

ЕКОЛОШКИТЕ ДАНОЦИ КАКО ИНСТРУМЕНТ ВО ПОЛИТИКАТА НА ЗАШТИТА НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА - СО ПОСЕБЕН АКЦЕНТ НА ЕКОЛОШКА КОМПОНЕНТА ПРИ ОДАНОЧУВАЊЕ НА МОТОРНИТЕ ВОЗИЛА

Вонреден професор Сејдефа Цафче
ФОН Универзитет, Скопје
sejdefa.dzafche@fon.edu.mk

Абстракт

Заштита на животната средина претставува една од основните приоритети на современите држави. Емисијата на CO₂ при употреба на моторните возила претставува една од заканите врз животната средина. Во заложбата за нивно намалување важна улога имаат еколошките даноци. Системот на оданочување на возилата е многу различен помеѓу државите членки на Европската Унија, со издразена комплексност во рамките на секоја земја, базиран врз основа еколошките и енергетските карактеристики на возилата. Овој труд има за цел да направи анализа на системот на оданочување на моторните возила во рамките на правните системи на државите членки на Европската Унија, со посебен акцент на правната рамка на Република Северна Македонија, и неговите еколошки и фискални импликации.

Клучни зборови: *заштита на животна средина, еколошки даноци, Европска Унија, моторни возила, Република Северна Македонија*

ENVIRONMENTAL TAXES AS INSTRUMENTS IN THE ENVIRONMENTAL PROTECTION POLICY OF THE EUROPEAN UNION – SPECIAL EMPHASIS ON THE ECOLOGICAL COMPONENT DURING TAXATION OF MOTOR VEHICLES

Sejdefa Dzafce
Associate Professor, FON University, Skopje
sejdefa.dzafche@fon.edu.mk

Abstract

Environmental protection is one of the basic priorities of modern states. The CO₂ emissions from motor vehicles are one of the main environmental threats. Ecological taxes have an important role to play in the commitment for reducing CO₂ emissions. The vehicle taxation system is very different between the member states of the European Union, with an accentuated complexity within each country, based on the environmental and energy characteristics of the vehicles. This paper aims to analyze the system of taxation of motor vehicles within the legal systems of the member states of the European Union, with special

emphasis on the legal framework of the Republic of North Macedonia, and its environmental and fiscal implications.

Keywords: *Environmental protection, ecological taxes, European Union, motor vehicles, Republic of North Macedonia*

Вовед

Светот денес се соочува со сериозни проблеми како да ја одржи еколошката рамнотежа во услови на глобалното затоплување. Заштитата на животната средина како универзална заложба на глобално ниво ќе ги натера државите да се фокусираат кон изнаоѓање на механизми и алтернативи начини како тоа поуспешно да го направат. Имено во низата на мерки кои се прокламираат меѓу државите среќаваме вистинска разноликост: од мерки кои се однесуваат на навиките на потрошувачите: на пример како да се одвикнат граѓаните од употреба на моторни возила; па до мерки кои се во насока на намалување од зависноста од увоз и употреба на нафта (данскиот случај)¹; потоа мерки во насока на фаворизирање на обновливите извори на енергија; па се до мерки со фискални импликации. Аналогно на ова еколошките даноци играат голема улога во процесот на градење на еколошки навики кај граѓаните и кај производителите. Преку даноците се делува на цената на ресурсите кои предизвикуваат загадување, која во исто време нејзината вредност делува демотивирачки врз потрошувачите. На овој план заложбата на Европската Унија се одликуваат со интензивен приод кој на системски начин ги пропагира даночните реформи како алатка во остварување на еколошките цели.

