



EKOLOŠKI I EKONOMSKI UČINCI PRAVNOG OKVIRA UNOSA I UVOZA RABLJENIH AUTOMOBILA U REPUBLICI HRVATSKOJ I BOSNI I HERCEGOVINU

Siniša Bilić, email: sbilic.mostar@gmail.com

Internacionalni univerzitet Brčko Distrikt, M. Malića i I. Džindića bb, 76100 Brčko, BiH

Safet Subašić, email: safetsubasic58@hotmail.com

Opština Vukosavlje, Muse Ćazima Ćatića bb, 74470 Vukosavlje, BiH

Branimir Vujčić, email: bvujcic@vusb.hr

Veleučilište u Slavanskom Brodu, Dr. Mile Budaka 1, 35000 Slavonski Brod, RH,

Sažetak: U ovom radu autori razmatraju pravne i ekonomske determinante unosa, odnosno uvoza vozila u Republiku Hrvatsku i ekonomske učinke etabliranog pravnog okvira na trgovce i kupce rabljenih vozila. Temeljna konstatacija rada vezuje se uz najnovije izmjene zakonske regulative, prije svega načina obračuna i uplate posebnog poreza prilikom unosa i uvoza rabljenih automobila. Takvim zakonskim postavkama osigurani su ne samo fiskalni efekti nego i ekološki pristup uvoznika i kupaca. Navedenim pravnim rješenjima posebno se stimulira unos automobila bez emisije ugljičnog dioksida kao i povijesnih vozila, dok su sva ostala vozila uključena u sustav obračunavanja i uplate posebnog poreza, koji nadležni carinski ured obračunava prije registracije vozila. Autori, komparacijom pravnog okvira unosa i uvoza rabljenih automobila u Republici Hrvatskoj s istim propisima u Bosni i Hercegovini, primjećuju kako se navedenim pravnim okvirom osiguravaju dobri fiskalni efekti ali i poticaj za unos i uvoz ekološki prihvatljivih automobila.

Ključne riječi: uvoz i unos automobila, trošarine, ekološke naknade

ECOLOGICAL AND ECONOMIC EFFECTS OF THE LEGAL FRAMEWORK ENTRY AND IMPORT OF USED CAR IN CROATIA AND BOSNIA AND HERZEGOVINA

Abstract: In this paper, the authors discuss the legal and economic determinants of entry or import of vehicles in the Republic of Croatia and the economic effects of an established legal framework to traders and buyers of used vehicles. The basic statement in this paper is associated with the recent changes of legislation, primarily in methods of calculation and payment of the special tax when entering and at the import of used cars. Therefore, legal settings are provided not only by fiscal effects but also the ecological approach of importers and buyers. The mentioned legal solutions specifically stimulates the entry of cars without carbon dioxide emissions as well as historical vehicles, while all the other vehicles are involved in the calculation system and payment of excise tax, which is calculated by the competent customs office before registering a vehicle. The authors compare the legal framework entry and import of used cars in the Republic of Croatia to the same regulations in Bosnia and Herzegovina and note that the above legal framework ensures good fiscal effects but also an incentive for the entry and import of environmentally friendly cars.

Keywords: import and entry of vehicles, excise duties, environmental taxes

1. UVOD

Za znanost, kao i zakonodavnu vlast i građane, od velikog je značaja analiza stanja i odnosa koji se uspostavljaju u oblasti unosa i uvoza rabljenih automobila, što podrazumijeva analizu



stanja i procesa, i determinanti koje utječu na uvoz i pravne poslove prijenosa vlasništva, kao i uporabe rabljenih automobila.

Pravne determinante koje bitno utječu na koncept i funkcioniranje sustava unosa i uvoza rabljenih automobila sadržane su u zakonima i pod zakonskim aktima koje izravno ili neizravno utječu na unos i uvoz i prodaju rabljenih automobila. Osim pravnih, kao druga bitna determinanta, su ekonomski čimbenici i to prvenstveno ekonomska razvijenost društva, socijalni kapaciteti građana i njihova kupovna moć.

