

# Porezni aspekti stjecanja rabljenih vozila iz EU

---

**Vinkešević, Mario**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2023**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **The University of Applied Sciences Baltazar Zaprešić / Veleučilište s pravom javnosti Baltazar Zaprešić**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:129:000178>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-11-27**

*Repository / Repozitorij:*

[Digital Repository of the University of Applied Sciences Baltazar Zaprešić - The aim of Digital Repository is to collect and publish diploma works, dissertations, scientific and professional publications](#)



**VELEUČILIŠTE**  
**s pravom javnosti**  
**BALTAZAR ZAPREŠIĆ**  
**Zaprešić**  
**Stručni prijediplomski studij**  
**Poslovanje i upravljanje**

**MARIO VINKEŠEVIĆ**

**POREZNI ASPEKTI STJECANJA RABLJENIH VOZILA IZ EU**

**ZAVRŠNI RAD**

**Zaprešić, 2023. godine**

**VELEUČILIŠTE**  
**s pravom javnosti**  
**BALTAZAR ZAPREŠIĆ**  
**Zaprešić**  
**Stručni prijediplomski studij**  
**Poslovanje i upravljanje**  
**Usmjerenje Poslovna ekonomija i financije**

**MARIO VINKEŠEVIĆ**

**POREZNI ASPEKTI STJECANJA RABLJENIH VOZILA IZ EU**

**ZAVRŠNI RAD**

**Mentor: univ.spec.oec. Dario Lešić**

**Student: Mario Vinkešević**

**JMBAG:0234062356**

**Naziv kolegija:**

**POREZNI SUSTAV EUROPSKE UNIJE**

**SADRŽAJ**

SAŽETAK.....	I
ABSTRACT.....	II
1. UVOD.....	1
1.1 PREDMET I CILJ RADA.....	3
1.2 METODE ISTRAŽIVANJA.....	3
2. CESTOVNI PRIJEVOZ – VAŽNOST ZA EU.....	4
2.1 OPSEG TRGOVINE RABLJENIM VOZILIMA U EU.....	4
2.2 DIREKTIVE I REGULATIVE EU KOJE UTJEČU NA STJECANJE RABLJENIH VOZILA.....	9
3. POREZ NA REGISTRACIJU.....	12
3.1 NACIONALNI POSTUPCI REGISTRACIJE VOZILA.....	12
3.2 JAMSTVA I UGOVORNA JAMSTVA.....	13
3.3 VAŽNOST PRONALASKA ADEKVATNIH INFORMACIJA.....	15
3.4 PLAĆANJE VOZILA.....	17
4. OPOREZIVANJE MOTORNIM VOZILIMA U RH.....	19
4.1 UVOZ AUTOMOBILA U RH.....	22
5. ZAKONSKA REGULATIVA STJECANJA VOZILA IZ EU.....	24
5.1 POSEBNI POREZ NA MOTORNA VOZILA.....	25
5.2 POREZ NA DODANU VRIJEDNOST.....	27
5.3 OBRAZAC PDV.....	28
5.4 UPRAVNA PRISTOJBA.....	30
5.5 POTVRDA O SUKLADNOSTI.....	31
5.6 PRIMJERI STJECANJA.....	31
6. ZAKLJUČAK.....	35
8. POPIS LITERATURE.....	37
9. POPIS SLIKA, TABLICA I GRAFIKONA.....	41
ŽIVOTOPIS.....	42

## SAŽETAK

Stjecanje rabljenih vozila je iznimno privlačna opcija za većinu građana i poduzetnika, posebice u eri 21. stoljeća u Europskoj Uniji kada je pregršt kvalitetnog izbora. Kupovina, odnosno stjecanje rabljenih vozila ima dugu tradiciju i Hrvatskoj. Međutim, ulaskom u EU, kasnije i Eurozonu, za hrvatske građane i poduzetnike su se javile nove mogućnosti. Umanjenje stope posebnog poreza na motorna vozila od 1. siječnja 2021. godine stavlja poseban fokus na nabavu osobnih vozila iz EU-a, posebice kada se radi o poduzetnicima. Ipak, kupac bi trebao, prije stjecanja vozila, saznati koje su to razne porezne obveze u Republici Hrvatskoj jer sve to utječe na finalnu cijenu vozila. Kupac, bez obzira radi li se o građaninu ili poduzetniku koji kupuje vozilo u poslovne svrhe, mora raspolagati sa što više informacija kako bi znao u kakvom je stanju vozilo koje pokušava nabaviti i da li je ta opcija najbolja za njega.

*Ključne riječi: stjecanje, rabljena vozila, porez, informacije*

## **ABSTRACT**

Acquiring used vehicles is an extremely attractive option for most citizens and entrepreneurs, especially in the era of the 21st century in the European Union when there is a multiple of quality choices. Buying or acquiring used vehicles has a long tradition in Croatia as well. However, joining the EU, and later the Eurozone, brought new opportunities for Croatian citizens and entrepreneurs. The reduction of the rate of special tax on motor vehicles from January 1, 2021 puts a special focus on the purchase of personal vehicles from the EU, especially when it comes to entrepreneurs. However, the buyer should, before acquiring the vehicle, find out what the various tax obligations are in the Republic of Croatia, because all of this affects the final price of the vehicle. The buyer, regardless of whether he is a citizen or an entrepreneur who buys a vehicle for business purposes, must have as much information as possible in order to know the condition of the vehicle he is trying to purchase and whether this option is the best for him.

*Keywords: acquisition, used vehicles, tax, informatio*

## 1. UVOD

Prometni sustav, odnosno cestovni prijevoz, izravno doprinosi aktiviranju svih gospodarskih potencijala u zemlji te postaje preduvjet uspješnog gospodarskog rasta. Cestovna infrastruktura ključni je sektor i utjecajan čimbenik bruto domaćeg proizvoda i zaposlenosti. Cestovni promet ima važnu ulogu u svim gospodarskim djelatnostima, a posebno onima ključnima za infrastrukturu i socio-ekonomsku dobrobit. To je važna gospodarska komponenta koja utječe na cjelokupni rast i koristi stanovništvu. Razvoj prometa podrazumijeva i razvoj ostalih industrija i trgovine. Promet je neophodan za gospodarski život svake zajednice, a njegova uloga odavno raste i prepoznaje se u suvremenom svijetu. Cijele se industrije oslanjaju na transport, gdje se sirovine ili gotovi proizvodi lako šalju s jedne točke na drugu.

Cestovni prijevoz tereta i putnika, koji čini 20% BDP-a EU-a i do 10% ukupnog fiskalnog prihoda, doprinosi europskom gospodarstvu s više od 370 milijardi eura godišnje. Cestovni promet danas je jedini način prijevoza koji međusobno povezuje sve tvrtke, zahvaljujući svojim jedinstvenim uslugama i jednostavnosti. To nije samo način prijevoza, već vitalni proizvodni alat. Istraživanja pokazuju da turisti koji putuju autobusom potroše najmanje 40% više novca na svojim odredištima od turista koji putuju drugim prijevoznim sredstvima.

Može se stoga ustvrditi kako vozila i njihova dostupnost imaju veliki značaj za područje EU i, naravno, Hrvatske. Građani pokušavaju, između ostaloga, kupiti što kvalitetnije vozilo za što povoljniju cijenu. Građani Hrvatske su, primjerice, oduvijek imali tradiciju kupovanja rabljenih vozila iz europskih zemalja, a zahvaljujući ulasku Hrvatske u EU i Eurozonu, te su se mogućnosti stjecanja rabljenih vozila dodatno potencirale. Ono što je i dalje ostao isti princip je da građani i tvrtke žele što jeftinije proći sa kupnjom adekvatnog vozila. Na rabljeno se vozilo mora platiti i porez.

Cijena i ušteda su izrazito važni u industriji vozila. Primjerice, najveća tvornica BMW-a ne nalazi se u Bavarskoj, već u Južnoj Karolini. Ovdje se prvenstveno proizvode SUV-ovi za kojima postoji velika potražnja u cijelom svijetu. Kao rezultat toga, tvrtka sa sjedištem u Münchenu je broj jedan izvoznik automobila iz SAD-a. Ovaj primjer pokazuje da automobilska industrija razmišlja globalno. Međutim, to se odnosi samo na proizvodnju, a ne na cijene jer se one razlikuju od zemlje do zemlje – posebno u gospodarskom području EU-a. Na primjer, isti model Volkswagen Golf košta manje u Španjolskoj nego u Njemačkoj. Razlog fluktuacije cijena

je neto cijena proizvođača, koja se temelji na kupovnoj moći dotičnog tržišta. Stoga uvoz vozila nudi povoljniju alternativu. Osim toga, građanin plaća carine i poreze tamo gdje je automobil registriran. Drugim riječima, nema registracijskih pristojbi u zemlji porijekla automobila. Na primjer, u Italiji se plaća pristojba za registraciju u Pubblico Registro Automobilistico, ali ako automobil ide u Njemačku, tamo se primjenjuju drugačije standardne cijene. Osim toga, smanjene su stope poreza na promet: PDV je 25% u Švedskoj, 21% u Nizozemskoj i Španjolskoj, a samo 19% u Njemačkoj. To već smanjuje cijenu vozila za najmanje 2%. Kada automobil stigne, građanin mora prijaviti VAT tj. PDV u određenom roku. U Njemačkoj je to, primjerice, u roku od deset dana. Ako se ne plaća VAT/PDV u pojedinoj zemlji ili je manji od očekivanog, to prodavatelj i kupac mogu uključiti u kupoprodajni ugovor.

