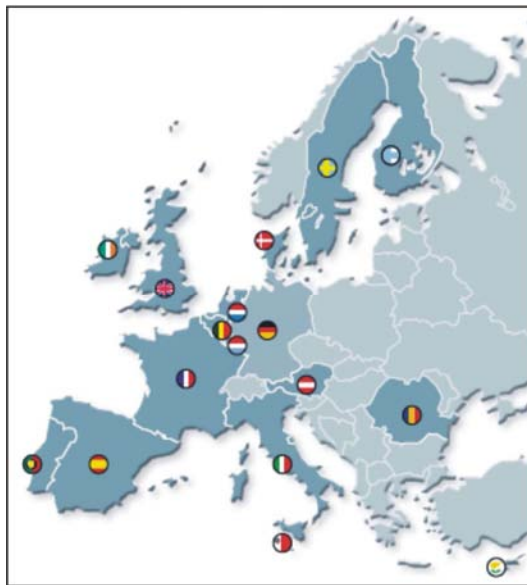
Ovo rešenje ne predstavlja novinu, pošto se u Evropskoj Uniji već koriste nalepnice na određenim tehničkim uređajima (najčešće aparatima za domaćinstvo), sa iskazanom kategorijom, shodno potrošnji električne energije (tzv. „zelene nalepnice“).

Prikaz 1: Prosečne vrednosti emisije ugljen-dioksida pojedinih proizvođača automobila⁷

Proizvođač	Prosečna emisija CO ₂ g/km			Promena (%) 2007/2005
	2005	2006	2007	
Toyota	161	153	142	-13
Ford	163	162	149	-9
Fiat	145	144	137	-6
BMW	188	184	177	-6
PSA (Peugeot-Citroën)	146	142	141	-3
Volkswagen	165	166	162	-2
Renault	148	144	146	-1
Daimler*	182	188	188	+3
Japanski proizvođači	166	161	158	-5
Francuski+ital. proizv.	147	144	140	-5
Francuski proizvođači	147	144	143	-3
Nemački proizvođači	172	173	173	+0.6

* Podaci iz 2005. i 2006. godine se odnose na kompaniju DaimlerChrysler, dok se vrednost za 2007. godinu odnosi na novoformiranu kompaniju Daimler.

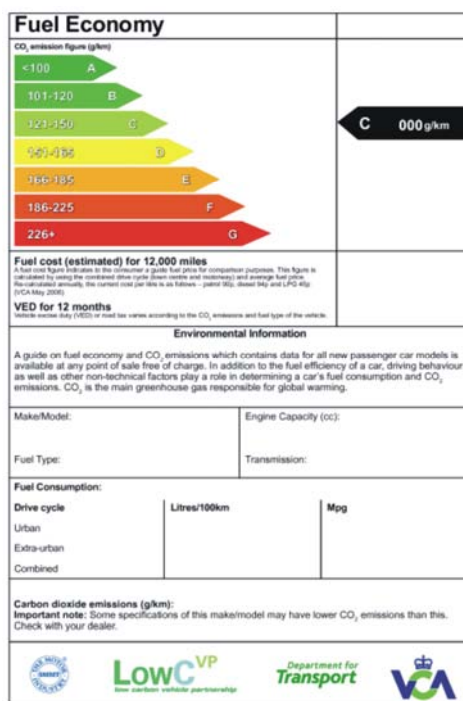
Prikaz 2: Države članice Evropske Unije, koje u nekoj formi primenjuju emisiju ugljen-dioksida prilikom oporezivanja motornih vozila⁸



⁷ Izvor: Study Reveals Increasing Climate Divide Between Europe's Carmakers. Press Release, European Federation for Transport and Environment, str.2 http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2007/2007-11_car_company_co2_press_release.pdf (5. avgust 2009.) i Fiat führend bei den niedrigsten CO₂-Emissionen in Europa, Autosieger, Das Automagazin, <http://www.autosieger.de/article14843.html> (5. avgust 2009.)

⁸ Izvor: European Automobile Industry Report 2009/10, European Automobile Manufacturers Association (EAMA), op. cit., str. 73.

Prikaz 3: Nalepnica za ekonomičnost potrošnje automobila u Velikoj Britaniji⁹



3. Švedski i nemački model oporezivanja motornih vozila

Bez obzira na različitost nacionalnih zakonodavstava država članica Evropske Unije, porez na motorna vozila se uopšteno sastoji iz tri kategorije:¹⁰

- Porez na kupovinu vozila,
- Porez na vlasništvo nad vozilom, i
- Porez na potrošnju goriva.

U daljem tekstu će se nešto detaljnije razmatrati porez na motorna vozila, koji se primenjuje u Švedskoj i Nemačkoj. Švedska se posmatra zbog toga što predstavlja prvu državu koja je primenila oporezivanje na osnovu emisije ugljen-dioksida, dok se Nemačka razmatra zbog najvećeg broja registrovanih vozila od svih država u Evropskoj Uniji, i zbog toga što ostvaruje najveće poreske prilive po tom pitanju. Osim toga, ove dve države su izabrane i zbog kvalitativno različite strukture poreza na motorna vozila, koja može postati osnova za usklađivanje nacionalnih zakonodavstava po ovom pitanju u svim državama članicama.