U daljem dijelu rada analizirat ćemo stanje i sustav unosa i uvoza rabljenih automobila s pravnog i ekonomskog motrišta uz posebnu pozornost na pristojbe i kretanja tržišta rabljenih automobila. Kako bi dobili cjelovitu sliku stanja i problematike unosa i uvoza rabljenih automobila, trebati će se pozabaviti i usporednim financijskim, ekološkim i drugim pokazateljima i učincima koji se javljaju kod unosa i uvoza rabljenih, za razliku od novih automobila.

Tržište teritorija država članica Europske unije obuhvaća pola milijarde potrošača i uključuje brojne mogućnosti trgovine, koje su izazovi poduzetnicima, ali i krajnjim potrošačima. U segmentu trgovine automobilima, zakonodavac pojmovno razlikuje unos od uvoza vozila, gdje pod unosom vozila razumijeva svaki unos vozila u Republiku Hrvatsku, s teritorija država članica Europske unije¹⁷⁶, kako je propisano zakonodavstvom Europske unije, osim iz trećih teritorija. Za razliku od unosa, uvoz predstavlja unos motornih vozila u Europsku uniju iz trećih država, odnosno trećih teritorija¹⁷⁷.

Unos vozila, kao segment trgovine članica Europske unije, obvezuje trgovce i kupce rabljenih vozila na plaćanje posebnog poreza na motorna vozila i naknade gospodarenja otpadnim vozilima. Obveza obračunavanja i plaćanja trošarina kao posebnog poreza na stjecanje rabljenih motornih vozila nastaje unosom, uvozom ili nabavom motornog vozila za vlastite potrebe trgovaca i registriranih trgovaca rabljenim motornim vozilima, dok se kod unosa, uvoza ili nabave motornih vozila, radi daljnje prodaje obveza obračunavanja i plaćanja posebnog poreza, stvara kod isporuke osobi koja ga stječe radi uporabe na cestama u Republici Hrvatskoj.¹⁷⁸

Za razliku od Republike Hrvatske, uvoz automobila u Bosnu i Hercegovinu opterećen je carinskim davanjima, osim ako je riječ o rabljenim automobilima podrijetlom iz Europske unije, koja su oslobođena carinskih davanja, s tim kako se kod svakog uvoza obračunava porez na dodanu vrijednost po jedinstvenoj stopi od 17%. Osim navedenog, prilikom obavljanja carinskih formalnosti postoje dodatna ograničenja, koja ili onemogućavaju stjecanje rabljenih vozila ili nabavu čine ekonomski nerazumnom, ali i pogodnosti kada su u pitanju povijesna vozila kao i električnih i hibridnih automobil.

¹⁷⁶ Članak 4. Uredbe EU br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o Carinskom zakoniku Unije, Službeni list EU L269.

¹⁷⁷ Članak 4. stavak 1. točka f) Zakona o posebnom porezu na motorna vozila („Narodne novine“, br.: 15/13, 108/13 i 115/16).

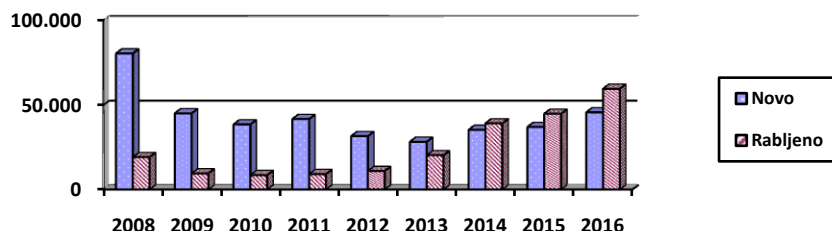
¹⁷⁸ Članak 2. Pravilnika o posebnom porezu na motorna vozila („Narodne novine“, broj: 01/17).



2. PRISTOJBE NA RABLJENE I NOVE AUTOMOBILE

Nakon rekordne prodaje automobila u Republici Hrvatskoj 2008. godine, tržište automobila pogođeno financijskom krizom doživljava takav pad prodaje, čime se tek tijekom 2016. godine prodaja automobila približila tadašnjim statističkim pokazateljima.

Slika 1. Broj novih i rabljenih automobila na prvom tehničkom pregledu u RH



Izvor: <https://www.cvh.hr/tehnicki-pregled/statistika/> (20.02.2017.)