1. Политика на заштита на животната средина на ниво на Европската Унија

Заложбите за здрава животна средина на ниво на Европската Унија резултира со конкретни предлози и мерки. Активностите на ниво на Европската Унија имаа за цел преку колективна акција, стопанството и општеството, да го преобразат во одржливо и еколошки ефикасно. Во таа насока дополнителен предизвик претставува намалување на емисијата на штетните гасови. Остварување на целите според официјалните ставиви на Унијата треба да се направи преку големи јавни вложувања и силни ностојувања приватниот капитал да се насочи кон делувања во областа на климата и животната средина, со паралелно избегнување на зависноста од факторите кои имаат неодржив карактер.²

¹ Повеќе во: Larsson, M. , The Business of Global Energy Transformation, Palgrave Macmillan, Hampshire, 2012, Predrag Bejaković, O uvođenju ekoloških poreza u odabranima razvijenim zemljama, стр. 1, достапно на: <https://www.ijf.hr/upload/files/file/PV/2016/6/bejakovic.pdf>.

² [European Commission](#), European green deal, Bruxelles, 11.12.2019. COM(2019) 640 final, 2019.

Во историска конотација на ниво на Унијата се усвоени седум акциони планови преку кои беа дефинирани еколошките цели на ниво на Унијата.³ Концептот за одржлив развој е обработен во рамките на Шестиот акционен план, во Стратегијата за одржлив развој и Лисабонската стратегија за раст и вработување.⁴ Во Седмиот акционен план претставена е визијата до 2050 година во која акцентот е поставен на зачувување на природниот капитал, потребата од ниско ниво на CO₂, ефикасна употреба на природните ресурси, заштита на граѓаните на Унијата од притисоците во врска со животната средина и опасностите за нивното здравје и благосостојба, како и потребата од зголемена делотворност на Унијата во решавање на меѓународните предизвици во врска со животната средина и климата.⁵ Донесени се и Пакетот за клима и енергетика до 2030 година,⁶ Стратегијата за Европа до 2020 година, Програмата за истражувања и иновации Хоризонт 2020, како и низата Директиви кои имаат за цел хармонизација на прашањата кои имаат директен инпакт врз животната средина. Во насока на поставување на приоритетите во заштитата на животната средина на ниво на Унијата се донесе и т.н. Европски зелен план.

1.1 Европски зелен план како рамковна програма за идни даночни реформи

Во 2019 година Европската Комисија го донесе Европскиот зелен план,⁷ кој е составен дел на стратегијата на Комисијата за спроведување на Програмат на Обединетите Нации до 2030 година за одржлив развој.⁸ Во Европскиот зелениот план (понатаму во текстот Планот), Унијата е претставена како предводник во координацијата на меѓународните настојувања за изградба на усогласен финансиски систем кој ги подржува одржливите решенија во кој до

³ Првиот акционен план е усвоен 1973 година.

⁴ Kosonen, K., Nicodeme, G. The role of fiscal instruments in environmental policy, European Union, 2009.

⁵ DECISION No 1386/2013/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, of 20 November 2013 on a General Union Environment Action Programme to 2020 'Living well, within the limits of our planet', Official Journal of the European Union, L 354/171, достапно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013D1386>, Environment Action Programme to 2020, достано на: <http://ec.europa.eu/environment/action-programme/> и <https://www.eea.europa.eu/hr/publications/europsko-izvjesce-o-okolisu>, дата на пристап: [13.05.2020].

⁶ European Climate Pact, достапно на, https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/pact_en, дата на пристап: [14.05.2020].

⁷ [European Commission](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip19_1884), European green deal, Bruxelles, 11.12.2019. COM(2019) 640 final, 2019.

⁸ Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, достапно на: <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>, како и политичките насоки изработени од страна на Ursule von der Leyen: https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/political-guidelines-next-commission_hr.pdf, ambitious recovery plan for Europe, дата на пристап [13.06.2020].

2050 година нема да постои нето емисија на стакленички гасови.⁹ Основната заложба на Планот е постигнување на климатска неутралност.

Досегашните заложби резултираа со намалување на емисијата на стакленичките гасови за 23% во периодот од 1990 до 2018 година. Планот е емисијата на стакленичките гасови да се намали за 60% до 2050 година. Покрај многуте мерки за остварување на поставените цели Планот предвидува екологизација на националните буџети.¹⁰ Во рамките на мерките кои се вклучени во екологизација на националните буџети претставува и оданочувањето кое треба да е насочено кон остварување на зелени приоритети и елиминирање на штетното субвенционирање. Во оваа насока се превидени и зелени јавни вложувања во контекст на квалитетно јавно финансирање.

