

Porezni tretman motornih vozila u Republici Hrvatskoj

Radović, Marko

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:759758>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-21**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Porezni studij
Katedra za financijsko pravo i financijsku znanost

Marko Radović

POREZNI TRETMAN MOTORNIH VOZILA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Završni rad

Mentorica: ~~prof.~~ dr. sc. Irena Klemenčić

Zagreb, ožujak 2024.

SADRŽAJ

| | |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Uvod | 4 |
| 2. Pojam i važnost motornih vozila | 5 |
| 2.1. Važnost motornih vozila | 5 |
| 2.2. Povijesni razvoj motornih vozila | 6 |
| 2.3. Pojam motornih vozila | 7 |
| 3. Oblici oporezivanja motornih vozila u Republici Hrvatskoj..... | 10 |
| 3.1. Općenito o porezu na promet i trošarinama | 10 |
| 3.2. Porez na cestovna motorna vozila | 11 |
| 3.3. Posebni porez na motorna vozila..... | 16 |
| 3.4. Porez na dodanu vrijednost..... | 26 |
| 3.5. Trošarine na energente | 29 |
| 3.6. Ostala obvezna davanja za uporabu motornih vozila | 29 |
| 4. Ekološki ciljevi | 30 |
| 5. Zaključak | 33 |
| POPIS LITERATURE..... | 35 |
| POPIS ILUSTRACIJA: | 37 |
| PRILOZI | 38 |

1. Uvod

Prijevoz je neizostavan i jedan od najbitnijih segmenata funkcioniranja suvremenog društva i ključan aspekt života pojedinca uzimajući u obzir svakodnevne prometne zahtjeve i potrebe ljudi. U današnjem mobilnom svijetu, gotovo je nemoguće zamisliti život bez pristupa nekom obliku prijevoza, odnosno posjedovanja motornog vozila, bilo da je riječ o osobnom automobilu, motociklu, ili nečemu trećem. Motorna vozila ne samo da omogućavaju brzo i učinkovito kretanje ljudi, dobara i pružanje usluga, već i utječu na način na koji organiziramo svoje slobodno vrijeme, poslove i živote općenito. S obzirom na to da većina kućanstava posjeduje barem jedno motorno vozilo, njihova prisutnost ima značajan utjecaj ne samo na individualnu slobodu kretanja već i na ekonomsku strukturu društva te stoga sa sobom nosi porezne i neke druge posljedice.

Porezni je aspekt vlasništva/posjeda nad motornim vozilima osobito značajan. Porezne posljedice vezane su uz kupovinu novog ili rabljenog vozila, kao i uz činjenicu vlasništva/posjedovanja vozila i njegove redovite registracije pred nadležnim tijelima. Osim što porezni aspekti čine važan element u odluci vlasnika vozila kakvo će motorno vozilo nabaviti, ne treba zanemariti ni fiskalne učinke poreznog tretmana motornih vozila. Oporezivanje se vrši u više oblika, a povjereno je kako središnjoj državi, tako i lokalnim jedinicama vlasti. Osobito značajan doprinos državnim financijama imaju trošarine na pogonsko gorivo vozila.

Glavni cilj rada je pružiti pregled svih oblika oporezivanja motornih vozila. U prvom djelu rada izlaže se pojam i vrste motornih vozila te obilježja poreza na promet i trošarina, drugi dio rada daje uvid u to koje vrste poreza se plaćaju u prometu motornim vozilima. Također, razmatrat će se kako se kroz porezne sustave potiče kupnja ekološki prihvatljivijih vozila, kakav je utjecaj poreza na promet motornih vozila na državni proračun te kako se kroz porezne olakšice i poticaje može utjecati na prometne i okolišne ciljeve.

2. Pojam i važnost motornih vozila

2.1. Važnost motornih vozila

Brz, udoban i siguran prijevoz smatraju se važnim faktorima društvene dinamike i kulture, gdje motorna vozila igraju nezamjenjivu ulogu u obogaćivanju ljudske težnje za slobodom i efikasnosti u radu. Kroz svoju evoluciju, motorna vozila su se kontinuirano prilagođavala potrebama i željama čovjeka, postajući ne samo sredstvo prijevoza već i simbol statusa, dizajnersko remek-djelo te nositelj praktičnosti i pouzdanosti. Osim toga, snažan su pokretač ekonomske aktivnosti, utječući na gospodarstvo na višestruke načine: od poticanja konkurentnosti poduzeća do utjecaja na potrošnju energije i očuvanje okoliša¹.

Neki od primjera važnost motornih vozila svakako su:

- a) Ekonomski doprinos motornih vozila: Osim što su osnova konkurentnosti tvrtki, motorna vozila direktno utječu na zaposlenost, produktivnost i profitabilnost na globalnoj razini. Njihova proizvodnja, održavanje i prodaja ključni su segmenti ukupne svjetske ekonomije, potičući rast i razvoj širokog spektra povezanih industrija.
- b) Utjecaj na kvalitetu života: Kroz osiguranje mobilnosti ljudi i materijalnih dobara, motorna vozila imaju neprocjenjiv utjecaj na svakodnevni život. Omogućujući pristup obrazovanju, radnim mjestima i zdravstvenim uslugama, vozila su neodvojivi dio modernog načina života, utječući na zdravlje, emocionalno stanje i općenito blagostanje pojedinca.
- c) Potrošnja energije i ekološki utjecaj: Motorna vozila su među najvećim potrošačima energije, što ih stavlja u središte rasprava o održivosti i ekološkim izazovima. Njihova potrošnja fosilnih goriva i emisija štetnih plinova motiviraju kontinuirana tehnološka unapređenja usmjerena na povećanje efikasnosti i razvoj ekološki prihvatljivijih alternativa.
- d) Sigurnost prometa i utjecaj na okoliš: Sigurnost motornih vozila i njihov utjecaj na okoliš predmeti su stalne pažnje i inovacija. Od razvoja naprednih sigurnosnih sustava do

¹ Mikulić, Dinko, Motorna vozila: Teorija kretanja i konstrukcija, Zagreb, 2020, str. 13-14

uvođenja strožih emisijskih standarda, nastojanja da se vožnja učini sigurnijom i ekološki održivijom nikada nisu bila intenzivnija.²

2.2. Povijesni razvoj motornih vozila

Utemeljeni na inovacijama i želji za napretkom, prvi koraci u automobilskoj industriji započeli su krajem 19. stoljeća kada je N. A. Otto konstruirao prvi uspješan četverotaktni motor. Njegovo otkriće, zajedno s radom Gottlieba Daimlera i Karla Benza, otvorilo je put za stvaranje prvih motornih vozila, postavljajući temelje za budućnost mobilnosti. Karl Benz, sa svojim Patent-Motorwagenom iz 1886., često je spominjan kao tvorac prvog pravog automobila, dok su inovacije poput Daimlerovog motornog kotača i Benzove trokolice pokazale rani potencijal motornih vozila kao sredstva za transformaciju prijevoza. Ovi rani izumi nisu bili samo tehnička dostignuća; oni su simbolizirali početak nove ere u kojoj je mobilnost postala ključni faktor ekonomske i društvene dinamike.³

Početak 20. stoljeća donio je revolucionarne promjene s uvođenjem proizvodnih linija od strane Henryja Forda, što je automobil učinilo dostupnim širem krugu ljudi. Fordov Model T nije samo democratizirao vlasništvo nad automobilima već je i potaknuo masovnu mobilnost, mijenjajući način života i rada. Kako je stoljeće odmicalo, automobili su postajali sve napredniji, s poboljšanjima u dizajnu, performansama i sigurnosti, odražavajući rastuće zahtjeve i očekivanja društva.⁴

Razvoj tehnologija poput električnih vozila i hibrida te kasnije autonomnih vozila odgovorio je na sve veću potrebu za održivim rješenjima u mobilnosti. Pojava električnih vozila krajem 19. i početkom 20. stoljeća, poput onih koje su razvili William Morrison i Ferdinand Porsche, pokazala je rani interes za alternativne pogone. Iako su fosilna goriva dominirala veći dio 20. stoljeća, rastuća svijest o ekološkim pitanjima dovela je do ponovnog zanimanja za električna vozila, potaknuta zakonima i inicijativama za smanjenje emisije štetnih plinova.

Današnje težnje industrije usmjerene su na razvoj vozila koja minimiziraju ekološki otisak i povećavaju sigurnost, uz istovremeno održavanje visokih performansi i udobnosti. Autonomna vozila i napredni sustavi pomoći vozačima predstavljaju vrhunac tehnološkog napretka,

² Mikulić, Dinko, *Motorna vozila: Teorija kretanja i konstrukcija*, Zagreb, 2020, str. 13-14

³ Mikulić, Dinko, *Motorna vozila: Teorija kretanja i konstrukcija*, Zagreb, 2020, str. 13-14

⁴ Mikulić, Dinko, *Motorna vozila: Teorija kretanja i konstrukcija*, Zagreb, 2020, str. 13-14

obećavajući radikalnu transformaciju načina na koji razmišljamo o vožnji i interakciji s našim okolišem.⁵

2.3. Pojam motornih vozila

Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23, dalje u tekstu: ZSPC) motorno vozilo definira kao svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama.⁶ Iako se definicija čini jasna te na prvi pogled ne djeluje kao da bi moglo izazvati nedoumice, u pravnom smislu ipak mogu postojati određene dvojbe zbog velikog broja različitih vrsta motornih vozila. Zato, zakoni koji reguliraju određena područja koja se tiču motornih vozila često ne definiraju taj pojam već se ograničavaju na suženu definiciju, vodeći računa o problematici s kojom se bave. Na taj način zapravo niti ne ulaze u definiciju motornog vozila kao takvog već samo daju pregled na koje od raznih vrsta se zakon primjenjuje.⁷

Tako, prema *Zakonu o posebnom porezu na motorna vozila* (NN 15/13, 108/13, 115/16, 127/17, 121/19, dalje u tekstu: ZPPMV) motorna vozila na koje se primjenjuje zakon su:

- a. osobni automobili i ostala motorna vozila konstruirana prvenstveno za prijevoz osoba, uključujući motorna vozila tipa karavan, kombi i trkaće automobile nekih tarifa, osim sanitetskih vozila, dostavnih »van« vozila i vozila posebno prilagođenih za prijevoz osoba s invaliditetom,
- b. motocikli (uključujući i mopede), bicikli i slična vozila s pomoćnim motorom, sa ili bez bočne prikolice određenih tarifnih oznaka
- c. »pick-up« vozila s dvostrukom kabinom, neovisno o njihovom razvrstavanju u kombiniranoj nomenklaturi,
- d. »ATV« vozila, neovisno o njihovom razvrstavanju u kombiniranoj nomenklaturi,
- e. druga motorna vozila prenamijenjena u motorna vozila od a do d.⁸

⁵ Mikulić, Dinko, *Motorna vozila: Teorija kretanja i konstrukcija*, Zagreb, 2020, str. 13-14

⁶ Čl. 2. st. 1. t. 33. ZSPC

⁷ Grbin, Ivo, *Napomene uz odredbe zakona o obveznim odnosima o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilom u pogonu*, Zbornik PFZ, vol. 56, 2006, str. 504

⁸ Čl.5. st. 1. ZPPMV

Također, ZPPMV izričito kaže kako su iz oporezivanja isključena vozila koja se pokreću isključivo na električni pogon, vozila čija je emisija ugljičnog dioksida 0 grama po kilometru te motorna vozila proizvedena prije 30 i više godina koja su sukladno posebnim propisima razvrstana u kategoriju oldtimer⁹.