Švedska, zajedno sa ostalim skandinavskim državama, spada u red država sa najvišim porezima na motorna vozila.¹¹ Porez na kupovinu vozila (porez na dodatu

⁹ Fuel Economy, website for drivers who looking fto improve their fuel economy with practical and sensible ideas, <http://www.fuel-economy.co.uk/greenlabel.shtml> (5.avgust 2009)

¹⁰ Detaljnije o tome videti: Tax Guide 09, European Automobile Manufacturers Association (EAMA), str 1, http://www.acea.be/images/uploads/files/20090406_ACEA_Tax_Guide_2009_Introduction.pdf (7. avgust 2009)

vrednost), iznosi 25% i plaća se jednokratno, u momentu same kupovine vozila. S druge strane, porez na vlasništvo nad vozilom se plaća periodično, i zavisi od iznosa emisije ugljen-dioksida. On se sastoji od osnovnog iznosa od 360 švedskih kruna (oko 33€), koji se uvećava za 15 kruna (1,33€), za svaki gram prekoračenja granice od 100 grama ugljen-dioksida po kilometru. Švedskom zakonskom regulativom se različito tretiraju vozila sa benzinskim i dizel motorom.¹² Prethodno obračunata suma (osnova plus dodatak za prekoračenje emisije), važi za benzinske motore, dok se za obračun poreza za dizel motore ona množi konstantom 3,15, ukoliko je vozilo prvi put registrovano 2008. godine. Za starija dizel vozila se kao multiplikator koristi konstanta 3,3. Subvencijom od 10.000 kruna (oko 900€), su ovim modelom oporezivanja takođe privilegovana i tzv. ekološka vozila, odnosno benzinski, dizel i hibridni motori, koji ostvaruju emisiju nižu od 100 grama ugljen-dioksida po kilometru. Treća kategorija poreza na motorna vozila je porez na potrošnju, koji uzima u obzir iznos utrošenog goriva, koji se utvrđuje specifikacijom proizvođača i prikazuje se u prospektu vozila ili tzv. „zelenom nalepnicom“, o čemu je već bilo reči. On se takođe plaća periodično, i iznosi 6.000 kruna (oko 570 €) za benzinske motore, odnosno 5.000 kruna (oko 470 €) za dizel motore, za utrošenih 1.000 litara goriva. U 2008. godini, Švedska je ostvarila 7,9 milijardi evra na ime poreza na motorna vozila.¹³

U Nemačkoj, porez na kupovinu vozila (porez na dodatu vrednost), plaća se takođe jednokratno i iznosi 19%. Od starih članica Evropske Unije (EU-15), Nemačka je među poslednjima uvela porez na vlasništvo nad motornim vozilom na osnovu emisije ugljen-dioksida.¹⁴ Nakon dugogodišnje rasprave u parlamentu o mnogim predloženim rešenjima, 1. jula 2009. godine je stupio na snagu novi zakon o oporezivanju vlasništva nad motornim vozilom. Novina ovog zakona se sastoji u tome što će se za oporezivanje koristiti kako radna zapremina motora (na čemu se zasnivao stari zakon), tako i emisija ugljen-dioksida. Dakle, za razliku od Švedske, u Nemačkoj se koristi kombinovani model oporezivanja (*prikaz 4*). Visina ovog poreza se sastoji iz osnovnog iznosa od 2 € za benzinske motore, odnosno 9,5 € za dizel motore, na svakih započetih 100 cm³ radne zapremine motora. Ovako utvrđeni iznos se uvećava za 2 € za svaki gram prekoračenja emisije iznad granice od 120 grama ugljen-dioksida po pređenom kilometru. Dakle, slično kao i u Švedskoj, i ovde se različito tretiraju benzinski i dizel motori. Iz tog razloga, vozila na dizel pogon se opterećuju dodatnim dažbinama, ukoliko ne poseduju tip motora Euro 5 ili Euro 6, odnosno Euro 4, sa ugrađenim uređajem za redukovanje emisije štetnih materija (UR 5).¹⁵ Ukoliko vozilo Euro 4 standarda ne poseduje takav uređaj, onda se dodatno oporezuje sa 1,20 €, na svakih započetih 100 cm³ radne zapremine. Vozila koja poseduju elektromotore su oslobođena od plaćanja poreza u periodu od pet godina nakon prve registracije. Po isteku tog perioda, opterećena su jedino porezom u zavisnosti od kategorije težine (videti *prikaz 4*). Ovakav model oporezivanja će se primenjivati samo na ona vozila koja su registrovana nakon 1. jula

¹¹ Ovde treba naglasiti da najviši porez na motorna vozila po glavi stanovnika za 2008. godinu, ostvaruje Austrija, i on iznosi oko 1.520 € po stanovniku, nakon čega slede skandinavske države i Irska. Izvor: ibidem, str 5.

¹² Različito tretiranje vozila sa benzinskim i dizel motorom prilikom obračuna poreza, zasnovano je na činjenici da dizel motori emituju više štetnih materija.