Porez na dodanu vrijednost (engl. Value Added Tax, VAT; hrv. PDV) je porez koji se plaća na promet dobara ili usluga na području država članica EU. Porez, u svim slučajevima, u konačnici je dužan platiti krajnji potrošač dobra ili usluge. Svaka strana u lancu opskrbe (proizvođač, veletrgovac i trgovac na malo) djeluje kao sakupljač PDV-a. Oni prikupljaju PDV od svojih kupaca i uključuju taj PDV u svoju prijavu PDV-a u prihode. Prilikom povrata naplaćenog PDV-a, oni mogu po potrebi tražiti povrat PDV-a koji su im zaračunali njihovi dobavljači.

Stoga, kada osoba stječe rabljeni automobil van granica Hrvatske i unutar EU, važno je provjeriti podatke o prodaji. Mora se imati na umu kako ovo ne zamjenjuje ne zamjenjuje probnu vožnju. Ukoliko probna vožnja nije moguća zbog udaljenosti, potrebno je od prodavatelja zatražiti ažurni zapisnik o tehničkom pregledu. Prema Europskom potrošačkom centru (engl. European Consumer Center, ECC), ovo je jedan od potrebnih dokumenata za registraciju ako je automobil stariji od tri godine. Ured za registraciju će dati informaciju o tome prihvaća li se i odgovarajuće izvješće o tehničkom pregledu iz zemlje podrijetla. Osim toga, prilikom registracije vozila iz druge zemlje EU potrebno je predložiti EC potvrdu o sukladnosti ili COC papir. Ako to nije dostupno, može se zatražiti od proizvođača. Ako obrazac ne postoji (npr. u slučaju ponovnog uvoza iz drugih zemalja EU-a ili naknadno opremljenih vozila), potrebno je dostaviti potpunu potvrdu servisne radionice s tehničkim podacima. Na kraju, tu je i obavijest o stjecanju unutar zajednice (za nova vozila) koja se može dobiti u uredu za registraciju.

Rad tako analizira mogućnosti stjecanja rabljenih vozila iz EU, regulative koje se moraju udovoljiti te porezni trend koji se nameće prilikom stjecanja. Analiziraju se prilike na teritoriju EU te se pruža dodatni fokus na Republiku Hrvatsku.



## **1.1 PREDMET I CILJ RADA**

Interesno područje rada je usko povezano sa samim naslovom. Fokus se tako postavlja na analizu administrativne, taksativne i legislativne procedure stjecanja vozila iz EU. U Hrvatskoj je značajan broj rabljenih vozila koja imaju EU podrijetlo, a kojima se dalje trguje. Smatra se da trgovac rabljenim motornim vozilima plaća posebni porez u ime i za račun osobe koja će rabljeno motorno vozilo steći radi uporabe na cestama u RH. Neprijavlivanje motornog vozila nadležnom carinskom uredu u propisanim rokovima i svako raspolaganje motornim vozilom u RH prije plaćanja posebnog poreza smatra se nezakonitom uporabom motornog vozila na području RH.

Predmet rada je analizirati tržište rabljenih vozila na području EU te stjecanje istih, kao i njihov uvoz u pojedinu državu. Poseban se fokus postavlja na Republiku Hrvatsku te oporezivanje rabljenih vozila iz EU.

Cilj rada je povezan sa temom i interesnim fokusom rada. Cilj je analizirati koji su zakonski obvezni postupci koji se moraju obaviti prije stjecanja automobila. Cilj je istražiti na koje načine Hrvatska regulira kupovinu vozila iz EU. Ispituje se proces homologacije kao i sustav nadzora uvoza rabljenih vozila. Istražuje se način oporezivanja rabljenih vozila kojima je podrijetlo EU.

## **1.2 METODE ISTRAŽIVANJA**

Za konstruiranje narativnog pregleda izvršeno je pretraživanje podataka u literaturi putem konzultacija elektroničkih baza podataka i specijaliziranih knjiga iz tog područja. Analizirani radovi daju uvid u stjecanje rabljenih vozila iz Europske Unije. Pri tome se vrši sekundarna analiza radova, odnosno, mišljenje se formira na temelju postojeće literature. Metode istraživanja koje se koriste prilikom izrade su u skladu s ranije definiranim uvodom, a odnose se na metode komparacije, deskripcije, indukcije, analize, sinteze i metode dokazivanja.

## **2. CESTOVNI PRIJEVOZ – VAŽNOST ZA EU**

Cestovni prijevoz tereta i putnika, kako su pokazali uvodni dijelovi, čini 20% BDP-a EU-a i do 10% ukupnog fiskalnog prihoda, doprinosi europskom gospodarstvu s više od 370 milijardi eura godišnje. 85% sektora cestovnog prometa čine mala i srednja poduzeća, čija se fleksibilnost posebno dobro prilagođava potrebama svojih kupaca. Između 2000. i 2007. cestovni teretni prijevoz porastao je za 27%, dok je putovanje autobusom, uglavnom zbog neopravdanih povlastica danih drugim načinima prijevoza, pokazalo povećanje od samo 4%, sa značajnim potencijalom rasta. Cestovni prijevoz tereta pruža točne, prilagođene i brze usluge kao što su isporuka točno na vrijeme, skladištenje, regionalna i lokalna distribucija gotovih proizvoda i poluproizvoda po pristupačnim cijenama. Autobusi i taksiji nude održivu mobilnost putem visokokvalitetnih i pristupačnih usluga za sve, uključujući osobe s invaliditetom, omogućujući im potpuno sudjelovanje u društvenom životu (IRU Manifesto, 2009., str. 4. – 5.).

Cestovni promet vitalna je industrija koja osigurava prosperitet europskog gospodarstva održavanjem i stvaranjem novih radnih mjesta ne samo u cestovnom prometu nego u svim sektorima. U europskom prometnom sektoru izravno je zaposleno 8,9 milijuna ljudi. Cestovni promet čini više od 50% svih osoba zaposlenih u prometnom sektoru. Gotovo 70 posto zaposlenih u cestovnim prijevoznicima je aktivno u teretnom, a otprilike 30 posto u putničkom prometu (Naletina, 2018., str. 241. – 252.). Cestovni promet je najreguliraniji od svih oblika prijevoza; podliježe sveobuhvatnijem i rigoroznijem skupu društvenih pravila nego gotovo bilo koji drugi sektor industrije (IRU Manifesto, 2009., str. 4. – 5.).

### **2.1 OPSEG TRGOVINE RABLJENIM VOZILIMA U EU**

Kao i ukupne zalihe, obujam trgovine rabljenim vozilima povećao se u razdoblju od 2000. do 2017. te također do 2018. u smislu vrijednosti i iznosa na temelju dostupnih statistika trgovine. Vrijednost trgovine porasla je s gotovo 7 milijardi EUR 2000. na oko 18 milijardi EUR 2018., pri čemu se većina trgovine odvijala za rabljene osobne automobile. Sličan trend može se identificirati za broj trgovanih vozila koji je porastao s otprilike 800 tisuća na 1,8 milijuna vozila u istom vremenskom razdoblju (Naletina, 2018., str. 241. – 252.). Prosječna vrijednost trgovanog vozila tako je ostala relativno stabilna i varirala je oko 9.500 eura (Velten i sur., 2019., 31.).

Tijekom obuhvaćenog vremenskog razdoblja rast obujma trgovine je stagnirao nakon globalne financijske krize 2007./2008., nakon čega se obujam smanjio u godinama 2007. do 2009. Tek posljednjih godina, od 2015. do 2018., obujam trgovine rabljenih vozila ponovno se počeo povećavati. Osobni automobili doprinijeli su najvećem udjelu u ukupnom obujmu trgovine te su također zaslužni za pozitivan razvoj posljednjih godina. Udio teških teretnih vozila ponovno se povećao nakon 2015. budući da je u godinama financijske krize bio manji (Velten i sur., 2019., 31.).

U 2017. godini najveći izvoznici bili su Njemačka, Belgija, Francuska, Italija i Nizozemska s visokim izvozom i vrijednosno i količinski. Uz to, Španjolska i Austrija bile su među najvećim izvoznicima po vrijednosti, a Danska i Slovenija po količinama. U prosjeku je te godine izvezeno vozilo za oko 11.000 eura. Najveći izvoznici pokazali su različite vrijednosti za izvezeno vozilo s Njemačkom koja je izvozila uglavnom osobne automobile u prosječnoj vrijednosti od 19.500 EUR, dok je Danska izvezla veliku količinu teških vozila za prilično niskih 700 EUR. I Francuska i Italija izvezile su rabljena vozila s prosječne vrijednosti od oko 7.000 eura dok je Belgija izvozila rabljena vozila prosječne vrijednosti blizu europskog prosjeka. Za usporedbu, Turska je zbog relativno visokog udjela izvezenih autobusa u prosjeku izvezla vozila u vrijednosti većoj od 38.000 eura. Irska je izvezla relativno visok udio kamiona što je rezultiralo prosječnom vrijednošću od gotovo 25.000 EUR za izvezena rabljena vozila (Velten i sur., 2019., 31. – 32.).

Sedam najvećih uvoznika ponovno su uključivali Njemačku, Francusku, Nizozemsku i Italiju u smislu vrijednosti i iznosa s prosječnom vrijednošću vozila koja je varirala oko europske srednje vrijednosti za uvezena ili izvezena vozila. Brojke pokazuju da je Njemačka bila daleko najveći izvoznik i uvoznik u Europi: zemlja je izvezla rabljenih vozila u vrijednosti od oko 6,9 milijardi eura, dok je uvezla u vrijednosti od oko 2,4 milijarde eura, što se pretvorilo u značajan trgovinski suficit u 2017. Međutim. Njemačka je izvozila vozila prosječne vrijednosti od gotovo 27.000 eura, dok je uvozila vozila niže vrijednosti. Ova raspodjela vrijedi i za 2018. godinu (Velten i sur., 2019., 32.).