Postupni oporavak gospodarstva ali i prilagodba zakonske regulative ekološkim potrebama, kojima se mijenja način obračuna troškova pri uvozu i unosu vozila, utječu na ponašanje potrošača.

Kretanje tržišta automobila u Bosni i Hercegovini gotovo je identično, s tim kako je odnos novih i rabljenih automobila daleko nepovoljniji, gdje je od ukupno 64.838 novoregistriranih automobila, tek 5.129 novih putničkih automobila. Nakon uvođenja ograničavanja uvoza na normu Euro 4, u Bosnu i Hercegovinu se uvoze novija i skuplja vozila. Ograničenje uvoza putničkih automobila u Bosni i Hercegovini se odnosi prije svega na emisijski standard motora Euro 4, dok je u Republici Hrvatskoj zakonska regulativa s obzirom na navedeni kriterij znatno fleksibilnija, ali i financijski zahtjevnija, namećući veće izdatke negativnoj emisiji ispušnih plinova. Prva i najveća stavka u davanjima je posebni porez na motorna vozila, kojeg kod automobila čine tzv. trošarina i naknada za ekologiju, proporcionalna emisiji CO₂, a regulirana je Zakonom o posebnom porezu na motorna vozila. Obavijest proizvođača, predstavničkog ureda proizvođača i trgovca generalnog zastupnika ili uvoznika određene marke motornih vozila o preporučenoj prodajnoj cijeni, koju dostave Središnjem uredu Carinske uprave, temelj je utvrđivanja vrijednosti osnovice za obračun posebnog poreza na stjecanje rabljenih motornih vozila. Uz utvrđenu vrijednost rabljenog automobila u obzir se uzima i emisija ugljičnog dioksida, izražena u gramima po kilometru, snaga u kilovatima, obujam motora i razina emisije ispušnih plinova.¹⁷⁹

Preporučena prodajna cijena ne uključuje posebni porez novog motornog vozila, a odnosi se, radi točne identifikacije predmeta oporezivanja, na marku, tip, varijantu i trgovački naziv, vrstu goriva, radni obujam motora, vrstu mjenjača, snagu motora, prosječnu emisiju ugljičnog dioksida, razinu emisije ispušnih plinova, broj vrata, prodajnu cijenu i datum primjene prodajne cijene, i uvećava se za vrijednost tvornički ugrađene dodatne opreme prema važećem cjeniku na dan izdavanja računa o prodaji novog motornog vozila.¹⁸⁰

¹⁷⁹ Članak 10. Zakona o posebnom porezu na motorna vozila („Narodne novine“, br.: 15/13, 108/13 i 115/16).

¹⁸⁰ Članak 7. Pravilnika o posebnom porezu na motorna vozila („Narodne novine“, broj: 01/17).



Prilikom obračuna posebnog poreza na stjecanje rabljenih motornih vozila uzima se u obzir i vrsta pogonskog goriva, prema kojoj se vrši obračun vrijednosti prema emisiji CO₂¹⁸¹, gdje se osnovna naknada uveća za ekološku, prema emisiji ugljičnog dioksida, i tako se dobivena vrijednost korigira za postotak umanjavanja amortizacije vozila. Ako se za vozilo ne može podnijeti dokaz o emisiji ispušnih plinova, kao osnovica obračuna pretpostavlja se emisija plinova Euro 1, tj. 201 g/km CO₂, koja je ujedno najnepovoljnija za obračun.

U svrhu obračuna vrijednosti rabljenih vozila, Pravilnikom o posebnom porezu na motorna vozila, dana je tablica postotnog umanjavanja osnovice kako bi se definirana cijena korigirala za postotak umanjavanja vrijednosti motornog vozila, od prve registracije, i na ostatak vrijednosti se obračunao i platio posebni porez.

Postupak prihvatljivosti unosa odnosno uvoza vozila, definiran je Pravilnikom o EU homologaciji i pojedinačnom odobravanju motornih vozila¹⁸², kojim se ujedno u Republici Hrvatskoj prihvaćaju norme Euro 3 motora za rabljena motorna vozila, čije uvjete mogu ne rijetko zadovoljiti i vozila starija od petnaest godina.¹⁸³

Porezna prijava sadržava priloge kao što su certifikat o sukladnosti ili potvrda proizvođača ili izjava o sukladnosti ili potvrda o sukladnosti pojedinačno pregledanog vozila, račun ili ugovor odnosno odluku ili rješenje kojim je vozilo stečeno, prometnu dozvolu rabljenog motornog vozila kao i carinsku deklaraciju ako je motorno vozilo uvezeno,¹⁸⁴ temeljem kojih se utvrđuje osnovica razreza posebnog poreza na stjecanje rabljenih motornih vozila.

Za razliku od Republike Hrvatske¹⁸⁵, u Bosni i Hercegovini je snazi Odluka o izmjeni i dopuni Odluke o ograničenju uvoza putničkih automobila, teretnih vozila i automobilskih guma¹⁸⁶ kojom se ograničava uvoz rabljenih motornih vozila. Izmjenom i dopunom navedene Odluke na snazi je ograničenje uvoza u Bosni i Hercegovini od norme Euro 4, koja se u zemljama Europske unije pojavljuje 2005. godine.

¹⁸¹ Članak 12. Zakona o posebnom porezu na motorna vozila („Narodne novine“, br.: 15/13, 108/13 i 115/16).

¹⁸² Pravilnik o EU homologaciji i pojedinačnom odobravanju motornih vozila („Narodne novine“, br.: 9/10, 56/11, 74/11 i 66/12).

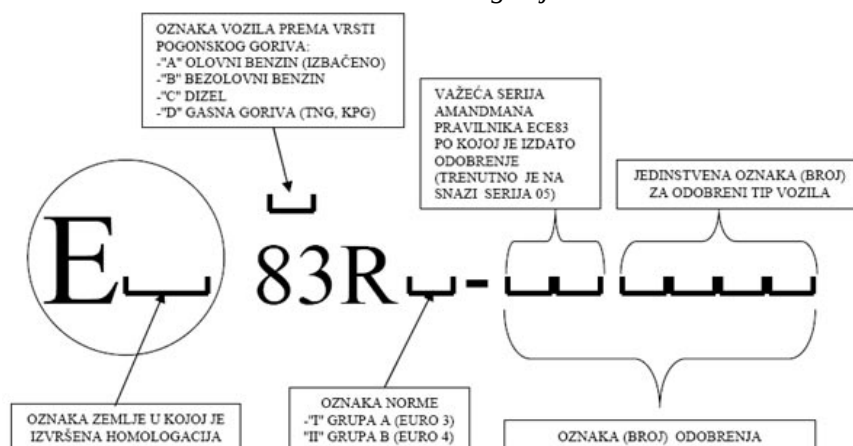
¹⁸³ „Homologacija“, <http://opel.psc-zagreb.com/naseusluge/homologacija/> (23.02.2017.).

¹⁸⁴ Članak 10. Pravilnika o posebnom porezu na motorna vozila („Narodne novine“, broj: 01/17).

¹⁸⁵ Odluka o najnižim tehničkim zahtjevima za novoprodukcijama i korištena vozila pri homologaciji tipa vozila i homologaciji pojedinačnog vozila, i za dijelove, uređaje i opremu vozila („Službeni glasnik BiH“, broj: 17/16).

¹⁸⁶ Odluka o izmjeni i dopuni Odluke o ograničenju uvoza putničkih automobila, teretnih vozila i automobilskih guma („Službeni glasnik BiH“, broj: 1/11).

Slika 2. Struktura homologacijske oznake



Izvor: <http://www.automobilizam.net/identifikacija-vozila-koja-zadovoljavaju-euro-norme/>
(25.02.2017.)

Uspoređujući ograničenja uvoza rabljenih motornih vozila u Bosni i Hercegovini i Republici Hrvatskoj, može se reći kako vozila proizvedena za tržište Europske unije zadovoljavaju neku Euro normu ovisno o godini proizvodnje, i to Euro 3 od 01.01.2001. godine, odnosno Euro 4 i veću, koje zadovoljavaju ograničenja uvoza u Bosnu i Hercegovinu, i proizvedena su poslije 01.01.2006. godine.