Osim toga, Prema odredbama ZPPMV novo motorno vozilo je motorno vozilo koje u trenutku unosa, uvoza ili prodaje u Republici Hrvatskoj nije bilo registrirano. Rabljeno motorno vozilo je svako motorno vozilo osim novog motornog vozila.¹⁰

Zakon o lokalnim porezima (NN 115/16, 101/17, 114/22, 114/23, dalje: ZLP) daje definiciju cestovnog motornog vozila te pojedinih vrsta cestovnih motornih vozila. Tako, cestovno motorno vozilo je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, a namijenjeno je za kretanje po cesti. Također, ZLP određuje kako se porez prema tom zakonu plaća za¹¹:

- a. osobne automobile (cestovno motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima najviše osam sjedala)
- b. motocikl (motocikl je cestovno motorno vozilo na dva kotača čiji je radni obujam motora veći od 50 cm³i/ili koji na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 45 km/h)
- c. lake četverocikle (cestovno motorno vozilo s četiri kotača čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 350 kg, čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm³, čija najveća snaga ne prelazi 4 kW ako se radi o drugoj vrsti motora i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h) i četverocikle (cestovno motorno vozilo s četiri kotača, osim lakih četverocikala, čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 400 kg ako je vozilo namijenjeno za prijevoz osoba, odnosno 550 kg ako je vozilo namijenjeno za prijevoz tereta i čija snaga motora nije veća od 15 kW)¹²

⁹ Čl. 5. st. 2. ZPPMV

¹⁰ Čl. 4. st. 1. t. g-h ZPPMV

¹¹ Čl. 11. st. 3. ZLP

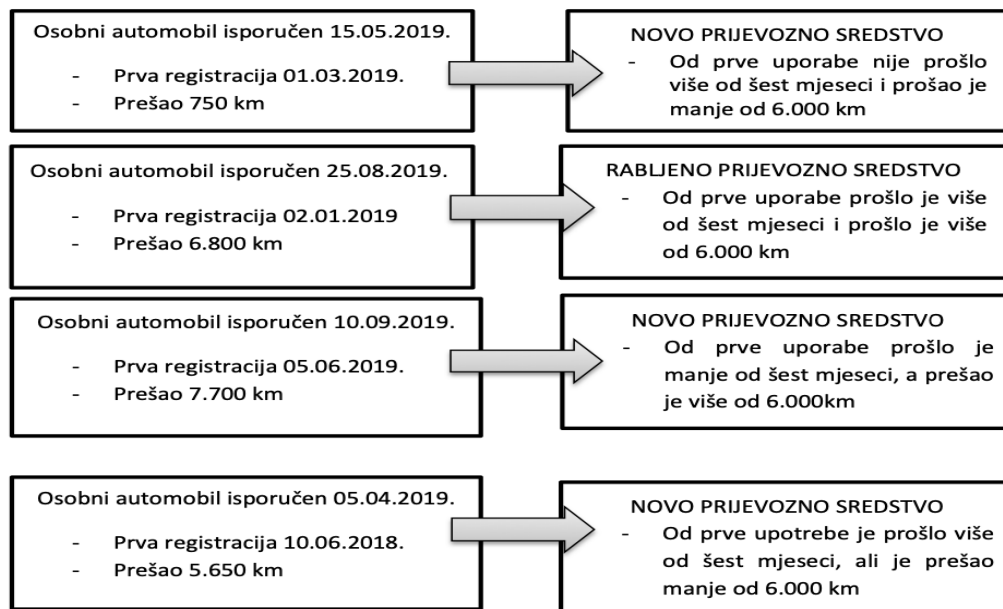
¹² Čl. 2. st. 1. t. 4-8 ZLP

Zakon o porezu na dodanu vrijednost (NN 73/13, 99/13, 148/13, 153/13, 143/14, 115/16, 106/18, 121/19, 138/20, 39/22, 113/22, 33/23, 114/23, dalje u tekstu: ZPDV), pod "prijevozna sredstva" smatra kopnena motorna vozila radnog obujma motora iznad 48 cm³ ili snage motora iznad 7,2 kW.¹³

Također, prema ZPDV "novo prijevozno sredstvo" je ono koje nije prošlo više od 6000 km te ono koje je isporučeno unutar 6 mjeseci od datuma prve upotrebe.¹⁴ Datumom prve upotrebe smatra se datum prve registracije prijevoznog sredstva te trenutak kad je:

- a. vozilo stavljeno na raspolaganje kupcu, a prevezeno je iz države članice proizvođača bez registracije u tuzemstvo, ili
- b. proizvođač ili njegov zastupnik prvi put koristio vozilo za izlaganje, a vozilo je prevezeno iz države članice proizvođača bez registracije u tuzemstvo, ili
- c. izdan račun koji se odnosi na prvu isporuku, a Porezna uprava ne može utvrditi niti jedan od gore nabrojanih uvjeta.¹⁵

Slika 1: klasifikacija osobnih automobila na nova i rabljena po ZPDV-u



Izvor: Vereš, Kristina. "Porezni tretman stjecanja osobnih automobila iz Europske unije i uvoza iz trećih zemalja." Završni specijalistički rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu, 2020., str. 24.

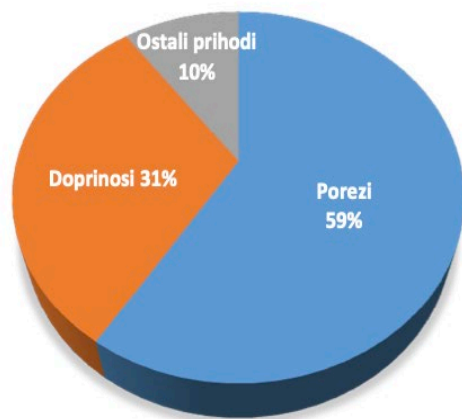
¹³ Čl. 4. st. 2. ZPDV

¹⁴ Čl. 4. st. 3. ZPDV

¹⁵ Porezna uprava, "Oporezivanje automobila, motocikla, plovila, zrakoplova i drugih prijevoznih sredstava", Dostupno na: https://www.porezna-uprava.hr/HR_publicacije/Prirucnici_brosure/Automobili_168.pdf (1.3.2024)

3. Oblici oporezivanja motornih vozila u Republici Hrvatskoj

Porezi predstavljaju ključni izvor prihoda za državu, omogućavajući financiranje javnih usluga kao što su obrazovanje, zdravstvo, i infrastruktura, čime se osigurava temelj za stabilno i funkcionalno društvo. Oni također igraju vitalnu ulogu u redistribuciji bogatstva, pomažući u smanjenju socijalnih nejednakosti i promicanju veće ekonomske pravednosti. Kroz pažljivo odabrane porezne politike i stope, država može utjecati na ekonomske aktivnosti, poticati rast i razvoj te upravljati ekološkim i socijalnim ciljevima, čineći poreze neodvojivim dijelom upravljanja društvenim resursima i ostvarivanja javnog interesa. U Republici Hrvatskoj, od 2008. do 2017. godine porezi su činili čak 59 posto javnih prihoda te se od tog iznosa više od 90 posto poreznih prihoda odnosilo na PDV, trošarine, porez na dohodak i porez na dobit.¹⁶



Izvor: Vereš, Kristina. "Porezni tretman stjecanja osobnih automobila iz Europske unije i uvoza iz trećih zemalja." Završni specijalistički rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu, 2020. str. 8

3.1. Općenito o porezu na promet i trošarinama

Porez na promet jest porez koji se primjenjuje na cijenu dobara ili usluga koje se prodaju, gdje je uobičajeno da ga plaća kupac prilikom svake transakcije, iako je prodavatelj taj koji je odgovoran za njegovo prikupljanje i uplatu državi. Ovaj indirektni porez na taj način opterećuje kupca,

¹⁶ Vereš, Kristina. "Porezni tretman stjecanja osobnih automobila iz Europske unije i uvoza iz trećih zemalja." Završni specijalistički rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu, 2020., str.8

premda ga formalno uplaćuje prodavatelj. Zbog svoje prirode, porez na promet može imati regresivan učinak, teže opterećujući, proporcionalno gledajući, osobe s nižim dohocima. Razlikuje se po načinu određivanja osnovice, gdje može biti *ad valorem* porez, izračunat kao postotak od vrijednosti robe, ili jedinični porez, specificiran po kupljenoj jedinici, kao i kombinacija tih dvaju pristupa. Također varira prema broju poreznih stopa i točki u kojoj se ubire, bilo kao jednofazni porez na jednom mjestu u lancu prodaje ili kao višefazni porez na svim razinama proizvodno-prodajnog lanca. Kumulativni ili kaskadni porezi na promet, koji ne dopuštaju odbitak prethodno plaćenih poreza, mogu dovesti do neželjenog efekta kumulacije poreza, čime se povećava konačna cijena za potrošača. Nasuprot tome, porez na dodanu vrijednost omogućuje odbitak već plaćenih poreza, izbjegavajući tako kumulaciju i omogućujući transparentniju i pravedniju poreznu praksu.¹⁷

U modernim poreznim režimima, odabrani proizvodi su predmet specifičnog oblika oporezivanja poznatog kao posebni porez na promet odnosno trošarina. Trošarina predstavlja ciljani porez na promet namijenjen za oporezivanje samo pojedinih ili skupina sličnih proizvoda. Ovi porezi su značajni izvori prihoda za proračun i smatraju se jednim od najdugovječnijih oblika oporezivanja. Pravni temelji za oporezivanje putem trošarina utvrđeni su Zakonom o trošarinama, koji obuhvaća poreze na alkohol i alkoholna pića, energente i električnu energiju te duhanske proizvode. Pored toga, postoji i Zakon o posebnom porezu na kavu i bezalkoholna pića, kao i Zakon o porezu na premije osiguranja od automobilske odgovornosti i premije kasko osiguranja za cestovna vozila, te Zakon o posebnom porezu na motorna vozila, koji će u ovom radu biti detaljnije razrađen¹⁸.

