

Utjecaj ekoloških poreza na prodaju automobila

Abramović, Barbara

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:769180>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-10**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet u Zagrebu – Specijalistički diplomski stručni studij

Utjecaj ekoloških poreza na prodaju automobila

DIPLOMSKI RAD

Student: Barbara Abramović

JMBAG: 0067534310

Mentor: prof.dr.sc.Jurica Šimurina

SADRŽAJ:

1. UVOD	3
1.1. Predmet i cilj rada	3
1.2. Izvori podataka i metode sakupljanja.....	3
1.3. Sadržaj i struktura rada	3
2. Ekološki porezi.....	3
2.1. Što su ekološki porezi?	3
2.2. Vrijednost ekoloških poreza	6
2.3. Nacionalni akcijski plan za energetske učinkovitost u prometu	11
2.4. Kategorija ekoloških poreza	14
3. Cjenovna elastičnosti potražnje za automobilima	21
3.1. Potražnja za automobilima.....	21
3.2. Analiza potražnje za automobilima.....	26
4. Analiza ekoloških poreza	33
4.1. Analiza naknada za ekološke poreze	33
5. ZAKLJUČAK.....	40
LITERATURA.....	41
POPIS TABLICA.....	46
POPIS SLIKA	47

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

Predmet proučavanja i analiziranja u ovom diplomskog rada su ekološki porezi. U radu se želi pronaći odgovor na pitanje o budućnosti naraštaja s aspekta ekologije, a ne ekonomije, s ciljem oporezivanja svih štetnih faktora koji utječu na okoliš. Razvojem industrije i urbanizacije stanovništva, država je izgubila svijest o onečišćenju okoliša te svojim nekontroliranim utjecajem negativno utjecala na okoliš.

Upravo je to razloga da se u ovom diplomskom rada ponajprije objasni tematika ekoloških poreza i uloga Europske unije koja primjenjuje ekološke poreze pri prodaji automobila. Također je namjera uvidjeti na koji način uvedeni zakoni utječu na životni standard građana i na razvoj samog gospodarstva. Naravno pri tom je najbitnije odgovoriti na pitanje kako ekološki porezi utječu na okoliš, tj. konkretno: smanjuju li oni u konačnici zagađenje ili ne?

Cilj rada je opisati i definirati ekološke poreze i njihove podvrste, načine oporezivanja, oprezne osnovice te njihov utjecaj na okoliš, utjecaj na tržište rada i prikazati kako se uvoz/unos automobila promjenjuje tijekom godina, ispitati njihovu veličinu u relativnom iznosu u odnosu na porezne prihode i slično.

1.2. Izvori podataka i metode sakupljanja

U izradi ovog diplomskog rada korištena je znanstvena i stručna literatura te relevantne Internet stranice. Korišteni su sekundarni izvori podataka te podatci obrađeni metodom analize.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Tema ovog diplomskog rada bit će utjecaj ekoloških poreza na prodaju automobila. Diplomski rad je sastavljen od pet tematskih cjelina. Nakon uvoda u kojem je iznesen predmet, problem, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode te sama struktura rada, drugi dio poglavlja u rada obuhvaća teoriju u kojem su detaljno objašnjeni pojam ekoloških poreza te osnovne specifičnosti vezane za ekološke poreze. Detaljno su objašnjenje direktive nacionalnog akcijskog plan za energetska učinkovitost u prometu koju je usvojila Europska unija, a tiču se područja prometa. Predmet trećeg poglavlja je cjenovna elastičnosti potražnje

za automobilima u kojem su definirane determinante potražnje. Na samom kraju poglavlja izneseni su podatci zabilježeni u Strategiji o prometnom razvoju Republike Hrvatske. Četvrto poglavlje donosi pregled analize ekološkog poreza na nova i rabljena cestovna vozila s primjerima iz prakse prilikom kupnje. Najveći dio pokriva detaljnu analizu prodaje i obračuna posebnih naknada za osobna i teretna vozila. U petom poglavlju nalazi se zaključak zadane teme, iznesena su najvažnija rješenja problema ekoloških poreza i njihova primjena za buduće generacije. Na kraju diplomskog rada je popis literature, popis tablica i slika.

2. Ekološki porezi

2.1. Što su ekološki porezi?

Razvojem industrije i urbanizacije stanovništva država je izgubila svijest o onečišćenju okoliša te svojim nekontroliranim utjecajem negativno utjecala na demografski rast, klimatske promjene, uništavanje staništa, uništavanje prirodnih resursa i slično. U 20. stoljeću države podižu svijest o okolišnim problemima i prihvaćaju spoznaju da okolišne probleme ne mogu zadržavati u okvirima državnih granica. Spoznajom i podizanjem svijesti o očuvanju planeta i održavanju zdravog okoliša razvijaju se instrumenti politike zaštite okoliša koji se mogu podijeliti na dvije osnovne skupine: ¹

- instrumenti koji djeluju izvan tržišta – usmjereni na utvrđivanje dopuštene količine zagađenja
- instrumenti koji djeluju u okviru tržišta – zasnovani na cijeni.

Instrumenti koji djeluju izvan tržišta su u obliku radnih dozvola, ograničenja i raznih vrsta zabrana kao npr.: zabrana emitiranja ispušnih plinova u tvornici, zabrana proizvodnje buke izvan određene jačine i slično, kojima je glavna funkcija ograničiti aktivnosti gospodarskih subjekata ili fizičkih osoba na minimum. Instrumenti koji djeluju u okviru tržišta utječu na odluke vezane uz proizvodnju ili konzumiranje pojedinih potencijalnih javnih ili privatnih zagađivača. Najbitnija stavka tih instrumenata je cijena koja potiče ili utječe na odluke. U takve instrumente možemo ubrojiti ekološke licencije, sustav povratnih depozita, ekološki certifikati, osiguravanje poštivanja propisa i slično.

Formiraju se različite organizacije kojima je cilj smanjiti onečišćenja i donositi zakone i propise u svrhu zaštite prirode i prirodnih resursa. Te mjere podrazumijevaju uključivanje državnih tijela i njihova sredstva. U porezni sustav Hrvatske spadaju i ekološki porezi. Drugi nazivi za ekološki porez su eko-porez ili zeleni porez. Ekološki porezi definiraju se kao porezi koji se nameću iz ekoloških razloga, odnosno da potaknu smanjenje određenih onečišćenja na optimalnu razinu ili porezi na ekološki štetne proizvode.² Motiv za uvod ekoloških poreza je smanjenje štete na okoliš uzrokovane izgaranjem fosilnih goriva. Javni i privatni sektor

¹ Taxation and the Environment, str. 399. – 401., OECD, Paris, 1993., str. 23., Uputnik OECD, Izvršno tijelo EAPa, «Survey on the Use of Economic Instruments for Pollution Control and Natural Resources Management in the New Independent States», Mimeo, EAP Task Force, 1999 (02.06.2019.)

² Ott, K., str.124., Porezni leksikon, Zagreb, 1996. (02.06.2019.)

uračunava efekt vlastitog djelovanja na okoliš u cijenu proizvoda ili usluga. Važno je da veličina poreza bude jednaka novčanoj vrijednosti štete prouzročene u okolišu.³ Uvođenjem ekoloških poreza država je, osim pozitivnog utjecaja na okoliš, sebi stvorila dodatni prihod. Dodatni državni prihodi iz ekoloških poreza dopuštaju smanjenje stopa drugih poreza radi očuvanja ravnoteže između ukupnih državnih prihoda i ukupne državne potrošnje.⁴

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju uvodi se sustav oporezivanja uvoza ili unosa motornih vozila na temelju emisija ugljičnog dioksida. Cilj takvog sustava je potaknuti kupnju ekološki prihvatljivih motornih vozila te smanjiti cijene motornih vozila s niskim emisijama ugljičnih dioksida. Prva uredba o praćenju emisija stakleničkih plinova stupa na snagu 7. kolovoza 2012. godine s ciljem praćenja ispunjenja obveza za ograničenost emisija stakleničkih plinova u Republici Hrvatskoj.

Kao instrumenti politike zaštite okoliša ekološki porezi imaju tri uloge:⁵

1. ulogu internalizacije eksternih poreza – dovodi do Pareto uporabe čovjekova okoliša odnosno porezna stopa treba odgovarati ukupnim društvenim graničnim troškovima zagađenja
2. odgojnu ulogu – uloga koja potiče emitente da odluče hoće li platiti dodatnu jedinicu poreza ili će se odreći dodatne emisije onečišćenja s krajnjim rezultatom u kojem će se granični troškovi onečišćenja emitenata izjednačiti
3. financijsku ulogu – uloga kojoj je najvažnija financijska izdašnost kako bi se financirale sve mjere vezane za očuvanje okoliša.

Ekološki porez je oblik poreza kojem je porezna osnovica izražena u fizičkim jedinicama materije i dokazan je njezin negativan utjecaj na okoliš. Prvi ekološki program u Europskoj uniji funkcionirao je u razdoblju od 1973. godine do 1976. godine. Glavni cilj bio je poboljšanje kvalitete života životne sredine i poboljšanje međunarodne suradnje u zaštiti životne sredine. Šesti, posljednji ekološki program trajao je u razdoblju od 2001. do 2010. godine. Za nj se koristi naziv „2010“. U njemu je predloženo pet budućih prioriteta sa strateškim aktivnostima: unapređenje postojećih zakona, bliža suradnja na tržištu, integracija

³ Study on the Relationship Between Environmental/Energy Taxation and Employment Creation (Prepared for The European Commission: Directorate General XI), University of Bath, 2000. (03.06.2019.)

⁴ Ekološki porezi i porezna reforma dostupni na: <http://www.ijf.hr/zaklada/2003/c3.pdf> (03.06. 2019.)

⁵ Uloga ekoloških poreza, dostupna na : Šimurina, N.; Dražić Lutilsky, I.;Barbić D.; Dragija Kostić, M., Osnove porezne pismenosti,Zagreb, 2018 (03.06.2019.)

tijela uključenih u ekološku politiku, pomoć ljudima u promjeni ponašanja i planiranje u zaštiti životne sredine.⁶

U Europskoj uniji postoje tri kategorije ekoloških poreza:

- porez na energente – (porez na mineralna ulja i motorna vozila, benzin, dizel, loživo ulje, kerozin, porez na prirodni plin i na potrošnju struje)
- porez na transport – (porez na registraciju i korištenje motornih vozila, na uvoz ili unos i prodaju motornih automobila, porez na korištenje cesta i autocesta, na osiguranje luksuznih jahti i na putnike u zračnom prometu)
- porez na zagađenja i prirodne izvore (porez na pesticide i umjetna gnojiva, na pakiranje metala, plastike, stakla, keramike, na otpad, na zagađenje zraka, na plastične vrećice, na zagađenje vode, na CFC, HFC, PFAC i SF6, i nuklearnu energiju).

Ekološki porezi dijele se na:⁷

1. neposredne poreze – porezi koji su uvedeni radi zaštite čovjekova okoliša; odnose se na mjere koje imaju ubranu amortizaciju na investicije ili opremu s ciljem kontrole zagađivanja okoliša.
2. posredne poreze – porezi koji su uvedeni iz nepovezanih razloga s ekološkim konsideracijama, no s vremenom su one postale sve prisutniji činitelj koji je relevantan pri determiniranju razine i/ili strukture tih poreza; porezi u kojima je nesumnjivo prisutna ekološki motivirana argumentacija (npr. porezi na plastične vrećice).

Iako se ponekad spominje kako su ekološki porezi neučinkoviti, možda je točnije kazati kako je njihovo djelovanje odgođeno. U raspravi o ekološkim porezima javlja se problem raspodjele poreznog tereta, kao i pitanje njihove izdašnosti.

Ekološki porezi ubiru se u javnom interesu kako bi se ispunili ciljevi Pariškog sporazuma i kako bi se podigla svijest građana o štetnosti emisija CO₂ u atmosferi. Pokušava se većim naknadama gospodarenjem otpadnim vozilima, korisnike motornih vozila usmjeriti na kupnju motornih vozila s nižom emisijama zagađenja ili kupnju hibridnih ili električnih motornih vozila.

⁷ Podjela ekoloških poreza, dostupna na: http://www.ijf.hr/porezni_vodic/1-07/1.pdf (03.06.2019.)

Ekološki porezi kao što je navedeno u tekstu prihodi su države, samo njima raspolaže Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost. Rezultati istraživanja pokazali su da se godišnje prikupi oko 20 milijuna kuna kroz ubiranje poreza na temelju posebne naknade za gospodarenjem otpadnim vozilima.

2.2. Vrijednost ekoloških poreza

Nafta, ugljen i prirodni plin su ograničeni i iscrpljiviji izvori energije. Spoznajom da će jednog dana fosilna goriva nestati, pokušava se potaknuti razvijanje tržišta energetskih izvora (vjetar, sunce, solarno-termalna i geotermalna energija). S potrošnjom fosilnih goriva njihova prodajna cijena raste ili pada. Razvitak tehnologije obnovljivih izvora energije pridonosi u poboljšavanju sektora prometa. Posebni oblik fiskalne naknade je „feebates“ koji djeluje u sustavu „cap-and trade“. Neizravni porez koji ima za cilj poticati potrošače na kupnju automobila s manjom potrošnjom zbog manjeg poreza od kupnje onih modela motornih vozila s većom potrošnjom (benzin). Nabavkom novog motornog vozila vlasnik plaća pristojbu ili ostvaruje povlastice tzv. sniženje poreza, što može uvelike pridonijeti kupnji hibridnog ili električnog motornog vozila. Predsjednica PEW centra za globalne klimatske promjene Elleen Claussen tvrdi da je sustav „cap-and trade“ prilika za ekološku sigurnost. U svom izlaganju tvrdi da je bolje platiti ekološku nego troškovnu sigurnost. Claussen tvrdi da će potrošači radije platiti određeni iznos koji utvrdi vlada i ostvariti beneficije nego motorno vozilo koje ispušta više CO₂ u atmosferi. Sustav „cap-and-trade“ je jednostavniji, transparentniji i lakši za izračun za cijelo gospodarstvo. Jim Hansen, specijalist za klimu, ističe da bi se trebale povećati cijene naknada na sadržaje ugljika u nafti, plinu i ugljenu s potpunom raspodjelom dobiti prema javnosti. Istodobno stvarati javne fondove koji će pomoći prelasku u svijet „čiste energije“. Hansen tvrdi da fiskalni oblici neće poticati ekološkom ponašanju potrošača i da je teško promijeniti percepciju i svijest cijelog svijeta.⁸

Osnovne vrste ekoloških poreza su:⁹

- a) Pigou ili specifični porezi- visina poreznog opterećenja koja se mjeri u izravnom odnosu prema jedinici emitiranog zagađenja. Glavni cilj je smanjiti emisiju štetnih tvari zagađivača te optimalna internalizacija negativnih esternalija. U pitanju je

⁸ Ekološki porezi ublažavaju zagrijavanje, dostupno na: <https://www.hrastovic-inzenjering.hr/component/k2/itemlist/user/64-dario.html?start=340> (03.06.2019.)