Izuzetak od navedenih ograničenja su povijesna vozila¹⁸⁷, starija od trideset godina, u izvornom obliku, koja su, po temelju kategorije starosti, tehničke kategorije i očuvanosti, klasificirana od strane kluba oldtajmera prema Federation International des Vehicules Anciens – FIVA kriterijima¹⁸⁸ kao muzejske vrijednosti.

Carinski postupak, s isključivo fiskalnim efektima, uvoza rabljenih motornih vozila u Bosni i Hercegovini, provodi se uz ograničenje koje se odnosi na minimalne tehničke uvjete homologacije vozila od strane ovlaštenih tehničkih servisa. Ulaskom vozila u Bosnu i Hercegovinu sastavlja se proвозna carinska prijava, uz koju se u roku od 10 dana ishodi uvjerenje kako vozilo zadovoljava minimalne tehničke uvjete homologacije, nakon čega se u nadležnoj carinskoj ispostavi završava carinski postupak uvoza vozila. Carinski postupak uključuje obračun i naplatu uvozne dažbine, uz standardnu stopu carine od 15% i pripadajuću jedinstvenu stopu poreza na dodanu vrijednost, s izuzetkom rabljenih putničkih motornih vozila porijeklom iz Europske unije, na koja je ukinuta carina i plaća se samo 17 % poreza na dodanu vrijednost od utvrđene carinske vrijednosti vozila.¹⁸⁹

¹⁸⁷ Ministarstvo komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine (2012) „Pojašnjenje broj: 05/1-02-2-02863-4/12“, <http://www.homologacija.gov.ba/Documents/Pojasnjenje%20MKT.pdf> (20.03.2017.).

¹⁸⁸ „The Technical Commission“, http://www.fiva.org/?page_id=631 (20.03.2017.).

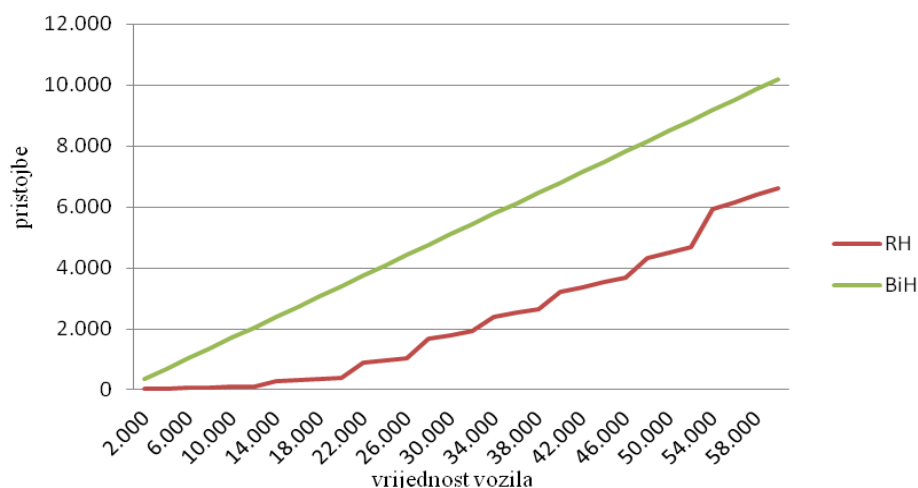
¹⁸⁹ „Uvoz motornih vozila“, <http://www.new.uino.gov.ba/bs/Uvoz%20motornih%20vozila> (30.03.2017.).



2.1 . Razlike u obračunu uvoznih pristojbi na rabljena vozila između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine

U naravi, pristojbe se razlikuju po dva kriterija, poreznih pristojbi na vrijednost rabljenih vozila, koje su povoljnije u Republici Hrvatskoj, ali i ekoloških naknada, koje se u Bosni i Hercegovini ne zaračunavaju.

Slika 3. Visina pristojbi vezanih uz vrijednost vozila (u eurima)



Pristojbe u Bosni i Hercegovini rastu proporcionalno s vrijednošću vozila i imaju isključivo fiskalni karakter (slika 3.), dok su u Republici Hrvatskoj davanja dodatno opterećena i ekološkim naknadama (slika 4.), kao što je vidljivo iz sljedećih primjera.