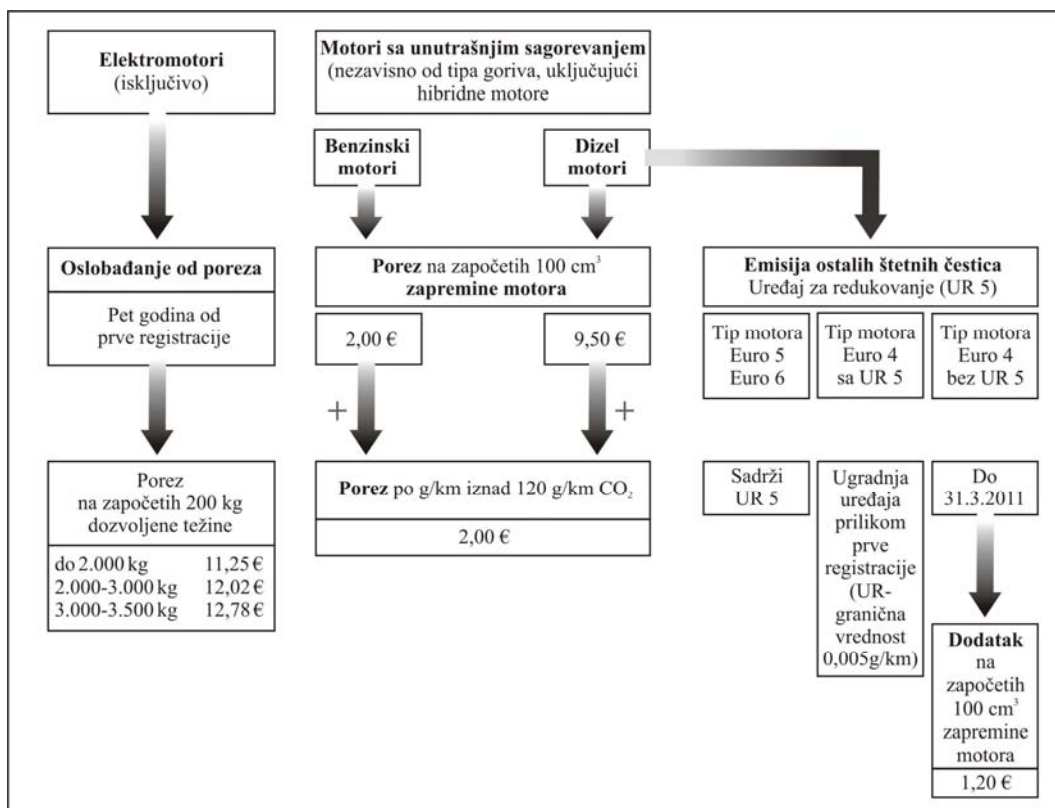
¹³ Izvor: ibidem, str. 5.

¹⁴ Od starih članica, taj porez jedino još nije uvela Grčka.

¹⁵ Euro standardi se ne odnose na emisiju ugljen-dioksida, već ostalih štetni materija, kao što su : ugljen-monoksid (CO), azotni oksidi (NO_x), ugljo-vodonici (HC) i ostale štetne čestice prašine.

2009. godine, zaključno sa 31. martom 2011. godine, kada se očekuje nova revizija zakona. Sva vozila koja su prvi put registrovana pre 1. jula 2009. godine, biće oporezovana po starom zakonu, koji je u obzir uzimao isključivo radnu zapreminu motora. Porez na potrošnju vozila se takođe kao i u Švedskoj, plaća periodično i iznosi 655 € za benzinske, odnosno 470 € za dizel motore, za utrošenih 1.000 litara goriva. Potrošnja vozila se takođe utvrđuje specifikacijom proizvođača. U 2008. godini, Nemačka je ostvarila ukupno oko 80 milijardi evra na ime poreza na motorna vozila, primenom starog zakona. Po glavi stanovnika to iznosi svega oko 970 €, što je svrstava u donji deo lestvice starih članica Evropske Unije (EU-15). Primenom novog zakona od 1. jula 2009. godine, zbog strožijih propisa, očekuje se da će iznos poreza na motorna vozila znatno porasti, kao i da će se potrošači sve više orijentisati na ekološka i vozila sa manjom potrošnjom.

Prikaz 4: Kombinovani model oporezivanja vlasništva nad motornim vozilom u Nemačkoj¹⁶



¹⁶ Izvor: Savezno ministarstvo finansija Nemačke, Bundesministerium der Finanzen, http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_312/DE/BMF_Startseite/Service/Downloads/Abt_IV/081.templateId=raw.property=publicationFile.jpg (5. avgust 2009)

4. Oporezivanje motornih vozila u Srbiji i mogućnosti integracije sa propisima u državama članicama Evropske Unije

Za razliku od većine država članica Evropske Unije, u Srbiji postoje dve kategorije poreza u vezi sa motornim vozilima: porez na kupovinu (porez na dodatnu vrednost) i porez na vlasništvo nad vozilom, koji se naziva porez na upotrebu motornih vozila. Porez na potrošnju motornog vozila za sada nije predviđen zakonskom regulativom u Srbiji. Porez na kupovinu vozila se takođe kao i u članicama Evropske Unije plaća jednokratno, i iznosi 18%.¹⁷ S druge strane, porez na upotrebu motornih vozila plaća se periodični, odnosno kod registracije, produženja registracije i zamene registarskih tablica. Ovako definisani porez obračunava se isključivo prema radnoj zapremini motora vozila.