Во Планот е предвидена потреба за даночна реформа која може да го поттикне економскиот раст и отпорност на климатските промени како и да допринесе до почесно општество и поправедна транзиција. На делот на националните даночни системи Планот поттикнува на опсежни даночни реформи, кои меѓу другото се насочени кон укинување на субвенции за фосилни горива, пренасочување на даночното оптеретување од приходите од работа кон факторите кои допринесуваат до загадување. Планот ја потенцира потребата од гаранции за донесување на предлог за промена на стапките на данокот на додадена вредност, со што би се овозможило државите членки, што е можно понасочено да ги применуваат во остварувањето на повисоки цели во областа на животната средина, како на пример за поддршка на производство на органско овошје и зеленчук.¹¹ За целите на остварување на заштитата на животната средина и енергија, се работи на усвојување на директиви со кои, и меѓу другото, треба да се предвиди државна поддршка во заштитата на животната средина.

1.2 Стандарди на ниво на Европската Унија во заштитата на негативните ефекти предизвикани од моторните возила

Автомобилите се одговорни за околу 12% од вкупните емисии на јаглерод диоксид во ЕУ (CO₂).¹² На планот на справување со штетната емисија на CO₂, Европската Унија ја донесе Регулацијата (ЕЗ) 443/2009,¹³ со која се

⁹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_hr, стр.2. дата на пристап: [13.05.2020].

¹⁰ European green deal, стр.18.

¹¹ Ibid., стр.18

¹² Reducing CO₂ emissions from passenger cars - before 2020, достапно на: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en, дата на пристап: [15.05.2020].

¹³ Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles (Text with EEA relevance) *SL L 140*, 5.6.2009.

предвидени стандардите за емисии од нови возила (регулативата ја утврдува просечната емисија на CO₂ за новите патнички автомобили на 130 g CO₂/km) како и стандардите за перформанси за нови патнички автомобили, како дел од интегрираниот пристап на Заедницата за намалување на емисиите на CO₂ од лесни возила изменета и дополнета со Регулативата 1014/2010. Целта беше да се постигне стандардот од 2009/06/05 EN и општата цел за ниво од 120g CO₂/km просечна емисија за нов автомобил. Оваа цел беше постигната во 2013 година, две години пред предвидениот рок. Просечните емисии на нови автомобили регистрирани во 2018 година во ЕУ и Исланд беа 120,8g CO₂ / km.¹⁴

На 17 април 2019 година, Европскиот парламент и Советот ја усвоија Регулативата 2019/631¹⁵ со која се воведуваат стандарди за изведба на емисија на CO₂ за нови патнички автомобили и нови комбиња за 2025 и 2030 година. Преку оваа Регулатива која започна да се применува на 1 јануари 2020 година ја замени и укина Регулативата (ЕЗ) 443/2009. Согласно заложбите, постепено во периодот од 2020 до 2021 година, просечната емисија на ниво на ЕУ за нови автомобили треба да изнесува 95 g CO₂ / km.¹⁶

Во оваа насока е и Директивата 98/70/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 13 октомври 1998 година, а во врска со квалитетот на бензините и дизел горивата изменета преку неколку директиви: Директивата на Комисијата 2000/7/ЕЗ, Директивата 2003/17/ЕЗ и Регулативата (ЕЗ) 1882/2003 и Директивата 2009/30/ЕС, Директива за информирање на потрошувачите (1999/94/ЕЗ) дополнета со Директивата 2003/73/ЕЗ, како и Директивата 1999/94/ЕЗ на Европскиот парламент и Советот од 13 декември 1999 година во врска со достапноста на информации на потрошувачите за потрошувачката на гориво и CO₂ емисиите во однос на маркетингот на новите патнички автомобили изменета и дополнета со Директивата 2003/73/ЕС.