3.2. Porez na cestovna motorna vozila

Porez na cestovna motorna vozila, kako je utvrđen Zakonom o lokalnim porezima, predstavlja važan segment fiskalnih obveza unutar sustava područne (regionalne) samouprave (odnosno županija). Ovaj porez, utvrđen na godišnjoj bazi, obračunava se i plaća jednom godišnje (prilikom registracije), što ga čini jedinstvenim među različitim vrstama poreznih obveza. Jedinice područne

¹⁷ Kesner-Škreb, Marina. "Porez na promet." *Financijska teorija i praksa*, vol. 29, br. 3, 2005, str. 317

¹⁸ Vereš, Kristina. "Porezni tretman stjecanja osobnih automobila iz Europske unije i uvoza iz trećih zemalja." *Završni specijalistički rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu, 2020.*, str. 8

(regionalne) samouprave odgovorne su za donošenje poreznog rješenja, koje se izdaje bez provedbe ispitnog postupka, čime se proces ubrzava i olakšava. Porezna obveza na cestovna motorna vozila odnosi se na pravne i fizičke osobe koje su, na dan registracije ili na dan ovjere produženja važenja prometne dozvole, vlasnici osobnih automobila, motocikala i četverocikala. Osnovica za obračun poreza varira ovisno o dva ključna faktora: godini starosti vozila i snazi motora izraženoj u kW. Ova dva kriterija služe kao mjerilo za utvrđivanje porezne stope koja se primjenjuje, čime se nastoji postići pravednost u oporezivanju, uzimajući u obzir ekonomske i ekološke aspekte vezane uz korištenje vozila različite starosti i snage motora.

Naplatu ovog poreza vrši pravna osoba koja u svom sastavu ima stanicu za tehnički pregled vozila, što dodatno olakšava proces i osigurava da se porezna obveza ispuni pravovremeno i efikasno. Ovaj način naplate omogućava direktnu povezanost između registracije vozila i plaćanja poreza, čime se osigurava da svi obveznici budu pravilno identificirani i obuhvaćeni poreznim sustavom.¹⁹

U nastavku je prikazan način izračuna tog poreza za osobne automobile (tablica 1), motocikle (tablica 2) te lake četverocikle i četverocikle (tablica 3).

Tablica 1: Izračun poreza na cestovna motorna vozila za osobne automobile

| Ako je snaga motora | | Plaća se eura | | |
|---------------------|-------|----------------------|---------------------------|----------------------------|
| preko kW | do kW | do 2 godine starosti | od 2 do 5 godina starosti | od 5 do 10 godina starosti |
| | 55 | 40,00 | 33,00 | 27,00 |
| 55 | 70 | 53,00 | 46,00 | 33,00 |
| 70 | 100 | 80,00 | 66,00 | 53,00 |
| 100 | 130 | 119,00 | 93,00 | 80,00 |
| 130 | | 199,00 | 159,00 | 133,00 |

¹⁹ Mahović Komljenović, Mirjana. "Obveza plaćanja poreza na cestovna motorna vozila i plovila za 2019. godinu." Pravo i porezi, br. 2, 2019, str. 38.

Izvor: Zakon o lokalnim porezima, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/zakon-o-lokalnim-porezima/4/clanak-12> (pristupljeno 5.3.2024.)

Tablica 2: Izračun poreza na cestovna motorna vozila za motocikle

| Ako je snaga motora | | Plaća se eura | | |
|---------------------|-------|----------------------|---------------------------|----------------------------|
| preko kw | do kw | do 2 godine starosti | od 2 do 5 godina starosti | od 5 do 10 godina starosti |
| | 20 | 13,00 | 11,00 | 7,00 |
| 20 | 50 | 27,00 | 20,00 | 13,00 |
| 50 | 80 | 66,00 | 53,00 | 40,00 |
| 80 | | 159,00 | 133,00 | 106,00 |

Izvor: Zakon o lokalnim porezima, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/zakon-o-lokalnim-porezima/4/clanak-12> (pristupljeno 5.3.2024.)

Tablica 3: Izračun poreza na cestovna motorna vozila za lake četverocikle i četverocikle

| Ako je snaga motora | | Plaća se eura | | |
|---------------------|-------|----------------------|---------------------------|----------------------------|
| | | do 2 godine starosti | od 2 do 5 godina starosti | od 5 do 10 godina starosti |
| preko kw | do kw | | | |
| | 4 | 7,00 | 5,00 | 4,00 |
| 4 | 10 | 11,00 | 8,00 | 7,00 |
| 10 | 15 | 16,00 | 13,00 | 11,00 |
| 15 | | 19,00 | 16,00 | 13,00 |

Izvor: Zakon o lokalnim porezima, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/zakon-o-lokalnim-porezima/4/clanak-12> (pristupljeno 5.3.2024.)

U kontekstu oslobođenja od plaćanja poreza na cestovna motorna vozila, ZLP predviđa nekoliko stvari.

Prvo, vozila u vlasništvu Republike Hrvatske, kao i ona koja pripadaju jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave, uživaju potpuno oslobođenje od ovog poreza. Osim njih, oslobođenja se primjenjuju i na vozila koja koriste tijela državne uprave, zdravstvene ustanove, vatrogasne jedinice, te diplomatska i konzularna predstavništva, uključujući i vozila stranog diplomatskog osoblja. Specifična vozila, kao što su ona koja se koriste u registriranim djelatnostima za prijevoz umrlih, taksi službu, te vozila prilagođena za prijevoz osoba s invaliditetom, također su izuzeta od plaćanja ovog poreza.²⁰

Drugo, osobe koje su prilikom nabave vozila bile potpuno oslobođene plaćanja carine i poreza na dodanu vrijednost, neće biti obvezne plaćati ni porez na cestovna motorna vozila. To osigurava koherentnost poreznog sustava, sprječavajući dvostruko oporezivanje i olakšavajući nabavu vozila određenim kategorijama osoba.²¹

²⁰ Čl. 12. st. 1. ZLP

²¹ Čl. 12. st. 2. ZLP

Nadalje, ako se tijekom godine nabavi novo cestovno motorno vozilo koje do tada nije bilo registrirano, vlasnik je dužan platiti godišnji porez proporcionalno preostalom dijelu godine nakon nabave vozila. To znači da porezni obveznik ne plaća puni iznos godišnjeg poreza za razdoblje prije nego što je vozilo bilo u njegovom vlasništvu, čime se osigurava pravednije oporezivanje.²² Posljednje, pri promjeni vlasništva vozila unutar kalendarske godine, novi vlasnik ne snosi obvezu plaćanja poreza na cestovna motorna vozila ukoliko je taj porez već bio utvrđen i plaćen od strane prethodnog vlasnika. Ova odredba sprječava višestruko oporezivanje istog vozila unutar iste godine, olakšavajući time transfer vlasništva i potičući trgovinu vozilima.²³

Integracija naplate poreza na cestovna motorna vozila s procesom registracije vozila predstavlja strateški potez koji znatno doprinosi smanjenju porezne evazije. Ovaj pristup osigurava da svaki vlasnik vozila, prilikom registracije ili obnove registracije, mora ispuniti svoju poreznu obvezu. Time se postiže visoka razina usklađenosti s poreznim propisima, jer je ispunjenje porezne obveze neposredni preduvjet za legalnu upotrebu vozila na cestama.

Takav sustav efikasno onemogućava vlasnike vozila da izbjegnu plaćanje poreza, jer je tehnički pregled i registracija vozila neophodan korak bez kojeg vozilo ne može zakonito sudjelovati u prometu. Stoga, vlasnici nemaju drugu opciju osim da izmire svoje porezne obveze ukoliko žele nastaviti koristiti svoja vozila. Osim što osigurava prikupljanje poreznih prihoda, ovaj mehanizam također potiče građane na poštovanje zakona i doprinosi većoj pravednosti u poreznom sustavu.

Osim toga, vezivanje plaćanja poreza na motorna vozila uz proces registracije vozila služi kao dodatna kontrolna točka za porezne autoritete, omogućavajući im lakše praćenje i identifikaciju obveznika. To u konačnici vodi boljoj transparentnosti i efikasnosti u poreznom sustavu, smanjujući prostor za bilo kakve oblike zloupotrebe ili izbjegavanja porezne obveze.

U konačnici, ovakav integrirani pristup ne samo da jača poreznu disciplinu među građanima već i osigurava stabilan izvor prihoda za lokalne jedinice samouprave, omogućavajući im da učinkovitije planiraju i financiraju lokalne projekte i usluge. Time se ne samo podiže kvaliteta života u lokalnim zajednicama, već se također doprinosi općem cilju održivog razvoja i bolje mobilnosti unutar društva.

²² Čl. 12. st. 3. ZLP

²³ Čl. 12. st. 4. ZLP

3.3. Posebni porez na motorna vozila

Plaćanje posebnog poreza na promet motornim vozilima reguliran je Zakonom o posebnom prometu za promet motornih vozila. Općenito, oporezivanje posebnim porezom možemo podijeliti na sustav oporezivanja novih vozila i sustav oporezivanja rabljenih vozila (ranije u radu je objašnjena razlika).²⁴

Posebni porez na motorna vozila određuje se uzimajući u obzir niz faktora koji uključuju emisiju ugljičnog dioksida (CO₂) po kilometru, prodajnu cijenu vozila, snagu motora izraženu u kilovatima, volumen motora u kubičnim centimetrima te razinu emisije ispušnih plinova. Za rabljena motorna vozila, ovaj porez se određuje kao preostali iznos posebnog poreza, koji se izračunava na temelju postotka smanjenja tržišne vrijednosti vozila u odnosu na vrijeme koje je prošlo od njegove prve registracije u Republici Hrvatskoj.²⁵

U kontekstu odredbi o posebnom porezu, porezni obveznici definirani su kao:

- a) Svaka fizička ili pravna osoba koja nabavlja motorno vozilo unutar Republike Hrvatske s namjerom njegove upotrebe na cestama, ili uvozi odnosno dovodi u zemlju motorno vozilo na koje prethodno nije obračunat i plaćen posebni porez
- b) Svaka osoba koja prenamijeni drugo vozilo u kategoriju motornih vozila
- c) Osoba koja koristi motorno vozilo na teritoriju Republike Hrvatske na nezakonit način.