Prikaz 5: Porez na upotrebu putničkih automobila i kombi vozila u Srbiji¹⁸

Radna zapremina motora	Dinara	€*
1) do 1.150 cm ³	850	9,11
2) preko 1.150 do 1.300 cm ³	1.650	17,69
3) preko 1.300 do 1.600 cm ³	3.650	39,13
4) preko 1.600 do 2.000 cm ³	7.500	80,40
5) preko 2.000 do 2.500 cm ³	37.000	396,65
6) preko 2.500 do 3.000 cm ³	75.000	804,02
7) preko 3.000 cm ³	155.000	1661,65

* Za obračun vrednosti u evrima korišćen je kurs Narodne banke Srbije na dan 10. avgusta 2009. godine:
1 € = 93,2806 dinara.

Propisani iznos poreza na upotrebu motornih vozila umanjuje se za vozila preko navršenih pet godina starosti, i to za:

- 1) 15% - kod vozila preko pet do osam navršenih godina starosti;
- 2) 25% - kod vozila preko osam do deset navršenih godina starosti;
- 3) 40% - kod vozila preko deset godina starosti.

Kako bi se dala kritička ocena modela oporezivanja motornih vozila u Srbiji, neophodno je napraviti paralelu sa već opisanim predstavnicima Evropske Unije, švedskim i nemačkim modelom. Radi što efikasnijeg upoređenja, uzeće se u obzir samo porez na vlasništvo nad vozilom, odnosno porez na upotrebu motornog vozila, kako je to definisano srpskim zakonodavstvom. Porez na kupovinu (porez na dodatnu vrednost), biće izuzet iz razmatranja zbog relativno sličnog iznosa, dok se porez na potrošnju ne uzima u obzir, zbog toga što nije propisan u Srbiji. Predmet analize biće vozila sa radnim zapreminama motora počev od 1.000 cm³, sukcesivno uvećanim za po 100 cm³,

¹⁷ Postoje i specifični slučajevi kada se odstupa od ove stope, o čemu u ovom radu neće biti reči. Za sve detaljnije informacije pogledati: Treće izmenjeno i dopunjeno uputstvo za primenu zakona o porezu na dodatnu vrednost, Ministarstvo finansija Republike Srbije, Poreska uprava, decembar 2005. godine, URL <http://www.poreskauprava.gov.rs/sr/pdv/UputstvoPrimenaPDV12i1.zip> (7. avgust 2009.)

¹⁸ Zakon o izmenama i dopunama Zakona porezima na upotrebu, držanje i nošenje dobara, Službeni glasnik Republike Srbije 31/09, 30. april 2009. godine, javno preduzeće „Službeni glasnik“, Beograd, str. 86, sopstveni prikaz.

pa sve do 3.500 cm³. Radi uprošćenja obračuna, a zadržavanja reprezentativnosti modela, uvešće se takođe sledeće pretpostavke:

- 1) Apsolutni iznos emisije ugljen-dioksida po pređenom kilometru odgovara približno desetini radne zapremine motora. Tako na primer, emisija ugljen-dioksida za motor radne zapremine od 1.000 cm³ iznosiće 100 g/km, za motor od 1.100 cm³, 110 g/km, a za motor od 1.200 cm³, 120 g/km, itd. Izuzetak čine radne zapremine iznad 2.000 cm³, tako da će za motor od 2.300 cm³, emisija iznositi 220 g/km, za motor od 2.500 cm³, 240 g/km, za motor od 3.000 cm³, 260 g/km, i za motor od 3.500 cm³, 300 g/km;
- 2) Emisija ugljen-dioksida kod benzinskih motora je istovetna kao i kod dizel motora;
- 3) Za Švedsku se posmatraju automobili koji su prvi put registrovani 2008. godine, dok se za Nemačku uzimaju u obzir automobili koji su prvi put registrovani nakon 1. jula 2009. godine.

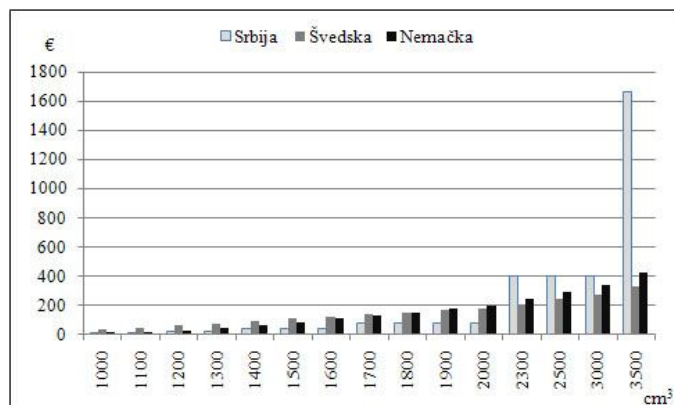
Poštujući ove pretpostavke, dobija se sledeći obračun poreza na upotrebu motornih vozila:

Prikaz 6: Obračun poreza na upotrebu motornih vozila u Švedskoj, Nemačkoj i Srbiji

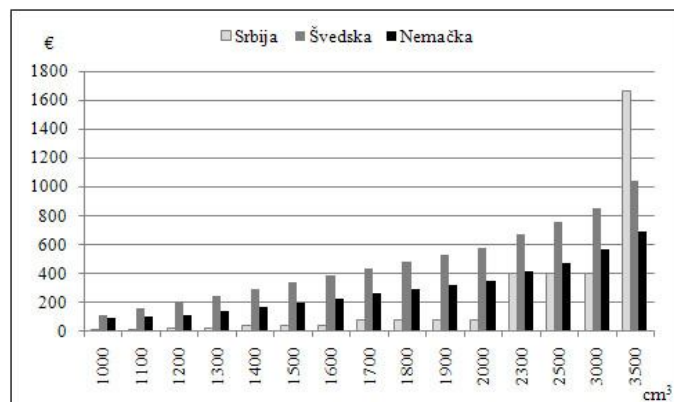
Švedska									
/	Benzinski motori				Dizel motori				
RZM (cm ³)	Osnova (SEK)	IZPE CO ₂	ΣSEK	Σ€	Osnova (SEK)	IZPE CO ₂	ΣSEK	M (3,15)	Σ€
1.000	360	0	360	35	360	0	360	1.134	111
1.100	360	10x15=150	510	50	360	10x15=150	510	1.606	158
1.200	360	20x15=300	660	65	360	20x15=300	660	2.079	204
1.300	360	30x15=450	810	80	360	30x15=450	810	2.552	251
1.400	360	40x15=600	960	94	360	40x15=600	960	3.024	297
1.500	360	50x15=750	1.110	109	360	50x15=750	1.110	3.496	344
1.600	360	60x15=900	1.260	124	360	60x15=900	1.260	3.969	390
1.700	360	70x15=1.050	1.410	139	360	70x15=1.050	1.410	4.442	437
1.800	360	80x15=1.200	1.560	153	360	80x15=1.200	1.560	4.914	483
1.900	360	90x15=1.350	1.710	168	360	90x15=1.350	1.710	5.386	529
2.000	360	100x15=1.500	1.860	183	360	100x15=1.500	1.860	5.859	576
2.300	360	120x15=1.800	2.160	212	360	120x15=1.800	2.160	6.804	669
2.500	360	140x15=2.100	2.460	242	360	140x15=2.100	2.460	7.749	762
3.000	360	160x15=2.400	2.760	271	360	160x15=2.400	2.760	8.694	855
3.500	360	200x15=3.000	3.360	330	360	200x15=3.000	3.360	10.584	1.040
Nemačka									
	Benzinski motori			Dizel motori					
RZM (cm ³)	IZZ 100 cm ³	IZPE CO ₂	Σ€	IZZ 100 cm ³	IZPE CO ₂	Σ€			
1.000	10x2=20	0	20	10x9,5=95	0	95			
1.100	11x2=22	0	22	11x9,5=104,5	0	104,5			
1.200	12x2=24	0	24	12x9,5=114	0	114			
1.300	13x2=26	10x2=20	46	13x9,5=123,5	10x2=20	143,5			
1.400	14x2=28	20x2=40	68	14x9,5=133	20x2=40	173			
1.500	15x2=30	30x2=60	90	15x9,5=142,5	30x2=60	202,5			
1.600	16x2=32	40x2=80	112	16x9,5=152	40x2=80	232			
1.700	17x2=34	50x2=100	134	17x9,5=161,5	50x2=100	261,5			
1.800	18x2=36	60x2=120	156	18x9,5=171	60x2=120	291			
1.900	19x2=38	70x2=140	178	19x9,5=180,5	70x2=140	320,5			
2.000	20x2=40	80x2=160	200	20x9,5=190	80x2=160	350			
2.300	23x2=46	100x2=200	246	23x9,5=218,5	100x2=200	418,5			
2.500	25x2=50	120x2=240	290	25x9,5=237,5	120x2=240	477,5			

3.000	30x2=60	140x2=280	340	30x9,5=285	140x2=280	565
3.500	35x2=70	180x2=360	430	35x9,5=332,5	180x2=360	692,5
Srbija						
RZM (cm ³)	Benzinski motori (€)			Dizel motori (€)		
1.000	9,11			9,11		
1.100	9,11			9,11		
1.200	17,69			17,69		
1.300	17,69			17,69		
1.400	39,13			39,13		
1.500	39,13			39,13		
1.600	39,13			39,13		
1.700	80,40			80,40		
1.800	80,40			80,40		
1.900	80,40			80,40		
2.000	80,40			80,40		
2.300	396,65			396,65		
2.500	396,65			396,65		
3.000	804,02			804,02		
3.500	1.661,65			1.661,65		
RZM (cm ³) - Radna zapremina motora u cm ³ IZPE CO ₂ - Iznos za prekoračenje emisije CO ₂ M (3,15) - Multiplikator 3,15 IZZ 100 cm ³ - Iznos za započelih 100 cm ³ radne zapremine motora Kurs švedske krune (SEK), Narodne banke Srbije na dan 10. avgusta 2009. godine, iznosio je: 1 SEK = 0,0983 €						