2. Еколошки даноци на Европската Унија

Во делот на употребата на инструментите за заштитата на животната средина на ниво на Европската Унија значајно место завземаат еколошките даноци. Во Европската Унија постојат три основни категории на еколошки

¹⁴ Reducing CO₂ emissions from passenger cars - before 2020, достапно на: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en, дата на пристап: [15.05.2020].

¹⁵ Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO₂ emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011 (Text with EEA relevance.).

¹⁶ Ако просечната емисија на CO₂ на возниот парк на производителот ја надминува граничната вредност на емисија, во дадената година, производителот треба да плати **вишок** за **емисии** за секој регистриран автомобил. До 2018 година, оваа премија изнесуваше (5 € за првиот, 15 € за вториот, 25 € за третиот и 95 € за секој следен g / km). Од 2019 година, казната е 95 евра за секој g / km.

даноци и тоа:¹⁷

- енергетски даноци;
- даноци во транспортниот сектор; и
- даноци насочени кон загадувањето и ресурсите.

Енергетските еколошки даноци се имплементирани во сите држави членки на Европската Унија, особено за горивото кое се користи за транспорт и за стационарни цели. Во енергенските даноци влегуваат: данок на минерални масла и моторни горива, бензин (оловен и безоловен), мазут, керозин, данок на природен гас и потрошувачка на електрична енергија.

Еколошките даноци за транспорт се во широка примена во земјите членки на Европската Унија. Даночите се засноваат на продажба, регистрација и употреба на моторни возила, и истите имаат соодветни специфики во речиси сите земји членки на Унијата.

Еколошките даноци насочени кон загадување и ресурси опфаќаат широк спектар мерки. Базични области се производството на води, управувањето со отпад, загадување на воздухот и загадување на почвата.

3. Оданочување на моторни возила во рамките на Европската Унија

Во основа постојат многу различни пристапи во оданочувањето на моторните возила во рамките на националните законодавства на државите членки на Европската Унија: како еднократна обврска при набавка на возилото или како годишна обврска. Основната поделба на данокот на моторните возила е направена врз основа на моментот на наплата на данокот и тоа:

- даноци за време на купувањето на возилото; и
- годишен данок на сопственост на возилото.

Во однос на компонентата за заштита на животната средина, постои следнава поделба:

1. линеарно оданочување во зависност од емисијата на CO₂;
2. оданочување според класи на емисија на CO₂; и,
3. оданочување врз основа на други еколошки параметри.

¹⁷ European Environmental Agency, Environmental taxation and EU environmental policies, 2016, достапно на: <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-taxation-and-eu-environmental-policies>, дата на пристап [13.06.2020].

Табела 1: Даноци на моторни возила во државите членки на Европската Унија

Држава	ДДВ	Данок на регистрација при купување	Данок на сопственост		Акцизи за горива во € за 1.000 литри	
			Приватна	Комерцијална	Безоловен бензин	Дизел
Австрија	20%	Врз основа на потрошувачката на гориво, max/16%; Врз основа на емисија на CO ₂ /max 32%.	+		515€	425€
Бугарија	20%	Еко данок (BGN 160)	+		363€	330€
Белгија	21%	Волумен, старост, емисија на CO ₂ (Валонија); Емисии на CO ₂ , Евро стандарди, потрошувачка на гориво, старост, (Фландрија).	+	+	600€	600€
Хрватска	25%	Врз основа на продажната цена на возилото, емисија на CO ₂ и типот на горивото.			520€	413€
Кипар	19%	Зафатнина на моторот, емисија на CO ₂ .	+		429€	400€
Чешка	21%	Данок на регистрација (макс. CZK 800) + еко-данок врз основа на стандарди за емисија.			499€	425€
Данска	25%	Емисија на CO ₂ .	+	+	631€	429€

Естонија	20%	Регистрација (62 €) + картичка за регистрација (130 €).	-	-	563€	493€
Финска	24%	Врз основа на малопродажната вредност и емисиите на CO ₂ (мин 2,7%, максимум 50%).	+		702€	530€
Франција	20%	Данок на регистрација (варира во зависност од регион) + шема за бонус / манус базирана на CO ₂ .	+	+	683€	594€
Германија	19%	Такси за регистрација (26,3 €).	+	+	654€	470€
Грција	24%	Врз основа на нето-малопродажната цена, и емисии на CO ₂ .	+		700€	410€
Унгарија	27%	Врз основа на стандардот на цилиндарот и стандардите за емисија.			366€	228€
Ирска	23%	Врз основа на пазарната цена, и емисиите на NOX и CO ₂	+		602€	495€
Италија	22%	Врз основа на пазарната продажна цена, емисиите на NOX и CO ₂ ; Врз основа на видот на возилото и коњските сили + такси за регистрација (145,00 € за ново возило) + шема за бонус / манус базирана на CO ₂ .			728€	617€

Латвија	21%	Трошоци за регистрација (43,93 €) + Национален данок за ресурси (55 €).	-		509€	414€
Литванија	21%	Такси за регистрација според типот на возилото.	-	-	644€	372€
Луксембург	17%	За регистрација (50 €) + такса/додаток (24 € или 50 €).	+		472€	355€
Малта	18%	Врз основа на вредноста на возилото, емисиите на CO2.	+		549€	472€
Холандија	21%	Врз основа на емисија на CO2 и ефикасност на горивото.	+	+	800€	503€
Полска	23%	Акциза врз основа на капацитет на цилиндарот (до 18,6% од вредноста на возилото) + такси за регистрација (180,50 PLN + 75 PLN за автомобили)	-	-	383€	337€
Португалија	23%	Врз основа на капацитетот на цилиндарот и емисијата на CO2 + такси за регистрација (55€) + трошоци за плочи (45 €).	+	-	643€	486€
Романија	19%	Такси за регистрација (РОН 40).	-	-	373€	342€

Словачка	20%	Такси за регистрација (мин. 33 € врз основа на вредноста на возилото, моќноста на моторот и староста) + трошоци за плочи (16,5€).	+	-	555€	393€
Словенија	22%	Врз основа на продажната цена, емисиите на CO ₂ и типот на горивото.	-	-	547€	469€
Шпанија	21%	Врз основа на емисија на CO ₂ (максимум 14,75% за 200g / km или повеќе).	+	-	504€	379€
Шведска	25%	Нема данок за регистрација при купувањето.	+	-	619€	436€

Извор: ACEA TAX GUIDE 2020, достапно на: https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2020.pdf, обработено од авторот.

Врз основа на податоците речиси сите држави членки на Европската Унија воведоа даноци на моторните возила: 24 држави наметнуваат данок на автомобили делумно или целосно врз основа на емисиите на CO₂ и / или потрошувачката на гориво. Трите земји што не применуваат оданочување врз основа на CO₂ се Естонија, Литванија и Полска. Неколку држави сеуште данокот го пресметуваат според зафатнината на моторот, цената, староста, капацитетот на цилиндерот или комбинацијата на овие фактори.¹⁸

Висината на даночната стапка на ДДВ-то варира од 17% во Луксембург до 27% во Унгарија. Постојат разлики во пристапот на данокот на сопственост на возилата во зависност од тоа дали моторните возила се за приватни или комерцијални цели. Податоците говорат за поголема застапеност на данокот на сопственост на моторни возила за приватни отколку за комерцијални цели. При утврдувањето на данокот државите се водат од моќноста на моторот (kW); тежината на возилото (GVW); капацитет на цилиндарот; емисија на CO₂; типот на горивото; стандардите за видот и емисијата на издувните гасови; годината на производство.

¹⁸ European Automobile Manufacturers’ Association, ACEA Tax Guide 2020, Bruxelles, 2020, достапно на: https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2020.pdf и на: <https://www.acea.be/press-releases/article/motor-vehicle-taxation-brings-in-440.4-billion-for-governments-in-major-eur>, дата на пристап: [18.05.2020].

Како по правило, даноците се различни за бензинските и дизел-возилата, како и за алтернативните горива. Одредени држави предвидуваат даночни стимулации за електрични автомобили, на ниво на ЕУ вкупно 24 држави членки. Сепак, само 13 земји членки нудат стимулации за купување на овој тип на возила, како што се плаќање бонуси или премии на купувачите на електрични автомобили. Повеќето земји одобруваат само даночни намалувања или ослободувања.¹⁹

Моторните возила учествуваат со вкупно 440,4 милијарди евра даночни приходи во најголемите европски пазари (14 земји членки на ЕУ плус Велика Британија), што е за над два и пол пати повеќе од вкупниот буџет на Европската Унија.²⁰ Најголеми даночни приходи по основа на оданочување на моторните возила остварува Германија со 93,4 милијарди евра, Франција со 83,9 милијарди евра, Италија со 76,3 милијарди евра, Велика Британија со 54,1 милијарди евра како и Шпанија со вкупно 30,0 милијарди евра.

4. Еколошка компонента во оданочувањето на моторните возила во Република Северна Македонија

Република Северна Македонија во периодов се наоѓа во мошне деликатна ситуација кога е во прашање заштитата на животната средина и состојбата со квалитетот на воздухот. Имено, иако државата на овој план изгради солидна првна рамка која е во голема мерка усогласена со законодавството на Европската Унија,²¹ во пракса државата се соочува со големо загадување кое го надминува нивото на препорачаната максимална граница на присуство на ПМ честичките во воздухот, кое изнесува по 10 пати повеќе од дозволеното, дури во одредени временски интервали и по повеќе пати. Како основни забелешки на Европската комисија во рамките на извештаите за напредок на државата се издвојува потребата од зајакнување на инспекторатот за животна средина, подобрувањето на административниот капацитет на национално и локално ниво, подобрена координација меѓу органите задолжени за прашања од животната средина, подготовка на стратески планови, финансиски стратегии, како и национална стратегија за управување со отпад и план за управување со отпад, инвестиции во инфраструктурата и слично.

Во насока на изградба на еколошки ефикасен систем кој ќе овозможи елиминирање на причините за зголеменото загадување на животната средина државата треба активно да изнајде мерки и инструменти ефикасно да се справи

¹⁹ Ibid., Податоците се однесуваат заклучно со првиот квартал од 2019 година.

²⁰ Ibid., стр. 9.

²¹ Здружение на граѓани „Македонски центар за европско образование“ „ЕВРОПСКАТА ЕНЕРГЕТСКА РАМКА, Анализа на сценаријата за пристапувањето во Европската унија низ призмата на имплементацијата на Стратегијата за енергетика, емисиите и целите утврдени од страна на ЕУ и во другите меѓународни договори - Скопје, 2015, стр.41.

со проблемите. На планот на употреба на даночниот инструментариум државата бележи сктомни активности. Имено во даночниот систем на Република Северна Македонија во 2019 година се предвиде данок на моторните возила со еколошки импликации. Имено, во категоријата на даноци кои ги оптоваруваат моторните возила се данокот на моторни возила и данокот на додадена вредност. Со данокот на моторни возила се оданочуваат нови и употребувани моторни возила кои се увезуваат и/или за прв пат се ставаат во слободен промет и/или за прв пат се регистрираат во Република Северна Македонија.²² За прв пат во даночниот систем на државата се воведоа еколошки компоненти при утврдување на данокот за моторни возила која зависи од количината на издуните гасови, односно емисијата на CO₂.²³

Имено, при пресметката на данокот се применува комбиниран метод кој се состои од две компоненти: едниот се базира врз вредноста на возилото, додека вториот го зема во предвид влијанието на возилото врз животната средина, ориентирајќи се според емисијата на CO₂ што е хомологирана и пријавена од страна на производителот.

Табела 2: Гранични вредности на CO₂ и коефициенти за оданочување по CO₂ на моторни возила.