Za unos rabljenog motornog vozila iz 2004. godine, s dizelskim motorom norme Euro 4, prosječne emisije CO₂ od 181 g/km, u Republici Hrvatskoj stoje 1% poreza na osnovicu od 52.500,00 kn ili 525,00 kn, te 20% na emisiju CO₂ od 181 do 200 g/km i iznosi 10.500,00 kn, i naknada gospodarenja otpadnim vozilima od 0,60 kn po kilogramu, uz korekciju od 75 kg težine vozila, ili 870,00 kn, što sve zajedno iznosi 10.895,00 kn ili 1.586,00 eura. Za isto vozilo pristojbe u Bosni i Hercegovini iznose 1.190,00 eura.

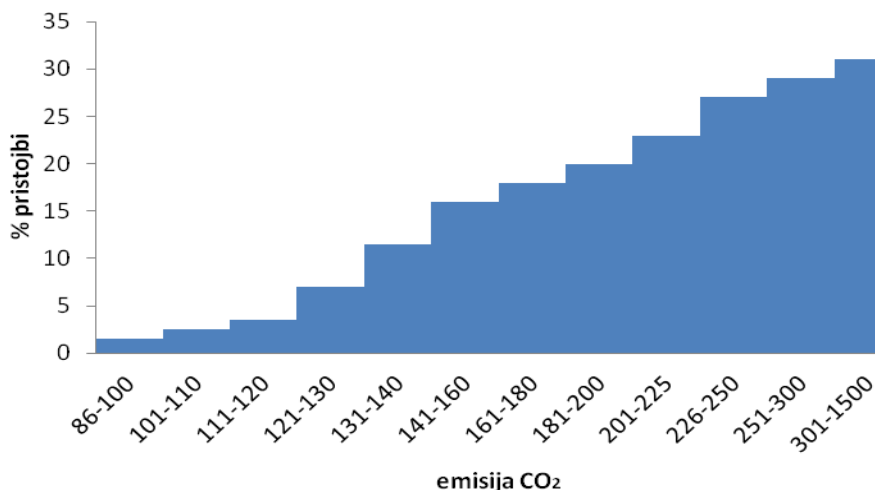
Za unos rabljenog motornog vozila, istog proizvođača, i modela, iz 2009. godine, s dizelskim motorom norme Euro 5, prosječne emisije CO₂ od 164 g/km, u Republici Hrvatskoj stoje 1% poreza na osnovicu od 82.500,00 kn ili 825,00 kn, te 18% na emisiju CO₂ od 161 do 180 g/km i iznosi 14.850,00 kn, i naknada gospodarenja otpadnim vozilima od 0,60 kn po kilogramu, uz korekciju od 75 kg težine vozila, ili 870,00 kn, što sve zajedno iznosi 16.545,00 kn ili 2.206,00 eura. Za isto vozilo pristojbe u Bosni i Hercegovini iznose 1.870,00 eura.

Također, unos rabljenog motornog vozila istog proizvođača, još novijeg modela, iz 2013. godine, s dizelskim motorom norme Euro 6, prosječne emisije CO₂ od 130 g/km, u Republici Hrvatskoj stoje 2% poreza na osnovicu od 119.250,00 kn ili 2.385,00 kn, te 7% na emisiju CO₂ od 121 do 130 g/km i iznosi 8.347,50 kn, i naknada gospodarenja otpadnim vozilima od 0,60 kn po kilogramu, uz korekciju od 75 kg težine vozila, ili 870,00 kn, što sve zajedno



iznosi 11.602,50 kn ili 1.547,00 eura. Za isto vozilo pristojbe u Bosni i Hercegovini iznose 2.703,00 eura.

Slika 4. Postotak pristojbi na vrijednost vozila vezanih uz emisiju CO₂



Iz prethodne slike vidljivo je kako postotak obračunavanja ekoloških naknada koji se obračunava po osnovi emisije CO₂ rabljenih motornih vozila predstavlja značajan udio prilikom obračuna posebnog poreza na stjecanje rabljenih motornih vozila. Uz fiskalni karakter ima i ekološki prihvatljive učinke i utječe na ponašanje uvoznika rabljenih motornih vozila, s obzirom na to kako su obračunate ekološke naknade kod starijih i jeftinijih vozila, redovito veće potrošnje goriva pa prema tome i emisije štetnih ispušnih plinova, uzrokuju da uvezena vozila nadmašuju tržišnu vrijednost u zemlji uvoza i samim tim izazivaju ekološki osvjешteno ponašanje kupaca.

2. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Dosadašnjim razmatranjima nije se došlo do konačnih rezultata osim deskripcije stanja i problematike unosa i uvoza rabljenih automobila i navođenja ključnih normativnih pretpostavki za njihovo funkcioniranje. Još uvijek, u Republici Hrvatskoj, postoji povećana potreba za unosom i uvozom rabljenih automobila, što upućuje na nepovoljnu socijalnu sliku društva. Pravne pretpostavke unosa i uvoza rabljenih automobila definirane su s nekoliko zakona i pod zakonskim aktima. Postavilo se pitanje o tome jesu li navedene pretpostavke normativnog karaktera adekvatne za uspostavljanje ekonomskih odnosa, odnosno, jesu li stimulirajuće za kupovinu polovnih automobila koji će još uvijek s obzirom na kupovnu moć građana biti dominantan način rješavanja problema kupnje automobila. Od posebnog je značaja izgradnja mehanizama uvođenja i dominacije ekoloških standarda u sam sustav unosa i uvoza rabljenih automobila. Homologacija, kao obvezatni uvjet uvoza, mjera je uspostavljanja ravnoteže ekonomskih i socijalnih kriterija. Na ovaj način potiče se jačanje procesa unosa rabljenih vozila koja imaju smanjenu emisiju ugljičnog dioksida, i samim tim manje onečišćuju okoliš. Napominjemo kako su slični procesi evidentirani i u Bosni i Hercegovini s još drastičnijim udjelom ekološki opasnih automobila u ukupnom kvantumu motornih vozila, jer je socijalna slika bosanskohercegovačkog društva izrazito nepovoljna, i postoje društveni problemi koji su prioritetniji od brige za zaštitu okoliša.



3. POPIS LITERATURE

- [1] „Broj novih i rabljenih vozila na prvom tehničkom pregledu“, <https://www.cvh.hr/tehnicki-pregled/statistika/>, (20.02.2017.).
- [2] „Homologacija“, <http://opel.psc-zagreb.com/naseusluge/homologacija/> (23.02.2017.).
- [3] Ministarstvo komunikacija transporta Bosne i Hercegovine (2012) „Pojašnjenje broj: 05/1-02-2-02863-4/12“, <http://www.homologacija.gov.ba/Documents/Pojasnjenje%20MKT.pdf> (20.03.2017.).
- [4] Odluka o izmjeni i dopuni Odluke o ograničenju uvoza putničkih automobila, teretnih vozila i automobilskih guma („Službeni glasnik BiH“, broj: 1/11).
- [5] Odluka o najnižim tehničkim zahtjevima za novoproducirana i korištena vozila pri homologaciji tipa vozila i homologaciji pojedinačnog vozila, i za dijelove, uređaje i opremu vozila („Službeni glasnik BiH“, broj: 17/16).
- [6] Pravilnik o EU homologaciji i pojedinačnom odobravanju motornih vozila („Narodne novine“, br.: 9/10, 56/11, 74/11 i 66/12).
- [7] Pravilnik o posebnom porezu na motorna vozila („Narodne novine“, broj: 01/17).
- [8] „The Technical Commission“, http://www.fiva.org/?page_id=631 (20.03.2017.)
- [9] Uredba EU br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o Carinskom zakoniku Unije, Službeni list EU L269.
- [10] „Uvoz motornih vozila“, <http://www.new.uino.gov.ba/bs/Uvoz%20motornih%20vozila> (30.03.2017.).
- [11] Zakon o posebnom porezu na motorna vozila („Narodne novine“, br.: 15/13, 108/13 i 115/16).