Prikaz 7: Porez na upotrebu motornih vozila sa benzinskim pogonom



Prikaz 8: Porez na upotrebu motornih vozila sa dizel pogonom



Sagledavanjem srpskog modela oporezivanja upotrebe motornih vozila (*prikazi 5, 6, 7 i 8*), jasno se dolazi do sledećih zaključaka:

- 1) Podjednako se tretiraju benzinski i dizel motori, što je sa ekološkog aspekta nedopustivo. Motori sa dizel pogonom moraju se više oporezovati zbog veće količine štetnih materija koje emituju;
- 2) Osim starosne granice, ne postoje poreske olakšice za vozila sa alternativnim pogonom, kao što su električna ili hibridna vozila. Time potrošači nemaju podsticaj za prelazak na upotrebu ekoloških vozila;
- 3) Iznos propisanog poreza se eksponencijalno uvećava u nizu radne zapremine motora do 2.000 cm³. Za kategoriju vozila sa radnom zapreminom motora od 2.000 do 2.500 cm³, porez se petostruko uvećava, čime se prekida eksponencijalna progresija. Za kategorije vozila sa radnom zapreminom motora iznad 2.500 cm³, ona se ponovo uspostavlja. Ovakvo oporezivanje može u znatnoj meri da podstakne potrošače da se opredele za automobile radne zapremine motora do 2.000 cm³. Uočljivo je takođe to, da je porez za benzinske motore do 2.000 cm³ niži nego u uporednim državama. Iznad radne zapremine od 2.000 cm³, porez je viši nego u pomenutim državama (kod dizel motora iznad 3.000 cm³).

Nakon predloženog razmatranja, nameće se pitanje o modelu oporezivanja upotrebe motornih vozila, koji bi trebao da se primeni u Srbiji, u svetlu usklađivanja zakonodavstva sa Evropskom Unijom. Odnosno, da li bi bila efikasnija primena modela oporezivanja zasnovanog isključivo na emisiji ugljen-dioksida, ili na osnovu kombinacije emisije ugljen-dioksida i nekog drugog faktora, kao što je npr. radna zapremina motora, ukupna težina vozila, starost vozila, jačina buke, itd. Sa fiskalnog stanovišta, najpogodniji bi bio model oporezivanja na osnovu emisije ugljen-dioksida, pošto on obezbeđuje najveći priliv sredstava u budžet. Iz razloga većeg priliva sredstava u budžet, propisan je znatno veći porez za vozila iznad 2.000 cm³ radne zapremine motora. Međutim, takvo rešenje ima gotovo minoran efekat na budžet, pošto je udeo takvih vozila u Srbiji znatno nizak. S druge strane, kako bi ovaj model oporezivanja mogao da se primeni, neophodno je obezbediti tehničke mogućnosti kod svih pružaoca usluga tehničkog pregleda vozila, koji moraju imati standardizovanu opremu i postupke merenja emisije. To bi u znatnoj meri uvećalo troškove u vezi sa pregledom uređaja i izdavanjem sertifikata i dozvola za rad.¹⁹ Takođe treba uzeti u obzir i činjenicu da je prosečna starost vozila u Srbiji u proseku znatno viša nego u starim državama članicama Evropske Unije (EU-15), tako da se mora računati sa povećanom emisijom ugljen-dioksida, što znatno uvećalo i iznos obračunatog poreza. Iz tog razloga je gotovo nemoguća retroaktivna primena ovog poreza, već bi to bilo moguće samo od određenog dana (kao u Nemačkoj, od 1. jula 2009. godine). Konačno treba uvažiti i činjenicu da veliki broj vozila u Srbiji ima uređaj za pogon na tečni gas (LPG-Liquefied Petroleum Gas), tako da ona emituju manje štetnih čestica. Za takva vozila bi trebalo da se predvide izvesne poreske olakšice. Na osnovu svega rečenog, zaključuje se da bi za Srbiju najefikasniji model oporezivanja upotrebe motornih vozila bio na osnovu

¹⁹ Koliko je reč o ozbiljnom poslu, govori i činjenica da je u Nemačkoj aktivnost tehničkog pregleda vozila bila u isključivoj nadležnosti pet kompanija (TÜV, Dekra, FSP, GTÜ i KÜS), koje su imale dozvolu države, shodno Uredbi o registraciji vozila u saobraćaju (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Međutim, od 1. januara 2008. godine, zbog sprečavanja postojanja monopola u članicama Evropske Unije, izdavanje dozvola za sprovođenje tehničkog pregleda vozila je nešto liberalizovano.

kombinovane primene faktora, odnosno radne zapremine motora i emisije ugljen-dioksida. Granica emisije ugljen-dioksida i iznos poreza za eventualno prekoračenje, mogu da se utvrde naknadnim istraživanjem i sagledavanjem iskustva drugih država. Eventualne poreske olakšice bi mogle da se predvide na osnovu starosti vozila i upotrebe alternativnih goriva, kao što su hibridni, isključivo električni ili pogon na tečni gas.