Poljska je također bila veliki uvoznik po vrijednosti i količini dok su Austrija i Belgija bili veliki uvoznici po vrijednosti, a Srbija i Bugarska po količini. Vozila uvezena u Bugarsku i Poljsku imala su prosječnu vrijednost od oko 6.000 eura, odnosno 7.000 eura. Srbija je u prosjeku uvozila vozila za manje od 3.000 eura, uglavnom srednje dizelaše i benzince, što je najniža

vrijednost u Europi. Moguće je da su vozila prodana po niskoj cijeni iako su ta vozila bila relativno nova i imala relativno visoke standarde emisije. Ovo je donekle potkrijepljeno činjenicom da je Srbija zabranila uvoz osobnih vozila ispod standarda Euro 3 i lakih gospodarskih vozila ispod standarda Euro 5. Također, većina ostalih zemalja suradnica uvozila je rabljene osobne automobile male vrijednosti koji su se kretali od 3.500 EUR (Bosna i Hercegovina), oko 4.000-6.000 eura (Crna Gora, Sjeverna Makedonija, Albanija) i gotovo 9.000 eura (Kosovo) (Velten i sur., 2019., 33.).

Budući da trgovina osobnim automobilima dominira ukupnim brojkama, jedan od razloga za razlike može se pronaći u ekonomskoj situaciji kućanstava u pojedinim zemljama. U Srbiji je, primjerice, prosječni godišnji prihod kućanstva iznosio samo 2.500 eura, a u Poljskoj 6.600 eura u 2017. (Eurostat iz 2019. godine ukazuje na ove brojke). Zemlje koje su uvezle vozila visoke vrijednosti također su imale usporedivo visok prihod kućanstva: na primjer, Švicarska, Norveška i Danska uvezle su vozila prosječne vrijednosti između 37.000 i 26.000 EUR, dok se srednji godišnji prihod kretao od gotovo 44.000 EUR do 29.000 EUR u tom razdoblju. Zanimljivo, čini se da je razina prihoda približno istog reda veličine kao vrijednost uvezenih osobnih automobila za većinu europskih zemalja (Velten i sur., 2019., 33.).

Većina europskih zemalja s visokim razinama prihoda izvozila je više rabljenih vozila nego što ih je uvozila; budući da je ukupna zaliha ovih zemalja ostala prilično stabilna ili se čak povećala tijekom proteklih godina, razlika između izvoza i uvoza rabljenih vozila pokrivena je novim vozilima i u ograničenoj mjeri trgovinom iz drugih zemalja izvan Europe (Velten i sur., 2019., 34.).

Sjeverna skupina zemalja, koju čine Danska, Finska, Norveška, Švedska i Island, izvezla je više nego dvostruko više nego što je uvezla. Većina izvezenih vozila imala je prilično nisku ekološku učinkovitost. Stoga je skupina sjevernih zemalja poboljšala svoju zalihu vozila izvozom vozila s visokim stupnjem zagađivanja CO<sub>2</sub> i zrakom dok je uvozila vozila s niskim emisijama i nova vozila. Glavni primatelj vozila s visokim emisijama CO<sub>2</sub> bila je središnje-istočna skupina zemalja, tj. Češka, Mađarska, Poljska i Slovačka, kao i Baltik (Estonija, Latvija, Litva), a zatim - do manjoj mjeri - Njemačka. U isto vrijeme, vozila u ovom izvoznom toku također su imala visoke onečišćivače zraka. Niska ekološka učinkovitost bila je rezultat niske vrijednosti vozila kojima se trguje između ovih regija. Većina rabljenih vozila sjeverne skupine koja intenzivno zagađuju zrak (koja su bila vozila na dizelsko gorivo kojima se trguje s prosječnom vrijednošću

ispod 1.000 EUR) otišla je u zemlje zapadne skupine zemalja, tj. Belgiju, Francusku, Irsku, Nizozemsku i UK. Budući da su ta vozila bila uglavnom vozila na dizel gorivo i srednjeg kapaciteta motora, njihove su performanse bile mnogo bolje u pogledu emisija CO<sub>2</sub> (Velten i sur., 2019., 35.).

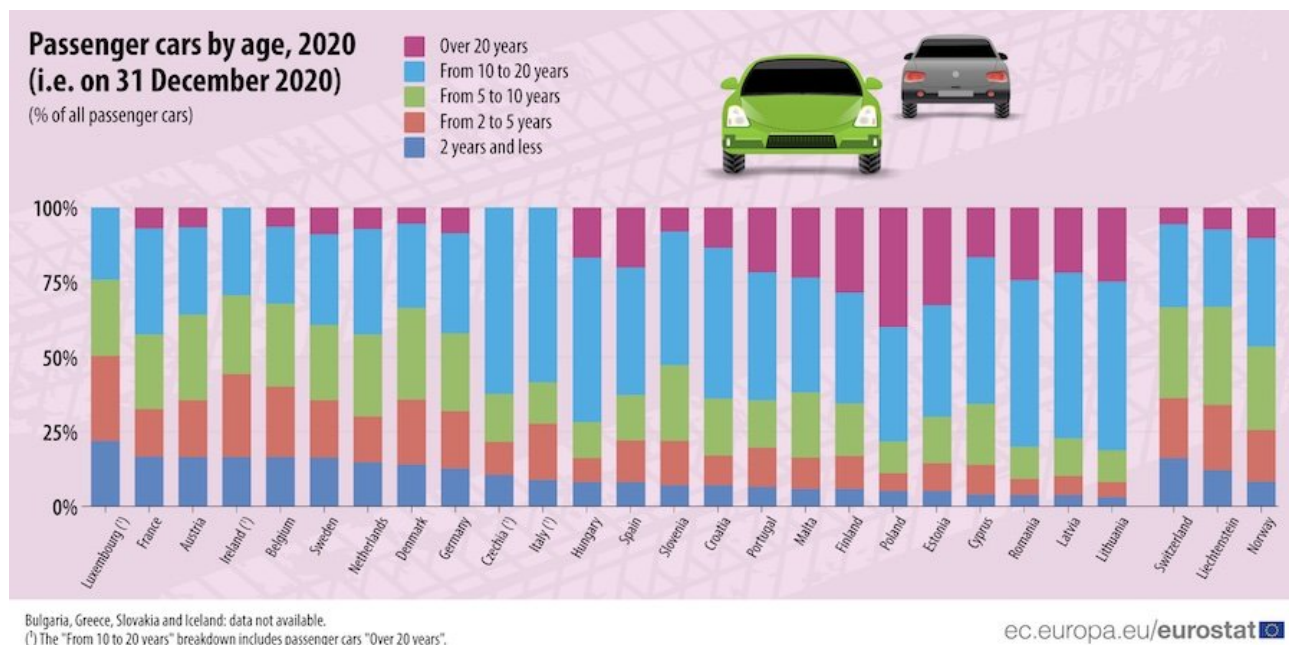
Slično tome, skupina središnjih zemalja izvezla je više rabljenih vozila nego što je uvezla. Izvoz se uglavnom sastojao od vozila s visokim zagađivačima zraka i emisijom CO<sub>2</sub>, dok su uvezena vozila imala srednju ekološku učinkovitost, čime su poboljšana vlastita zaliha vozila. Glavne zemlje odredišta vozila s velikim zagađivačima zraka i emisijama CO<sub>2</sub> bile su zemlje jugoistočne skupine. Većina trgovanih vozila bili su veliki dizelski osobni automobili niske prosječne trgovinske vrijednosti. Stoga su ti automobili imali relativno intenzivnu emisiju CO<sub>2</sub> i nalaze se u najvišoj klasifikaciji u pogledu zagađivača zraka (Velten i sur., 2019., 35.).

Kao najveći trgovac u Europi, Njemačka je izvozila rabljena vozila u sve skupine zemalja. Njemačka je izvozila prilično ekološki prihvatljiva rabljena vozila, dok je zemlja uvozila rabljena vozila s prilično visokim zagađivačima zraka i emisijama CO<sub>2</sub> – uglavnom iz skupine sjevernih i središnjih zemalja. Ne samo da je Njemačka na maloj udaljenosti od ova dva bloka zemalja, nego je imala i najniži prosječni prihod kućanstva među njima, iako razlike u prihodima nisu bile tako značajne kao između sjeverne i istočne ili jugoistočne skupine zemalja (ponovno brojke Eurostata iz 2019. g.). Osim toga, Njemačka je imala najveći udio vozila s prilično visokim zagađivačima zraka i emisijama CO<sub>2</sub> u svom voznom parku među jačim gospodarstvima u Europi. Najveći udio rabljenih vozila s dobrim performansama potječe iz zapadne skupine zemalja, a zatim iz južne skupine. Općenito, ti trgovinski tokovi bili su u skladu s prilično uravnoteženim zalihama vozila s većinom tih vozila kategoriziranih kao srednje intenzivna emisija (Velten i sur., 2019., 35.).

Središnje-istočna skupina zemalja bila je ključna regija uvoza vozila s niskim ekološkim učinkom i ograničenim izvozom. Najveći udio vozila uvezenih u srednjoistočnu skupinu zemalja dolazi iz zapadne skupine zemalja; iz Njemačke je uvezena velika količina ekološki prihvatljivijih vozila. Najveći uvozni blok bila je skupina zapadnih zemalja koju čine Belgija, Francuska, Irsko, Nizozemska i UK (Velten i sur., 2019., 36.).