⁹ Osnovna podjela poreza, dostupna na: <https://www.coursehero.com/file/p7uhjo/ZELENI-POREZI-1-Pigou-porezi-ili-specifi%C4%8Dni-porezi-Ovu-skupinu-poreza-cine/> (06.06.2019.)

realizacija Pigouova stajališta da bi kroz ovakav porez trebalo internalizirati tzv. ekstreme troškove, koji nastaju zbog toga što zagađivanje životne sredine stvara značajne izdatke trećim osobama, koji uopće nisu uključeni u odnosu na tržište. Drugim riječima trošak ekoloških poreza pao bi na zagađivača što bi ovoga potaknulo da konačno povede više računa o prirodnim dobrima.

- b) Para-pigou porezi – je indirektni porez (carine, opći porez na promet, trošarine, akcize). Dobra ili usluge koji nemaju štetni utjecaj na okoliš oporezivati će se po nižim poreznim stopama, dok bi se po većim poreznim stopama oporezivala dobra ili usluge čija je proizvodnja ili uporaba povezana s onečišćenjem okoliša tzv. životne sredine.
- c) Dvostrano korisni porezi – namjenski porez čija se sredstva trebaju uporabiti u skladu s načelom dvostrane koristi za rashode koji se čine za smanjivanje zagađenja.

Tri osnove ekoloških poreza u EU/OECD-u:¹⁰

1. porez na energente
2. porez na transport
3. porez na zagađenja i prirodne izvore.

Republika Hrvatska je svojim ulaskom u Europsku uniju uvela sustav oporezivanja motornih vozila na temelju emisija ugljičnog dioksida. Prije ulaska u Europsku uniju, Hrvatska je na snazi imala Zakon o posebnim porezima na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove. Sustav nije odgovarao ciljevima i potrebama Europske unije koji se primjenjuju u državama članicama Europske unije, zbog čega se izradio novi zakon. Prema istraživanjima, laka vozila u Europskoj uniji odgovorna su za 15% emisije ugljičnog dioksida u EU. U razdoblju od 1990. do 2010. godine emisije ugljičnog dioksida su porasle za 23% , te se smatra da bi brojka bila znatno veća da se nije dogodila recentna ekonomska kriza. Uvođenje mjera za praćenje emisije ugljičnog dioksida u svijetu i oporezivanje motornih vozila uvelike pomaže pri ostvarivanju ciljeva Europske komisije za smanjenje emisija stakleničkih plinova i ostvarenju obveza Europske komisije sukladno Pariškim sporazumom .¹¹

Porez na transport je porez koji oporezuje motorna vozila i njihovu uporabu u prometu. Osim novih i rabljenih motornih vozila, u poreze na transport uključuju se i prijevozna oprema

¹⁰ Kategorija ekoloških poreza u EU, dostupna na: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/living-another-eu-country/vehicles_hr (06.06.2019.)

¹¹ Prijedlog Zakona o posebnom porezu na motorna vozila, s Konačnim prijedlogom zakona, Klasa: 410-19/12-01/10, Urbroj: 50301-05/16-13-3, Zagreb, str 210. siječnja 2013., (06.06.2019.)

(avion) ili i prijevozne usluge (redoviti letovi). Podjela transportnih poreza odnosi se na „jednokratni“ porez (uvoz) ili „stalni“ porez povezan s godišnjim porezom za ceste.

Prema Eurostatu (2016), u poreze na transport ubrajaju se porezi na:¹²

1. registraciju i korištenje motornih vozila
2. uvoz i prodaju motornih vozila
3. korištenje cesta i autocesta
4. osiguranje luksuznih jahta
5. buku i putnike u zračnom prometu (porez na letove i karte).

Ekološki porezi na automobile se prvi put naplaćuju 1. ožujka 2004. godine pod službenim nazivom posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon. Država, tj. vlada je odredila određenu svotu naknade za određenu kategoriju motornih vozila, tako da je za osobne automobile iznosila 80 kuna, za autobuse 320 kuna, za teretna vozila 480 kuna, a za motocikle 50 kuna godišnje. Visina naknade ovisit će o vrsti motora i pogonskom gorivu, obujmu motora te starosti vozila. Vlasnici koji budu posjedovali starije vozilo s većim obujmom motora će plaćati veću naknadu nego vlasnici s manjim obujmom motora. Prikupljeni novac od naknada odlazi u Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost. Fond djeluje u sastavu Ministarstva zaštite okoliša i otpada. Procjenjuje se da će se na godinu prikupiti prihod oko 50 milijuna eura putem naknada na emisiju onečišćenja vozila na motorni pogon.¹³

Količinu CO₂ koju automobili proizvode tijekom vožnje čini oko 30 posto onečišćivača zraka. Europska unija je svojim zakonima i propisima poduzela mjere da se smanjenje količine CO₂ uzrokovane u sektoru prometa smanje za 60 posto do 2050. godine u usporedbi s emisijama iz 1960. godine. Dostignuće ovog cilja se znatno usporava zbog velike mobilnosti stanovništva i uvođenja nove tehnologije. U 2017. godini novi automobili su proizvodili u prosjeku oko 0,4 više emisija CO₂ po kilometru u usporedbi s 2016. godinu.¹⁴

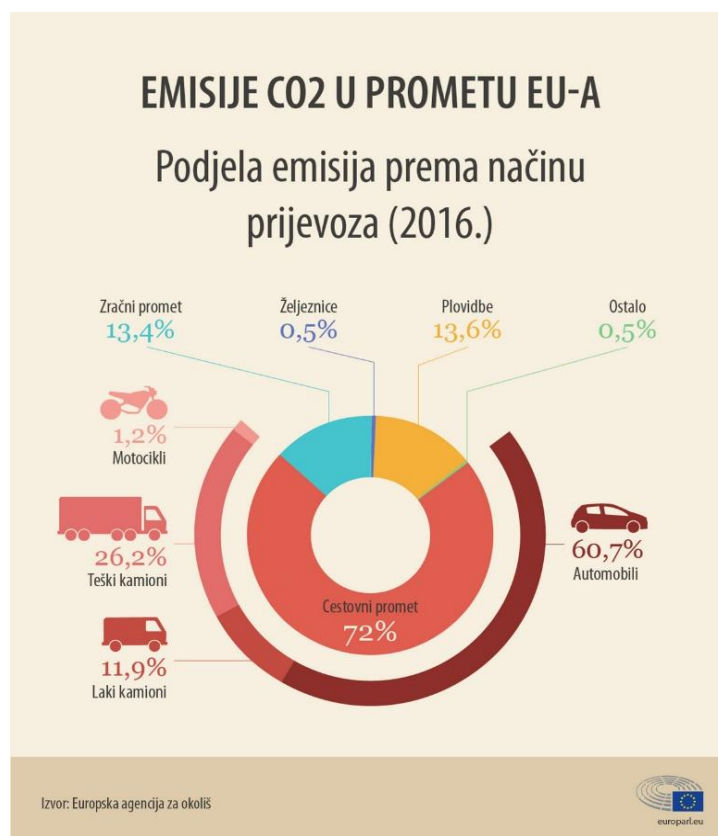
¹² Porez na transport u eurostatu, dostupno na: <https://bib.irb.hr/datoteka/905147.grdnic-korenic-blazic-ulogaekoloskih-poreza-upoliticizastite-okolis-adrzava-clanica-eu.pdf> (06.06.2019.)

¹³ Naknada za okoliš za vozila na motorni pogon, dostupna na: <http://www.fzoeu.hr/hr/naknade/naknade-temeljem-zakona-o-fondu-za-zastitu-okolisa-i-energetsku-ucinkovitost/posebna-naknada-za-okolis-na-vozila-na-motorni-pogon/> (06.06.2019.)

¹⁴ Parlament, dostupno na: <http://www.europarl.europa.eu/news/hr/headlines/society/20190313STO31218/emisije-co2-u-prometu-eu-a-cinjenice-i-brojke> (06.06.2019.)

Kako bi se smanjio trend povećanja emisija u sektoru prometa, Europska Unija uvodi strože standarde koji za cilj imaju smanjenje štetnih učinaka CO₂. Prema istraživanju osobni automobili i kombiji čine oko 15 posto emisije CO₂ u EU-u. Kako bi se ublažile klimatske promjene uzrokovane CO₂, EU je preuzela obveze potpisane Pariškim sporazumom kojima je glavni cilj smanjiti emisije za 40 posto ispod razine iz 1990. godine do 2030. godine. 2018. godine Europska komisija je predložila dugoročnu strategiju EU-a za postizanje klimatske neutralne ekonomije do 2050 godine. Vizija komisije je da ispuni sve ciljeve Pariškog sporazuma s posebnim naglaskom da se temperatura smanji ispod 2 Celzijeva stupnjeva. Osim ispunjavanja ciljeva iz Pariškog sporazuma, svi načini prijevoza trebali bi pridonijeti dekarbonizaciji prometa i neto-nultoj emisiji do 2050. godini. Za postignuće neto-nulte emisije potrebno je osigurati stanovništvu vozila s niskom ili nultom emisijom zagađenja, snažni porast kapaciteta željezničkog prometa, promjenu navika, uvođenje zelenih staza, alternativa goriva i slično.¹⁵

Slika 1: Emisije CO₂ u prometu EU-a



Izvor: Europska agencija za okoliš (preuzeto 14. lipnja 2019.)

¹⁵ Ciljevi smanjena CO₂, dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/news/hr/headlines/priorities/klimatske-promjene/20180305STO99003> (06.06.2019.)

Promet je jedan od najvećih uzročnika ispušnih plinova u atmosferi. Emisije CO₂ iz putničkog prijevoza razlikuju se ovisno o načinu prijevoza. U navedenom istraživanju 2016. godine, osobni automobili su bili glavni zagađivači i čine oko 60,7 posto ukupnih emisija CO₂ iz cestovnog prometa u Europi. Razvojem tehnologije dolazi se do više načina kako smanjiti CO₂ kod automobila. Primjeri: najnoviji automobili mogu prevoziti više putnika, većina automobila u Europi koristi dizel kao vrstu goriva, uvođenje električnih vozila i slično. Pojava električnih automobila u Europi u znatnom je porastu. U odnosu na 2016. godinu prodaja električnih akumulatora porasla je za 51 posto u odnosu na 2017. godinu. Uporabom mješovitih vrsta energije u Europi, električni automobili su se već dokazali kao čišći izvor energije od automobila koji koriste benzin kao pogonsko gorivo.¹⁶

Automobilska vozila koja se pokreću na dizel goriva su davno otpisana ponajviše zbog ekologije. Dizelski automobili ispuhaju oko 20 do 30 posto CO₂ više od benzina. Sve se više proizvođača okreću hibridnim i električnim automobilima, što dovodi do pada potražnje za tekućim gorivom i promjene cijena na tržištu nafte (prvenstveno udar na arapske zemlje i Rusiju). Proizvođači koji proizvode automobile koji idu na dizelski pogon susrest će se s normom EURO 5. U Njemačkoj se razvio novi trend za dizelske automobile s prerađivanjem sustava Euro 5 na Euro 6. Problem prilikom izrade proizvoda je u dušikovu oksidu. Ugradnjom SRC – katalizator selektivne redukcije, dodatno se oprema sustav na bazi amonijaka i time ubrizgava učinkovitost procesa. Tvrtka Baumot nudi takvu vrstu katalizatorskog sustava koji reducira 94 posto dušikovog oksida s cijenom od 1500 do 2000 eura.¹⁷

Trošarine u Hrvatskom sustavu dijele se na dva osnovna djela: prvi dio odnosi se na financijski dio trošarina, a drugi se odnosi na ispušne plinove. Od 12.1.2018. godine u sustavu trošarina se ukida plaćanje motornih vozila kojima je vrijednost manja od 150 tisuća kuna, uključujući PDV. S obzirom na trend, trošarine se baziraju na emitiranje CO₂ plinova u atmosferu. Ukupni iznos trošarina je do sada iznosio 53% s promjenom na 68%. Plaćanje se vrši u omjeru 1:1 – pola za vrijednost vozila, pola za ispušne plinove. Sada će omjer biti dva prema jedan u korist CO₂. Vrijednosna granica za luksuznije automobile (rang između 200 i

¹⁶ Emisije Co₂ u prometu, dostupno na:

<http://www.europarl.europa.eu/news/hr/headlines/society/20190313STO31218/emisije-co2-u-prometu-eu-a-cinjenice-i-brojke> (08.06.2019)

¹⁷ Promjena motora Euro 5 na Euro 6, dostupno na: <https://www.cvh.hr/homologacija/vijesti/> (08.06.2018)

250 tisuća kuna) iznosi 4,5 tisuća kuna. Ako je prodajna cijena veća od 600 tisuća kuna, trošarina će iznositi 60 tisuća kuna.¹⁸

Motornim vozilima poput benzina Fiata 500 (Lounge Convertibile) čija je prodajna cijena oko 111. 500,00 kuna, trebala bi trošarina s 5.686,00 kuna pasti na 3.455,00 kuna (39,2%). Kod dizelaša Citroen C4 (Picasso Intensive) pada za 45,8 % na 8.857,00 kuna.

2.3.Nacionalni akcijski plan za energetske učinkovitost u prometu

Glavne mjere za povećanje energetske učinkovitosti u prometu očitavaju se u smanjenju emisija stakleničkih plinova u zemljama Europske unije. Uvođenjem dodatnih zakona i propisa pokušava se smanjiti štetnost na okoliš koja je uzrokovana prometnom mrežom, s ciljem neometanog razvoja prometa u budućnosti. Jedna od glavnih mjera je informiranje i obvezujuće informacijske mjere vozača s ciljem buđenja svijesti o eko vožnji. Organizira se edukacija o eko vožnji vozača sa svrhom uvođenja kratkih seminara (trajanju od 60-120 minuta po kandidatu) koji su položili prije stupanja Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače. FZOEU sufinancira projekte čistijeg prometa s ciljem da potrošači kupuju električna i „plug-in“ hibridna osobna vozila i vozila kategorija L, M, N u koje spadaju: Diesel EURO6 standarda uz dostavu dokaza stavljanja postojećih vozila nižih normi izvan prometa i S pogonom na SPP i UPP. Ova vrsta projekta pokazala se učinkovitim jer se uštedila energija od 2.069.350 kWh odnosno 502t Co2 u 2015. godine, a u 2016. godini 270 tCo2 manje.¹⁹

Jedna je od mjera koje je Ministarstvo zaštite i okoliša uvelo 2014. godine uspostava posebnog poreza na motorna vozila na temelju emisija CO2 s ciljem smanjenja emisija iz prometa. Porez se obračunava na temelju prodajne/tržišne cijene motornih vozila, emisija CO2 izražene u gramima po kilometru, obujmu motora u kubičnim centimetrima i razini emisije stakleničkih plinova. Motorna vozila koja se pokreću na električni pogon ne ulaze u predmet oporezivanja, a hibridna električna vozila umanjuje iznos se za iznos posebnog poreza. Takvim mjerama potiče se kupnja vozila s manjim emisijama stakleničkih plinova.