5. Zaključak

Podstaknute ekološkim problemima, sve značajnije svetske organizacije su dugo pokušavale da pronađu adekvatno rešenje, što je rezultiralo potpisivanjem tzv. Kyoto sporazuma 1997. godine.²⁰ Ovim sporazumom su države potpisnice preuzele na sebe obavezu da, između ostalog, preduzmu odgovarajuće aktivnosti radi smanjenja emisije štetnih gasova u atmosferu. Evropska Unija, kao jedna od najznačajnijih ekonomskih grupacija, nastoji takođe da pruži doprinos rešavanju ovog problema. Istraživanjem je utvrđeno da saobraćaj učestvuje sa oko 17% u ukupnoj emisiji štetnih materija, naročito ugljen-dioksida, dok na putničke automobile otpada 7%. Nakon razmatranja brojnih mogućih rešenja, Komisija Evropske Unije je izradila predlog, koji je usvojio Evropski parlament aprila 2009. godine, prema kom putnički automobili jednog proizvođača, ne smeju u proseku da prekorače iznos emisije ugljen-dioksida od 130 grama po pređenom kilometru. Predlogom je takođe predviđeno da ovaj cilj bude ostvaren u određenim fazama. Ovim predlogom je ostavljeno pravo svim državama članicama, da samostalno pronađu najadekvatniji model za postizanje zadatih ciljeva. U svim državama Evropske Unije vlada jedinstvo u tome da se ovi ciljevi mogu postići usvajanjem određenih zakonskih propisa, kojim bi se proizvođači automobila primorali na poštovanje usvojenog predloga. Uprkos ovom jedinstvu, u Evropskoj Uniji trenutno ne postoji jedinstveni stav o modelu oporezivanja koji bi mogao da se primeni kao univerzalno rešenje.

Sagledavanjem mogućih rešenja, iskristalisala su se dva karakteristična modela oporezivanja upotrebe motornih vozila, tzv. švedski i nemački model. Zajedničko za oba modela je to što za oporezivanje koriste iznos emisije ugljen-dioksida. Razlika se sastoji u tome što je u Švedskoj to isključivi parametar za obračun pomenutog poreza, dok se u Nemačkoj on primenjuje u kombinaciji sa radnom zapreminom motora. Bez obzira na uočene razlike, oba modela su jedinstvena u tome, prilikom obračunavanja poreza, benzinski i dizel motori moraju da imaju različiti tretman, i da je neophodno predvideti određene poreske olakšice za upotrebu tzv. ekoloških vozila (električna, hibridna vozila, itd.). Ova dva modela bi mogla da posluže i usvajanje zakonskog rešenja i u Srbiji. Naime, u Srbiji se prilikom oporezivanja upotrebe motornih vozila isključivo koristi radna zapremina motora, pri čemu ne postoji proporcionalno uvećanje poreza za snažnije motore, već je prisutna tzv. prekidna eksponencijalna progresija. Krupan nedostatak ovog modela je i to, što se sa poreskog aspekta istovetno tretiraju benzinski i dizel motori, i što nisu predviđene povlastice za upotrebu ekoloških vozila. Prilikom odlučivanja o usvajanju švedskog ili nemačkog modela oporezivanja u Srbiji, neophodno je uzeti u obzir sledeće činjenice:

²⁰ Postpisale su ga sve značajne industrijske države osim Sjedinjenih Američkih Država.

- Prosečna starost vozila u Srbiji je veća nego u Evropskoj Uniji, što dovodi do porasta prosečne emisije ugljen-dioksida,
- Postoje izvesne proceduralne teškoće u tome kako će se sprovoditi merenje emisije ugljen-dioksida kod vozila.

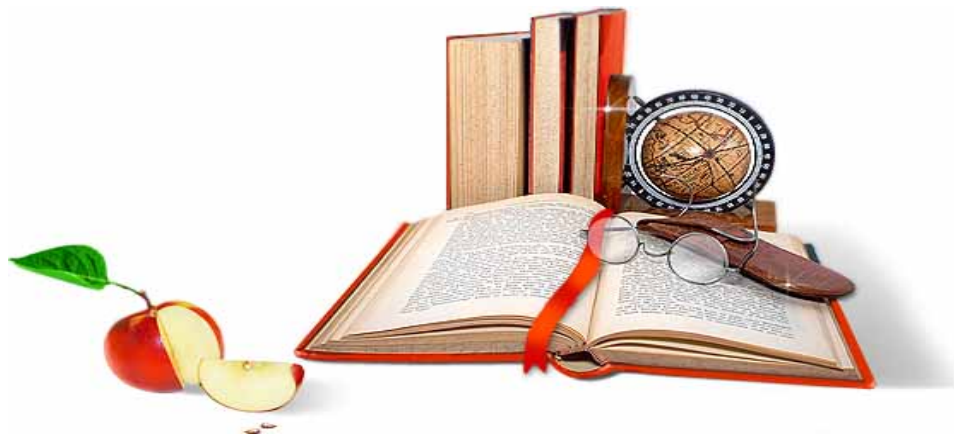
Uzimajući u obzir čisto budžetski okvir, efikasnija bi bila primena oporezivanja na osnovu emisije ugljen-dioksida, jer bi se ostvario veći priliv sredstava. Međutim, poštujući pomenute činjenice, naročito moguće proceduralne teškoće, dolazi se do konačnog zaključka da bi za Srbiju bila najefikasnija neka vrsta nemačkog modela, odnosno kombinacija emisije ugljen-dioksida i drugih faktora, kao što su radna zapremina motora, starost vozila, potrošnja, itd. uz obavezno različito tretiranje benzinskih i dizel motora, i primenu poreskih olakšica za upotrebu ekoloških vozila.