Dodatno, pod "osobom koja nezakonito koristi motorno vozilo" podrazumijeva se i svaka osoba koja sudjeluje u nezakonitoj uporabi motornog vozila na području Republike Hrvatske i koja je svjesna ili bi, s obzirom na okolnosti, trebala biti svjesna da je takva uporaba nezakonita. To također uključuje osobu koja stekne vlasništvo ili posjed motornog vozila, znajući ili trebajući

²⁴ Ministarstvo financija, "Posebni porez na motorna vozila" (<https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/trosarinsko-oporezivanje-opce-informacije/posebni-porez-na-motorna-vozila-3714/3714>) (5.3.2024)

²⁵ Čl. 10. st. 1. i 2. ZPPMV

znati u trenutku stjecanja ili primitka vozila da se vozilo nezakonito koristi unutar granica Republike Hrvatske.²⁶

Obveza obračuna i plaćanja posebnog poreza javlja se u sljedećim situacijama:

1. Kada proizvođači, trgovci, ili registrirani trgovci rabljenim motornim vozilima prodaju motorno vozilo namijenjeno upotrebi na cestama unutar Republike Hrvatske ili kada za vlastite potrebe nabave motorno vozilo²⁷. U takvim situacijama, proizvođači i trgovci su obvezni izračunati i uplatiti posebni porez u korist kupca motornog vozila prije nego što izdaju račun. Ovaj izračunati iznos posebnog poreza mora biti uplaćen najkasnije do petnaestog dana trenutnog mjeseca za mjesec koji je netom završio. Važno je da računi koje izdaju proizvođači i trgovci jasno navode da je posebni porez obračunat u skladu s pravilima navedenima u Zakonu o posebnom porezu na motorna vozila. Dodatno, proizvođači, trgovci, i registrirani trgovci rabljenih motornih vozila dužni su svakog mjeseca, do petnaestog dana za prethodni mjesec, preko obrasca MI-MV (prilog 1) specificiranog u Pravilniku o posebnom porezu na motorna vozila, dostaviti nadležnom carinskom uredu izvještaj. Ovaj mjesečni izvještaj, koji se dostavlja isključivo putem elektroničkog sustava e-Trošarine, treba sadržavati detalje o motornim vozilima prodanima i isporučenima unutar Republike Hrvatske te informacije o iznosima obračunanog posebnog poreza. Napomena je da, u razdobljima kada nema aktivnosti proizvodnje, isporuke ili prodaje motornih vozila, nije potrebno dostavljati ove mjesečne izvještaje.²⁸
2. Isto tako, obveza nastaje kada pravna ili fizička osoba sa sjedištem ili prebivalištem u Republici Hrvatskoj, uključujući trgovce rabljenim motornim vozilima, uveze ili unese motorno vozilo predviđeno za upotrebu na cestama unutar zemlje.²⁹ U situaciji kada pravne ili fizičke osobe, kao i trgovci rabljenim motornim vozilima, uvezu ili unesu motorno vozilo u Republiku Hrvatsku, dužni su u roku od 15 dana od datuma uvoza ili unosa podnijeti carinskom uredu, koji je nadležan prema njihovom sjedištu ili prebivalištu,

²⁶ Čl. 6. st. 1. i 2. ZPPMV

²⁷ Čl. 7. st. 1. t. 1. ZPPMV

²⁸ Ministarstvo financija, "Posebni porez na motorna vozila" (<https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/trosarinsko-oporezivanje-opce-informacije/posebni-porez-na-motorna-vozila-3714/3714>) (5.3.2024)

²⁹ Čl. 7. st.1 t. 2. ZPPMV

poreznu prijavu za obračun i uplatu posebnog poreza. U slučajevima gdje trgovac rabljenim vozilima vrši takve transakcije, on postupa u ime kupca vozila, osiguravajući da je porez pravilno obračunat i uplaćen. Zahtjev za obračun posebnog poreza podnosi se na propisanom obrascu PP-MV (prilog 2), koji je dio Pravilnika o posebnom porezu na motorna vozila, i to u dva primjerka. Uz ovu prijavu prilaže se niz dokumenata: certifikat ili izjava o sukladnosti vozila, račun ili drugi dokaz o transakciji, preslik prometne dozvole za rabljena vozila, kao i ugovor o najmu ili leasingu ako se vozilo unosi za upotrebu dužu od 15 dana, i ostale relevantne isprave koje potvrđuju legalnost vozila i transakcije. Carinska uprava, u procesu utvrđivanja iznosa posebnog poreza, može donijeti odluku brzo i efikasno ako su svi uvjeti ispunjeni bez potrebe za dodatnim provjerama. Međutim, ukoliko postoji potreba za detaljnijom provjerom, carinski ured će pregledati vozilo i priloženu dokumentaciju, te na temelju toga izdati zapisnik o procijenjenoj vrijednosti vozila i preostalom iznosu posebnog poreza. Ova procjena temelji se na tržišnoj vrijednosti vozila, koristeći se raspoloživim podacima o cijenama rabljenih vozila na hrvatskom tržištu ili, u nedostatku tih podataka, usporedbom s vozilima sličnih karakteristika. Za rabljena motorna vozila bez dostupnih podataka o cijeni ili nova vozila koja nisu dostupna kod domaćih trgovaca, carinski ured će odrediti cijenu koristeći uobičajene metode procjene koje su prihvaćene na tržištu.³⁰

3. Ako proizvođač, trgovac ili trgovac rabljenim motornim vozilima prodaju vozilo osobi sa sjedištem ili prebivalištem izvan Republike Hrvatske za upotrebu na cestama izvan zemlje, ili prodaju vozilo osobama ili institucijama oslobođenima plaćanja posebnog poreza po ovom Zakonu, obveza obračuna i plaćanja posebnog poreza ne nastaje. Dodatno, trgovci i registrirani trgovci rabljenim motornim vozilima koji uvoze, unose, ili nabavljaju motorna vozila unutar Republike Hrvatske za daljnju prodaju ne podliježu ovoj obvezi sve do trenutka kada vozilo bude isporučeno osobi koja ga stječe za uporabu na cestama unutar Republike Hrvatske.³¹

³⁰ Ministarstvo financija, "Posebni porez na motorna vozila" (<https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/trosarinsko-oporezivanje-opce-informacije/posebni-porez-na-motorna-vozila-3714/3714>) (5.3.2024)

³¹ Čl. 7. st. 2. ZPPMV

4. Obveza obračuna i plaćanja posebnog poreza također nastaje prenamjenom drugih motornih vozila u kategoriju vozila koja podliježe oporezivanju posebnim porezom.³² U situaciji kada osoba izvrši prenamjenu motornog vozila, ta osoba, kao porezni obveznik, dužna je u roku od 15 dana nakon datuma prenamjene, podnijeti zahtjev za obračun i plaćanje posebnog poreza nadležnom carinskom uredu prema mjestu svojeg sjedišta ili prebivališta.
5. Obveza obračuna i uplate posebnog poreza javlja se i u slučajevima kada se utvrdi da su motorna vozila korištena nezakonito na području Republike Hrvatske. To uključuje situacije kada proizvođač, trgovac, ili trgovac rabljenim motornim vozilima isporuči vozilo bez propisno obračunatog ili plaćenog posebnog poreza, ili ako fizička osoba sa prebivalištem u Republici Hrvatskoj posjeduje ili koristi vozilo na koje nije obračunat ili plaćen posebni porez.³³

Carinska uprava i ostala nadležna tijela imaju pravo zahtijevati sve potrebne isprave i podatke radi utvrđivanja prebivališta osobe, kao i provoditi sve potrebne mjere za to po službenoj dužnosti. Ovo osigurava pravilnu primjenu i poštivanje zakonskih odredbi o posebnom porezu na motorna vozila, kao i sprječavanje nezakonite upotrebe i osiguranje pravednog obračuna poreza.³⁴

Također, postoje specifične kategorije vozila koje su izuzete od ovog poreza pod određenim uvjetima. Izuzetci se primarno odnose na vozila namijenjena za upotrebu u diplomatske, konzularne i svrhe međunarodnih organizacija, kao i na osobne potrebe njihovih zaposlenika.

Izuzimanje od plaćanja posebnog poreza odnosi se na vozila korištena za:

- a. Službene aktivnosti akreditiranih diplomatskih i konzularnih predstavništava, kao i posebnih misija unutar Republike Hrvatske, uz pretpostavku reciprociteta. Ova privilegija se ne odnosi na vozila konzularnih predstavništava koja upravljaju počasni konzularni dužnosnici.
- b. Osobne potrebe stranog diplomatskog i konzularnog osoblja, te osoblja posebnih misija smještenih u Republici Hrvatskoj.

³² Čl. 7. st. 3. ZPPMV

³³ Čl. 8. st. 1.-4. ZPPMV

³⁴ Čl. 8. st. 5. ZPPMV

- c. Operacije međunarodnih organizacija, temeljene na međunarodnim sporazumima koji obvezuju Republiku Hrvatsku.
- d. Osobne potrebe zaposlenika tih međunarodnih organizacija, kako je određeno relevantnim međunarodnim sporazumima.
- e. Vozila koja su predmet međunarodnih sporazuma sklopljenih između Republike Hrvatske i drugih država ili međunarodnih organizacija, koja uključuju odredbe o oslobođenju od PDV-a prilikom isporuke.
- f. Službene potrebe institucija Europske unije lociranih u Republici Hrvatskoj.
- g. Osobne potrebe stranog osoblja institucija Europske unije u Republici Hrvatskoj.