Uvođenjem poreza potiče se kupnja energetske učinkovitijih vozila i vozila s manjim emisijama stakleničkih plinova. Korištene pretpostavke su: kupnja 40.000 osobnih vozila te 2.500 motocikala godišnje sa stopom porasta od 5% godišnje, prosječni prevaljen put po

¹⁸ Trošarine, dostupno na: <https://kompare.hr/savjetnik/auto-trosarine-porez/>(08.06.2019)

¹⁹ Četvrti nacionalni akcijski plan energetske učinkovitosti RH za razdoblje od 2017. do 2019., dostupno na: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/hr_ neeap_2017_hr.pdf (08.06.2019)

osobnom vozilu od 12.000 km/god., po motociklu 5.000 km/god., pretpostavlja se kako će 50% kupljenih osobnih vozila obuhvaćenih ovim zakonom biti na dizelsko gorivo, a 50% na benzin. Pretpostavka je kako će 20% kupaca odabrati vozila s emisijama od 10 gCO₂/km manjim, a 20% kupaca vozila s 20 gCO₂/km manjim od onih koje bi odabrali da nije uspostavljen poseban porez. Vrijeme trajanja mjere je na 8 godina. Preklapanja, efekt množenja, sinergija poticanje kupnje ekoloških vozila ima za posljedicu smanjenje emisija iz osobnih vozila, a samim time i ukupnih emisija iz sektora promet. Ova mjera povezana je s mjerom poticanja nabave energetski učinkovitih vozila kojom se dodatno potiče nabava električnih i hibridnih vozila.²⁰

Jedna od mjera je i ELEN strateški projekt HEP grupe, osnovan 2013. godine s ciljem razvoja javne infrastrukture u suradnji s gradovima s četiri osnovna cilja:²¹

- promocija e-mobilnosti
- razvoj inovativnih rješenja
- razvoj ograničene mreže punionica
- razvoj kompletne infrastrukture punionica

Gotovo četvrtina emisija stakleničkih plinova dolazi iz sektora prometa na području Europske unije. Ovisnost o fosilnim gorivima, ponajviše nafti (94%) i ovisnost o uvozu (84,3%) - uvoz nafte dolazi iz nestabilnih i ugroženih područja u svijetu, što povećava nesigurnost opskrbe, a time ugrožava redovito funkcioniranje sektora prometa.

Projekt bi se nacionalno i regionalno primijenilo i obuhvaćao bi ciljnu skupinu vozača osobnih i teretnih vozila i javni gradski prijevoz. Svaka javna punionica električnih vozila bi se morala ugraditi i pustiti u pogon na način da zadovolji Direktive 94/2014/EU. Direktiva uključuje ne diskriminirajući pristup, mogućnost odabira vlastitog opskrbljivača ili pružatelja usluga, mogućnosti punjenja i slično. Razvitak punionica zahtjeva lokaciju gdje se priključna snaga mjeri više od 22 kW. Potrebno je zadovoljiti tehničke i protokolarne standarde, tj. omogućiti roaming između svih dostupnih punionica. S korisničke strane potrebno je omogućiti daljnju penetraciju električnih vozila na ceste pomoću poticaja od strane Fonda za

²⁰ Ibidem

²¹ Elen strateški projekt, dostupno na:

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/hr_neeap_2017_hr.pdf (09.06.2019.)

zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, te nefinancijske poticaje poput besplatnog parkiranja, nesmetan ulazak u gradska središta i slično.²²

Londonska tvrtka Engaged Tracking povelja je istraživanje o električnim vozilima i vozilima na fosilna goriva. Glavni motiv analize je izračun temeljen na količini stakleničkih plinova koju proizvode Teslina vozila i vozila koja koriste benzin i dizel. Nakon provedene analize, zaključuje se da Teslina vozila točnije Model S proizvodi godišnje istu količinu emisije CO₂ (1,5 t CO₂). Također se problem odnosi i na vozila koji imaju pogon na baterije, jer se baterije pune električnom energijom iz elektrana. Godišnja emisija vozila koji imaju pogon na fosilna goriva iznosi 1.5 t CO₂ na temelju prosječnih 12553 kilometara. Najmanje godišnje zagađene stakleničkim plinom dolazi od električnog vozila BMW I3 s emitiranjem 1.3 CO₂.²³

Zanimljivo je spomenuti projekt I-Share Life koji se nalazi u sklopu „ Air Quality and Emissions including the Urban Environment“. Glavni cilj projekta je smanjenje emisija u prometu posebno Co₂, PM₁₀ i NO₂. Predviđeno je puštanje u rad 50 električnih automobila, od kojih bi 8 komada vozila bilo pušteno u Hrvatskoj, točnije u gradu Osijeku. Projektni partner Dyvovle će biti odgovoran za aktivnosti električnih automobila u gradu Osijeku. Također će im u cilju biti probuditi svijest potrošača o kupnji električnih vozila. Cijena najma električnog automobila iznositi će 11 kuna za 30 minuta vožnje, a korisnik će automobil na raspolaganju imati maksimalno dva sata te će ga moći preuzeti ili ostaviti na 4 različite gradske lokacije. Osim uvođenja električnih automobila u grad Osijek, po istom principu će se uvesti i električni bicikli do kraja 2021. godine. Glavni cilj projekta grada je smanjiti uporabu motornih vozila na unutarnje izgaranje, smanjiti pritisak emisijskih čestica na atmosferu i uvesti ekološku tranziciju u manjim i srednjim urbanim područjima Hrvatske.²⁴

Japanski proizvođač automobila Toyota koja već više od 20 godina proizvodi elektro-benzinske hibride donio je odluku da će drugim kompanijama pomoći prilikom ulaska na tržište hibridnih vozila. Razvili su projekt kojim su na raspolaganje dali 23.740 patenata povezanih s hibridnom tehnologijom tvrtkama koje su zainteresirane za takvu vrstu tehnologije bez ikakve novčane naknade. Drugi proizvođači će tako do 2030. godine imati besplatan pristup Toyotinim tehnologijama i inovacijama vezanim za hibridna vozila. Cilj projekta je povećati izradu hibridnih vozila na tržištu, smanjiti proizvodnju motornih vozila na

²² Ibidem

²³ Teslina vozila, dostupna na:

<https://www.google.com/search?q=teslina+vozila+ista+kao+fossilna+goriva&aq=chrome..69i57j69i60.8609j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8> (09.06.2019.)

²⁴ Ekološka vozila u gradu Osijeku, dostupna na: <https://www.osijek.hr/i-share-life-projekt/> (09.06.2019.)

unutarnje izgaranje ili omogućiti kombinaciju električnog pogona na fosilna goriva. Također bi proizvodnja hibridnih vozila pridonijela čistijem okolišu i manjoj koncentraciji ugljičnog dioksida u atmosferi. Toyota je svoj prvi hibridni automobil Prius proizvela davne 1997. godine, te i danas drži značajni dio svjetskog tržišta hibrida (80%). Njihov jedini nedostatak je što još uvijek nisu izradili potpuno električno vozilo.²⁵

2.4. Kategorija ekoloških poreza

Prema odredbama Zakona o posebnom porezu na motorna vozila rabljeno motorno vozilo je svako motorno vozilo koje je bilo registrirano u evidencijama motornih vozila nadležnog tijela bilo koje države i za koje je izdana propisana registarska isprava i registarske pločice.²⁶ Prilikom ulaska Hrvatske u Europsku uniju sustav uvoza ili unosa motornih vozila se prilagodio segmentima i standardima Europske unije. Prva značajna stavka je bila promjena naziva uvoz u unos motornih vozila. Prilikom uvoza ili unosa motornih vozila, vozilo se ne prijavljuje na graničnom prijelazu, nego se osobno zatraži obračunavanje posebnog poreza tzv. trošarina na motorna vozila. Također je uvedena promjena da nije potreban dokument EUR1 na području Europske unije.

Ukoliko motorno vozilo kupuje fizička osoba ne snosi plaćanje PDV-a jer je on već plaćen u zemlji Europske unije. Ukoliko je auto kupljen od pravne osobe, izdana je faktura na kojoj je prikazan iznos PDV-a, te je kupac dužan platiti poseban porez (trošarina) i 5% prijenosa od kataloške vrijednosti automobila.²⁷

Ako je vozilo kupljeno od pravne osobe za vlastite potrebe (prijevoz tereta, zaposlenika, životinja) dužan je, uz plaćanje PDV-e, platiti i poseban porez. Vozilo koje se nalazi u Europskoj uniji nije kupljeno s PDV-om, već se on plaća prilikom uvoza ili unosa u Hrvatsku, zadnjeg dana idućeg mjeseca. PDV i posebni porez plaća krajnji kupac, a ne distributer rabljenih motornih vozila.

Kupci motornih vozila prilikom odabira zemlje članice Europske unije skloniji su zemlji Njemačkoj. Njemačko tržište je privlačna meta za balkansko tržište jer nude kvalitetnije i očuvanije automobile koji će bolje služiti i manje se kvariti potencijalnom kupcu. Sva motorna vozila proizvedena su na njemačkom tržištu i imaju garanciju od nekoliko mjeseci do

²⁵ Toyota hibrid vozila, dostupna na: <https://www.bug.hr/automobili/toyota-besplatno-daje-svoje-patente-za-hibridna-vozila-8833> (09.06.2019.)

²⁶ Definicija rabljenog vozila, dostupna na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (10.06.2019.)

²⁷ Uvoz ili unos motornih vozila, dostupno na: <http://www.auti24.eu/component/content/?view=featured> (10.06.2019.)

nekoliko godina, ovisno o proizvođaču ili godištu motornog vozila. Garancija automobila u ovlaštenom servisu iz Njemačke vrijedi u svim zemljama članicama Europske unije.

Njemačka u ponudi ima više od 10.000 tisuća motornih vozila, gdje se iz ponude ističu marke poput Opela, Audiya, Mercedes- Benza, Volkswagena, Citroena, Toyota, Peugeot, Forda i slično. Svakodnevno se proda po nekoliko tisuća osobnih vozila ili kombija, dostavna vozila i slično.

Njemačka je zemlja koja je relativno po udaljenosti najbliža destinacija za uvoz ili unos motornih vozila. Primjeri putovanja osobnim automobilom:

- Zagreb – Stuttgart: 785 km put traje oko 8:30 h
- Pula – Stuttgart: 840 km put traje oko 9 h
- Varaždin - Stuttgart: 760 km put traje 9h
- Split – Stuttgart: 1100km put traje 12h.

Osim putovanja osobnim automobilom, postoji čvrsta autobusna linija iz Hrvatskih gradova do Stuttgarta. Cijena karte varira u iznosu od 450 - 800 kuna, ovisno o gradu.

Prilikom odabira uvoza ili unosa motornog vozila, potrebno je izabrati autokuću ili licenciranog zastupnika koji će zastupati obveznika/građana koji se odlučuje na kupnju motornog vozila. Poželjno je provjeriti poduzeće ili zastupnika prilikom odabira i obratiti pozornost na stavke poput: jamstva koje nude, koliko dugo posluju na tržištu, komentare drugih korisnika i slične stavke u ugovoru koje bi olakšale odabir kupcu. Osim dobre informiranosti, preporučuje se da se ne nasjeda na internet prevare, plaćanje unaprijed i slične stavke poslovanja. Razvojem tehnologije i konstantnom uporabom interneta, korisniku se omogućuje da na internetu potraži stranicu s oglasom za prodaju automobila (najpopularnije oglasne stranice su www.mobile.de ili www.scout.de) i informira se o kretanju cijena željenog motornog vozila. Postoji i alternativa da po automobil građanin odluči otići sam i riješiti svu papirologiju samostalno.²⁸

Drugi korak nakon pronalaska potencijalnog posrednika je uvoz ili unos automobila iz određene zemlje gdje se motorno vozilo nalazi. Ako korisnik odluči angažirati neku autokuću koja se bavi uvozom automobila ili prijevoznika, oni će umjesto korisnika obaviti papirologiju nakon uvoza/unosa motornog vozila u Hrvatsku. Prilikom sklapanja ugovora s autokućom, korisnik budućeg motornog vozila mora imati na umu da poduzeće ne preuzima nikakav rizik za automobil, da ne daje nikakvo jamstvo za njega i da financijska sredstva koja su planirana za kupnju automobila, moraju biti uplaćena unaprijed uz dodatnu proviziju. Korisnik usluga

²⁸ Ibidem(11.06.2019.)

ima pravo ispregovarati drugačije uvjete nego što su zapisani u ugovoru. Također će sam procijeniti što mu je isplativija opcija ili će se posavjetovati s osobom koja je odgovorna za taj dio posla.

Ako je motorno vozilo kupljeno izvan RH, kupac vozila je obvezan prije registracije motornog vozila kod nadležnog tijela obaviti postupak utvrđivanja sukladnosti vozila koji provodi Državni zavod za mjeriteljstvo. Za taj postupak potrebno je imati izvornik COC dokumenta, u suprotnom kupac je dužan od predstavnika proizvođača u RH zatražiti potvrdu proizvođača. Provedbu postupka, provjeru dokumentacije i pregled vozila temeljem ovlasti Državnog zavoda za mjeriteljstvo, obavljaju Centar za vozila Hrvatske i Hrvatski autoklub na ovlaštenim ispitnim mjestima. Po završetku postupka izdaje se Potvrda o sukladnosti pojedinačno pregledanog vozila.

Izuzetak su starodobna vozila čiji postupak utvrđivanja sukladnosti provodi Državni zavod za mjeriteljstvo prema alternativnim zahtjevima.²⁹

Stoga upućujemo na navedena tijela kod kojih se može provjeriti postoje li kakva ograničenja s obzirom na tehničke karakteristike konkretnog vozila, prije nego se donese odluka o njegovoj kupnji.

Dokumenti s kojima se treba vratiti u Hrvatsku nakon kupovine automobila u inozemstvu su:

- kupoprodajni ugovor (ukoliko je vozilo kupljeno od fizičke osobe) ili račun o kupnji vozila (ukoliko je vozilo kupljeno od poduzeća)
- originalna prometna dozvola
- COC dokument (Certificate of conformity) izdan od tvornice ili EUROCOA-a.

U Hrvatskoj se trebati nabaviti:

- Potvrda proizvođača (izdaje ovlašteni zastupnik u RH).

U slučajevima ako domaće pravne ili fizičke osobe (koji nisu trgovci u smislu Zakona o posebnom porezu na motorna vozila) kupe novo motorno vozilo u nekoj od država članica EU ili ga uvezu iz trećih država radi registracije u RH, dužni su u roku od 15 dana od dana unosa ili uvoza motornog vozila na područje RH carinskom uredu nadležnom prema svom sjedištu ili prebivalištu podnijeti poreznu prijavu za obračun i plaćanje posebnog poreza na motorna vozila (Obrazac PP-MV tiskan u Prilogu 1 Pravilnika). Postupak je isti kao kod rabljenih

²⁹ Ograničenje o unosu/uvozu motornog vozila, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (11.06.2019.)

³⁰ Dokumenti potrebni za uvoz ili unos motornih vozila, dostupno na: <https://www.hak.hr/vozila/homologacija/> (11.06.2019.)

vozila osim što se porezno rješenje donosi u skraćenom postupku bez prethodnog sastavljanja zapisnika.³¹ Nakon 1. srpnja 2013. godine pri unosu vozila iz država članica EU-a više se ne podnosi carinska deklaracija kao pri uvozu vozila iz trećih zemalja. U slučaju uvoza posebni porez se ne obračunava na carinskoj deklaraciji već na temelju porezne prijave nakon obavljenog uvoznog carinjenja po istom postupku kao za vozila unesena iz EU.³²

Treći korak pri uvozu automobila iz strane zemlje je homologacija. Homologacija je postupak utvrđivanja sukladnosti prilikom prve registracije u Republici Hrvatskoj pri uvozu ili unosu motornih vozila. Postupak utvrđivanja sukladnosti motornih vozila provode Centar za vozila Hrvatske i Hrvatski autoklub s mrežom od 112 ispitnih mjesta u stanicama za tehnički pregled. Postupak pokreće dobavljač podnošenjem zahtijeva ovlaštenoj pravnoj osobi.