Literatura:

- 1) Commission Staff Working Document. Proposal from the Commission to the European Parliament and Council for a Regulation to reduce CO₂ Emissions from Passenger Cars. Impact Assessment. http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/sec_2007_1723.pdf
- 2) European Automobile Industry Report 2009/10, European Automobile Manufacturers Association (EAMA), Brussels, 2009.
- 3) European Commission, Reducing CO₂ Emissions from Light-Duty Vehicles. http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_home.html
- 4) Fuel Economy, website for drivers who looking fto improve their fuel economy with practical and sensible ideas, <http://www.fuel-economy.co.uk/greenlabel.shtml>
- 5) Fiat führend bei den niedrigsten CO₂-Emissionen in Europa, *Autosieger*, Das Automagazin, <http://www.autosieger.de/article14843.html>
- 6) Overview of CO₂ based Motor Vehicle Taxes in the EU, European Automobile Manufacturers Association (EAMA), http://www.acea.be/images/uploads/files/20080302_CO%20%20tax%20overview.pdf
- 7) Savezno ministarstvo finansija Nemačke, Bundesministerium der Finanzen, http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_312/DE/BMF_Startseite/Service/Downloads/Abt_IV/081.templateId=raw.property=publicationFile.jpg
- 8) Schwedische Lösung, Der Spiegel, Heft Nr. 9/26.02.07, Hamburg
- 9) Study Reveals Increasing Climate Divide Between Europe's Carmakers. Press Release, European Federation for Transport and Environment, str.2 http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2007/2007-11_car_company_co2_press_release.pdf
- 10) Tax Guide 09, European Automobile Manufacturers Association (EAMA), str 1, http://www.acea.be/images/uploads/files/20090406_ACEA_Tax_Guide_2009_Introduction.pdf
- 11) Treće izmenjeno i dopunjeno uputstvo za primenu zakona o porezu na dodatu vrednost, Ministarstvo finansija Republike Srbije, Poreska uprava, decembar 2005. godine, URL <http://www.poreskauprava.gov.rs/sr/pdv/UputstvoPrimenaPDV12i1.zip>
- 12) Zakon o izmenama i dopunama Zakona porezima na upotrebu, držanje i nošenje dobara, Službeni glasnik Republike Srbije 31/09, 30. april 2009. godine, javno preduzeće „Službeni glasnik“, Beograd, str. 86

BESPLATNI GOTOVI SEMINARSKI, DIPLOMSKI I MATURSKI RAD.

**RADOVI IZ SVIH OBLASTI, POWERPOINT PREZENTACIJE I DRUGI EDUKATIVNI
MATERIJALI.**



WWW.SEMINARSKIRAD.ORG

WWW.MATURSKIRADOVI.NET

WWW.MATURSKI.NET

WWW.SEMINARSKIRAD.INFO

WWW.MATURSKI.ORG

WWW.ESSAYSX.COM

WWW.FACEBOOK.COM/DIPLOMSKIRADOVI

NA NAŠIM SAJTOVIMA MOŽETE PRONAĆI SVE, BILO DA JE TO **[SEMINARSKI](#)**, **[DIPLOMSKI](#)** ILI **[MATURSKI](#)** RAD, POWERPOINT PREZENTACIJA I DRUGI EDUKATIVNI MATERIJAL. ZA RAZLIKU OD OSTALIH MI VAM PRUŽAMO DA POGLEDATE SVAKI RAD, NJEGOV SADRŽAJ I PRVE TRI STRANE TAKO DA MOŽETE TAČNO DA ODABERETE ONO ŠTO VAM U POTPUNOSTI ODGOVARA. U BAZI SE NALAZE **[GOTOVI SEMINARSKI, DIPLOMSKI I MATURSKI RADOVI](#)** KOJE MOŽETE SKINUTI I UZ NJIHOVU POMOĆ NAPRAVITI JEDINSTVEN I UNIKATAN RAD. AKO U **[BAZI](#)** NE NAĐETE RAD KOJI VAM JE POTREBAN, U SVAKOM MOMENTU MOŽETE NARUČITI DA VAM SE IZRADI NOVI, UNIKATAN SEMINARSKI ILI NEKI DRUGI RAD RAD NA LINKU **[IZRADA RADOVA](#)**. PITANJA I ODGOVORE MOŽETE DOBITI NA NAŠEM **[FORUMU](#)** ILI NA **MATURSKIRADOVI.NET@GMAIL.COM**