Za ostvarivanje prava oslobođenja zahtjeva se potvrda od ministarstva nadležnog za vanjske poslove ili drugog nadležnog državnog tijela, ovisno o specifičnom temelju izuzeća. Ako izuzeće zahtijeva uzajamnost prema međunarodnom sporazumu, potvrdu o tome mora izdati nadležno ministarstvo. Također, vozila koja su predmet izuzeća ne mogu biti prodana ili na drugi način prenesena bez prethodne obavijesti nadležnom carinskom uredu i, po potrebi, plaćanja posebnog poreza.³⁵

Način izračuna posebnog poreza na motorna vozila reguliran je Uredbom o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila (NN 156/22, dalje: Uredba). Izračun ovisi o tome je li vozilo prvi put registrirano do 31. prosinca 2020. godine ili nakon pa stoga postoje 2 sustava:

- A) Za vozila koja su prvi puta registrirana do 31. prosinca 2020. porez se plaća prema prosječnoj emisiji ugljičnog dioksida (CO₂) ovisno o vrsti goriva koje vozilo koristi za pogon i prodajnoj cijeni motornog vozila prema izrazu $PP = (VN + PC) + (ON + EN)$, u kojem je:
- PP - posebni porez u eurima
 - VN - vrijednosna naknada u eurima
 - PC - naknada koja se utvrđuje na način da se od prodajne cijene motornog vozila oduzme najniži iznos za skupinu kojoj motorno vozilo pripada prema Tablici 4 i tako dobiveni iznos pomnoži s postotkom utvrđenim za skupinu kojoj motorno vozilo pripada prema Tablici 4

³⁵ Čl. 15. st. 1.-5. ZPPMV

- ON - osnovna naknada u eurima prema Tablici 5 ili Tablici 6
- EN - naknada koja se utvrđuje na način da se od iznosa prosječne emisije ugljičnog dioksida (CO₂) motornog vozila oduzme najniži iznos za skupinu kojoj motorno vozilo pripada prema Tablici 5 ili Tablici 6 i tako dobiveni iznos pomnoži s pripadajućim iznosom u eurima za jedan g/km CO₂.³⁶

| | Prodajna cijena motornog vozila u EUR | | VN u EUR | % |
|--------------------|---------------------------------------|-----------|----------|-------|
| prva skupina | 0,00 | 13.272,28 | 0 | |
| druga skupina | 13.272,29 | 19.908,42 | 0 | |
| treća skupina | 19.908,43 | 26.544,56 | 265,45 | 3,00 |
| četvrta skupina | 26.544,57 | 33.180,70 | 464,53 | 5,00 |
| peta skupina | 33.180,71 | 39.816,84 | 796,34 | 7,00 |
| šesta skupina | 39.816,85 | 46.452,98 | 1.260,87 | 9,00 |
| sedma skupina | 46.452,99 | 53.089,12 | 1.858,12 | 11,00 |
| osma skupina | 53.089,13 | 59.725,26 | 2.588,10 | 13,00 |
| deveta skupina | 59.725,27 | 66.361,40 | 3.450,79 | 14,00 |
| deseta skupina | 66.361,41 | 72.997,54 | 4.379,85 | 15,00 |
| jedanaesta skupina | 72.997,55 | 79.633,69 | 5.375,27 | 16,00 |
| dvanaesta skupina | 79.633,70 | | 6.437,05 | 17,00 |

Tablica 4: podjela po skupinama

Izvor: Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/uredba-o-nacinu-izracuna-i-visinama-sastavnica-za-izracun-posebnog-poreza-na-motorna-vozila-2/clanak-1>, pristupljeno 6.3.2024.

| | Emisija CO ₂ (g/km) | | | ON u EUR | Iznos u EUR za 1 g/km CO ₂ |
|-----------------|--------------------------------|----|-----|-----------|---------------------------------------|
| prva skupina | 70 | do | 85 | 24,55 | 7,30 |
| druga skupina | 85 | do | 120 | 134,05 | 23,23 |
| treća skupina | 120 | do | 140 | 947,10 | 152,63 |
| četvrta skupina | 140 | do | 170 | 3.999,70 | 165,90 |
| peta skupina | 170 | do | 200 | 8.976,70 | 179,18 |
| šesta skupina | 200 | do | | 14.352,10 | 192,45 |

Tablica 5: dizelsko gorivo

Izvor: Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/uredba-o-nacinu-izracuna-i-visinama-sastavnica-za-izracun-posebnog-poreza-na-motorna-vozila-2/clanak-1>, pristupljeno 6.3.2024.

³⁶ Uredba o načinu i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila (NN 156/22), čl. 2

| | Emisija CO ₂ (g/km) | | | ON u EUR | Iznos u EUR za 1 g/km CO ₂ |
|-----------------|--------------------------------|----|-----|----------|---------------------------------------|
| | | do | | | |
| prva skupina | 75 | do | 90 | 12,61 | 4,65 |
| druga skupina | 90 | do | 120 | 82,36 | 17,92 |
| treća skupina | 120 | do | 140 | 619,96 | 59,73 |
| četvrta skupina | 140 | do | 170 | 1.814,56 | 92,91 |
| peta skupina | 170 | do | 200 | 4.601,86 | 159,27 |
| šesta skupina | 200 | do | | 9.379,96 | 172,54 |

Tablica 6: benzin, ukapljeni naftni plin, prirodni plin i druga goriva osim dizelskog

Izvor: Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/uredba-o-nacinu-izracuna-i-visinama-sastavnica-za-izracun-posebnog-poreza-na-motorna-vozila-2/clanak-1>, pristupljeno 6.3.2024.

B) Za vozila koja su prvi puta registrirana nakon 31. prosinca 2020 plaća se prema prosječnoj emisiji ugljičnog dioksida (CO₂) ovisno o vrsti goriva koje vozilo koristi za pogon i prodajnoj cijeni motornog vozila prema izrazu $PP = (VN + PC) + (ON + EN)$, u kojem je:

- PP - posebni porez u eurima
- VN - vrijednosna naknada u eurima
- PC - naknada koja se utvrđuje na način da se od prodajne cijene motornog vozila oduzme najniži iznos za skupinu kojoj motorno vozilo pripada prema Tablici 7 i tako dobiveni iznos pomnoži s postotkom utvrđenim za skupinu kojoj motorno vozilo pripada prema Tablici 7
- ON - osnovna naknada u eurima prema Tablici 8 ili Tablici 9
- EN - naknada koja se utvrđuje na način da se od iznosa prosječne emisije ugljičnog dioksida (CO₂) motornog vozila oduzme najniži iznos za skupinu kojoj motorno vozilo pripada prema Tablici 8 ili Tablici 9 i tako dobiveni iznos pomnoži s pripadajućim iznosom u eurima za jedan g/km CO₂³⁷

³⁷ Uredba o načinu i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila (NN 156/22), čl. 2

| | Prodajna cijena motornog vozila u EUR | | VN u EUR | % |
|--------------------|---------------------------------------|-----------|----------|-------|
| prva skupina | 0,00 | 13.272,28 | 0 | |
| druga skupina | 13.272,29 | 19.908,42 | 0 | |
| treća skupina | 19.908,43 | 26.544,56 | 0 | |
| četvrta skupina | 26.544,57 | 33.180,70 | 398,17 | 3,00 |
| peta skupina | 33.180,71 | 39.816,84 | 597,25 | 5,00 |
| šesta skupina | 39.816,85 | 46.452,98 | 929,06 | 7,00 |
| sedma skupina | 46.452,99 | 53.089,12 | 1.393,59 | 9,00 |
| osma skupina | 53.089,13 | 59.725,26 | 1.990,84 | 11,00 |
| deveta skupina | 59.725,27 | 66.361,40 | 2.720,82 | 13,00 |
| deseta skupina | 66.361,41 | 72.997,54 | 3.583,51 | 15,00 |
| jedanaesta skupina | 72.997,55 | 79.633,69 | 4.578,93 | 16,00 |
| dvanaesta skupina | 79.633,70 | | 5.640,71 | 17,00 |

Tablica 7: podjela po skupinama (nakon 31.12.2020)

Izvor: Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/uredba-o-nacinu-izracuna-i-visinama-sastavnica-za-izracun-posebnog-poreza-na-motorna-vozila-2/clanak-1>, pristupljeno 6.3.2024.

| | Emisija CO ₂ (g/km) | | | ON u EUR | Iznos u EUR za 1 g/km CO ₂ |
|-----------------|--------------------------------|----|-----|-----------|---------------------------------------|
| prva skupina | 95 | do | 125 | 11,28 | 13,94 |
| druga skupina | 125 | do | 155 | 429,48 | 24,55 |
| treća skupina | 155 | do | 190 | 1.165,98 | 146,00 |
| četvrta skupina | 190 | do | 215 | 6.275,98 | 165,90 |
| peta skupina | 215 | do | 255 | 10.423,48 | 179,18 |
| šesta skupina | 255 | do | | 17.590,68 | 205,72 |

Tablica 8: dizelsko gorivo (nakon 31.12.2020.)

Izvor: Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/uredba-o-nacinu-izracuna-i-visinama-sastavnica-za-izracun-posebnog-poreza-na-motorna-vozila-2/clanak-1>, pristupljeno 6.3.2024.

| | Emisija CO ₂ (g/km) | | | ON u EUR | Iznos u EUR za 1 g/km CO ₂ |
|-----------------|--------------------------------|----|-----|----------|---------------------------------------|
| | | | | | |
| prva skupina | 95 | do | 125 | 3,32 | 5,97 |
| druga skupina | 125 | do | 155 | 182,42 | 18,58 |
| treća skupina | 155 | do | 175 | 739,82 | 73,66 |
| četvrta skupina | 175 | do | 200 | 2.213,02 | 96,22 |
| peta skupina | 200 | do | 240 | 4.618,52 | 129,40 |
| šesta skupina | 240 | do | | 9.794,52 | 218,99 |

Tablica 9: benzin, ukapljeni naftni plin, prirodni plin i druga goriva osim dizelskog (nakon 31.12.2020.)

Izvor: Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/uredba-o-nacinu-izracuna-i-visinama-sastavnica-za-izracun-posebnog-poreza-na-motorna-vozila-2/clanak-1>, pristupljeno 6.3.2024.

C) Za motocikle i ATV vozila izračun je nešto drugačiji te se porez plaća prema izrazu $PP = (O \times KO)$, u kojem je:

- PP - posebni porez u eurima
- O - obujam motora u kubičnim centimetrima (cm³) prema Tablici 10
- KO - koeficijent obujma motora prema Tablici 10 koji se uvećava ovisno o razini emisije ispušnih plinova na način da se za razinu emisije ispušnih plinova: EURO III uvećava za 5, EURO II uvećava za 10 i EURO I uvećava za 15³⁸

| Obujam motora u kubičnim centimetrima | | | KO |
|---------------------------------------|----|-------|------|
| 51 | do | 125 | 0,53 |
| 126 | do | 300 | 0,80 |
| 301 | do | 700 | 0,93 |
| 701 | do | 1.000 | 1,06 |
| 1.001 | do | | 1,33 |

Tablica 10: obujam motora

³⁸ Uredba o načinu i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila (NN 156/22), čl. 3

Izvor: Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila, dostupno na: <https://www.iusinfo.hr/zakonodavstvo/uredba-o-nacinu-izracuna-i-visinama-sastavnica-za-izracun-posebnog-poreza-na-motorna-vozila-2/clanak-1>, pristupljeno 6.3.2024.

Uz posebni porez, potrebno je platiti i upravnu pristojbu. Prema Uredbi o tarifi upravnih pristojbi (NN 115/16, 114/22) pristojba se plaća za registraciju motornog vozila u postupku stjecanja rabljenog motornog vozila:

1. Za osobne automobile i ostala motorna vozila konstruirana prvenstveno za prijevoz osoba, uključujući motorna vozila tipa karavan, kombi i trkaće automobile iz tarifnih oznaka KN: 8703 21, 8703 22, 8703 23, 8703 24, 8703 31, 8703 32, 8703 33 i 8703 90, osim sanitetskih vozila, dostavnih »van« vozila i vozila posebno prilagođenih za prijevoz osoba s invaliditetom te »pick-up« vozila s dvostrukom kabinom prema izračunu prikazanom u tablici 11.

| Godine starosti | Iznos u eurima po kw |
|-----------------|----------------------|
| ≤ 1 | 6,64 |
| 2 | 5,97 |
| 3 | 5,31 |
| 4 | 4,65 |
| 5 | 3,98 |
| 6 | 3,32 |
| 7 | 2,65 |
| 8 – 10 | 1,99 |
| 11 – 14 | 1,33 |
| 15 – 18 | 0,66 |
| 19 – 20 | 0,40 |
| 21 – 30 | 0,13 |

Tablica 11: Upravna pristojba za osobne automobile

Izvor: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2022_12_156_2520.html, pristupljeno: 8.4.2024.