Uz zahtjev prilažu se:³³

- strana prometna dozvola (rabljena vozila)
- račun ili kupoprodajni ugovor
- tehnički podaci o vozilu (samo za određene kategorije vozila)
- Certifikat o sukladnosti (CoC) ili dokaz proizvođača o sukladnosti opreme i dijelova vozila s uvjetima propisanim odgovarajućim ECE pravilnicima ili EC/EEV smjernicama
- upravna pristojba.

Certifikat o sukladnosti (COC) je dokument koji se može dobiti od proizvođača vozila ili ovlaštenog dobavljača/uvoznika u Republici Hrvatskoj kojeg odobri Zavod ili ako ne postoji ovlašten dobavljač, potvrdu može izdati i Državni zavod za mjerljivost (DZM). U slučaju da se tijekom pregleda vozila utvrde nedostaci (npr: nehomologirana svijetla), stranka dobiva privremeni prekid postupaka, tzv. zakonski rok od trideset dana u kojemu nedostaci moraju biti otklonjeni. Ako stranka otkloni nedostatke, izdaje joj se Potvrda o sukladnosti pojedinačno pregledanog vozila. Drugi je slučaj tijekom pregleda vozila kada se utvrde neotklonjivi nedostaci (kočioni sustav) ili ako dođe do isteka privremenog prekida postupka danog zbog otklonjivih nedostataka, a da isti nisu otklonjeni, ovlaštena pravna osoba CVH/HAK izdaje Rješenje o uskraćivanju izdavanja potvrde o sukladnosti. U tom slučaju vozilo se neće moći registrirati u Republici Hrvatskoj. Zatim se motorno vozilo vozi na carinu, gdje se pri uvozu automobila plaća „PPMV“ koje se prvo nazivalo Posebni porez, a

³¹ Postupak plaćanja posebnog poreza na novo motorno vozila, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (11.06.2019.)

³² Razlika motornih vozila, dostupna na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (11.06.2019.)

³³ Homologacija, dostupna na: <https://www.hak.hr/vozila/homologacija/> (11.06.2019.)

danas nosi naziv Posebni porez na motorna vozila. Carinik će tijekom pregleda automobila, također zaprimiti svu potrebu dokumentaciju.³⁴

Ako kupite rabljeno motorno vozilo (vozilo koje je već bilo registrirano u nekoj drugoj državi, ali nikad nije bilo registrirano u RH ili je bilo registrirano u RH poslije 1.7.2013. i dobiven povrat dijela plaćenog posebnog poreza radi izvoza/iznosa vozila iz RH) kod registriranog trgovca rabljenim motornim vozilima u RH, registrirani trgovac rabljenim motornim vozilima će vam izdati račun s iznosom posebnog poreza i naznakom da je posebni porez obračunat u skladu s odredbama Zakona o posebnom porezu na motorna vozila i posebni porez uplatiti na račun Državnog proračuna RH u vaše ime i za vaš račun. Na temelju tako izdanog računa i drugih isprava koje ćete dobiti od registriranog trgovca rabljenim motornim vozilima (dat će vam i presliku poreznog odobrenja za registriranog trgovca iz članka 19.b Zakona), možete obaviti registraciju vozila kod MUP-a i nemate nikakvih administrativnih obveza prema Carinskoj upravi.³⁵

Potrebno je izvaditi tzv. zoll tablice koje ćete zamijeniti prilikom registracije u Hrvatskoj. Postoje žute i crvene zoll tablice. Žute tablice su Njemačke kratkotrajne ili privremene tablice koje mogu služiti za izvoz automobila, ali uz pripadajuće osiguranje (sa zelenom kartom). Vrijede samo 5 dana te sve zajedno košta oko 700,00 kuna. Crvene tablice su klasične izvozne, traju od 14 dana pa nadalje i cijena im kreće od otprilike 1500,00 kuna (subotom 1900,00 kuna).³⁶

Četvrti korak je postupak registracije koji je jednak kao postupak registracije kupljenog motornog vozila u Hrvatskoj. Potrebno je napraviti tehnički pregled, platiti osiguranje i izdavanje novih prometnih dozvola i registracijskih pločica. Potrebno je u policiji ovjeriti prometnu dozvolu sa svom potrebnom dokumentacijom. Pri kupnji novog vozila kod trgovca u RH, kupac nema nikakvih administrativnih obveza prema Carinskoj upravi jer u ovom slučaju trgovac novim vozilima izdaje račun s iznosom posebnog poreza uz naznaku da je posebni porez obračunat u skladu s odredbama Zakona te posebni porez uplaćuje na račun Državnog proračuna Republike Hrvatske u ime i za račun kupca vozila. Na temelju tako

³⁴ Ibidem

³⁵ Postupak kupnje rabljenog motornog vozila, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (12.06.2019.)

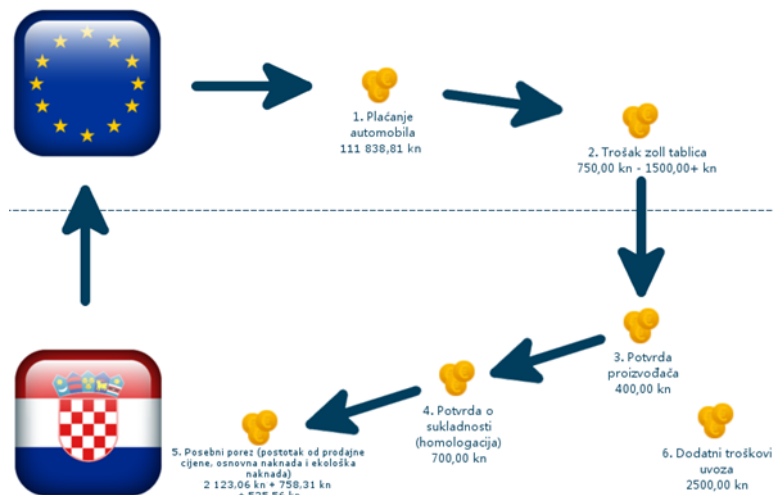
³⁶ Zoll tablice, dostupno na : <http://uveziauto.com/stranice/savjeti.html> (12.06.2019.)

izdanog računa i drugih isprava koje se dobiju od trgovca, može se obaviti prva registracija vozila kod MUP-a.³⁷

Naknade koje se plaćaju prilikom uvoza automobila su:³⁸

1. Posebni porez na motorna vozila (PPMV) – ovisi o vrijednosti automobila i emisiji CO2 (g/km). Točnu kalkulaciju trošarine može se vidjeti i na linku: <https://uvozauta.com/> gdje je prikazan kalkulator iznosa PPMV-a na unos rabljenih automobila iz Europske unije
2. Posebni porez na stjecanje rabljenih automobila tzv. prijenos – iznosi 5%, i plaća se samo ako se kupuju automobili bez računa na kojem je naznačen PDV, tj. kupoprodajni ugovor s privatnom osobom.
3. Postupak utvrđivanja sukladnosti tzv homologacija – iznos koji je potrebno platiti varira od 400 – 700 kuna
4. Naknada za zbrinjavanje – oko 1000 kuna
5. Troškovi registracije – troškovi tehničkog pregleda, osiguranje, nove prometne dozvole, registracijske pločice i slično.

Slika 2. Primjer procesa kupnje automobila unutar Europske unije



Izvor: <http://uveziauto.com/stranice/savjeti.html>

(preuzeto 06. lipnja 2019.)

³⁷ Obveze kupca prema Carini, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (12.06.2019.)

³⁸ Naknade koje se plaćaju prilikom uvoza ili unosa motornih vozila, dostupno na : <https://revijahak.hr/2019/06/02/unos-rabljenog-vozila-sve-sto-morate-znati-koje-dokumente-trebate-kako-se-izracunava-posebni-porez/> (12.06.2019.)

Za oštećena motorna vozila, donositelj porezne prijave za obračun i plaćanje posebnog poreza za rabljeno motorno vozilo (Obrazac PP-MV) samostalno i vlastitim izborom u polju 19. može tražiti da se u postupku utvrđivanja iznosa posebnog poreza primijeni tablica s postotcima ostataka vrijednosti ovisno o razdoblju od prve registracije motornog vozila (Tablica 1 Pravilnika) ili procjena. Ako se opredijeli za utvrđivanje posebnog poreza procjenom dužan je dovesti motorno vozilo u nadležni carinski ured. Ako se tijekom pregleda motornog vozila u carinskom uredu utvrdi da motorno vozilo ima nedostatke zbog kojih ne može biti korišteno u prometu ili je to napomenuto u potvrdi o sukladnosti, carinski ured će zastati s postupkom oporezivanja motornog vozila. Tek nakon otklanjanja nedostataka i ponovnog pregleda vozila utvrdit će se iznos posebnog poreza.³⁹

Ako se pri podnošenju porezne prijave podnositelj opredijeli za utvrđivanje posebnog poreza temeljem Tablice 1. Pravilnika, što će morati naznačiti u poreznoj prijavi (uz prilaganje propisane dokumentacije), u tom slučaju s vozilom ne mora dolaziti u carinski ured, a carinski ured će iznos ostatka posebnog poreza utvrditi poreznim rješenjem bez sastavljanja zapisnika, ne uzimajući u obzir opće stanje vozila.⁴⁰

Unosom, uvozom ili nabavom motornog vozila za vlastite potrebe trgovaca i trgovaca rabljenim motornim vozilima smatra se stjecanje i registracija motornog vozila radi uporabe na cestama u Republici Hrvatskoj čime nastaje obveza obračunavanja i uplate posebnog poreza na motorna vozila, osim u slučaju registracije novih motornih vozila koja trgovci registriraju kao testna vozila.

Trgovac može registrirati i koristiti testno motorno vozilo najduže u trajanju od 6 mjeseci od dana registracije u kojem razdoblju ne nastaje obveza obračunavanja i uplate posebnog poreza. Prije registracije tog motornog vozila trgovac je dužan nadležnom carinskom uredu prema svom sjedištu priložiti račun kojim je stekao motorno vozilo i izjavu o iznosu posebnog poreza na motorna vozila koji bi bio utvrđen za to motorno vozilo na taj dan. Carinski ured će na računu ili na posebnom listu papira, koji će predati podnositelju, napisati tiskanim slovima posebnu napomenu: »POSEBNI POREZ NA MOTORNO VOZILO ĆE BITI OBRAČUNAT I PLAĆEN NA TEMELJU ČLANKA 8. PRAVILNIKA. NADLEŽNO TIJELO MOŽE IZVRŠITI REGISTRACIJU VOZILA.«, pored čega će staviti pečat carinskog ureda.

³⁹ Posebni porez na oštećeno vozilo, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (12.06.2019.)

⁴⁰ Ibidem

Na temelju izdane napomene smatra se da je posebni porez plaćen i nadležno tijelo može izvršiti registraciju vozila. Testno vozilo može biti dano na uporabu jednoj osobi u trajanju ne dužem od 3 dana.

Trgovci su dužni voditi evidenciju o uporabi testnih vozila i broju prijeđenih kilometara na dnevnoj osnovi. Uporaba u dužem roku od propisane ili uporaba o kojoj se ne vodi uredna evidencija, smatrat će se nezakonitom. Ako nakon isteka razdoblja od 6 mjeseci od dana registracije trgovac to motorno vozilo ne proda, dužan je obračunati i platiti posebni porez u iznosu koji bi bio utvrđen za to motorno vozilo na dan izdavanja posebne napomene.

Ako u razdoblju od 6 mjeseci od dana registracije trgovac to motorno vozilo proda osobi koja ga stječe radi uporabe na cestama u Republici Hrvatskoj, dužan je na računu o prodaji obračunati posebni porez u iznosu koji bi bio utvrđen za to motorno vozilo na dan izdavanja posebne napomene.

Ako u razdoblju od 6 mjeseci od dana registracije trgovac to motorno vozilo proda osobi koja ga ne stječe radi uporabe na cestama i registracije u Republici Hrvatskoj ili ako motorno vozilo bude ukradeno ili uništeno, dužan je obračunati i platiti posebni porez u iznosu razlike između iznosa koji bi bio utvrđen za to motorno vozilo na dan izdavanja posebne napomene i iznosa povrata za to motorno vozilo koji bi bio utvrđen primjenom Tablice 2 iz Pravilnika o posebnom porezu na motorna vozila (fiksna deprecijacijska tablica), ovisno o razdoblju tijekom kojeg je motorno vozilo bilo registrirano u Republici Hrvatskoj. Trgovac je dužan motorno vozilo i iznos posebnog poreza iskazati u mjesečnom izvješću.⁴¹

3. Cjenovna elastičnost potražnje za automobilima

3.1. Potražnja za automobilima

Pod pojmom potražnje definira se količina nekog dobra ili usluge koju je netko voljan i sposoban kupiti na nekom tržištu tijekom nekog vremena po cijeni tog dobra ili usluge. Potražnja je usko povezana sa željama, potrebama i cjenovnim čimbenicima. Količina potražnje za nekim dobrom je definirana kao količina nekog dobra kojeg je netko voljan i sposoban kupiti na nekom tržištu pri točno određenoj cijeni tog dobra ili usluge.⁴²

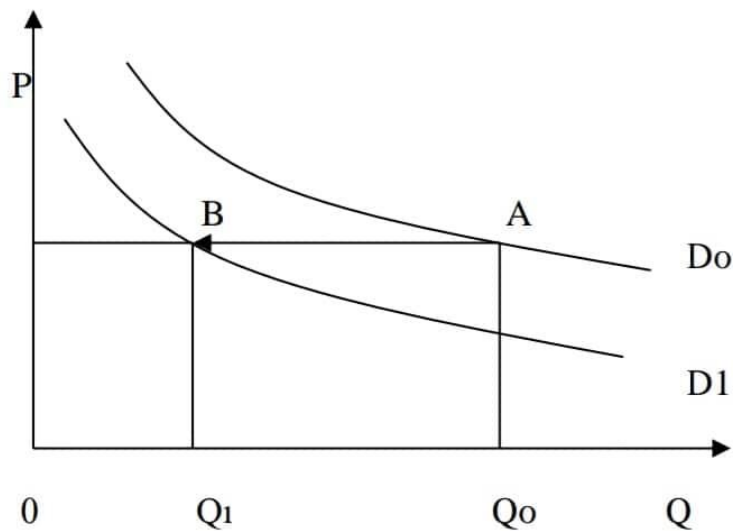
⁴¹ Testno motorno vozilo, dostupno na: <https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/trosarinsko-oporezivanje-opce-informacije/posebni-porez-na-motorna-vozila-3714/3714> (12.06.2019.)

⁴² Benić, Đ., Osnove ekonomije, Školska knjiga, 2001., str. 97-99 (06.11.2019.)

Prema definiciji autora Samuelsona i Nordhausa iz knjige *Ekonomija*, cjenovna elastičnost potražnje jest mjera koja pokazuje koliko tražena količina nekoga dobra reagira na promjenu cijene tog istog dobra. Reakcije tražene količine za određenim dobrom na promjenu cijene tog dobra uzrokovane su faktorima koji utječu na potražnju koji određuju cjenovnu elastičnost potražnje. Analiziramo li definiranu potražnju i količinu potražnje, uviđamo promjenu potražnje u odnosu na situaciju na tržištu na kojem se potražuje veća ili manja količina dobra u odnosu na cijenu ili druge cjenovne čimbenike.