Značajan dio osobnih automobila koji imaju manje od dvije godine vijeka, unutar država članica EU, registriran je u Luksemburgu,; radi se o 22 posto svih osobnih automobila. Tako barem pokazuju podaci Eurostata iz 2020. g. No kada se i Hrvatska uspoređi sa državama Unije po tim

istim podacima može se primjetiti kako je njezin ‘rezultat’ osrednji. Potom slijede države kao što su Francuska, Austrija, Irska, Belgija i Švedska. Njihovi se postoci kreću između 16 i 17 posto. Značajni postoci osobnih automobila koji su stari između dvije i pet godina evidentirani su u Luksemburgu (28%), Irskoj (28%) i u Belgiji; u njoj je postorak nešto manji, 24%. Eurostat u 2020. bilježi značajne postotke osobnih automobila koji su stari 20 i više godina u državama kao što su Poljska (40%), Estonija (33%) i Finska (28%). U pogledu osobnih automobile koji su stariji više od deset godina, ti se postoci bilježe u državama kao što su Litva (81%), Rumunjska (80%), Poljska (78%). Kontrast ovim zemljama su naravno bogatije zapadne države poput Luksemburga, Irske i Belgije, gdje se postoci krežu između 24 i 32 posto za osobne automobile starije od deset godina (Cross-border car purchase within the EU, 2015). U zadnjem je desetljeću veliki broj država omogućio razne programe kojima se želi potaknuti kupovina novih vozila s nižim emisijama štetnih plinova. Cilj je stoga ne samo maknuti stare automobile sa ceste već i one koji štete okolišu<sup>1</sup>.



**Slika 1 Uvoz automobila u Hrvatsku**

Izvor: [cdn.motors.com.hr](https://cdn.motors.com.hr) <https://cdn.motors.com.hr/data/a8/df/eurostatt.jpg>

<sup>1</sup> Cesar, N. (2022) Koliko su stari auti u Europi? Litva, Rumunjska i Poljska na dnu, evo kako stoji Hrvatska. jutarnji.hr <https://www.jutarnji.hr/autoklub/aktualno/koliko-su-stari-auti-u-europi-litva-rumunjska-i-poljska-na-dnu-evo-kako-stoji-hrvatska-15238032>

## 2.2 DIREKTIVE I REGULATIVE EU KOJE UTJEČU NA STJECANJE RABLJENIH VOZILA

Prekogranična kupnja automobila u EU može se pojednostaviti jer kako ističu razni autori, postoje i dalje razne prepreke, a postupci se razlikuju unutar EU-a, osobito kada je u pitanju vraćanje automobila i njegova registracija u domovini potrošača. Prekogranična kupnja i registracija automobila već je mnogo godina problem među europskim zakonodavcima. Pokušali su to riješiti pomoću raznih pravnih akata kao što su:

- Direktiva Vijeća 1999/37/EZ o registracijskim dokumentima za vozila<sup>2</sup>;
- Uredba (EZ) br. 1160/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2005. o izmjeni Konvencije o provedbi Schengenskog sporazuma od 14. lipnja 1985. o postupnom ukidanju provjera na zajedničkim granicama, u pogledu pristupa Schengenskom informacijskom sustavu od strane službe u državama članicama odgovorne za izdavanje potvrda o registraciji vozila<sup>3</sup>;
- Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavljanju okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, komponenti i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih takvim vozilima<sup>4</sup>;
- Interpretativno priopćenje Europske komisije o postupcima registracije motornih vozila podrijetlom iz druge države članice (2007/C 68/04)<sup>5</sup>;
- Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pojednostavljenju prijenosa motornih vozila registriranih u drugoj državi članici unutar jedinstvenog tržišta COM(2012)0164<sup>6</sup>;

---

<sup>2</sup> Direktiva Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex%3A31999L0037>

<sup>3</sup> Uredba (EZ) br. 1160/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2005. o izmjeni Konvencije o provedbi Schengenskog sporazuma od 14. lipnja 1985. o postupnom ukidanju kontrola na zajedničkim granicama u vezi pristupa službi država članica, odgovornih za izdavanje potvrda o registraciji vozila, Schengenskom informacijskom sustavu, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32005R1160>

<sup>4</sup> Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva), eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex%3A32007L0046>

<sup>5</sup> Službeni list Europske unije. Vanjski odnosi. Svezak 89, Posebno izdanje 2013., eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=DD:11:089:FULL:HR&from=ES>

<sup>6</sup> Ibid.

- Drugo izvješće Odbora za unutarnje tržište i zaštitu potrošača o prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pojednostavljenju prijenosa motornih vozila registriranih u drugoj državi članici unutar jedinstvenog tržišta (COM(2012)0164 – C7 -0092/2012 – 2012/0082(COD)) – A8-0028/2015<sup>7</sup>.

Europski parlament prihvatio je u ožujku 2014. zakonodavni ‘Paket o ispravnosti vozila’ EU-a. Paket o tehničkoj ispravnosti vozila uključivao je novu Direktivu o periodičnom tehničkom pregledu vozila (Direktiva 2014/45/EU), novu Direktivu o pregledima gospodarskih vozila na cesti (Direktiva 2014/47/EU) i Direktivu koja mijenja Direktivu 1999/37/EZ o registracijskim dokumentima za vozila (Direktiva 2014/46/EU). Jedan od ciljeva ovih pravila je poboljšati sigurnost na cestama i postaviti minimalne zajedničke zahtjeve diljem Europske unije za periodične tehničke preglede motornih vozila i njihovih prikolica; države članice moraju usvojiti i objaviti zakone, propise i administrativne mjere potrebne za usklađivanje s trima direktivama i primjenjivati te mjere od 20. svibnja 2018<sup>8</sup>.

Iako Uredba EU 461/2010 o kategorijama vertikalnih sporazuma i usklađenih postupaka u sektoru motornih vozila dopušta potrošačima da automobile pregledaju i održavaju bilo koji trgovci (trgovci robnih marki ili drugi), prodavač ili proizvođač obično pozovu svoje kupce da odu do ovlaštenog serviseru za primjenu komercijalnog jamstva. U državi članici koja nije ona u kojoj je automobil kupljen, pravni lijekovi ovise o dobroj volji servisnog centra ili nacionalnih predstavnika proizvođača. Potrošači se vrlo često suočavaju s restriktivnim uvjetima i brojnim isključenjima kao što su geografska ograničenja<sup>9</sup>.

Dok neka komercijalna jamstva dopuštaju potrošaču da se obrati proizvođačevom najbližem partneru, druga nameću obvezu da prvo kontaktira jamca, obično proizvođača, kako bi dobio savjet s kojim centrom za popravak kontaktirati, ili pričekati da proizvođač kontaktira centar za popravak. Potrošači ponekad toga nisu svjesni i izravno kontaktiraju najbliži servisni centar.

---

<sup>7</sup> Službeni list Europske unije. Vanjski odnosi. Svezak 89, Posebno izdanje 2013., eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=DD:11:089:FULL:HR&from=ES>

<sup>8</sup> Direktiva 2014/45/EU Europskog Parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=celex%3A32014L0045>

<sup>9</sup> Europski parlament. Odredbe o cestovnom prometu i sigurnosti. europa.eu <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/129/odredbe-o-cestovnom-prometu-i-sigurnosti>



Serviser, u želji da osigura posao, može ne obavijestiti potrošača o uvjetima popravka i kao rezultat toga troškovi nisu pokriveni.

Članak 20. Direktive 2006/123/EZ o uslugama na unutarnjem tržištu zabranjuje diskriminaciju na temelju nacionalnosti ili mjesta prebivališta osim ako nije izravno opravdana objektivnim kriterijima. Direktiva daje neke primjere situacija u kojima su razlike u 'tarifama, cijenama i uvjetima opravdane objektivnim razlozima koji se mogu razlikovati od zemlje do zemlje, kao što su dodatni troškovi nastali zbog udaljenosti ili tehničkih karakteristika pružanja usluge, ili različiti tržišni uvjeti, kao što je veća ili niža potražnja pod utjecajem sezonalnosti, različita razdoblja godišnjeg odmora u državama članicama i cijene različitih konkurenata ili dodatni rizici povezani s pravilima koja se razlikuju od onih u državi članici poslovnog nastana. Iz toga također ne slijedi da bi nepružanje usluge potrošaču zbog nedostatka potrebnih prava intelektualnog vlasništva na određenom teritoriju predstavljalo nezakonitu diskriminaciju.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Direktiva 2006/123/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex%3A32006L0123>

### **3. POREZ NA REGISTRACIJU**

U slučajevima prijenosa vozila u drugu državu članicu, država članica odredišta može nametnuti porez na registraciju. Budući da ne postoji harmonizacija oporezivanja vozila na razini EU-a, države članice slobodne su uvesti poreze na registraciju vozila koja se namjeravaju koristiti na njihovu državnom području, pod uvjetom da se opća načela UFEU-a (Ugovor o funkcioniranju Europske unije), kako ih je tumačio Sud EU-a, poštuju. Posebice, porezi na registraciju poštuju načelo nediskriminacije sadržano u članku 110. UFEU-a. S tim u vezi, Sud je između ostalog odlučio da države članice jamče da porez koji se duguje na rabljena vozila prenesena iz druge države članice ne prelazi iznos 'preostalog poreza' uključenog u vrijednost sličnih vozila koja su već registrirana na njihovom teritoriju. S obzirom na neusklađenost poreza na registraciju u EU, može doći do dvostrukog oporezivanja. Međutim, kako bi se izbjeglo dvostruko oporezivanje u slučajevima kada se građanin EU-a za stalno preseli u drugu državu članicu, određeni broj država članica omogućuje izuzeće od registracije ili odobrava povrat dijela pristojbe za registraciju.