2. za motocikle (uključujući i mopede), bicikle i slična vozila s pomoćnim motorom, sa ili bez bočne prikolice iz tarifnih oznaka KN: 8711 20, 8711 30, 8711 40, 8711 50 i 8711 90 te »ATV« vozila, prema izračunu prikazanom u tablici 12.

| Godine starosti | Iznos u eurima po cm ³ |
|-----------------|-----------------------------------|
| ≤ 1 | 0,40 |
| 2 | 0,37 |
| 3 | 0,32 |
| 4 | 0,27 |
| 5 – 7 | 0,21 |
| 8 – 10 | 0,16 |
| 11 – 14 | 0,11 |
| 15 – 18 | 0,05 |
| 19 – 20 | 0,03 |
| 21 – 30 | 0,01 |

Tablica 12: Upravna pristojba za motocikle, mopede, bicikle

Izvor: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2022_12_156_2520.html, pristupljeno: 8.4.2024

Godina starosti se utvrđuje prema godini proizvodnje motornog vozila. Dalje, postoji pravilo vezano uz minimalni iznos upravne pristojbe: ako je iznos upravne pristojbe, određen po relevantnom tarifnom broju, manji ili jednak iznosu od 1,99 eura, tada se upravna pristojba neće naplaćivati. Ako obveznik uplati upravnu pristojbu kod pravne osobe koja posluje unutar sastava stanice za tehnički pregled vozila, tada se smatra da je upravna pristojba plaćena na propisani račun. Također, postoji iznimka u plaćanju upravne pristojbe za određene kategorije motornih vozila. Ne plaća se upravna pristojba za stjecanje motornih vozila koja se pokreću isključivo na električni pogon, za vozila čija je emisija ugljičnog dioksida (CO₂) nula grama po kilometru, te za vozila proizvedena prije trideset i više godina koja su prema posebnim propisima razvrstana u kategoriju starodobnih (oldtimer) vozila.³⁹

3.4. Porez na dodanu vrijednost

PDV na motorna vozila plaća se pri kupnji novih i rabljenih vozila, kao i pri uvozu vozila iz inozemstva. Stopa PDV-a za motorna vozila u Hrvatskoj iznosi 25%, što je u skladu sa standardnom stopom PDV-a za većinu dobara i usluga unutar zemlje. Porezna osnovicu za obračunavanje PDV-a predstavlja ukupna naknada za isporučena dobra i usluge. U slučaju ako se prijevozno sredstvo uvozi iz države koja nije članica EU u ukupnu naknadu uključene su carinska

³⁹ Uredba o tarifi upravnih pristojbi NN 115/16. i 114/22, prilog 1 (tar. br. 11)

osnovica, kojoj se pribrajaju carina (kada je propisana carinskim propisima) te pristojbe i troškovi carinjenja.⁴⁰

Stjecanje novih prijevoznih sredstava podliježe oporezivanju u skladu s ZPDV-om. Prema ZPDV, PDV se primjenjuje na svaku osobu koja nabavlja novo prijevozno sredstvo iz druge države članice, bez obzira na njezin status u pogledu PDV registracije. Ovaj porez plaća stjecatelj prijevoznog sredstva u državi u kojoj će se vozilo registrirati i koristiti. Važno je napomenuti da se kod krajnjih potrošača primjenjuje drugačiji pristup oporezivanju u usporedbi s ostalim subjektima, koji su izuzeti od praga stjecanja. Sukladno tome, porezni obveznici i subjekti registrirani za PDV obvezni su platiti PDV prilikom stjecanja novih prijevoznih sredstava. Ova obveza proširuje se i na slučajeve kada porezni obveznici ostvaruju oslobođene isporuke bez prava na odbitak pretporeza, kao i na male porezne obveznike ili subjekte koji nisu porezni obveznici, bez obzira na prelazak praga stjecanja.⁴¹

Kada je riječ o pravu na odbitak pretporeza, važno je istaknuti da se ono ovisi o namjeni nabavke prijevoznog sredstva. Na primjer, ako se prijevozna sredstva koriste za svrhe poput obuke vozača, testiranje vozila, servisnu službu i sl. porezni obveznici imaju pravo na puni odbitak pretporeza. U slučaju kada se prijevozna sredstva nabavljaju za osobnu upotrebu koja ne spada u navedene kategorije, porezni obveznici mogu odbiti samo 50% pretporeza.⁴²

Važno je napomenuti da su pravila o nabavnoj vrijednosti novih prijevoznih sredstava i njezinom računovodstvenom tretmanu također usko povezana s pravom na odbitak pretporeza i namjenom korištenja prijevoznog sredstva. Na primjer, ako poduzetnik nema pravo na odbitak pretporeza, PDV se uključuje u nabavnu vrijednost prijevoznog sredstva. Kod obračuna amortizacije, bitno je pažljivo razmotriti u kojoj mjeri se može priznati kao porezno priznati trošak. U slučaju kada se prijevozno sredstvo koristi isključivo u profesionalne svrhe, troškovi se u potpunosti priznaju, dok se u drugim slučajevima priznaje samo 50% ukupnog troška, osim neodbitnog dijela pretporeza.⁴³

⁴⁰ Porezna uprava, "Oporezivanje automobila, motocikla, plovila, zrakoplova i drugih prijevoznih sredstava"

(https://www.porezna-uprava.hr/HR_publicacije/Prirucnici_brosure/Automobili_168.pdf)

⁴¹ Bakran, Domagoj, "Računovodstvena i porezna pravila kod stjecanja novog/rabljenog prijevoznog sredstva iz EU", Računovodstvo i financije, br. 7, 2023, <https://www.rif.hr/racunovodstvena-i-porezna-pravila-kod-stjecanja-novog-rabljenog-prijevoznog-sredstva-iz-eu-2/> (18.3.2024)

⁴² Čl. 61. st. 1-3 ZPDV

⁴³ Bakran, Domagoj, "Računovodstvena i porezna pravila kod stjecanja novog/rabljenog prijevoznog sredstva iz EU", Računovodstvo i financije, br. 7, 2023, <https://www.rif.hr/racunovodstvena-i-porezna-pravila-kod-stjecanja-novog-rabljenog-prijevoznog-sredstva-iz-eu-2/> (18.3.2024)

U kontekstu rabljenih vozila, PDV se plaća na rabljena vozila koja stiče osoba registrirana za potrebe PDV-a u RH od isporučitelja koji je registriran za potrebe PDV-a u drugoj državi članici EU. Međutim, PDV se ne primjenjuje u situacijama kada se rabljeno prijevozno sredstvo nabavlja od isporučitelja koji je porezni obveznik s sjedištem u drugoj državi članici, a primijenjen je posebni postupak oporezivanja marže. Također, ne primjenjuje se PDV ako je isporučitelj fizička osoba, mali porezni obveznik ili pravna osoba koja nije porezni obveznik. U slučajevima stjecanja rabljenih prijevoznih sredstava, primjenjuju se opća pravila oporezivanja dobara. Da bi se primijenila obveza obračuna i plaćanja PDV-a, osoba koja obavlja isporuku mora biti registrirana za PDV ili prijavljena za potrebe PDV-a. Kod malih poreznih obveznika, obveza plaćanja PDV-a ovisi o vrijednosti nabave. Ako mali porezni obveznik ne prelazi prag stjecanja (10.000,00 €) pri nabavi rabljenog prijevoznog sredstva iz druge države članice, neće biti obveze obračuna PDV-a u skladu s člankom 90. stavkom 2. Zakona o PDV-u. U tom slučaju, PDV će biti obračunat od strane prodavatelja prema pravilima njegove države članice EU. No, ako mali porezni obveznik premaši prag stjecanja, mora se registrirati za PDV prije nabave prijevoznog sredstva i platiti hrvatski PDV. U situacijama kada nabava rabljenog prijevoznog sredstva nije obvezna za PDV (npr. prodavatelj je fizička osoba, mali porezni obveznik ili ne-porezni obveznik), plaća se upravna pristojba prema Zakonu o posebnom porezu na motorna vozila. Međutim, postoje izuzeća od plaćanja upravne pristojbe u određenim slučajevima, kao što su slučajevi darovanja, plaćanja PDV-a ili posebnog postupka oporezivanja marže, ili ako je stjecatelj oslobođen plaćanja upravne pristojbe prema posebnim propisima.⁴⁴

Vozila koja su građani Republike Hrvatske posjedovali u drugim državama članicama EU, a koja unose u Republiku Hrvatsku zbog preseljenja i žele ih registrirati u RH, ne podliježu oporezivanju PDV-om niti posebnim porezom na stjecanje motornih vozila u Republici Hrvatskoj po stopi od 5%. To je zbog činjenice da nije došlo do promjene vlasništva nad prijevoznim sredstvom, te stoga niti do oporezive isporuke.⁴⁵

⁴⁴ Bakran, Domagoj, "Računovodstvena i porezna pravila kod stjecanja novog/rabljenog prijevoznog sredstva iz EU", Računovodstvo i financije, br. 7, 2023, <https://www.rif.hr/racunovodstvena-i-porezna-pravila-kod-stjecanja-novog-rabljenog-prijevoznog-sredstva-iz-eu-2/> (18.3.2024)

⁴⁵ Porezna uprava, "Oporezivanje automobila, motocikla, plovila, zrakoplova i drugih prijevoznih sredstava" (https://www.porezna-uprava.hr/HR_publicacije/Prirucnici_brosure/Automobili_168.pdf)

3.5. Trošarine na energente

Benzin i dizel predstavljaju ključne izvore goriva za većinu motornih vozila na cestama danas jer osiguravaju energiju potrebnu za pokretanje motora. Zato, u kontekstu poreznog tretmana motornih vozila potrebno je i osvrnuti se i na trošarine na te energente.

Naime, trošarina na ova goriva može značajno utjecati na ukupne troškove vožnje, s obzirom da cijene na benzinskim crpkama reflektiraju kako osnovnu cijenu goriva tako i iznos trošarine. Kroz obračunavanje trošarine, nastoji se poticati svijest o potrošnji goriva i prelasku na ekološki prihvatljivije opcije prijevoza.