Svaki element može nezavisno utjecati tako da pomiče cijelu krivulju potražnje ulijevo ili udesno. Graf broj 1 i 2 pokazuju u kojem smjeru promatrane varijable pomiču tržišnu krivulju potražnje. Graf broj 1. prikazuje pad potražnje, odnosno pomake krivulje prema dolje. Do pada potražnje može doći do pada cijene supstituta, očekivanog pada cijene promatranog dobra, dohotka u budućnosti i slično. Graf broj 2 prikazuje rast potražnje, odnosno pomak krivulje potražnje prema gore. Do porasta potražnje može doći zbog porasta ukusa potrošača prema promatranom dobru, zbog pada cijene komplementarnih dobra ili inferiornih dobara i slično.

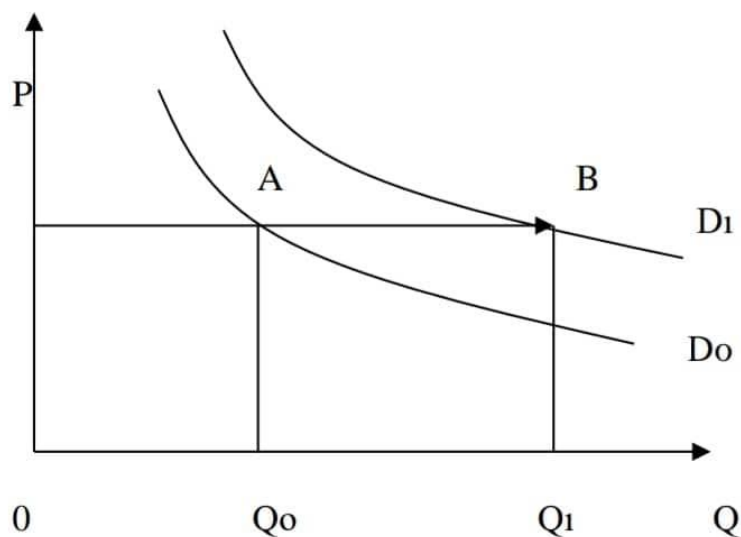
Slika 3. Graf pad potražnje



(Izvor: Knjiga: Pavić, I., BeniĆ, Đ., Hashi, I. (2009): Mikroekonomija, treće izdanje, Ekonomski fakultet, Split. str. 42)

(preuzeto 30. studenog 2019.)

Slika 4. Graf rast potražnje



(Izvor: Knjiga: Pavić, I., BeniĆ, Đ., Hashi, I. (2009): *Mikroekonomija*, treće izdanje, Ekonomski fakultet, Split. str. 42)

Determinante koje utječu na promjenu potražnje su:⁴³

- dohodak
- cijene povezanih dobra
- stanovništvo
- ukusi / preferencije
- očekivanja potrošača.

Dohodak se kao determinanta potražnje povezuje s činjenicom da će kupci velik broj dobara i usluga kupovati u količinama koje će zavisiti od visine njihova dohotka. Za većinu takvih dobara količina potražnje će rasti s porastom dohotka. Za manji broj dobara karakteristično je da potražnja za njima opada s porastom dohotka.

⁴³ Ibidem

Kupnja novog automobila može biti vrlo stresno i naporno iskustvo, posebno ako je kupac ograničen dohotkom, a izbirljiv u svojim zahtjevima prilikom ulaska u prodajni objekt gdje točno zna što želi i s kolikom svotom novca raspolaže prilikom kupnje.

Postoje par trikova kako bi kupac motornog vozila uštedio prilikom kupnje motornog vozila:⁴⁴

- starija modelska godina
- gotovina
- izložbeni primjerci jeftiniji
- više automobila
- određena količina novca.

Prilikom odabira uštede na kupnji starijeg modela koji su proizvedeni u aktualnoj godini, kupac može ostvariti do dvadeset posto nižu kupovnu cijenu motornog vozila. Također se prilikom kupovine motornih vozila na gotovinu mogu ostvariti i popusti i beneficije. U salonu kupac može pronaći izložbene modele u ponudi. Rizik kod izložbenih modela je predugo nekorištenje motornih vozila koje je štetno za razne mehaničke dijelove i komponente. Kupac može pronaći još par prijatelja ili poznanik koji se spremaju na kupnju novih motornih vozila te zatražiti veći zajednički popust.

Cijene povezanih dobara kao determinanta potražnje mogu se promatrati u zavisnosti od toga u kakvom su odnosu povezana dobra i promatrano dobro. S obzirom na taj odnos, može se govoriti o dobrima koja su supstituti, tj. ona dobra koja mogu u potrošnji zamijeniti promatrano dobro.

Prilikom kupnje automobila, kupac motornog vozila mora uzeti u obzir neke od faktora koji utječu na deprecijaciju kao što su pouzdanost automobila, izdržljivost, zemlja porijekla, imidž proizvođača i modela, ocjene koje dobiva u specijaliziranim medijima, ocjene zadovoljstva kupaca u istraživanjima i po forumima i slično. Vlasnika novog motornog vozila najviše brine deprecijacija prilikom prodaje motornog vozila koja može dosegnuti visinu do dvadeset posto manje novca od kupovne vrijednost automobila. Deprecijacija nije toliko rizik ako vlasnik zna što želi od automobila i koliko ga dugo želi u svom vlasništvu.

⁴⁴ Štednja prilikom kupnje automobila, dostupno na: <https://www.jutarnji.hr/arhiva/5-nacina-kojima-se-moze-sniziti-cijena-vozila/4015149/> (06.11.2019.)

Najbolju cijenu automobila na hrvatskom tržištu drže Mercedes, VW, Audi, BMW i Toyota. Najtraženija prodajna marka automobila je VW Golf. Najbolja investicija na nekoliko godina za razliku od drugih motornih vozila u klasi, koja će svom vlasniku prilikom daljnje prodaje donijeti solidnu svotu novca, čak veću nego bilo koji opremljen i motoriziran francuski ili talijanski konkurent.

Neki parametri koji značajno utječu na umanjenje vrijednosti su:⁴⁵

- starost
- velik broj km
- sve štete na automobilu
- velika kubikaža motora
- više od dvoje vlasnika
- svaki mehanički kvar
- nema klima uređaj
- loše održavani interijer.

Stanovništvo, također može biti značajna determinanta potražnje jer će porastom stanovništva kod većine dobara dolaziti do porasta potražnje. Sve veći broj individualnih krivulja potražnje tržišnu krivulju potražnje pomiče udesno, dok se smanjenjem broja individualnih krivulja potražnje tržišna krivulja potražnje pomiče ulijevo.

Početak devedesetih je u Hrvatskoj registrirano ukupno 795.410 motornih jedinica. Pet godina kasnije brojka se smanjila na 710.910 motornih jedinica, da bi na početku novog milenija broj registriranih motornih vozila u Hrvatskoj bilježio uzlaznu putanju. Rekordna godina je bila 2011. godina kada je u Hrvatskoj bilo registrirano 1.518,278 automobila. Zabilježeni broj stanovnika Hrvatske je bio 4.284,889, što označava da je jedan automobil u svom vlasništvu ima 2,71 čovjek.⁴⁶

Ukusi i preferencije potrošača uvijek su povećavali ili smanjivali potražnju za određenim dobrima, dok su to danas globalizacijski procesi učinili još naglašenijima. Pod preferencijom se podrazumijeva osobni stav prema nekom dobru i usluzi.

⁴⁵ Parametri automobila koji umanju vrijednost motornih vozila, dostupno na: <http://www.trcz.hr/vrijednosti-polovnih-automobila.aspx> (06.11.2019.)

⁴⁶ Statistički podatci o prodaji automobila, dostupno na: <https://automobili.klik.hr/novosti/zanimljivosti/statisticka-prica-o-hrvatskom-svijetu-automobila> (06.11.2019.)

Ukus i preferencije potrošača prilikom kupnje automobila, perilice za rublje ili nekog drugog proizvoda je stvar ukusa i stava potrošača. Drugim riječima, izdvojite određenu svotu novca koju namjeravate potrošiti na određenu marku automobila jer ste fanovi tog modela.

3.2. Analiza potražnje za automobilima

U Hrvatskoj, broj registriranih cestovnih vozila u 2018. iznosio je 2.192.857, što je u odnosu na 2017. više za 4,5%. Broj registriranih osobnih vozila u 2018. iznosio je 1.666.413, što je u odnosu na 2017. više za 4,4%.

Broj prvi puta registriranih cestovnih vozila iznosio je 180 454, što je u odnosu na 2017. znatan porast za 41,4%. Porast prvih registracija pokazuje sve vrste vozila osim specijalnih vozila i poluprikolica. Broj prvih registracija osobnih vozila u 2018. iznosio je 140.644, što je u odnosu na 2017. više za 49,9%. Rast je prouzročen porastom broja prvih registracija polovnih vozila (70,5%) i prvih registracija novih vozila (25,0%).

2018. godine zabilježeno je 10 450 cestovnih prometnih nesreća s nastradalim osobama, što je u odnosu na 2017. manje za 4,5%. U cestovnim prometnim nesrećama u 2018. poginulo je 317 osoba, što je u odnosu na 2017. manje za 4,2%. Ozlijeđenih osoba bilo je 13 989, što je u odnosu na 2017. manje za 4,2%.⁴⁷

Stanje registriranih cestovnih vozila na dan 31. prosinca 2018. godine kod fizičkih osoba su prevladavali osobni automobili s ukupnim iznosom od 1.666.413 vozila, dok najmanji dio pripada autobusima s ukupni iznosom od 5.877 vozila. Kod pravnih osoba prevladavaju cestovni tegljači s ukupnim iznosom od 121.328 vozila.⁴⁸

Najprodavanije marke automobila 2018. godine su: VW (8.932 motornih vozila ili 14,88%), Renault (5.805 motornih vozila ili 9,67%), Škoda (5.293 motornih vozila ili 8,82%) i Opel (5.212 motornih vozila ili 8,68%) te Suzuki (3.794 motornih vozila ili 6,32%)

U 2018. godini Hrvatski građani su kupili 1804 nova Audiya (3%), 1487 BMW-a (2,46%), 1216 Mercedesa (2,03%) i 85 Porschea (0,14%). Od egzotičnih marki, kupci su se počastili s tri Maseratija, jednim Ferarijem, Lotusom i Rolls-Royceom.

⁴⁷ Broj registriranih cestovnih vozila, dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-04_01_2019.htm (21.11.2019.)

⁴⁸ Ibidem

Udio benzinaca marke Volkswagen u 2018 godini iznosio je 54,2% ili 4.840 motornih jedinica, udio motornih vozila na diesela 45,4% ili 4057 motornih jedinica i 0,4% ili 35 motorna jedinica na električni pogon. Udio benzina marke Suzuki iznosio je 97,3% ili 3691 motornih jedinica, udio dizela 1,8% ili 68 motornih jedinica. Električni pogon nije ostvaren u marki poput Suzukija.⁴⁹

Najviše novih osobnih automobila u 2018. godini bilo je u Gradu Zagrebu, tj. Zagrebačkoj županiji oko 35,92 % ili 21.566 motornih jedinica, zatim Požeško- slavonskoj županiji s udjelom od 7.72% ili 4.634 motornih jedinica. Ličko-senjska županija ostvarila je najmanji udio s 0,33% ili 198 motornih jedinica.⁵⁰

Očekivanja potrošača kao determinanta potražnje povezana su prije svega s očekivanjima u pogledu razine dohotka i cijena u budućnosti. Ako osoba očekuje veći dohodak u budućnosti, ona će biti spremnija potrošiti više danas nego ako u budućnosti očekuju manji dohodak.

Tablica 1: Utjecaj determinanti na potražnju za automobilima

DETERMINANTE POTRAŽNJE	PRIMJER U AUTOMOBILSKOJ INDUSTRIJI
Dohodak potrošača	Kada dohodak potrošača naraste, kupuju više automobila i obratno
Cijene povezanih dobara	Niža cijena nafte povećava potražnju za automobilima i obratno
Stanovništvo	Porast obujma stanovništva izaziva porast kupljenih automobila i obratno
Ukusi i preferencije	Automobil je nužno dobro, a nije luksuzn
Očekivanja	Razine dohotka, dostupnost i raspoloživost oblika prijevoza, sigurnost automobila

Stanovnici Hrvatske su racionalna bića koja će postići moguće zadovoljstvo ili užitek uz najmanji mogući izdatak. Što znači da će stanovništvo kupovati veću količinu pri nižoj cijeni ili manju količinu pri višoj cijeni nekog dobra. Cijena nekog dobra može imati izravan i neizravan utjecaj. Izravan utjecaj utječe na zamjenu dobra sa supstitutom prilikom porasta cijena jednog dobra. Neizravni utjecaj djeluje na porast ili pad cijena u odnosu na visinu

⁴⁹ Najprodavaniji modeli motornih vozila u 2018.godini, dostupno na: https://www.autonet.hr/media/2018/12/autonet_HR_trziste_2018-12.pdf (26.11.2019)

⁵⁰ ibidem

dohotka, tako da će porastom cijene biti smanjena relativno visina dohotka, što će rezultirati padom potražnje i obratno.⁵¹

Prema podacima Centra za vozila Hrvatske, registrirano je 1.410,077 jedinica automobila, što je u usporedbi s istim razdobljem 2017. (kada je registrirano 1.185,046 jedinica automobila) pad od 1.291,531 jedinica automobila.

Razloga je, naravno više, ali jedan od glavnih je da četvrtinu novih automobila kupuju građani kao privatne osobe. Primjerice, od 60.041 lani registriranih novih osobnih automobila samo 15.621 ili 26 posto kupile su fizičke osobe. Međutim građani nisu prestali kupovati automobile, samo ne kupuju nove već rabljene iz uvoza. Uvoz rabljenih automobila od ulaska Hrvatske u EU 2014. godine ne prestaje rasti, pa je tako i ove godine u plusu. U prva tri mjeseca u Hrvatskoj je registrirano 20.949 rabljenih automobila iz uvoza, što je 14 posto više nego u istom razdoblju lani. U 2018. je u Hrvatsku uvezen rekordan broj rabljenih automobila - čak 79.345 automobila.⁵²

Lyft- američka tvrtka za taksi prijevoz je preko aplikacije službeno objavila svoj izlazak na burzu, osnivači Logan Green i John Zimmer izjavili su da je era posjedovanja automobila gotova. Naglasili su da automobili proizvode nejednakosti i da su prevelik teret za američke potrošače koji godišnje potroše oko 9.500 dolara na osobne automobile, uključujući održavanje, gorivo, registraciju i ratu kredita. Njihova istraživanja su pokazala da je više od 300 tisuće Amerikanaca odustalo od vlasništva nad automobilima zbog njihovih usluga.

Prema podacima HSBC-a multinacionalne banke koja prati registraciju novih automobila u SAD-u, prodaja novih osobnih automobila je u stalnom padu od 2015.godine. Također ga prati i Ujedinjeno Kraljevstvo s padom proizvodnje automobila za 18,2 posto, a najekstremniji primjer je Turska s udjelom pada novih automobila za 60 posto. Također je pad udjela od 4 posto novih automobila vidljiv i u Europskoj uniji.