#### **3.1 NACIONALNI POSTUPCI REGISTRACIJE VOZILA**

Nacionalni postupci registracije razlikuju se među državama članicama EU-a i ponekad se potrošači suočavaju s preprekama koje su izravno povezane s činjenicom da je automobil kupljen u inozemstvu. Ako potrošač smatra da je odluka tijela javne vlasti diskriminirajuća i nije u skladu s pravom EU-a, mreža SOLVIT može razmotriti slučaj. SOLVIT je besplatna usluga koju pružaju nacionalne uprave u svakoj državi članici, Islandu, Lihtenštajnu i Norveškoj. Kako bi dobili pomoć, potrošači mogu predstaviti svoj slučaj na svom jeziku SOLVIT centru u svojoj zemlji. SOLVIT su 2002. godine stvorile Europska komisija i države članice EU (plus Island, Lihtenštajn i Norveška) za građane koji se sele ili putuju u inozemstvo i za tvrtke uključene u prekogranične aktivnosti. Pruža brza i pragmatična rješenja za probleme uzrokovane kršenjem zakona EU od strane javnih tijela<sup>11</sup>.

SOLVIT je neformalna alternativa drugim mehanizmima za rješavanje problema, kao što su pravni postupci, službene pritužbe Komisiji i peticije. Svaka država članica ima centar SOLVIT

---

<sup>11</sup> Europska komisija. Što je mreža SOLVIT? europa.eu [https://ec.europa.eu/solvit/what-is-solvit/index\\_hr.htm](https://ec.europa.eu/solvit/what-is-solvit/index_hr.htm)

kao dio svoje nacionalne uprave. Kako bi riješili probleme, SOLVIT centri izravno surađuju jedni s drugima putem internetske baze podataka. Od siječnja 2014. do rujna 2015. SOLVIT centri bavili su se s ukupno 92 slučaja u vezi s prekograničnom kupnjom i registracijom automobila. Primjeri slučajeva kojima se bavi SOLVIT uključuju službe za registraciju odgovorne za izdavanje nacionalnih tipskih odobrenja koja ne prihvaćaju testove koje provode tehničke službe u drugim državama članicama, tijela koja odbijaju registrirati automobil s volanom na desnoj strani i dvostruko plaćanje PDV-a u zemlji kupnje i zemlji registracije nakon čega su uslijedile poteškoće u dobivanju povrata jedne od uplata<sup>12</sup>.

SOLVIT za Hrvatsku je kako slijedi<sup>13</sup>:

1. Nadležno tijelo za registraciju - Ministarstvo unutarnjih poslova
2. Dokumenti koje stranka treba predložiti:
  - osobna identifikacija;
  - dokaz o vlasništvu vozila;
  - dokaz o tehničkoj ispravnosti vozila ili o obavljenom tehničkom pregledu;
  - dokaz o uplati svih pristojbi propisanih zakonom;
  - COC;
  - dokaz o osiguranju.

U slučaju poteškoća s registracijskim tijelom/upravom, potrošači se mogu obratiti SOLVIT centru Hrvatska.

### **3.2 JAMSTVA I UGOVORNA JAMSTVA**

Pravno jamstvo na koje svaki europski potrošač ima pravo uvedeno je Direktivom 1999/44/EZ o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i povezanim jamstvima („Direktiva o potrošačkoj prodaji i jamstvima”). Ovo je direktiva o minimalnom usklađivanju koja uzima u

---

<sup>12</sup> European Commission. SOLVIT's Helping Hand in the Single Market: celebrating 20 years. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022, ec.europa.eu

[https://ec.europa.eu/solvit/\\_docs/2022/anniversary\\_report\\_print\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/solvit/_docs/2022/anniversary_report_print_en.pdf)

<sup>13</sup> SOLVIT za poduzetnike, hup.hr [https://www.hup.hr/EasyEdit/UserFiles/regionalni-uredi/VARA%C5%BDDIN/HUP\\_MINGOP\\_7\\_sve%20na%20jednom%20mjestu\\_SOLVIT.pdf](https://www.hup.hr/EasyEdit/UserFiles/regionalni-uredi/VARA%C5%BDDIN/HUP_MINGOP_7_sve%20na%20jednom%20mjestu_SOLVIT.pdf)

obzir već postojeća pravila u nekoliko država članica pružajući višu razinu zaštite potrošača u pogledu nesukladnosti robe<sup>14</sup>.

Razumijevanje ovih nacionalnih razlika važno je kada je u pitanju prekogranična trgovina jer prodavači obično primjenjuju zakonodavstvo svoje zemlje, osim ako ciljaju na određene zemlje putem internetske prodaje ili drugih načina prodaje na daljinu i ako su razvili usluge nakon prodaje specifične za zemlju. Direktiva predviđa dvogodišnje zakonsko jamstvo sukladnosti, od datuma isporuke artikla potrošaču. Većina zemalja to je provela, ali 7 zemalja primjenjuje dulje trajanje, a 4 od njih uzimaju u obzir očekivani životni vijek proizvoda (automobili obično imaju očekivani životni vijek duži od 2 godine). U 14 zemalja rok se može smanjiti za rabljene automobile, ali ne na manje od 1 godine. Pravno jamstvo EU-a omogućuje potrošačima da zatraže popravak ili zamjenu neispravne robe, ili u nekim slučajevima povrat novca<sup>15</sup>.

Nekoliko država članica također nudi pravna jamstva protiv skrivenih nedostataka u slučajevima kada problem nije očit ili prividan. Glavna prednost ovog jamstva za potrošače je početna točka roka u kojem mogu pokrenuti sudski postupak protiv prodavatelja. Dok je prema pravilima o nesukladnosti početna točka trenutak isporuke artikla, prema pravilima o skrivenim nedostacima to je datum na koji potrošač otkrije skriveni nedostatak. Razdoblje zastare je stoga dulje što može biti prednost potrošaču ako otkrije nedostatak više od 2 godine nakon kupnje. U nekim zemljama tužba koja se temelji na skrivenim nedostacima omogućuje potrošaču podnošenje zahtjeva protiv bilo kojeg posrednika u lancu prodaje, uključujući i proizvođača<sup>16</sup>.

Treba napomenuti da je studija Komisije o funkcioniranju tržišta rabljenih automobila pokazala da je samo 57 % ispitanih potrošača dobilo informacije o svojim potrošačkim pravima na zakonsko jamstvo kao dio procesa kupnje, bilo u oglasu za automobila ili od obavijesti trgovca. U zadatku tajnog kupovanja samo je 5 % trgovaca spontano dalo informacije o pravima potrošača na zakonsko jamstvo<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> Direktiva 1999/44/EZ o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0044&from=ET>

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> EU Commission. Study on the second hand cars market. europa.eu [https://commission.europa.eu/publications/study-second-hand-cars-market\\_en](https://commission.europa.eu/publications/study-second-hand-cars-market_en)

### 3.3 VAŽNOST PRONALASKA ADEKVATNIH INFORMACIJA

Kako navodi Europska komisija: 'Tržište rabljenih automobila imalo je najnižu ukupnu ocjenu među tržištima robe u 8. pregledu tržišta potrošačkih tržišta (2012.), što je bio slučaj i 2010. i 2011. Tržište je pod utjecajem asimetričnih informacija, što objašnjava njegove posebno niske ocjene povjerenja (najniže među tržištima roba tri uzastopne godine); također je zabilježilo najlošije rezultate od svih tržišta robe u pogledu problema s kojima se susreću potrošači i u pogledu usporedivosti. Zbog toga je Europska komisija provela studiju o funkcioniranju tržišta rabljenih automobila iz perspektive potrošača u Europskoj uniji.' Četiri glavna istraživačka pitanja koja su identificirana i obrađena u ovoj studiji bila su (Cross-border car purchase within the EU, 2015.):

1. Prakse trgovaca i usklađenost s postojećim regulatornim okvirom za prodaju rabljenih automobila;
2. Potrošači i njihova potraga za rabljenim automobilom – izvori informacija i proces donošenja odluka;
3. Problemi, pritužbe, rješavanje pritužbi i sporova;
4. Značajke tržišta – struktura ponude i potražnje, prekogranična trgovina, cijene.

Potrošači u svakoj državi članici mogu pronaći informacije o prekograničnoj kupnji automobila. Međutim, trenutno su informacije raspršene među različitim izvorima i stoga ih je potrošačima teško pratiti. Također, većina informacija odnosi se na administrativna ili porezna pitanja, a ne na praktična potrošačka pitanja.

Kada je riječ o prekograničnoj kupnji automobila, potrošači se mogu obratiti portalu *Tvoja Europa* (engl. Your Europe) ili potražiti savjet od *Tvoje Europe*. Također, većina ECC-ova pruža informacije na svojim web stranicama, a neki i u tiskanim publikacijama, ali ne pokrivaju svi članci ili brošure sve aspekte. Neki su usmjereni, na primjer, na sprječavanje prijevara ili administrativne postupke. Kada ECC-ovi ne pokrivaju određenu temu, obično usmjeravaju potrošače na druge potrošačke ili trgovačke organizacije ili na informacije koje objavljuju tijela država članica. Ovaj zajednički projekt ima za cilj sastaviti činjenične listove zemalja koji potrošačima omogućuju jednostavno pronalaženje glavnih informacija o zemlji kupovine i registracije (Cross-border car purchase within the EU, 2015.).