Obzirom na to da su od 2022. godine postojale okolnosti koje su utjecale na povećanje osnovnih cijena energenata, Vlada RH je u više navrata mijenjala Uredbu o visini trošarina na energente i električnu energiju te na taj način regulirala konačnu cijenu goriva. Naime, uredba je u 2022. godini mijenjana 9 puta, a u 2023. godini čak 25 puta. Trenutno, visina trošarina je 56,31 eura na 1.000 litara bezolovnog motornog benzina i 23,13 eura na 1.000 litara dizelskog goriva odnosno 0,0563 eura po litri bezolovnog motornog benzina, 0,0231 eura po litri dizelskog goriva.⁴⁶

3.6. Ostala obvezna davanja za uporabu motornih vozila

Vlasnik motornog vozila obvezan je prilikom registracije motornog vozila, odnosno produljenja valjanosti prometne dozvole platiti i godišnju *Naknadu za uporabu javnih cesta*. Godišnja naknada plaća se u stanicama za tehnički pregled vozila ili se uplaćuje izravno na račun županijske uprave za ceste odnosno u proračun Grada Zagreba prema izračunu iz Pravilnika o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila (NN 84/2011., 22/2013., 54/2013., 148/2013. i 92/2014.), a stanice za tehnički pregled vozila izdaju vlasnicima vozila potvrdu o obračunatoj godišnjoj naknadi.⁴⁷ Ako neko odjavi svoje auto ili priključno vozilo, ima pravo dobiti nazad dio novca koji je platio za godišnju naknadu za korištenje cesta. Taj povrat novca računa se prema tome koliko dugo vozilo više nije bilo u upotrebi, počevši od dana kada je

⁴⁶ https://hrportfolio.hr/vijesti/ekonomija/vlada-odredila-nove-cijene-osnovnih-goriva-od-utorka-77220#google_vignette, pristupljeno: 7.4. 2023.

⁴⁷ Pravilnik o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila NN 84/2011., 22/2013., 54/2013., 148/2013. i 92/2014., čl. 6.

vozilo odjavljeno. Kada se vozilo proda dok je još uvijek važeća godišnja naknada koju je platio prethodni vlasnik, novi vlasnik ne mora plaćati tu naknadu za to vrijeme. Jedina iznimka je ako je prethodni vlasnik već odjavio vozilo i dobio povrat novca za godišnju naknadu, prije prodaje vozila.⁴⁸

Također, pri registraciji odnosno produljenju valjanja prometne dozvole, potrebno je platiti i *Posebnu naknadu za okoliš na vozila na motorni pogon*. Posebna naknada izračunava se prema izrazu:

$PN = N0 \times kk$, u kojem je: PN – iznos posebne naknade, N0 – osnovna naknada za pojedinu vrstu vozila (jedinična naknada), kk – korektivni koeficijent ovisan o vrsti motora i pogonskoga goriva, radnom obujmu, vrsti vozila, emisiji CO₂ i starosti vozila.

Jedinična naknada (N0) za pojedine vrste vozila ovisna je o vrsti vozila (kategoriji) i broju prijeđenih kilometara i izračunava se prema izrazu: $N0 = n0 \times k0$, u kojem je: n0 – početna naknada ovisna o vrsti vozila (kategoriji), k0 – korektivni koeficijent ovisan o godišnje prijeđenom broju kilometara.⁴⁹

4. Ekološki ciljevi

Suočeni s globalnim izazovima kao što su klimatske promjene, zagađenje zraka i iscrpljivanje prirodnih resursa, važnost integracije ekoloških ciljeva u sve sfere društva, uključujući i sektor motornih vozila, postaje sve očitija. Motorna vozila značajan su izvor emisije stakleničkih plinova, posebno CO₂, kao i drugih zagađivača koji doprinose zagađenju zraka i negativno utječu na kvalitetu života u urbanim i ruralnim područjima.

Prepoznavanje potrebe za usmjeravanjem industrije motornih vozila prema ekološki održivijim rezultiralo je razvojem i implementacijom različitih ekoloških naknada i inicijativa. Cilj takvih

⁴⁸ Pravilnik o visini godišnje naknade za uporabu javnih cesta što se plaća pri registraciji motornih i priklučnih vozila NN 84/2011., 22/2013., 54/2013., 148/2013. i 92/2014., čl. 7.

⁴⁹ Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, "Posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon", <https://www.fzoeu.hr/hr/posebna-naknada-za-okolis-na-vozila-na-motorni-pogon/1403>, pristupljeno 7.4.2024.

mehanizama je s jedne strane, stimulirati proizvođače i potrošače da prednost daju vozilima s manjim utjecajem na okoliš, a s druge strane, osigurati financijska sredstva za podršku ekološkim projektima i poboljšanju infrastrukture.

Ekološke naknade, poput onih za CO₂ emisije ili za ekološki prihvatljivo zbrinjavanje vozila, potiču kupnju vozila s manjim emisijama i promiču razvoj i primjenu čistijih tehnologija. Također, različiti poticaji i olakšice za kupnju električnih i hibridnih vozila služe kao dodatna motivacija za potrošače da donose ekološki prihvatljivije izbore.

Ove inicijative su dio šire strategije koja ima za cilj postupno smanjivanje ovisnosti o fosilnim gorivima i promicanje prijelaza na čistu energiju, u skladu s globalnim ciljevima održivog razvoja. Primjenjujući takvu filozofiju, sektor motornih vozila može značajno doprinijeti smanjenju negativnog utjecaja na okoliš, a ujedno i promovirati inovacije i tehnološki razvoj.

Takvim načinom, ekološke naknade i inicijative osim što odražavaju težnju društva za održivom budućnošću pokazuju i kako je moguće uskladiti ekonomske interese s ekološkim ciljevima, u svrhu stvaranja temelja za čišću, zeleniju i zdraviju planetu za buduće generacije.

Prvenstveno, kako je ranije spomenuto, cijena posebnog poreza na motorna vozila ovisi o CO₂ emisiji. Vozila s nižom razinom emisije CO₂ imaju nižu ili nikakvu naknadu, dok ona s visokom razinom emisije plaćaju veću naknadu. Na taj način se već kroz plaćanje te vrste posebnog poreza motivira na kupnju vozila s nižim udjelom CO₂ emisije te samim time i zaštitu okoliša.

Također, naknada za gospodarenje otpadnim vozilima predstavlja financijski iznos koji se od proizvođača i pojedinaca, odnosno građana, zahtijeva pri stavljanju novih ili rabljenih vozila na tržište. Cilj je ove naknade osigurati pokriće troškova povezanih sa sakupljanjem i recikliranjem otpadnih vozila kroz sustav koji koordinira Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost. Pravilnik koji regulira ovu naknadu odnosi se na vozila svrstana u određene kategorije prema posebnom zakonu o kategorizaciji vozila. To uključuje vozila kategorije M1, odnosno motorna vozila namijenjena prijevozu osoba s najviše osam sjedala osim vozačevog, i vozila kategorije N1, koja su namijenjena prijevozu tereta s maksimalnom dopuštenom masom do 3,5 tone, te tricikle, osim motornih tricikala.⁵⁰

⁵⁰ Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, "Naknada za gospodarenje otpadnim vozilima", <https://www.fzoeu.hr/hr/naknada-za-gospodarenje-otpadnim-vozilima/1417> (8.3.2024)

Uz to, isti pravilnik regulira i naknadu za gospodarenjem otpadnim gumama. Naknada za gospodarenje otpadnim gumama određuje se kao financijski doprinos koji proizvođači uplaćuju s ciljem financiranja postupaka prikupljanja i recikliranja otpadnih guma. Ova se naknada primjenjuje univerzalno na sve vrste guma, bez obzira jesu li one nove ili već korištene, te na gumene gusjenice koje se upotrebljavaju u svakodnevnom životu, bilo u domaćinstvima ili od strane pravnih osoba, za transport ljudi, materijala ili za izvođenje raznih radova. Sustav, kojim upravlja odgovarajući Fond, osmišljen je kako bi osigurao odgovorno i ekološki prihvatljivo zbrinjavanje guma, čime se izbjegava njihovo zagađujuće djelovanje na okoliš.

Ovaj Pravilnik obuhvaća širok spektar vozila i opreme koji koriste gume, uključujući osobna vozila i njihova priključna vozila, manja teretna i putnička vozila zajedno s njihovim priključcima, veća teretna i putnička vozila, viljuškare, razne vrste radnih strojeva, traktore, kolica, bicikle, motocikle, pa čak i zrakoplove. Sveobuhvatnost ovog popisa pokazuje da je naknada za gospodarenje otpadnim gumama ključni element u održavanju ekološke ravnoteže, omogućavajući recikliranje i ponovnu uporabu materijala iz otpadnih guma, što doprinosi smanjenju otpada i promiče ekološki odgovornije gospodarstvo.⁵¹

Konačno, važno je naglasiti i to da postoji niz poticaja i olakšica za kupnju vozila s niskim ili nultim emisijama, kao što su električna vozila ili hibridna vozila. Ovi poticaji mogu uključivati smanjenje ili oslobađanje od plaćanja određenih poreza i pristojbi te se na taj način također pokušava postići cilj održivog razvoja u industriji motornih vozila.

⁵¹ Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, "Naknada za gospodarenje otpadnim gumama", <https://www.fzoeu.hr/hr/naknada-za-gospodarenje-s-otpadnim-gumama/1411> (8.3.2024)

5. Zaključak

Posjedovanje motornog vozila postalo je gotovo neizostavan dio modernog načina života, koje ljudima omogućava povećanu mobilnost, fleksibilnost i pristup različitim uslugama i lokacijama. Ovaj trend ne samo da odražava promjene u društvenim i ekonomskim obrascima, već otvara mogućnost zaradu države, odnosno za punjenje državnog proračuna. Porezi i pristojbe vezani uz motorna vozila predstavljaju važan izvor prihoda za mnoge države, uključujući i porez na cestovna motorna vozila, poseban porez na promet motornih vozila, te porez na dodanu vrijednost (PDV). *Porez na cestovna motorna vozila* plaća se jednom godišnje prilikom registracije vozila, što znatno doprinosi smanjenju mogućnosti za poreznu evaziju. Osnovica za obračun ovog poreza određuje se na temelju dva ključna faktora: godine starosti vozila i snage motora izražene u kilovatima (kW). Naplatu poreza provodi pravna osoba koja u svom sastavu ima stanicu za tehnički pregled vozila, čime se osigurava učinkovitost i transparentnost procesa. Također, postoje određene kategorije vozila koje su oslobođene plaćanja ovog poreza, uključujući vozila u vlasništvu Republike Hrvatske, vozila koja koriste tijela državne uprave, te osobe koje su prilikom nabave vozila bile potpuno oslobođene plaćanja carine i poreza na dodanu vrijednost.