Prema podacima Promocije Plus, Hrvati su 2018. godine kupili više od 60 tisuća novih automobila, što je gotovo 20 posto više nego u 2017. godini. Prosječan godišnji trošak osobnog automobila u Hrvatskoj je oko 20 tisuća kuna (1693 kune mjesečno) uključujući

⁵¹ Pavić, I., BeniĆ, Đ., Hashi, I.: Mikroekonomija, treće izdanje, Ekonomski fakultet, Split, str. 33., (2009) (06.11.2019.)

⁵² Broj vozila kategorije M1, dostupna na: https://www.cvh.hr/media/3028/s13_broj_novih_i_rabljenih_vozila_2007do2018.pdf (29.11.2019)

gorivo, ratu kredita, osiguranje, registraciju i održavanje. Prosječna hrvatska plaća je od 6.000 kuna. Što znači da prosječni Hrvat za osobni automobil godišnje radi oko 3,3 mjeseca.⁵³

Zanimljivo je još naglasiti da prosječan Europljanin za osiguranje godišnje izdvoji čak 6 puta više nego prosječan Hrvat. Prilikom prezentiranja novih ponuda za osiguranje osobnih automobil Allianz osiguravajuća kuća pokazuje da je prosječan stanovnik Republike Hrvatske za osiguranje svog osobnog automobila godišnje izdvaja samo 316 eura, dok prosjek na razini Europe, tj. europskog stanovništva je oko 2.030. eura godišnje. Hrvatsku također karakteriziraju starija osobna vozila, s prosječnom starošću vozila i do 13 godina, i razmjerno mali udio kasko osiguranja, pri čemu najveći dio pripada vozilima rent-a-cara i tvrtkama.

U državi Njemačkoj postoje oko 434 milijuna polica raznih osiguranja, što znači da na prosječnog Nijemca otpada 5,2 police. Allianz je provedbom ankete na 5.000 osiguranika u regiji, prikazao da je oko 38 posto ispitanika priznalo da nije pročitao uvjete osiguranja svog osobnog automobila jer je za 72 posto njih predugačko ili je za 30 % njih teško razumljiv tekst osiguranja.⁵⁴

Prilikom kupnje prvog vlastitog automobila, kupac je ograničen nekim kriterijima kupnje poput financijskih sredstava, tj. novca. Današnje financijsko stanje populacije Hrvatske je u prosjeku lošije pa prosječan Hrvat mora često pozajmiti financijska sredstva za kupnju osobnog vozila. Najčešće poseže za kreditom u bankama ili kupnjom osobnog automobila na leasing. Prodavač postavlja oglas na različitim virtualnim mrežama kojima popratnim fotografijama i opisom vozila privlači kupca na uspostavu kontakta.

Detaljna analiza najvećeg internetskog oglasnika nazvanog „Njuškalo“ pokazala je da se u Hrvatskoj prodaju automobili prosječne starosti oko 13 godina. Njuškalo je najprodavaniji oglas, koji je u 2011. godini zauzeo peto mjesto u posjećenosti hrvatskih internet medija. Broj dnevnih posjetitelja je blizu 2 milijuna, dok prosječno zadržavanje posjetitelja na stranici je oko 12 minuta.⁵⁵

⁵³ Lyft tvrtka, dostupna na: https://www.lyftbusiness.com/?&utm_medium=web&utm_source=headernav (14.10.2019.)

⁵⁴ Allianz osiguranje, dostupno na: <https://www.allianz.hr/privatni-korisnici/press/objave-za-medije/allianzovo-izvjesce-o-globalnom-bogatstvu-hrvatska-na-31-mjestu-u-svijetu/> (14.10.2019.)

⁵⁵ Njuškalo, dostupno na: https://www.njuskalo.hr/index.php?ctl=show_static_page&=on&accessToken=89317109a023acdc51870546cc8

Prodano više od 30.000 novih oglasa osobnih automobila, a sada ih je više od 64.000 osobnih automobila. Prema tipu goriva, najviše su zastupljeni automobili na dizelski pogon koji zauzimaju oko 60% tržišta, dok benzinci zauzimaju samo 40%. Najmanje su zastupljeni električni ili hibridni osobni automobili. Najveća je ponuda automobila proizvedenih 2006., 2007., i 2008. godine. Čak je istraženo da je 51% ukupne ponude osobnih automobila proizveden od 2000. do 2008. godine.

Istraživanja su pokazala da analizirajući ponudu i cijenu rabljenih automobila na tržištu, automobil star jednu godinu izgubi na cijeni za 17%, dok se automobil stariji od pet godina obično prodaje za 56% od iznosa koji je u salonu istaknut za novi primjerak. Automobili koju su datirani podrijetlom starosti iz 2006., 2007., i 2008. godine na cijeni su izgubili između 58 i 70 posto, a prodaju se u najvećem broju.

Prosječna starost automobila ponuđenih na oglasu je oko 13 godina, te se ona podudara s prosječnom starošću automobila u Hrvatskoj prema Centru za vozila Republike Hrvatske. Prosječna starost vozila M1 kategorija je u 2018. godini iznosila 12,64 godine, vozila kategorije M2 je 10,62 godine, a M3 iznosi 11,91 godina. Prosječna starost vozila kategorije T iznosila je oko 31 godinu. Prosječna starost vozila svih kategorija iznosi 13,68 godina.⁵⁶

2016. godine na Hrvatskom tržištu rabljenih osobnih automobila prema vrsti karoserije najviše prednjače limuzine s udjelom od 35,30%. Praktični karavani zauzimaju 12,08% ponude, dok obiteljski jednovolumeni zauzimaju 6,69% ponude na rabljenom tržištu. Terenski modeli zajedno sa SUV modelom zauzimaju 6,45%, a kupei samo 6,16% udjela na tržištu. Udio kabrioleta je manji od dva posto.

Među najtraženijim markama osobnih automobila koji se prodaju putem oglasnika „Njuškalo“ zastupljeniji su Volkswageni s udjelom od 17%, na drugom mjestu su Opel s udjelom od 8%, slijede ga Renault, Mercedes, Audi, Fiat i Peugeot. Kada je riječ o modelima, najveća je ponuda VW Passata, a slijedi ga i Opel Astra.⁵⁷

[9647808f62e62a3127a538d805800d79a7d86c5244e9213a8129abcb1c495cbfac8dc2052a64ea8bfeaceeff08b724527ffde3e49b50281780890f2e324db9764d543e24a836185833ee02f219682279d8069&alias=izvori](https://www.cvh.hr/media/3026/s11_9647808f62e62a3127a538d805800d79a7d86c5244e9213a8129abcb1c495cbfac8dc2052a64ea8bfeaceeff08b724527ffde3e49b50281780890f2e324db9764d543e24a836185833ee02f219682279d8069&alias=izvori)
(29.11.2019)

⁵⁶ Prosječna godina starosti motorinih vozila, dostupna na:

https://www.cvh.hr/media/3026/s11_prosjecna_starost_po_vrstivozila_2007do2018.pdf

⁵⁷ Istraživanja oglasa Njuškalo, dostupna na:

https://www.cvh.hr/media/3026/s11_prosjecna_starost_po_vrstivozila_2007do2018.pdf (14.10.2019.)

Prosječna cijena Golfa VI je oko 75.000 kuna, a prosječna kilometraža u ovoj generaciji je oko 152.000 kilometara. U 2017. godini minimalna tražena cijena za rabljeni automobil za Hyundai Accent 1,3 Lsi iz 1996. godine bila oko 1.200 kuna, koji je u roku deset dana i prodan. Istraživanja su pokazala da je 2017. godine jedna četvrtina ponude rabljenih osobnih automobila imala cijenu od 20.917 tisuća kuna, srednja tražena cijena kretala se između 41.086 tisuća kuna, dok je najviša cijena ponude osobnih automobila bila viša od 74.900 kuna. Najskuplji oglas u 2017. godini je bio oglas za Porsche 911 GTS Targa, koji se iznosio 1.419.275 kuna i činio zadnjih 25 % ponude oglasa Njuškala.⁵⁸

Što se tiče uvoznih rabljenih vozila, u 2018. godini uvezeno je oko 55.000 tisuća rabljeni vozila iz EU-a, s 87 posto automobila s dizelskim pogonom prosječne starosti oko osam godina. Kriteriji hrvatske populacije su takvi da preferiraju dizelske automobile pa će devet milijuna njemačkih starijih „dizelaša“ završiti na hrvatskom tržištu nakon odluke Saveznog upravnog suda koje će zabraniti vožnju automobila i drugih tipova vozila norme niže od Euro VI.

U 2017. godini najviše novih prodanih osobnih vozila u Hrvatskoj pripalo je marki Volkswagen s udjelom od 14,36 posto. Škoda zauzima drugo mjesto s udjelom od 9,3 posto, te Opel s prodajnim udjelom od 9,16 posto. U 2016.godini najprodavaniji model je bio također Volkswagen Golf s udjelom od 5,08%, Renault Clio s udjelom od 3,93%, Škoda Octavia s udjelom 3,87% , i Opel Astra s udjelom od 3,58%. Domaći kupci su ostali vjerni dizelskim motorima marke Volkswagen pa su ostvarili prodani udio od 61,3 posto (prodano oko 4.431 tisuću dizelskih osobnih automobila), dok su automobili na benzinski pogon imali prodajni udio od 37,6% posto (prodano oko 2.678 tisuća benzinskih osobnih automobila).⁵⁹

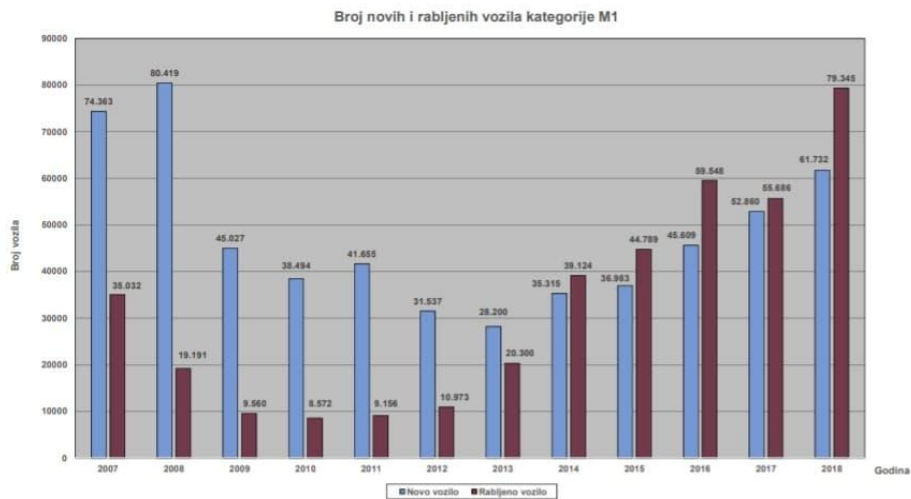
Zanimljivo je naglasiti da je prodaja električnih automobila i hibrida porasla u 2017. godini u odnosu na 2016. godinu s značajnim brojem 502 hibridna prodajna osobna vozila.

⁵⁸ Ibidem(14.10.2019.)

⁵⁹ Prodaja osobnih automobila u 2017 godini, dostupno na:

https://www.autonet.hr/media/2017/12/autonet_HR_trziste_2017-12.pdf (29.11.2019)

Slika 5. Broj novih i rabljenih vozila kategorije M1



Izvor: Centar za vozila Hrvatske (Preuzeto:14.listopada.2019.)

Iz promatranog razdoblja zaključujemo da je 2007. godine zabilježen rast kupnje novih automobila. Situacija se drastično mijenja od 2013. godine kada se kupnja rabljenih osobnih automobila povećava. 2018. godine zabilježen je rast kupnje rabljenih automobila u odnosu na kupnju novih osobnih vozila za 17.616 tisuća rabljenih motornih vozila.

U strategiji prometnom razvoju Republike Hrvatske zabilježen je rast broj automobila na 1.000 stanovnika. Tako se broj automobila povećao za 160 u 1991. godini, preko 275 automobila u 2001. godini, a do 360 automobila na 1.000 stanovnika u 2008. godini. 2012.godine bilježi se blagi pad za 229. automobila na 1.000 stanovnika zbog posljedice ekonomske krize. U 2015.godini zabilježen je broj od 381 automobila na 1.000 stanovnika.

Županije s visokom stopom motoriziranosti u 2015 godini su : Istarska županija s 487 automobila na 1.000 stanovnika, Primorsko-goranska županija s 430 automobila ili Dubravačko-neretvanska s 391 automobil na 1.000 stanovnika. Županije s niskom stopom motoriziranosti su Vukovarsko-srijemska s 275 automobil na 1.000 stanovnika, zatim

Osječko-baranjska sa samo 291 automobilom i Brodsko-posavska s 283 automobila na 1.000 stanovnika.⁶⁰

4. Analiza ekoloških poreza

4.1. Analiza naknada za ekološke poreze

Današnje stanje energetske politike u svijetu može se opisati kao stanje u kojem nije jasno definirana klimatska politika, kako se ona mjeri i koje su potrebne mjere za provođenje klimatske politike. Ako se postavi pitanje što je klimatska politika i koje su njezine posljedice, odgovor je više nego jasan. Povećanjem temperature zbog povećanja emisija CO₂, a osnovna mjera je promjena povećanje ili smanjenje CO₂ u određenim sektorima djelatnosti i uvođenje obnovljivih izvora energije u proizvodnju. Cilj energetske politike je smanjiti emisije CO₂ i drugih stakleničkih plinova do 2050. godine za više od 80% u odnosu na 1999. godinu, a u proizvodnji električne energije za više od 95%.

Uvodi se namjenski poreza ili naknada za emisiju CO₂ kao jedinstvene mjere za sve kupce. Razlog uvođenja namjenskog poreza je ukidanje drugih naknada za prikupljanja sredstva i financiranje sredstva za smanjenja emisija, obnovljivih izvora, energetske učinkovitosti, tehnološki razvoj i edukaciju.

Jedan od glavnih proizvođača CO₂ je i sektor prometa. Sektor prometa obuhvaća emisije iz potrošnje goriva u cestovnom, zračnom, željezničkom te pomorskom i riječnom prometu. 2016. godine emisija CO₂ iznosila je oko 6.137 kt CO₂-e što je činilo 24,9% ukupne emisije stakleničkih plinova u Hrvatskoj. Faktori koji potiču povećanje uporabe CO₂ su povećane gospodarske aktivnosti i životni standard građana. Većina mjera za smanjenje stakleničkih plinova su predviđene trajanjem do 2020 godine s dodatnim mjerama za povećanje udjela željezničkog prometa u prijevozu putnika i tereta, rast udjela električnih vozila u ukupnom broju vozila.⁶¹

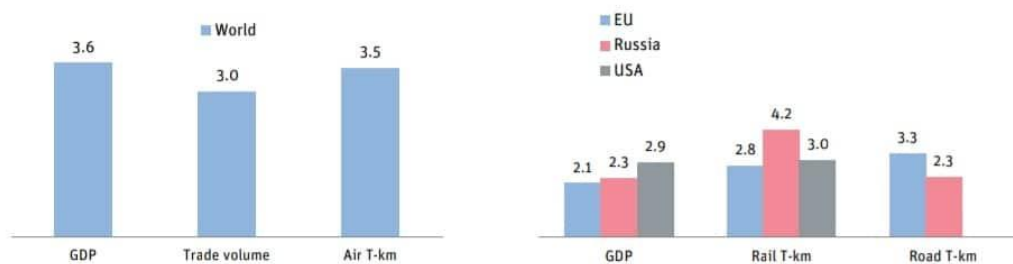
U teretnom prometu globalni BDP je porastao za 3,6% u razdoblju od 2017. do 2018. godine, s rastućom nižom stopom od prethodne godine. BDP se u najnaprednijim gospodarstvima

⁶⁰ Strategija prometnog razvoja RH, dostupna na: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf (17.09.2019.)