U nekim je državama članicama potrošačima jednostavno usporediti i provjeriti cijene novih i rabljenih automobila u toj zemlji putem web stranica ili časopisa potrošačkih organizacija, trgovačkih tijela kao što su automobilski klubovi ili zastupstva za širu javnost ili njihovi članovi. Kada se radi o usporedbi cijena između različitih država članica EU-a, situacija često postaje šakaljiva. Trenutačno ne postoji prekogranični alat za usporedbu cijena automobila unutar EU-a. 'Izvješće o cijenama automobila u Europskoj uniji' koje svake godine objavljuje Europska komisija obustavljeno je 2011., Komisija smatra da su, kada je izvješće objavljeno, postojale velike razlike u cijenama automobila među državama članicama i bilo je mnogo teže da potrošači usporede cijene preko granica. Od tada se situacija uvelike popravila, djelomično zahvaljujući prisilnim mjerama Komisije, a također i zahvaljujući povećanoj dostupnosti informacija o cijenama na internetu. To znači da više nema potrebe da Komisija umnožava te informacije u izvješću o cijenama automobila<sup>18</sup>.

Unatoč tome, studija Komisije o funkcioniranju tržišta rabljenih automobila također je uključivala praksu prikupljanja cijena gdje su prikupljeni podaci o cijenama rabljenih automobila u EU-u, Islandu i Norveškoj za devet određenih automobila (s određenom starošću i kilometražom). Općenito govoreći, potrošači bi trebali provesti vlastita istraživanja konzultirajući se s različitim trgovcima, oglasima proizvođača i informacijama na internetu. Budući da standardna oprema i tehničke značajke automobila ne moraju biti iste na svim nacionalnim tržištima, potrošači moraju biti temeljiti kada uspoređuju cijene određene marke i modela u različitim zemljama, kako bi bili sigurni da uspoređuju automobile s ista oprema, opcije i interijeri. Potrošači ne bi trebali uzeti u obzir samo cijenu automobila, već i sve dodatne troškove koje će morati platiti, kao što su porezi, uključujući poreze za registraciju ili posjedovanje automobila, PDV i, ako je primjenjivo, ekološki porezi ili oznake itd. U u nekim slučajevima, ovisno o vrsti vozila koje kupe, potrošači također mogu tražiti određene ekološke bonuse<sup>19</sup>.

Kao primjer se može dati slučaj jednog hrvatskoj kupca od prije nekoliko godina.

Hrvatski potrošač kupio je automobil putem interneta u Njemačkoj. Prema podacima objavljenim na stranici, automobil je ispustio 122 g CO<sub>2</sub> po kilometru. Međutim, nakon što je primio originalnu dokumentaciju automobila, potrošač je primijetio da vozilo ispušta 135 g CO<sub>2</sub> po

---

<sup>18</sup> European vehicle market statistics 2021/2022, [eupocketbook.org https://eupocketbook.org/wp-content/uploads/2023/01/Pocketbook\\_2022\\_23\\_Web.pdf](https://eupocketbook.org/wp-content/uploads/2023/01/Pocketbook_2022_23_Web.pdf)

<sup>19</sup> Ibid.

kilometru, što je automobil stavilo u drugi porezni razred. Porezni razred bio je glavni razlog zašto je potrošač kupio automobil jer je registraciju automobila u Hrvatskoj učinio pristupačnijom. Zbog lažnog oglašavanja trgovca potrošač je bio dužan doplatiti 850 eura. Kada ga je ECC Njemačka kontaktirao, njemački je trgovac priznao da su informacije objavljene na web stranici pogrešne te je, nakon što je primio primjerak hrvatskih poreznih propisa, pristao na povrat 850 eura (Cross-border car purchase within the EU, 2015., str. 18.).

Iskustvo ECC-Neta pokazuje da potrošače uglavnom zanima cijena, a samo rijetki provjeravaju identitet trgovaca, iako to nije uvijek teško, posebno za kupnju na lokalnu. U 2014. godini u 44 % reklamacija koje se odnose na kupnju novih ili rabljenih automobila ili bicikala predmet je kupljen na licu mjesta. Međutim, kada je riječ o prekograničnim kupnjama na daljinu, koje čine 47 % pritužbi u 2014., često je mnogo teže saznati prodavatelja. Mnoge priče koje su prikupili ECC pokazuju da potrošači često ne provjeravaju identitet ili adresu prodavača ili ne znaju kako. Prije ulaganja u automobil, potrošači bi trebali biti što sigurniji da je prodavatelj legitiman. U svakom slučaju, potrošači bi trebali dokumentirati proces prije kupnje ispisom ili spremanjem glavnih dokumenata, kao što su potvrde narudžbe, računi, opći uvjeti, razmjene e-pošte itd (Cross-border car purchase within the EU, 2015., str. 21.).

### **3.4 PLAĆANJE VOZILA**

Glavni savjet ECC-a potrošačima je da pažljivo provjere načine plaćanja koje prihvaćaju trgovci i osiguraju da su transakcije što sigurnije. Neki trgovci mogu tražiti polog i prihvatiti polog u gotovini, drugi mogu tražiti plaćanje debitnom ili kreditnom karticom, a treći i dalje mogu prihvaćati čekove, prijenos novca ili poštanske uputnice. Potrošački kredit također se može široko koristiti. U jedinstvenom području plaćanja u eurima (SEPA) potrošači mogu obavljati brze i sigurne prijenose novca putem banaka unutar europodručja. Za iznose do 50 000 EUR naknade su iste kao za nacionalne bankovne prijenose ako potrošač koristi IBAN i BIC međunarodnu bankovnu identifikacijsku šifru za naznaku bankovnog računa i banke primatelja. Međutim, s obzirom na to da se ti prijenosi sada obrađuju unutar jednog radnog dana, nakon što se novac knjiži na račun prodavatelja, plaćanje je teško poništiti (Cross-border car purchase within the EU, 2015., str. 46.).

U nekim zemljama debitne kartice mogu biti opcija, ali kako često imaju ograničenja u iznosu koji se može potrošiti, potrošači moraju provjeriti sa svojim bankama prije kupnje i, ako je potrebno, povećati iznos na kratko razdoblje. Mnogi potrošači koriste gotovinu. Međutim, postoje ograničenja plaćanja gotovinom unutar EU, a ulazak ili izlazak iz zemlje s gotovinom može podlijevati carinskim deklaracijama. Belgijska savezna javna služba za gospodarstvo provela je istragu u sektoru rabljenih automobila 2014. i otkrila da se najveći broj prekršaja odnosio na nezakonita gotovinska plaćanja (47%), a zatim prijevare s kilometražom i nepoštivanje zakonskih jamstvenih obveza (oboje 18 %) (Cross-border car purchase within the EU, 2015., str. 46. - 47.).

Ne postoje ograničenja plaćanja gotovinom za potrošače u zakonodavstvu u Austriji, Cipru, Danskoj, Estoniji, Finskoj, Njemačkoj, Mađarskoj, Irskoj, Latviji, Litvi, Luksemburgu, Malti, Nizozemskoj, Norveškoj, Sloveniji, Švedskoj i Ujedinjenom Kraljevstvu. Međutim, ugovori mogu predvidjeti ograničenja načina plaćanja. Ograničenja se primjenjuju u Belgiji, Bugarskoj, Češkoj, Grčkoj, Španjolskoj, Francuskoj, Hrvatskoj, Italiji, Poljskoj, Portugalu, Rumunjskoj i Slovačkoj (Cross-border car purchase within the EU, 2015., str. 46.).

Uredba (EU) br. 1889/2005 Europskog parlamenta i Vijeća uvodi kontrolu gotovine koja ulazi ili izlazi iz EU i obvezu prijavljivanja svakog novčanog iznosa ili protuvrijednosti većeg od 10 000 EUR. Ovo je uredba o minimalnom usklađivanju, u nekim državama članicama EU/EEA (Belgija, Bugarska, Hrvatska, Danska, Francuska, Njemačka, Irska, Italija, Luksemburg, Malta, Norveška, Poljska i Španjolska), pravila koja se odnose na obveze prijave i kontrole proširena su kako bi pokrila kretanje gotovine unutar EU<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Uredba (EU) br. 1889/2005 Europskog parlamenta i Vijeća o kontrolama gotovine koja se unosi u Zajednicu ili iznosi iz Zajednice, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R1889&from=LV>



#### 4. OPOREZIVANJE MOTORNIH VOZILA U RH

Kada se kupuje novo vozilo potrebno je platiti određene poreze i naknade koje su namjenjene državi. Uz to što značajan postotak u cijeni automobila pripada tvrtki koja je proizvela vozilo i trgovcu koji je prodao vozilo, npr. autosalonu, određeni postotak pripada i državi. Porezi na vozilo koje je potrebno platiti su:

- PDV,
- PPMV,
- Porez na cestovna vozila,
- Porez na uvoz,
- Porez na promjenu vlasništva.

*PDV* ili *porez na dodanu vrijednost* je porez koji se plaća kada su kupi novo ili rabljeno vozilo. U skladu sa Zakonom o PDV-u, opća stopa PDV-a u Hrvatskoj je 25 posto što vrijedi i za prodaju automobila.

*PPMV* ili *posebni porez na motorna vozila* je porez je zakon koji je postao važeći na dan 1. srpnja 2013. godine. Ovo je zakon koji je doneše u skladu sa EU regulativama - Direktivom Vijeća 83/182 EEZ od 28. ožujka 1983. o oslobođenju od poreza unutar Zajednice za određena prijevozna sredstva koja se privremeno uvoze iz jedne države članice u drugu. Ovaj zakon, i ova EU odredba, imaju i financijsku važnost i ekološku važnost jer pokušavaju potaknuti kupovinu onih vozila koji će emitirati niže stope štetnih plinova.