Nadalje, *Posebni porez na motorna vozila* u Republici Hrvatskoj određuje se uzimajući u obzir više faktora, uključujući emisiju ugljičnog dioksida (CO₂) po kilometru, prodajnu cijenu vozila, snagu motora izraženu u kW, volumen motora u kubičnim centimetrima, te razinu emisije ispušnih plinova. Za rabljena motorna vozila, ovaj porez se određuje kao preostali iznos posebnog poreza, koji se izračunava na temelju postotka smanjenja tržišne vrijednosti vozila s obzirom na vrijeme proteklo od njegove prve registracije u Republici Hrvatskoj. Porez se plaća prilikom prodaje motornih vozila od strane proizvođača, trgovaca ili registriranih trgovaca rabljenim vozilima, kao i prilikom uvoza ili unosa motornih vozila predviđenih za upotrebu na cestama unutar zemlje. Osim toga, obveza obračuna i uplate poreza javlja se i u slučajevima kada se utvrdi da su motorna vozila korištena nezakonito na području Republike Hrvatske. Naplatu ovog poreza vrši Carinska uprava. Postoje izuzeci za određene kategorije vozila, primjerice za vozila namijenjena diplomatskim, konzularnim i svrhama međunarodnih organizacija, kao i za osobne potrebe njihovih zaposlenika. Način izračuna posebnog poreza reguliran je Uredbom, a primjenjuju se različiti sustavi izračuna ovisno o tome je li vozilo prvi put registrirano prije ili nakon 31. prosinca 2020. godine. Također, potrebno je platiti i upravnu pristojbu.

U kontekstu *poreza na dodatnu vrijednost*, stopa PDV-a na motorna vozila u Hrvatskoj iznosi 25% i plaća se prilikom kupnje novih, rabljenih ili uvoznih vozila. Porezna osnovica uključuje ukupnu naknadu za vozila, s dodatkom carine i troškova carinjenja za vozila izvan EU. PDV se primjenjuje i pri stjecanju novih vozila iz EU, bez obzira na status PDV registracije kupca. Pravo na odbitak pretporeza varira: za profesionalnu upotrebu može se odbiti cijeli iznos, dok se za osobnu upotrebu odbija 50%. U slučajevima kada PDV registrirana osoba u RH stječe rabljeno vozilo iz EU, primjenjuje se poseban postupak oporezivanja marže. Građani koji unose svoja vozila iz EU zbog preseljenja ne podliježu PDV-u, jer ne dolazi do promjene vlasništva.

Uz sve to, vlasnik motornog vozila obavezan je prilikom registracije motornog vozila, odnosno produljenja valjanosti prometne dozvole platiti i godišnju *Naknadu za uporabu javnih cesta* te *Posebnu naknadu za okoliš na vozila na motorni pogon*.

S rastućom sviješću o ekološkim izazovima i potrebom za održivim razvojem, javlja se težnja državne politike sve više usmjeriti potrošnju i proizvodnju motornih vozila prema ekološki prihvatljivijim opcijama. Uvođenjem ekoloških naknada i olakšica, države pokušavaju motivirati pravne i fizičke osobe na promišljenije izbore vozila, potičući kupnju vozila s manjim emisijama CO₂, većom energetsom učinkovitošću, te vozila koja koriste alternativne izvore energije, poput električnih i hibridnih vozila.

POPIS LITERATURE

a) Knjige, znanstveni radovi i zakoni

1. Grbin, Ivo, Napomene uz odredbe zakona o obveznim odnosima o odgovornosti za štete izazvane motornim vozilom u pogonu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 56, 2006, str. 504
2. Kesner-Škreb, Marina. "Porez na promet." *Financijska teorija i praksa*, vol. 29, br. 3, 2005, str. 317
3. Mahović Komljenović, Mirjana. "Obveza plaćanja poreza na cestovna motorna vozila i plovila za 2019. godinu." *Pravo i porezi*, br. 2, 2019, str. 38.
4. Mikulić, Dinko, *Motorna vozila: Teorija kretanja i konstrukcija*, Zagreb, 2020
5. Uredba o načinu i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila (NN 156/22)
6. Uredba o tarifi upravnih pristojbi (NN 115/16. i 114/22)
7. Vereš, Kristina. "Porezni tretman stjecanja osobnih automobila iz Europske unije i uvoza iz trećih zemalja." Završni specijalistički rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu, 2020.
8. Zakon o lokalnim porezima (NN 115/16, 101/17, 114/22, 114/23)
9. Zakon o porezu na dodanu vrijednost (NN 73/13, 99/13, 148/13, 153/13, 143/14, 115/16, 106/18, 121/19, 138/20, 39/22, 113/22, 33/23, 114/23)
10. Zakon o posebnom porezu na motorna vozila (NN 15/13, 108/13, 115/16, 127/17, 121/19)
11. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23)

b) Web-izvori

1. Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, "Naknada za gospodarenje otpadnim vozilima", <https://www.fzoeu.hr/hr/naknada-za-gospodarenje-otpadnim-vozilima/1417>

2. Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, "Naknada za gospodarenje otpadnim gumama", <https://www.fzoeu.hr/hr/naknada-za-gospodarenje-s-otpadnim-gumama/1411>
3. Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, "Posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon", <https://www.fzoeu.hr/hr/posebna-naknada-za-okolis-na-vozila-na-motorni-pogon/1403>
4. Bakran, Domagoj, "Računovodstvena i porezna pravila kod stjecanja novog/rabljenog prijevoznog sredstva iz EU", Računovodstvo i financije, br. 7, 2023, <https://www.rif.hr/racunovodstvena-i-porezna-pravila-kod-stjecanja-novog-rabljenog-prijevoznog-sredstva-iz-eu-2/>
5. Porezna uprava, "Oporezivanje automobila, motocikla, plovila, zrakoplova i drugih prijevoznih sredstava" (https://www.porezna-uprava.hr/HR_publicacije/Prirucnici_brosure/Automobili_168.pdf)
6. Ministarstvo financija, "Posebni porez na motorna vozila" (<https://carina.gov.hr/pristup-informacijama/propisi-i-sporazumi/trosarinsko-postupanje/trosarinsko-oporezivanje-opce-informacije/posebni-porez-na-motorna-vozila-3714/3714>)
7. https://hrportfolio.hr/vijesti/ekonomija/vlada-odredila-nove-cijene-osnovnih-goriva-od-utorka-77220#google_vignette

POPIS ILUSTRACIJA:

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Slika 1: klasifikacija osobnih automobila na nova i rabljena po ZPDV-u | 9 |
| Tablica 1: Izračun poreza na cestovna motorna vozila za osobne automobile..... | 12 |
| Tablica 2: Izračun poreza na cestovna motorna vozila za motocikle..... | 13 |
| Tablica 3: Izračun poreza na cestovna motorna vozila za lake četverocikle i četverocikle..... | 14 |
| Tablica 4: podjela po skupinama..... | 21 |
| Tablica 5: dizelsko gorivo | 21 |
| Tablica 6: benzin, ukapljeni naftni plin, prirodni plin i druga goriva osim dizelskog | 22 |
| Tablica 7: podjela po skupinama (nakon 31.12.2020) | 23 |
| Tablica 8: dizelsko gorivo (nakon 31.12.2020.) | 23 |
| Tablica 9: benzin, ukapljeni naftni plin, prirodni plin i druga goriva osim dizelskog (nakon 31.12.2020.) | 24 |
| Tablica 10: obujam motora | 24 |
| Tablica 11: Upravna pristojba za osobne automobile | 25 |
| Tablica 12: Upravna pristojba za motocikle, mopede, bicikle..... | 26 |

PRILOZI

Prilog 1: MI-MV obrazac

Prilog 8

Obrazac MI - MV

Naziv:

Sjedište:

OIB:

Carinski ured: _____

MJESEČNO IZVJEŠĆE O OBRAČUNATIM IZNOSIMA POSEBNOG POREZA NA MOTORNA VOZILA OD ____ DO ____ 20__ GODINE

- Proizvođač
 Trgovac
 Registrirani trgovac rabljenim motornim vozilima

| 1. Status vozila | 2. Vrsta vozila | 3. Marka vozila | 4. Trgovački naziv, razina opreme, mjenjač i boja (obična/metalič) | | | 5. VIN oznaka (broj šasije) vozila | 6. Vrsta goriva | 7. Datum prve registracije | | | |
|---------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|
| 8. Prosječna emisija CO ₂ (g/km) | 9. Razina emisije ispušnih plinova | 10. Radni obujam motora (cm ³) | 11. Snaga motora (kW) | 12. Prodajna cijena (kn) | 13. Broj prijedehih kilometara (km) | 14. Kamper (%) | 15. 'Plug-in' hibridno električno vozilo (%) | 16. Vozilo s 7+1 sjedala (%) | 17. Vozilo s 8+1 sjedala (%) | 18. Testno vozilo koje je izneseno/izvezeno/uništeno (%) | 19. Deprecijacija (%) |
| 20. Porezni obveznik | | | | 21. OIB | | 22. Broj računa | | 23. Datum izdavanja računa | | 24. Obračunati iznos posebnog poreza (kn) | |

| 1. Status vozila | 2. Vrsta vozila | 3. Marka vozila | 4. Trgovački naziv, razina opreme, mjenjač i boja (obična/metalič) | | | 5. VIN oznaka (broj šasije) vozila | 6. Vrsta goriva | 7. Datum prve registracije | | | |
|---------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------|
| 8. Prosječna emisija CO ₂ (g/km) | 9. Razina emisije ispušnih plinova | 10. Radni obujam motora (cm ³) | 11. Snaga motora (kW) | 12. Prodajna cijena (kn) | 13. Broj prijedehih kilometara (km) | 14. Kamper (%) | 15. 'Plug-in' hibridno električno vozilo (%) | 16. Vozilo s 7+1 sjedala (%) | 17. Vozilo s 8+1 sjedala (%) | 18. Testno vozilo koje je izneseno/izvezeno/uništeno (%) | 19. Deprecijacija (%) |
| 20. Porezni obveznik | | | | 21. OIB | | 22. Broj računa | | 23. Datum izdavanja računa | | 24. Obračunati iznos posebnog poreza (kn) | |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 25. Ukupno obračunati iznos posebnog poreza na nova vozila (kn) | 26. Ukupno obračunati iznos posebnog poreza na rabljena vozila (kn) | 27. Ukupno obračunati iznos posebnog poreza na nova i rabljena vozila (kn) |
| <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

Potvrđujem da su iskazani podaci potpuni i točni.

Datum:

Ime i prezime odgovorne osobe:

