

АНАЛИЗА ЕФЕКТА
ПРЕДЛОГА УРЕДБЕ О УСЛОВИМА И НАЧИНУ СПРОВОЂЕЊА
СУБВЕНЦИОНИСАНЕ КУПОВИНЕ НОВИХ ВОЗИЛА КОЈА ИМАЈУ
ИСКЉУЧИВО ЕЛЕКТРИЧНИ ПОГОН

Светска здравствена организација одавно је препознала загађење ваздуха као велики проблем. У 2018. години организована је прва светска конференција на тему загађености ваздуха и његове повезаности са здрављем људи. Према националним и локалним извештајима, као највећи извори загађења наведени су сектор производње електричне и топлотне енергије, сектор индустрије, друмски саобраћај итд. Ово указује на то да би најбољи дугорочни одговор на овакво стање, био постепени прелазак на чисту и обновљиву енергију, у складу са могућностима.

Загађење ваздуха у Републици Србији је дуго и у континуитету занемарен проблем који захтева решавање, а у претходним месецима ниво загађења је према извршеним мерењима и подацима био скоро па забрињавајући, што је и тему загађења ваздуха али и утврђивање активности које је потребно предузети у циљу смањења загађења ваздуха ставило у први план.

Такође, Влада Републике Србије је у циљу системског решавања питања загађења ваздуха формирала Радну групу за системско решавање питања заштите ваздуха у Републици Србији.

ПРИЛОГ 2 – КЉУЧНА ПИТАЊА ЗА АНАЛИЗУ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И ПРАВИЛНО ДЕФИНИСАЊЕ ПРОМЕНЕ КОЈА СЕ ПРЕДЛАЖЕ

У Србији су као доминантни извори загађења ваздуха дефинисани индивидуална ложишта, индустријска постројења, саобраћај и за сваки од ових извора предложене су мере и активности на свим нивоима којима би се утицало на смањење загађења (да се размотре све могућности за убрзавање процеса гасификације, да се стимулишу грађани да се колико је могуће више прикључе на централно грејање, да индустријска постројења улажу у пројекте које имају за циљ смањење емисија, пошумљавање и повећање броја зелених површина у градовима, повећање броја мерних станица, еколошки приступ у области урбанизма, повремена редукција саобраћаја и увођење разних мера којима би се подстакло коришћење јавног превоза у градовима, редукција или кад је то могуће престанак коришћења средстава јавног превоза која нису на природни гас, давања субвенција за куповину нових електричних возила и сл).

Према Извештају о стању животне средине у Републици Србији за 2022. годину, који је донет у 2023. години јер се доноси за претходну годину, постоје подаци везани за квалитет ваздуха, и то:

Агенција за заштиту животне средине сваке године припрема и доставља Центру за емисије и пројекције Национални извештај о инвентару емисија добијених применом методологије садржане у ЕМЕР/ЕЕА. Због утврђене динамике припреме и доставе

података (једном годишње, за две године уназад) у Извештају су коришћени прорачуни вредности емисија у 2021. години.

Према овој методологији извори емисија сврстани су у 12 сектора, један од њих је друмски саобраћај који је у укупним националним емисијама азотних оксида имао највећи удео 41%, у укупним националним емисијама суспендованих честица PM10 био на другом месту имао удео 10% , а укупним националним емисијама суспендованих честица PM2.5 био на другом месту и износио је 9%.

Субвенционисање куповине нових возила која имају искључиво електрични погон, у циљу подстицања еколошки прихватљивијег вида транспорта, раније је било предмет Уредбе о условима и начину спровођења субвенционисане куповине нових возила која имају искључиво електрични погон, као и возила које уз мотор са унутрашњим сагоревањем покреће и електрични погон (хибридни погон), која је доношена на годишњем нивоу сваке године почев од 2020, па до сада.

Уредбом о условима и начину спровођења субвенционисане набавке путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза („Службени гласник РС“, број 94/19) уређују се услови и начин спровођења субвенционисане набавке путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза, те је у односу на субјекте на које се односи доста ужа од предложене уредбе.

Са друге стране, на предлог Министарства заштите животне средине донета је Уредба о условима и начину спровођења субвенционисане куповине нових возила која имају искључиво електрични погон, као и возила које уз мотор са унутрашњим сагоревањем покреће и електрични погон (хибридни погон) („Службени гласник РС“, број 27/2020).

Овом уредбом уређена је субвенционисана куповина нових возила која имају искључиво електрични погон, у циљу подстицања еколошки прихватљивијег вида транспорта, за коју су захтев могла да поднесу физичка и правна лица, те је Уредба у односу на субјекте на које се односе доста шира од Уредбе о условима и начину спровођења субвенционисане набавке путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза.

У 2023. години, а на основу тада важеће уредбе поднето је укупно 800 захтева за субвенционисање електричних и хибридних возила. Од тога је одобрено 756 захтева, док је 44 захтева одбијено или су подносиоци одустали.

Одобрени су захтеви за:

- возила врсте L1-L2 - 1 возило
- возила врсте L3 – L7 - 1 возило
- возила врсте M1 и N1 **искључиво на електрични погон** – 310 возила

- возила врсте M1 и N1 која покреће хибридни погон који уз мотор са унутрашњим сагоревањем има електрични погон тако да возило може без активирања мотора са унутрашњим сагоревањем одређено време самостално да се креће искључиво на електрични погон, уз обавезу да поседује спољни прикључак за струју односно да се пуњење батерија може остварити и из спољног извора електричне енергије (PHEV Plug In Hybrid Electric Vehicle), као и за електрична возила са уграђеним саставом за продужење аутономије кретања (range extender) са емисијама CO₂/km до највише 50 g/km обрачунатим по WLTP методологији (WLTP – пондерисана комбинована вредност – WLTP weighted combined value) – 69 возила
- возила врсте M1 и N1 која покреће хибридни погон који уз мотор са унутрашњим сагоревањем има барем један електрични мотор и може да се без активирања мотора са унутрашњим сагоревањем одређено време самостално креће искључиво на електрични погон, при чему се производња електричне енергије за допуну батерија обавља унутар самог возила, са емисијама CO₂ до највише 140 g/km обрачунатим по WLTP методологији (WLTP – комбинована вредност – WLTP combined value) – 763 возила

Имајући у виду потребе заштите животне средине, односно смањења загађења ваздуха, развој инфраструктуре, као и регулативу Европске уније у овој области утврђено је да су створени услови да се Уредбом субвенционише искључиво куповина електричних возила, са нултом емисијом загађујућих материја.

Како се Предлогом ове уредбе субвенционише куповина аутомобила на електрични погон, то се очекује да ће се повећати број аутомобила на наведени погон, а нарочито из разлога што је у септембру 2023. године Влада је усвојила Закључак којим је сагласна да се Јавно предузеће „Путеви Србије“ овласти да предузме све активности, ради стављања у функцију објеката паркиралишта и одморишта дуж аутопутева обезбеђењем бољих услова постојећих паркиралишта и одморишта корисницима аутопутева - Пројекат „Зелене пумпе“. Овим пројектом предвиђено је постављање пуњача за електрична возила на одмориштима дуж аутопутева и то минимум 5, а максимум 20 на сваком одморишту.

Ефекти предложене уредбе утицаће на:

- **правна лица, предузетнике и физичка** лица – директан утицај који су у складу са уредбом подносиоци захтева за добијање субвенција али и на
- **правна лица** која су у обавези да поставе одговарајућу пратећу инфраструктуру – пуњаче и сл. – посредан утицај

ПРИЛОГ 3 – КЉУЧНА ПИТАЊА ЗА УТВРЂИВАЊЕ ЦИЉЕВА

Циљ предложене уредбе јесте да се повећа број возила на електрични погон, те у том смислу ако се одустане од доношења ове уредбе реално би било очекивати да продаја истих остане на садашњем нивоу или да дође до њеног опадања.

Ово нарочиту у односу на искуства држава у окружењу. Наиме, према подацима, у Словенији и Хрватској након спроведених јавних конкурса за суфинансирање куповине електричних возила, повећана је продаја наведених аутомобила.

Општи циљ ове уредбе јесте унапређење и заштита животне средине и промовисање подстицања еколошки прихватљивог вида транспорта.

Сви предлози који су дати у уредби су усклађени са циљевима и приоритетима Владе да се смањи загађење ваздуха у Републици Србији.

Из тих разлога разматрана је опција „status quo” на начин да се субвенционисана куповина горе наведених возила настави и у 2024. години.

ПРИЛОГ 5 - КЉУЧНА ПИТАЊА ЗА АНАЛИЗУ ФИНАНСИЈСКИХ ЕФЕКТА

Ефекти уредбе на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року могу се огледати у повећању прихода од регистрације ових возила, повећање прихода од пореза на промет, повећање царинских дажбина и сл. јер се очекује повећање броја возила.

Финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно је обезбедити у буџету али не и из других извора финансирања нити ће утицати на међународне финансијске обавезе

Укупна расположива средства за реализацију субвенционисане куповине возила у 2024. години, обезбеђена су Законом о буџету Републике Србије за 2024. годину су у износу од 170.000.000,00 динара

Министарство заштите животне средине, као орган задужен за спровођење Уредбе располаже капацитетима за њено спровођење.

У циљу реализације одредаба Уредбе, потребно је формирати комисију која ће спроводити процедуру доделе субвенција. Имајући у виду да је Комисија Министарства у току 2020, 2021, 2022. и 2023. године већ спроводила процедуру доделе субвенција, неће бити потребна додатна едукација запослених.

Такође, ова уредба неће изазвати трошкове који се односе на оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција или обуку државних службеника имајући у виду да за њено спровођење није потребно уводити било какве промене у надлежним органима.

Спровођење ове уредбе неће изазвати расходе других институција.

ПРИЛОГ 6 – КЉУЧНА ПИТАЊА ЗА АНАЛИЗУ ЕКОНОМСКИХ ЕФЕКТА

Корист за правна лица и предузетнике, огледа се у чињеници да ће куповину нових возила остварити по субвенционисаној цени.

Изабрана опција неће утицати на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) јер су услови под којима се врши продаја возила остали непромењени а услови који се морају испоштовати приликом конкурисања су једнаки за све подносиоце захтева.

Такође, изабрана опција не утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација.

Изабрана опција у сваком случају утиче на увећање друштвеног богатства, јер директно сузбија негативне последице које би настале коришћењем аутомобила који користе искључиво фосилна горива.

Предлог уредбе неће имати утицај на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца.

Користи (материјалне и нематеријалне) које ће изабрана опција проузроковати грађанима јесте да ће имати могућност да купе нова возила прописана уредбом уз субвенције.

Изабрана опција не утиче на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр. промене у стопама запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично.

ПРИЛОГ 7 – КЉУЧНА ПИТАЊА ЗА АНАЛИЗУ ЕФЕКТА НА ДРУШТВО

Изабране опције омогућавају равноправан третман различитих категорија лица. Не постоји механизам који би могао бити искоришћен за било какву врсту дискриминације (нпр. на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава).

Циљ уредбе јесте да се куповином и коришћењем возила на електрични погон смањи употреба аутомобила која користе искључиво фосилна горива и да се смањи емисија NO₂, PM₂ и PM₁₀ честица и SO₂ и да становништво живи у окружењу чистог ваздуха. То би заправо било побољшање услова живота а то значи и животног стандарда.

Износ субвенција је фиксан и није везан за цену, већ за тип возила. У складу са тим купац електричног возила остварује следеће погодности:

- 1) за возила врсте L1 и L2, 250 евра у динарској противвредности по званичном средњем дневном курсу Народне банке Србије, на дан уплате купопродајне цене;
- 2) за возила врсте L3 – L7, 500 евра у динарској противвредности по званичном средњем дневном курсу Народне банке Србије, на дан уплате купопродајне цене;

3) за возила врсте M1 и N1 искључиво на електрични погон, 5.000 евра у динарској противвредности по званичном средњем дневном курсу Народне банке Србије, на дан уплате купопродајне цене;

Реализацијом изабраних опција сви региони ће постићи напредак по питању стања животне средине. Правна лица и предузетници и физичка лица без обзира у ком региону живе имају једнака права приликом подношења захтева за субвенционисану куповину.

Реализација изабране опције не утиче се на промене у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања, посебно у смислу једнаког приступа услугама и правима за осетљиве групе.

ПРИЛОГ 8 – КЉУЧНА ПИТАЊА ЗА АНАЛИЗУ ЕФЕКТА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Изабрана опција утиче позитивно на здравље људи, квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну, на начин да је увођење што већег броја возила која се покрећу на еколошки прихватљив начин у директној вези са смањењем броја возила која се покрећу на фосилна горива која су препозната као један од загађивача ваздуха.

У поступку разматрања ефеката ове уредбе и субвенционисања продаје возила уочено је да је у току претходних година у односу на укупну продају, продаја електричних возила порасла више него дупло више у односу на продају хибридних возила.

У 2020. години субвенционисана је куповина 4 возила искључиво на електрични погон, у 2021. години 64, у 2022. години 158, а у 2023. години чак 310 возила.

Из напред наведеног разлога, а све у циљу смањења загађења ваздуха и поспешивања еколошки прихватљивог вида транспорта, као једног од приоритетних циљева које је одредила Влада Републике Србије, Министарство заштите животне средине је мишљења да је целисходније убудуће субвенционисати возила која користе искључиво електрични погон, те у том смислу и предлаже доношење наведене уредбе.