Vozila koja su rabljena a koja su podmirila PPMV u Hrvatskoj ne moraju opet plaćati isti. Iznimka je ako se radi o uvozu korištenog vozila u Hrvatsku. Obračun PPMV će ovisiti o više faktora, kao što su: vrsta vozila, vrijednost, vrsta goriva koje je potrebno za vozilo, prosječna emisija CO<sub>2</sub> rabljenog vozila, o datumu kada je vozilo prvi puta registrirano. Zadnji faktor je veoma važan jer kada se ustanovi koliko je mjeseci prošlo od prvotne registracije, primjenjuje se određena stopa deprecijacije; ova stopa je u skladu sa Pravilnikom o posebnom porezu na motorna vozila. U donjim se redovima može vidjeti tablica koja kategorizira deprecijacije za vozila čija starost prelazi 18 mjeseci od dana kada su prvotno registrirani:

<b>Razdoblje od prve registracije rabljenog motornog vozila do podnošenja porezne prijave</b>			<b>%</b>
<b>0 dana</b>	<b>do</b>	<b>1 mjesec</b>	<b>96</b>
<b>1 mjesec</b>	<b>do</b>	<b>2 mjeseca</b>	<b>93</b>
<b>2 mjeseca</b>	<b>do</b>	<b>3 mjeseca</b>	<b>90</b>
<b>3 mjeseca</b>	<b>do</b>	<b>4 mjeseca</b>	<b>88</b>
<b>4 mjeseca</b>	<b>do</b>	<b>5 mjeseci</b>	<b>86</b>
<b>5 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>6 mjeseci</b>	<b>84</b>
<b>6 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>7 mjeseci</b>	<b>82</b>
<b>7 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>8 mjeseci</b>	<b>81</b>
<b>8 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>9 mjeseci</b>	<b>80</b>
<b>9 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>10 mjeseci</b>	<b>79</b>
<b>10 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>11 mjeseci</b>	<b>78</b>
<b>11 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>12 mjeseci</b>	<b>77</b>
<b>12 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>13 mjeseci</b>	<b>76,04</b>
<b>13 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>14 mjeseci</b>	<b>75,08</b>
<b>14 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>15 mjeseci</b>	<b>74,12</b>
<b>15 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>16 mjeseci</b>	<b>73,16</b>
<b>16 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>17 mjeseci</b>	<b>72,20</b>
<b>17 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>18 mjeseci</b>	<b>71,24</b>
<b>18 mjeseci</b>	<b>do</b>	<b>19 mjeseci</b>	<b>70,28</b>

**Tablica 1 Stopa deprecijacije**

Izvor: carina.hr

<https://carina.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Trosarine/Posebni%20porezi/Motorna%20vozila/Pravilnik%20-%20motorna%20vozila/Pravilnik%202018.%20pro%C4%8Di%C5%A1%C4%87eni%20tekst%201-17%20i%2018-2.pdf>

Jednostavno rečeno, što je vozilo novije veći je PPMV na to vozilo. Idući važana porez je Porez na cestovna vozila; ovo je specifičan porez nastao i određen u kontekstu Zakona o lokalnim porezima. Ovu naknadu vlasnik vozila mora podmiriti, ili korisnik vozila, jednom godišnje kada se vozilo registrira, tj. kada dolazi do ovjere produljenja prometne dozvole. Kategorizacija se određuje u skladu sa snagom motora koja se iskazuje u u kW te godinama starosti vozila.

Porezni obveznik je ujedno i pravna i fizička osoba sa posjedom registriranog vozila. Stopa poreza je varijabilna, ovisno o vozilu zato što se nužni iznos određuje u skladu sa snagom motora iskazanoj u kW. U obzir će se uzeti i starost samoga vozila. U skladu sa Zakonom o lokalnim porezima, određena oslobođenja su anvedena i za ovaj porezni oblik. Referiraju se na: vozila

Republike Hrvatske i jedinica lokalne i regionalne samouprave, vozila zdravstvenih ustanova i vatrogasnih jedinica, vozila kojima se obavlja registrirana djelatnost za prijevoz umrlih, taksi službe te ostala oslobođenja koja je propisala i smije propisati županija. Nadalje, porez na cestovna motorna vozila ne moraju plaćati građani koji su u potpunosti oslobođeni plaćanja carine i PDV-a u trenucima nabave vozila<sup>21</sup>.

Kao primjer se daje iduća kategorizacija, kada se vozila starija od deset godina ne oporezuju:

Ako je snaga motora		Plaća se eura (kuna)		
preko kw	do kw	do 2 godine starosti	od 2 do 5 godina starosti	od 5 do 10 godina starosti
	55	39,82 eura (300 kuna)	33,18 eura (250 kuna)	26,54 eura (200 kuna)
55	70	53,09 eura (400 kuna)	46,45 eura (350 kuna)	33,18 eura (250 kuna)
70	100	79,63 eura (600 kuna)	66,36 eura (500 kuna)	53,09 eura (400 kuna)
100	130	119,45 eura (900 kuna)	92,91 eura (700 kuna)	79,63 eura (600 kuna)
130		199,08 eura (1500 kuna)	159,27 eura (1200 kuna)	132,72 eura (1000 kuna)

**Tablica 2 Vozila koja su starija od deset godina**

Izvor: gov.hr <https://gov.hr/hr/porez-na-cestovna-motorna-vozila/1468>

Tokom uvoza vozila iz druge članice EU-a plaća se porez na uvoz u skladu sa Zakonom o posebnoj porezu na motorna vozila. Ovo je sličan porez kao i prethodno navedeni PPMV koji se mora podmiriti u trenucima nabave novog vozila. Obračun se vrši na temelju idućih faktora: vrsta vozila, vrijednost vozila, vrsta goriva, prosječna emisija CO<sub>2</sub>. Naplata ovog poreza se obavlja u carinskom uredu Republike Hrvatske ispunjavanjem primjerka porezne prijave u papirnatom obliku.

U pogledu naplate PDV-a prilikom unosa, veliku ulogu ima da li vozilo kupuje pravna ili fizička osoba. Fizičke osobe ne moraju platiti PDV jer je podmiren u zemlji države članice u kojoj je osoba kupila vozilo. Ako je vozilo pribavljeno od strane pravne osobe u sustavu PDV-a te je izdana faktura sa iskazanim PDV-om, kupac vozila mora podmiriti isključivo trošak posebnog

<sup>21</sup> Zakon o lokalnim porezima (NN 115/16, 101/17, 114/22) ; zakon.hr <https://www.zakon.hr/z/875/Zakon-o-lokalnim-porezima>

poreza. Ako se kupuje vozilo za koje nije izdana faktura s PDV-om, osoba mora u Hrvatskoj osim posebnog poreza platiti i 5% prijenosa (od kataloške vrijednosti vozila).

Porez na uvoz se plaća za rabljena vozila kao i za nova; iznos PPMV-a se obračunava u skladu sa postotkom koji je prikazan u u tablici 1.

Porez na promjenu vlasništva donesen je u skladu sa Uredbom o tarifi upravnih pristojbi na temelju Zakonu o upravnim pristojbama. Ovu su tzv. upravne pristojbe koje se moraju podmiriti tokom promjene vlasništva rabljenih vozila. Porez na promjenu vlasništva ovisi o starosti vozila koja se prikazuje u godinama i snazi vozila izraženoj u kilovatima.

#### **4.1 UVOZ AUTOMOBILA U RH**

U pogledu uvoza automobila u Hrvatsku koristi se izvješće tvrtke carVertical. Ista se bavi analizom podataka iz automobilske industrije pa tako omogućuje uvid iz kojih se zemalja uvoze automobili u Hrvatsku. Tvrtka istražuje tržišne rizike koji nastaju zbog uvoza vozila u pojedinu državu tj. tržište. Analiza je pokazala kako 40 posto rabljenih automobila u Hrvatskoj dolazi iz Njemačke, koja ima najveći udio u tržištu, a slijede ju Francuska (14,7 %), Italija (13,5 %), Belgija (10,8 %) i Austrija (5,3 %). Ova je analiza utemeljena na podacima iz više od milijun izvješća o povijesti automobila<sup>22</sup>.

Regija podrijetla vozila ima izniman utjecaj na stanje u kojem se vozilo nalazi. Primjerice, automobile koji dolae iz skandinavskih zemalja poput Norveške imaju više korozije zbog hladnoće, snijega, soli. Vozila iz Italije nemaju toliko korozije, ali boja mnogih korištenih vozila koja se uvoze iz Italije može biti blijeda zbog izražene sunčeve svjetlosti. Općenito govoreći, promjene u temperaturama ne mogu imati pozitivan efekt na vozilo. Ovo je jedan od razloga zašto Hrvate privlače njemački automobile. Njemačka, naime, ima sličnu klimu kao i Hrvatska, ali ima i kvalitetne ceste, zbog čega su manji i korozija i veća je očuvanost boje<sup>23</sup>.