⁶¹ Sektor prometa, dostupno na: http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/012_klima/dostava_podataka/Izvjesca/HRV_RoP_2019.pdf (16.10.2019.)

povećao za 2,2% dok se u gospodarstvima u nastajanju i zemljama u razvoju povećavao s nešto nižim tempom od 4,5%. Opseg svjetske trgovine porastao je 3%, što je niže od stope rasta za 2017. godine. Tonski kilometri zračnog prometa povećali su se za 3,5% u 2018. godini, što je znatno niže od izvanrednog rasta od 9,7% u 2017. godini. Preliminarne procjene podataka za 2018. godinu s Međunarodnog transportnog foruma pokazuju porast željezničkog teretnog prometa u Rusiji (+ 4,2%), SAD-u (+ 3%) i EU(+ 2,8%). Tonski kilometar cestovnog tereta se također nastavlja širiti na području EU (+ 3,3%) i u Rusiji (+ 2,3%).⁶²

Slika 6: BDP, trgovinski i teretni promet u 2018. godini



Izvor: International Transport Forum, except world GDP (IMF), trade volume (WTO), air T-km (IATA). Note: EU rail T-km coverage (BEL not included. AUT, DEU, GRC, ITA, LUX, NLD and GBR 3 quarters). Road T-km coverage (BEL, DEU, GRC, ITA, MLT, and GBR not included. AUT, IRL and LUX 3 quarters).

(preuzeto 30. studenog 2019)

Što se tiče prijevoza robe u 2018. godini, taj iznos je 4.235 miliona, što je u odnosu na 2017. godinu činilo pozitivnu razliku od 0,9%. nacionalne razmjene. Što se tiče inozemstva, u 2018. godini razmjena robe iznosila je 8.400 miliona, a što čini razliku od 10% u odnosu na 2017. godinu.

U 2018. godini registrirano je osobnih automobila 3.563, što čini 11,6% razlike u odnosu na 2017. godinu. Teretna vozila registrirana su na 14.516 vozila, s razlikom od 16.2% u odnosu na 2017. godinu.⁶³

Smanjenje emisije u prometu je veliki izazov jer je smanjenje emisije usko povezano s tehnološkim razvojem. Emisija iz prometnog sektora u 2014. godini iznosila je 5.642 kt CO₂-eq, što čini oko 24,5% ukupne emisije stakleničkih plinova u Hrvatskoj. U različitim scenarijima i istraživanjima projekcije pokazuju kontinuirani trend rasta emisija do 2035.

⁶² Rast teretnog prometa u 2018. godini, dostupno na: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics-2019_0.pdf (29.11.2019.)

⁶³ Ibidem

godine, prvenstveno očekivano povećanje BDP-a i prometne aktivnosti. Zbog lošeg utjecaja emisija na atmosferu, poduzimaju se mjere poput onih za povećanje željezničkog transporta i razvoja električnih vozila, što će biti ključni uvjet snažnog smanjenja emisija u prometnom sektoru za dugoročno razdoblje.

Republika Hrvatska je već duže vrijeme izložena negativnim učincima klimatskih promjena, što rezultira značajnim ekonomskim gubicima. Prema izvješću Europske agencije za okoliš (EEA), Republika Hrvatska pripada skupini od tri države, zajedno s Češkom i Mađarska, s najvećim udjelom štete od ekstremnih vremenskih i klimatskih događaja u odnosu na bruto domaći proizvod (BDP). Procjenjuje se da su ti gubici, u razdoblju od 1980. do 2013. u prosjeku iznosili oko 2,25 milijardi eura ili oko 68 milijuna eura godišnje. Ti su se gubici značajno povećali tijekom 2014. i 2015. (na 2,83 milijardi eura u 2015. godini). Neki gospodarski sektori u tom su razdoblju bili znatno pogođeni. Prema nekim procjenama, između 2000. i 2007. godine vremenski uvjeti uzrokovali su u poljoprivrednom sektoru štetu od 173 milijuna eura, a suša u 2003. godini prouzročila štetu u iznosu od 63 do 96 milijuna eura u energetske sektoru. Također se procjenjuje da je u kolovoz 2003. stopa smrtnosti bila 4% veća zbog toplinskog udara. Republika Hrvatska, svojom veličinom i ekonomskom moći može dati mali doprinos ublažavanju klimatskih promjena, ali je izložena znatnom utjecaju štetnih učinaka klimatskih promjena.⁶⁴

Temelj svih mjera treba biti porez ili naknada za emisiju CO₂ i poticaji iz prikupljenih financijskih sredstava za povećanje energetske učinkovitosti te korištenje novih tehnologija. Primjenjuju se mjere iz programa za očuvanje klime u Hrvatskoj.

Sadašnji sustav davanja u Hrvatskoj:⁶⁵

- **Poseban porez na motorna vozila** – porez se utvrđuje na temelju prodajne/tržišne cijene motornog vozila, emisije ugljičnog dioksida izražene u gramima po kilometru, obujmu motora u kubičnim centimetrima i razini emisije stakleničkih plinova. Npr: motorna vozila koja se isključivo pokreću na električni pogon nisu predmet oporezivanja, dok za „plug-in“ hibridna električna vozila iznos posebnog poreza

⁶⁴ Emisije stakleničkog plina, dostupno na: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/2671905483_Croatia-NC7-BR3-2-96481035_Croatia-NC7-BR3-2-7.%20NC%20i%203.%20BR_resubmission_IX_2018_0.pdf (16.10.2019.)

⁶⁵ Sektor prometa, dostupno na: http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/012_klima/dostava_podataka/Izvjescja/HRV_RoP_2019.pdf (16.10.2019.)

umanjuje se za postotni iznos koji odgovara doseg u potpunom električnom načinu rada.

- **Posebna naknada za okoliš za vozila na motorni pogon** – naknada se plaća pri registraciji vozila, odnosno pri ovjeri tehničke ispravnosti vozila. Određuje se i plaća prema vrsti vozila, vrsti motora i pogonskoga goriva, radnom obujmu ili snazi i starosti vozila.

Plaćanje poreza i naknade prema količini utrošenog goriva je najbolja mjera poticanja za one koje troše puno goriva zbog motora niske učinkovitosti ili velikog broja kilometara.⁶⁶

Jediničnu naknadu i korektivni koeficijent te način obračunavanja i plaćanja propisani su:

- Uredbom o jediničnim naknadama, korektivnim koeficijentima i pobližim kriterijima i mjerilima za utvrđivanje posebne naknade za okoliš na vozila na motorni pogon („Narodne novine“ broj 02/04.)
- Pravilnikom o načinu i rokovima obračunavanja i plaćanja posebne naknade za okoliš na vozila na motorni pogon („Narodne novine“ broj 20/03.)

Iznos posebne naknade izračunavat će se umnoškom korektivnog koeficijenta s jediničnom naknadom za pojedinu vrstu vozila. Ovisna je o vrsti vozila i broju prijeđenih kilometara. Korektivni koeficijent ovisan je o vrsti motora i pogonskom motoru, radnom obujmu, vrsti vozila, emisiji CO₂ i starosti vozila. Prilikom plaćanja, obvezniku će biti upisana uplatnina u popratnu tehničku dokumentaciju vozila, tj. važeću knjižnicu vozila ili prateću prometnu dozvolu.

Slika 7. Primjer obračuna posebne naknade za odabrane modele osobnih vozila sukladno Uredbi

Model vozila/posebna naknada	<10.000 km	10.001<20.000 km	>20.000 km
C1 ADRIATIC 1.0i BVM (benzin)	24,50 kn	36,75 kn	49 kn
C4 MEDVEŠČAK+ e-THP 130 BVM6 (benzin)	31,50 kn	47,25 kn	63 kn
C5 TOURER SEDUCTION HDi 160 BVM6 (dizel)	45,50 kn	68,25 kn	91 kn

Slika 5. Posebna naknada za odabrane tipove osobnih vozila sukladno novini Uredbi

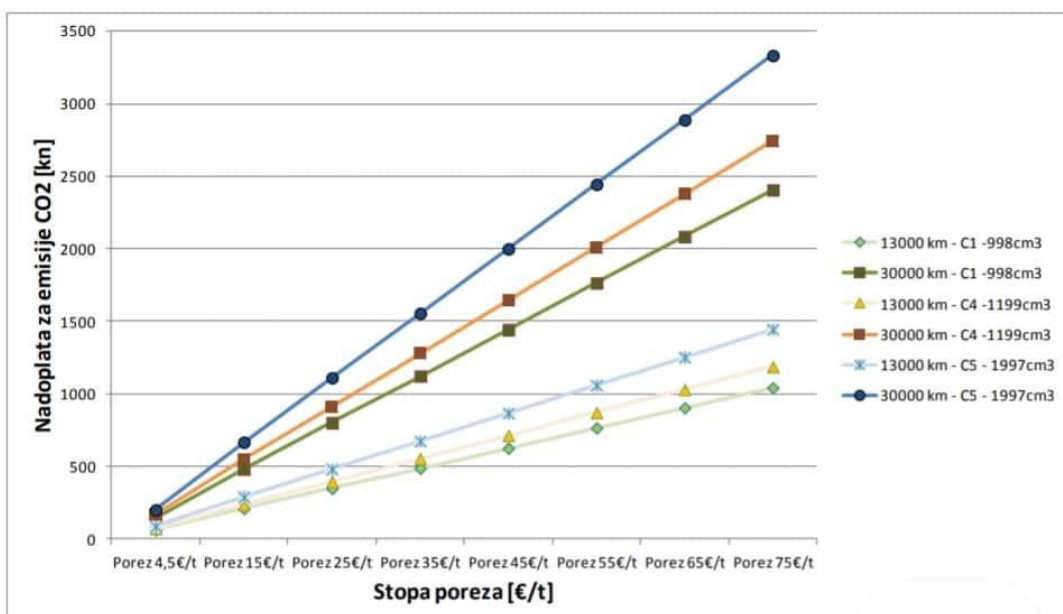
Da bi se dostigao cilj smanjenja Co₂ u atmosferi, smanjenje emisija ovisi o smanjenju potrošnje goriva. Prilikom modernizacije novih modela osobnih automobila i dolasku novih generacija na tržište, osobna vozila imaju znatno manju potrošnju od prethodnika. Također

⁶⁶ Naknade za plaćanja poreza na ekološke poreze: [file:///C:/Users/Barbara/Downloads/granic_hrv%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Barbara/Downloads/granic_hrv%20(2).pdf) (16.10.2019.)

bitnu ulogu ima i kupovna moć građana koja ako slabi, povećava se udio starijih automobila u prometu, a ukoliko se povećava, građani brže zamjenjuju stare automobile za nove, tehnološki naprednije.

Uz pomoć načela „onečišćivač plaća“ predlaže se model u kojem je emisija Co2 u zraku iz motornih vozila integrirana kao jedini kriterij obračuna davanja. Uzima se u obzir broj prijeđenih kilometara i potrošnja vozila i time se poštuje načelo tko više onečišćuje, više plaća.

Slika 8: Ovisnost stope poreza i nadoplate za emisiju Co2 osobnih vozila sukladno predloženom sustavu davanja



Na izbor goriva također se može utjecati pomoću posebnog poreza ili naknade na emisiju, pogotovo u teretnom prometu, gdje se koristi stlačeni (ukapljeni) prirodni plin tzv. SPP/UPP. Brojna istraživanja institucija i konzultantskih kuća ukazuju da uporabom SPP-a kao alternative, dodatno smanjuje emisiji CO2, ali njihova značajna prisutnost na tržištu neće se dogoditi prije 2020. godine jer su potrebne značajne intervencije od strane automobilske industrije, nacionalnih i regionalnih vlada kako bi se stimulirala potražnja za SPP vozilima.

Razvitkom hibridnih i električnih automobila, po istraživanjima, do 2050. godine bi više od 50% osobnih automobila trebalo biti na električni pogon, za što je nužan razvoj infrastruktura punionica i financijska pomoć pri samoj kupnji automobila. Električna vozila su znatno učinkovitija sa stajališta potrošnje primarne energije i gotovo neutralna sa stajališta emisija

ugljikovog dioksida jer se pri punjenju koristi energija dobivena iz obnovljivih izvora energije. Električni automobili su prijevozno sredstvo budućnosti jer se u opskrbi gorivom/električnom energijom oslanjaju na elektroenergetski sustav koji se je dobro razvijen po cijelom području i kojega je potrebno samo dograđivati. Ključni tehnološki izazov je razvoj skladištenja energije u baterije jer se s jednim punjenjem može proći i do 500 km.⁶⁷

U potpoglavlju analizirat ćemo praktičan primjer Autolimarske radionice „Auto Zibar“ sa sjedište u Glini, čiji vlasnik Željko Zibar uvozi motorno vozilo Toyota Aygo registracijskih oznaka SK 967 HE. Prilikom uvoza motornog vozila, vlasnik je dužan platiti naknadu za gospodarenje otpadnim vozilima čije se sjedište nalazi u Zagrebu, Radnička cesta 80. Vlasnik dobiva rješenje od Fonda za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost čiji je glavni predmet utvrđivanje naknade za okoliš na vozila na motorni pogon. Željko Zibar dužan je platiti posebnu naknadu za vozilo na motorni pogon u iznosu od 68,40 kuna. Radni obujam vozila Toyota Aygo je 993 cm³ koji spada u N1 vrstu vozila (motorna vozila za prijevoz tereta, čija najveća dopuštena masa nije veća od 3,5 tone i vozila na tri kotača isključujući motorne tricikle). Starost vozila je 5 godina.

Željko Zibar je dužan svotu od 68,40 kuna platiti prilikom registracije vozila ili ovjere tehničke ispravnosti vozila na račun Fonda, putem pravne osobe ovlaštene za registraciju odnosno ovjeru tehničke ispravnosti vozila.

Prilikom donošenja rješenja o naknadi za gospodarenje otpadnim vozilima uzete su Uredbe o jediničnim naknadama, korektivnim koeficijentima i pobližim kriterijama i mjerama za utvrđivanje posebne naknade za motorni pogon („Narodne novine“ broj 114/ 14 i 147/ 14) i time su utvrđene su jedinične naknade i korektivni koeficijenti za vozilo Toyota Aygo.

Utvrđeno je da jedinična naknada za vozilo obveznika ovisi o vrsti vozila te iznosi 80 kuna po kilogramu, a po korektivnom koeficijentu:

- vrsta motora i pogonsko gorivo – iznosi 1.000 kuna
- radni obujam motora – iznosi 0,950 kuna
- starost vozila – iznosi 0,900 kuna

⁶⁷ Električni automobil, dostupno na: <http://www.eihp.hr/wp-content/uploads/2014/11/Goran-Grani%C4%87.pdf> (16.10.2019.)

Množenjem jedinične naknade i korektivnog koeficijenta određena obvezniku posebna naknada za okoliš za vozilo na motorni pogon iznosi 68,40 kuna.

Za dobiveno rješenje o gospodarenju otpadnim vozilima, vlasnik Toyote Željko Zibar je morao priložit i tehničku dokumentaciju. Stanica za tehnički pregled vozila sa sjedištem u Vojniću izdala je potvrdu o obračunatoj godišnjoj naknadi za uporabu javnih cesta na temelju članka 259. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 74/11, 80/13, 92/14, 64/15) u ime Županijske uprave za ceste. Vlasnik motornog vozila Željko Zibar morao je platiti godišnju naknadu za uporabu javnih cesta koja se plaća prilikom registracije motornih i priključnih vozila (NN 96/14, 98/1) u iznosu od 602.00 kuna.

Pri izračunu visine godišnje naknade za uporabu javnih cesta, uzeta je osnovna naknada (ON) koja iznosi 215,00 kuna. Korektivni koeficijent (K) iznosi 2,80 kune uzeti prema robnom broju 7, članka 4. iz Pravilnik o naplati godišnje naknade za uporabu javnih cesta.

Formula za izračun godišnje naknade za uporabu javnih cesta:

$$\mathbf{GN= ON \times K}$$

$$GN= 215.00 \times 2,80 = 602.00 \text{ kuna}$$

Prilikom registriranja motornog vozila Toyote Aygo, autolimarska radionica „ Auto Zibar“ je od centra za vozila Hrvatska d.o.o. ispostavila račun R1 broja 560-H154-11020.

Osim posebne naknade za okoliš koja je iznosila 68.40 kuna, račun je imao dodatne stavke:

1. EU- registracijske pločice ta motorno vozilo
2. obrazac prometne dozvole
3. naknada za cestu
4. popunjavanje registracijskih listova
5. izdavanje registracijskih pločica
6. zamjena ili izdavanje nove prometne dozvole
7. poslovi koji prethode registraciji i produljenju valjanosti PD
8. naplata propisanih obveze- dvije usluge
9. PDV

5.ZAKLJUČAK

Urbanizacija i razvoj tehnologije prometnog sektora dovodi do razvoja strategija suvremene politike kojoj je glavni cilj sprečavanje pogoršavanja stanja okoliša, zaštita ekosustava, ispunjenje zadanih ciljeva održivog gospodarskog razvoja, očuvanje bioraznolikosti i slično. Uvođenjem ekoloških poreza na prodaju i kupnju automobila podiže se svijest potrošača o štetnosti CO₂ na okoliš i pravedna jednakost u oporezivanju poreznog sustava. Prema definiciji EU-a, ekološki porezni su porezi koji se nameću iz ekoloških razloga, odnosno da potaknu smanjenje određenih onečišćenja na optimalnu razinu ili porezi na ekološki štetne proizvode.

Cilj uvođenja poreza je potaknuti kupnju hibridnih i električnih vozila ili vozila s nižom emisijom ugljičnog dioksida. Pozitivne strane uvođenja ekološkog poreza su podizanje svijesti građana o onečišćenju okoliša, prikupljanje financijskih sredstava u državni fond, pronalazak i razvitak tehnologije za automobile s nižom emisijom CO₂ i slično. Negativna strana uvođenja ekoloških poreza su visoke novčane naknade za prodaju i kupnju automobila.

Ekološki porezi su pridonose pozitivnim učincima za okoliša te svojim razvijanjem pridonose kvalitetniji i čišći okoliš za daljnu generaciju. Najveći dio emisija CO₂ dolazi iz sektora prometa. Bez obzira na troškove uvoza isplati se uvoziti rabljene automobile iz Europske unije. Najbolje tržište za uvoz ili unos motornih vozila je Njemačka, gdje se brže i isplativije uspije naći automobil po želji. Rabljena motorna vozila u Njemačkoj donose prednosti u odnosu na vozila u Hrvatskoj jer su automobili voženi po kvalitetnijim cestama, parkirani u kvalitetnim garažama, uglavnom kvalitetno proizvedeni, očuvani od strane prvih vlasnika i slično.

Značajniju ulogu ima ispušni plin CO₂ koji predstavlja glavni faktor prilikom uvoza ili unosa automobila. Što je auto ekološki čistije proizveden s manje štetnih ispušnih plinova, uvoz će biti isplativiji te će naknada za emisiju CO₂ biti manja. Sama procedura prilikom uvoza ili unosa u Republiku Hrvatsku nije jednostavna i zahtjeva puno papirologije, stoga često uvoznici angažiraju autokuću ili prijevoznika kako bi si olakšali uvoz motornih vozila

LITERATURA

Stručna knjiga:

- Taxation and the Environment, str. 399. – 401., OECD, Paris, 1993., str. 23., Upitnik OECD, Izvršno tijelo EAPa, «Survey on the Use of Economic Instruments for Pollution Control and Natural Resources Management in teh New Independent States», Mimeo, EAP Task Force, 1999.
- Ott, K., str. 124., Porezni leksikon, Zagreb, 1996.
- Study on the Relationship Between Environmental/Energy Taxation and Employment Creation (Prepared for The European Commission: Directorate General XI), University of Bath, 2000.
- Pavić, I., Benić, Đ., Hashi, I.: Mikroekonomija, treće izdanje, Ekonomski fakultet, Split, str. 33.,
- Benić, Đ., Osnove ekonomije, Školska knjiga, 2001., str. 97-99
- O ekološkim porezima u Europskoj uniji dostupno: D. Pîrvu i E. Clipici, Perspectives of the Environmental Taxes Evolution in the European Union, The Romanian Economic Journal, No. 38., December, str. 147. – 161., 2012.,
- Doc.dr.sc. Nika Šimurina., Doc dr.sc. Hrvoje Šimović., Ott, K., str 104-105 Javne financije u Hrvatskoj, Zagreb, str 104.-105., 2012.
- Prijedlog Zakona o posebnom porezu na motorna vozila, s Konačnim prijedlogom zakona, Klasa: 410-19/12-01/10, Urbroj: 50301-05/16-13-3, Zagreb., str 210. siječnja 2013.,

Internet stranica:

Ekološki porezi i porezna reforma dostupni na: <http://www.ijf.hr/zaklada/2003/c3.pdf> (03.06.2019.)

Podjela ekoloških poreza, dostupna na: http://www.ijf.hr/porezni_vodic/1-07/1.pdf (03.06.2019.)

Ekološki porezi ublažavaju zagrijavanje, dostupno na: <https://www.hrastovic-inzenjering.hr/component/k2/itemlist/user/64-dario.html?start=340> (03.06.2019.)

Osnovna podjela poreza, dostupna na: <https://www.coursehero.com/file/p7uhjo/ZELENI-POREZI-1-Pigou-porezi-ili-specifi%C4%8Dni-porezi-Ovu-skupinu-poreza-cine/> (06.06.2019.)

Kategorija ekoloških poreza u EU, dostupna na: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/living-another-eu-country/vehicles_hr (06.06.2019.)

Porez na transport u eurostatu, dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/905147.grdnic-korenic-blazic_uloagaekoloskihporezaupoliticizastiteokolisadrzavaclanicaeu.pdf (06.06.2019.)

Naknada za okoliš za vozila na motorni pogon, dostupna na:

http://www.fzoeu.hr/hr/naknade/naknade_temeljem_zakona_o_fondu_za_zastitu_okolisa_i_energetsku_ucinkovitost/posebna_naknada_za_okolis_na_vozila_na_motorni_pogon/ (06.06.2019.)

Parlament, dostupno na:

<http://www.europarl.europa.eu/news/hr/headlines/society/20190313STO31218/emisije-co2-u-prometu-eu-a-cinjenice-i-brojke> (06.06.2019.)

Ciljevi smanjena CO2, dostupno na:

<https://www.europarl.europa.eu/news/hr/headlines/priorities/klimatske-promjene/20180305STO99003> (06.06.2019.)

Emisije Co2 u prometu, dostupno na:

<http://www.europarl.europa.eu/news/hr/headlines/society/20190313STO31218/emisije-co2-u-prometu-eu-a-cinjenice-i-brojke> (08.06.2019)

Promjena motora Euro 5 na Euro 6, dostupno na: <https://www.cvh.hr/homologacija/vijesti/> (08.06.2018)

Trošarine, dostupno na: <https://kompare.hr/savjetnik/auto-trosarine-porez/> (08.06.2019)

Četvrti nacionalni akcijski plan energetske učinkovitosti RH za razdoblje od 2017. do 2019., dostupno na: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/hr_neeap_2017_hr.pdf (08.06.2019)

Elen strateški projekt, dostupno na:

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/hr_neeap_2017_hr.pdf (09.06.2019.)

Teslina vozila, dostupna na:

<https://www.google.com/search?q=teslina+vozila+ista+kao+fossilna+goriva&oq=teslina+vozil>

[a+ista+kao+fosilna+goriva&aqs=chrome..69i57j69i60.8609j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8](#) (09.06.2019.)

Ekološka vozila u gradu Osijeku, dostupna na: <https://www.osijek.hr/i-share-life-projekt/> (09.06.2019.)

Toyota hibrid vozila, dostupna na: <https://www.bug.hr/automobili/toyota-besplatno-daje-svoje-patente-za-hibridna-vozila-8833> (09.06.2019.)

Definicija rabljenog vozila, dostupna na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (10.06.2019.)

Uvoz ili unos motornih vozila, dostupno na:
<http://www.auti24.eu/component/content/?view=featured>
(10.06.2019.)

Ograničenje o unosu/uvozu motornog vozila, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (11.06.2019.)

Dokumenti potrebni za uvoz ili unos motornih vozila, dostupno na:
<https://www.hak.hr/vozila/homologacija/>
(11.06.2019.)

Postupak plaćanja posebnog poreza na novo motorno vozila, dostupno na:
<https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (11.06.2019.)

Razlika motornih vozila, dostupna na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (11.06.2019.)

Homologacija, dostupna na: <https://www.hak.hr/vozila/homologacija/> (11.06.2019.)

Postupak kupnje rabljenog motornog vozila, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (12.06.2019.)

Zoll tablice, dostupno na : <http://uveziauto.com/stranice/savjeti.html> (12.06.2019.)

Obveze kupca prema Carini, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (12.06.2019.)

Naknade koje se plaćaju prilikom uvoza ili unosa motornih vozila, dostupno na :

<https://revijahak.hr/2019/06/02/unos-rabljenog-vozila-sve-sto-morate-znati-koje-dokumente-trebate-kako-se-izracunava-posebni-porez/> (12.06.2019.)

Posebni porez na oštećeno vozilo, dostupno na: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/najcesca-pitanja-i-odgovori-3645/motorna-vozila-3821/postupak-oporezivanja-motornih-vozila/3822> (12.06.2019.)

Testno motorno vozilo, dostupno na: <https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/trosarinsko-oporezivanje-opce-informacije/posebni-porez-na-motorna-vozila-3714/3714> (12.06.2019.)

Štednja prilikom kupnje automobila, dostupno na: <https://www.jutarnji.hr/arhiva/5-nacina-kojima-se-moze-snaziti-cijena-vozila/4015149/> (06.11.2019.)

Parametri automobila koji umanju vrijednost motornih vozila, dostupno na: <http://www.trecz.hr/vrijednosti-polovnih-automobila.aspx> (06.11.2019.)

Statistički podatci o prodaji automobila, dostupno na: <https://automobili.klik.hr/novosti/zanimljivosti/statisticka-prica-o-hrvatskom-svijetu-automobila> (06.11.2019.)

Broj registriranih cestovnih vozila, dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-04_01_2019.htm (21.11.2019.)

Najprodavaniji modeli motornih vozila u 2018.godini, dostupno na: https://www.autonet.hr/media/2018/12/autonet_HR_trziste_2018-12.pdf (26.11.2019)

Broj vozila kategorije M1, dostupna na: https://www.cvh.hr/media/3028/s13_broj_novih_i_rabljenih_vozila_2007do2018.pdf (29.11.2019)

Lyft tvrtka, dostupna na: https://www.lyftbusiness.com/?&utm_medium=web&utm_source=headernav (14.10.2019.)

Allian osiguranje, dostupno na: <https://www.allianz.hr/privatni-korisnici/press/objave-za-medije/allianzovo-izvjesce-o-globalnom-bogatstvu-hrvatska-na-31-mjestu-u-svijetu/> (14.10.2019.)

Njuškalo, dostupno na: https://www.njuskalo.hr/index.php?ctl=show_static_page&=on&accessToken=89317109a023acdc51870546cc89647808f62e62a3127a538d805800d79a7d86c5244e9213a8129abcb1c495cbfac8dc2052a64ea8bfeaceeff08b724527ffde3e49b50281780890f2e324db9764d543e24a836185833ee02f219682279d8069&alias=izvori

(29.11.2019)

Prosječna godina starosti motorinih vozila, dostupna na:

https://www.cvh.hr/media/3026/s11_prosjecna_starost_po_vrstivozila_2007do2018.pdf

Istraživanja oglasa Njuškalo, dostupna na:

https://www.cvh.hr/media/3026/s11_prosjecna_starost_po_vrstivozila_2007do2018.pdf (14.10.2019.)

Prodaja osobnih automobila u 2017 godini, dostupno na:

https://www.autonet.hr/media/2017/12/autonet_HR_trziste_2017-12.pdf (29.11.2019)

Strategija prometnog razvoja RH, dostupna na:

https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf (17.09.2019.)

Sektor prometa, dostupno na:

http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/012_klima/dostava_podataka/Izvjesca/HRV_RoP_2019.pdf (16.10.2019.)

Rast teretnog prometa u 2018. godini, dostupno na: [https://www.itf-](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics-2019_0.pdf)

[oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics-2019_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics-2019_0.pdf) (29.11.2019.)

Emisije stakleničkog plina, dostupno na:

https://unfccc.int/sites/default/files/resource/2671905483_Croatia-NC7-BR3-2-96481035_Croatia-NC7-BR3-2-7.%20NC%20i%203.%20BR_resubmission_IX_2018_0.pdf (16.10.2019.)

Sektor prometa, dostupno na:

http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/012_klima/dostava_podataka/Izvjesca/HRV_RoP_2019.pdf (16.10.2019.)

Naknade za plaćanja poreza na ekološke poreze:

[file:///C:/Users/Barbara/Downloads/granic_hrv%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Barbara/Downloads/granic_hrv%20(2).pdf) (16.10.2019.)

Električni automobil, dostupno na: <http://www.eihp.hr/wp-content/uploads/2014/11/Goran-Grani%C4%87.pdf> (16.10.2019.)

POPIS TABLICA

TABLICA 1: Utjecaj determinanti na potražnju za automobilima.....	27
---	----

POPIS SLIKA

SLIKA 1: Emisije CO ₂ u prometu EU-a.....	11
SLIKA 2: Primjer procesa kupnje automobila unutar Europske unije.....	20
SLIKA 3. Graf pada potražnje.....	23
SLIKA 4. Graf rasta potražnje.....	23
SLIKA 5: Broj novih i rabljenih vozila kategorije M1.....	30
Slika 6: BDP, trgovinski i teretni promet u 2018. godini.....	37
SLIKA 6: Primjer obračuna posebne naknade za odabrane modele osobnih vozila sukladno Uredbi.....	38
SLIKA 7: Ovisnost stope poreza i nadoplate za emisiju Co ₂ osobnih vozila sukladno predloženom sustavu davanja.....	39