Гранични вредности на CO ₂ (грам CO ₂ /km)		Коефициент (денари/грам CO ₂ /km)	
Над	До	кCO ₂ Бензин,ТНГ,КПГ	кCO ₂ Дизел
0	0	0	0
1	50	5	10
51	75	10	20
76	90	20	40
91	100	30	60
101	110	40	80
111	130	50	100
131	140	70	130
141	150	100	160
151	170	130	190
171	190	160	220
191	225	190	250
226	255	220	280
256	-	250	320

Извор: Уредба за начинот на пресметка на данокот на моторни возила и на

²² Член 6 од Законот за моторни возила, Службен весник на РСМ, бр. 261/19.

²³ Уредба за начин на пресметка, На овој начин, возилата со помал износ на емисија на CO₂ стануваат економски поисплатливи за набавка поради помалиот износ на данок кој се пресметува за нив во однос на оние возила кои емитуваат повисок износ на емисија на CO₂ и кои имаат повисок степен на загадување со CO₂.

износите потребни за пресметка на данокот на моторни возила, www.customs.gov.mk/images/documents/motorniVozila/PresmetkaDMV.pdf

Данокот на додадена вредност се пресметува и наплатува во износ од 18% без оглед на еколошките или енергенските карактеристики на возилото.

Моторните возила иста така подлежат на давачки за време на регистрација во која се вклучени надоместоци за користење на патишта т.н. патна карта, како и додаток за животна средина. Надоместокот изнесува 4 % од цената на регистрацијата за возила без катализатори и 2 % за возила со катализатори.

Со Законот за акциза воспоставена е рамка за оданочување на енергенсите. Во однос на еколошките ефекти Законот за акцизи²⁴ од 2019 предвидува повисока акциза за бензините со содржина на олово над 0,013 г/л (24,396 денари/литар), во споредба со пропишаната акциза за безоловниот бензин - со содржина на олово под 0,013 г/л (21,692 денари/литар) и за дизел горивото (12,121 денари/литар). Во рамките на малопродажната цена на нафтените деривати содржан е надоместокот за финансирање на активностите во областа на животната средина согласно Законот за животната средина (за моторен бензин - 0,080 (денари/литар), дизел гориво - 0,030 (денари/литар). Законот за јавни патишта го вовеле надоместокот за корисници на патишта или патарина. Патарината е заснована на оддалеченоста и на категоријата на возилото. Возилата се поделени во четири категории и стапката се движи од 1.7 денари на километар за најлесната категорија до 10.2 денари за километар за најтешката категорија.

Согласно расположивите статистички показатели, во 2017 година, во Република Северна Македонија биле платени даноци/надоместоци во врска со животната средина во износ од 11 422.9 милиони денари, што е за 2.8 % повеќе отколку во 2016 година. Во 2017 година, најголемо учество даноците за енергенти со 64.4 %, по што следат даноците за транспорт со 34.7 % и даноците за загадување 0.9 %. Во 2017 година, даноците составувале околу 1.9 % од бруто-домашниот производ, што е за 0.1 % повеќе отколку во 2016 година.²⁵ Во 2015 година, изнесува 10 527.4 милиони денари, што е за 16.4% повеќе отколку во 2014 година. Најголемо учество во даноците поврзани со животната средина имаат даноците за енергенти со 64.6%, по што следат даноците за транспорт со 34.5% и даноците за загадување и надоместоци за природни ресурси поврзани со искористување природни ресурси (вода, шуми, дива флора и фауна) со 0.9%.²⁶

²⁴ Закон за акцизи, Службен весник на РСМ, од 279/ 19.

²⁵ <http://www.stat.gov.mk/PrikaziSoopstenie.aspx?rbtxt=129>, дата на пристап 11.05.2020.

²⁶ <http://www.stat.gov.mk/PrikaziSoopstenie.aspx?id=129&rbr=2436>, дата на пристап 11.05.2020.

Заклучок

Актуелната политика на заштита на животната средина во рамките на Европската Унија покажа мошне солидни резултати во намалување на просечната емисија на CO₂. Престојните заложби на Унијата се таа да се јави во улога на лидер во борбата за заштита на животната средина. Во остварувањето на ове цели Унијата јасно го потенцира значењето на даночната политика и нејзиното импакт врз заштитата на животната средина. Оттука јасна е позицијата на Унијата во препораките за реформи во даночната сфера кои треба да се во насока на пренасочување на даночното оптеретување кон факторите кои влијаат на загадувањето. Анализата покажува тренд на зголемување на даночните приходи од оданочувањето на моторните возила, кои во основа ја имаат еколошката компонента, на ниво на најразвиените економии на Европската Унија, што пак од друга страна се насетуваат и политиките на самите држави кон употреба на овој фискален инструмент, како од гледна точка на фискалните така и од аспект на еколошки бенефити.

Република Северна Македонија сеуште е во фаза на креирање на стратегија која ќе ги следи европските трендови во делот на зеленото оданочување. Државата пристапи кон донесување на посебен Закон за данок на моторни возила, во кој за прв пат при пресметувањето на данокот е вклучена еколошката компонента условена од нивото на емисија на CO₂. Покрај овој закон донесена е и Стратегија за реформа во даночниот систем (2020-2023) во која еден од приоритетите претставува воведување на зелено оданочување. Од државата се очекува да се зафати со сериозни чекори во делот на даночната реформа која подразбира зелено оданочување, бидејќи тоа е неминовно во услови на енормното загадување на воздухот со кое се соочува. Генерално фискалните и парфискалните мерки кои се воведени, а имаат еколошка компонента, се недоволни, неконзистентни и неефикасни. Потребан е системски приод во решавање на проблемот со загадувањето преку имплементација на позитивните практики на државите членки на Европската Унија, каде еден од главните механизми треба да биде конзистентен и транспарентен даночен систем со силни еколошки компоненти и ефикасна институционална поддршка.

Користена литература:

1. Kosonen, K., Nicodeme, G. The role of fiscal instruments in environmental policy, European Union, 2009.
2. Larsson, M. , The Business of Global Energy Transformation, Palgrave Maxmillian, Hampshire, 2012.
3. Predrag Bejaković, O uvodenju ekoloških poreza u odabranima razvijenim zemljama, достапно на: <https://www.ijf.hr/upload/files/file/PV/2016/6/bejakovic.pdf>.

4. Kosonen, K., Nicodeme, G. The role of fiscal instruments in environmental policy, European Union, 2009.
5. Decision No 1386/2013/EU of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on a General Union Environment Action Programme to 2020 'Living well, within the limits of our planet' Text with EEA relevance, The 7th Environment Action Programme (EAP), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013D1386>.
6. European Commission, European green deal, Bruxelles, 11.12.2019. COM(2019) 640 final, 2019.
7. European Automobile Manufacturers' Association, Acea tax guide 2020, Bruxelles, 2020.
8. European Climate Pact, достапно на, https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/pact_en.
9. European Environment Agency. Environmental tax reform in Europe: implications for income distribution on. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, <http://www.eea.europa.eu/publications/environmental-tax-reform-in-europe>.
10. European Environmental Agency, "Environmental taxation and EU environmental policies", 2016, <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-taxation-and-eu-environmental-policies>.
11. Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles (Text with EEA relevance) *SL L 140, 5.6.2009*.
12. Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019.
13. Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011 (Text with EEA relevance.).
14. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, достапно на: <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>,
15. Здружение на граѓани „Македонски центар за европско образование“, „ЕВРОПСКАТА ЕНЕРГЕТСКА РАМКА, Анализа на сценаријата за пристапувањето во Европската Унија низ призмата на имплементацијата на Стратегијата за енергетика, емисиите и целите утврдени од страна на ЕУ и во другите меѓународни договори - Скопје, 2015.
16. Закон за акцизи, Службен весник на РСМ, од 279/ 19.
17. Законот за моторни возила, Службен весник на РСМ, бр. 261/19.
18. Уредба за начинот на пресметка на данокот на моторни возила и на износите потребни за пресметка на данокот на моторни возила, www.customs.gov.mk/images/documents/motorniVozila/PresmetkaDMV.pdf.

19. Стратегијата за реформа во даночниот систем (2020-2023), Скопје, 2020.
20. www.stat.gov.mk
21. www.eur-lex.europa.eu
22. www.sustainabledevelopment.un.org