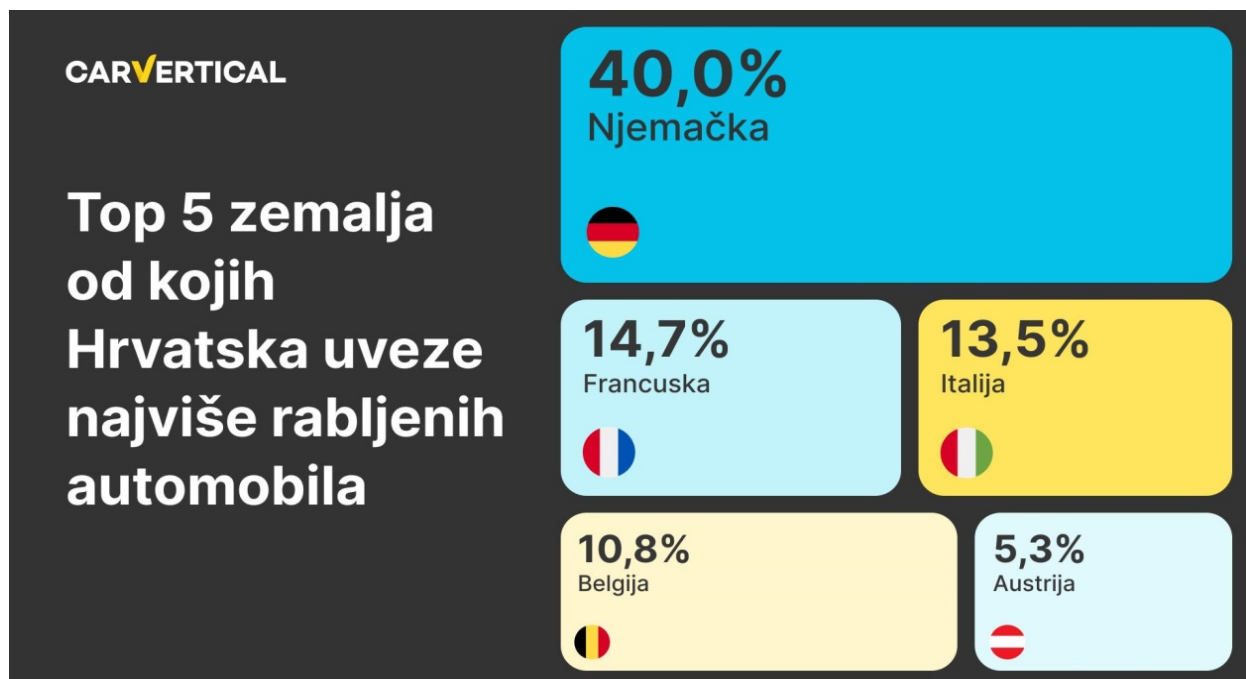
Otežano je pratiti povijest vozila zbog njihovih kretnji između raznih država i teritorija. Mora se imati na umu kako većina država ne želi dijeliti informacije o vozilima. Ovo pak podrazumijeva kako vozilo može doživjeti nekakvu štetu na putu do destinacije, a ovo značajno umanjuje

---

<sup>22</sup> Poslovni.hr (2023) Tržište rabljenih vozila je sve popularnije, evo otkud dolazi čak 40 posto automobile. poslovni.hr <https://www.poslovni.hr/trzista/trziste-rabljenih-vozila-je-sve-popularnije-evo-otkud-dolazi-cak-40-posto-automobila-4379248>

<sup>23</sup> Ibid.

transparentnost. carVerticalovo istraživanje govori i o indeksu transparentnosti tržišta - čak 56,4 posto svih vozila koji su analizirani na ovoj platformi u Hrvatskoj bilo je oštećeno u prošlosti. Povratak kilometraže se očitova na njih 10,3 posto. Ovo samo znači kako tržište nije toliko transparentno koliko bi moralo biti<sup>24</sup>.



Slika 2 Uvoz u RH

Izvor: lidermedia.hr <https://lidermedia.hr/images/slike/2023/02/28/423082.jpg?1677578756>

<sup>24</sup> Poslovni.hr (2023) Tržište rabljenih vozila je sve popularnije, evo otkud dolazi čak 40 posto automobile. poslovni.hr <https://www.poslovni.hr/trzista/trziste-rabljenih-vozila-je-sve-popularnije-evo-otkud-dolazi-cak-40-posto-automobila-4379248>

## 5. ZAKONSKA REGULATIVA STJECANJA VOZILA IZ EU

Glavne zakonom propisane regulative koji se primjenjuju tokom stjecanja osobnih automobila iz druge države članice EU-a su:

- Zakon o porezu na dodanu vrijednost (Nar. nov., br. 73/13. – 138/20., dalje: Zakon o PDV-u)
- Pravilnik o porezu na dodanu vrijednost (Nar. nov., br. 79/13. – 1/21., dalje: Pravilnik o PDV-u)
- Zakon o posebnom porezu na motorna vozila (Nar. nov., br. 15/13. - 121/19., dalje: Zakon o PPMV-u)
- Pravilnik o posebnom porezu na motorna vozila (Nar. nov., br. 1/17. – 1/20., dalje: Pravilnik o PPMV-u)
- Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila (Nar. nov., br. 148/20., dalje: Uredba o PPMV-u)
- Zakon o porezu na dobit (Nar. nov., br. 177/04. – 138/20.)
- Pravilnik o porezu na dobit (Nar. nov., br. 95/05. – 1/21.)
- Pravilnik o gospodarenju otpadnim vozilima (Nar. nov., br. 125/15. – 81/20.)
- Pravilnik o gospodarenju otpadnim gumama (Nar. nov., br. 113/16.).

Postoji određena razlika u obvezama plaćanja raznih obveza kada se nabavlja korišteno vozilo. Glavna razlika je da li se radi o o nabavi vozila od poreznog obveznika ili građanina. Naravno, razlika je da li se radi o novom ili rabljenom vozilu, između ostaloga. Odredbe Zakona o PDV-u na jednak način definiraju osobni automobil, poput Zakona o sigurnosti prometa na cestama; u skladu sa čl. 61. st. 2. Zakona o PDV-u osobni automobili su motorna vozila koja se koriste za transport osoba. Ova vozila, osim sjedala za vozača, imaju maksimalno osam sjedala. Zakon o PDV-u potom određuje što se smatra novim osobnim automobilom, a koji automobil je rabljeni (Vuk, 2021., str. 52.).

U skladu s čl. 4. st. 2. i 3. Zakona o PDV-u, novi osobni automobil je kopneno motorno vozilo koje je isporučeno u periodu do maksimalno šest mjeseci od datuma prve uporabe, ili nije prešao više od 6.000 km. Vozilo, da se smatra novim, mora udovoljiti samo jedan od navedenih uvjeta, tj. nije nužno istovremeno udovoljavati svim uvjetima. U skladu s čl. 30. st. 1. Pravilnika o PDV-u, datumom prve uporabe novoga prijevoznog sredstva je datum njegove prve registracije.

Datumom prve uporabe smatra se i ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta (čl. 30. st. 2. Pravilnika o PDV-u) (Vuk, 2021., str. 52.):

- vozilo je stavljeno na raspolaganje kupcu, a prevezeno je iz države proizvođača bez registracije u tuzemstvo, ili
- proizvođač ili njegov zastupnik koristili su se vozilom za izlaganje, a vozilo je prevezeno iz države članice proizvođača bez registracije u tuzemstvo ili
- izdan je račun koji se odnosi na prvu isporuku, a Porezna uprava ili Carinska uprava ne može utvrditi niti jedan od prethodno navedenih uvjeta.

U skladu sa odredbama Zakona o PDV-u, rabljeni osobni automobil je vozilo sa više od 6.000 prijeđenih km, a od prve registracije tj. korištenja ima više od šest mjeseci. U skladu sa Zakonom o PPMV-u, distinkcija između novog i rabljenog vozila je da li je vozilo bilo registrirano u Republici Hrvatskoj ili nije. U skladu s čl. 4. st. 1. Zakona o PPMV-u novo motorno vozilo je motorno vozilo koje u trenutku unosa, uvoza ili prodaje u Hrvatsku nije bilo registrirano, dok je rabljeno motorno vozilo svako vozilo izuzev novoga motornog vozila (Vuk, 2021., str. 52.).

## **5.1 POSEBNI POREZ NA MOTORNA VOZILA**

Posebni porez na motorna vozila (PPMV) je porez koji se plaća radi uporabe pojedinih skupina vozila na cestama u RH, odnosno, riječ je o porezu koji se plaća za vozila kojima će se po prvi put koristiti za prijevoz u RH. Zakon o PPMV-u i Pravilnik o PPMV-u uređuju koja su vozila predmet oporezivanja ovim porezom, a koja to nisu te je posebno uređeno plaćanje PPMV-a kod novih i rabljenih vozila (Vuk, 2021., str. 52.).

U skladu s čl. 5. st. 1. Zakona o PPMV-u, predmet oporezivanja PPMV-om su motorna vozila na koje nije obračunan i plaćen PPMV u RH, a koja se registriraju u skladu s posebnim propisima. Prema prethodno navedenoj zakonskoj odredbi, predmet oporezivanja PPMV-om je osobni automobil i ostala motorna vozila konstruirana ponajprije 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 invalidnošću. Međutim, motorna vozila

koja se isključivo pokreću na električni pogon, motorna vozila čija je emisija ugljičnog dioksida (CO<sub>2</sub>) 0 grama po kilometru te motorna vozila proizvedena prije 30 i više godina koja su u skladu s posebnim propisima razvrstana u kategoriju starodobnih (oldtimer) vozila, nisu predmet oporezivanja. Osnovna pravila vezana uz obračun PPMV-a uređena su u čl. 12. Zakona o PPMV-u, ali su način izračuna i visina sastavnica za izračun PPMV-a posebno uređeni Uredbom o PPMV-u (Vuk, 2021., str. 52.).

U skladu s čl. 12. st. 1. Zakona o PPMV-u, PPMV na vozila iz čl. 5. st. 1. t. 1. i 3. Zakona o PPMV-u te druga motorna vozila prenamijenjena u takva motorna vozila plaća se prema prosječnoj emisiji ugljičnog dioksida (CO<sub>2</sub>), ovisno o vrsti goriva kojim se vozilo koristi za pogon i prodajnoj cijeni motornog vozila. Ako se u postupku oporezivanja ne može podnijeti dokaz o iznosu emisije CO<sub>2</sub>, uzima se da je iznos emisije CO<sub>2</sub> motornog vozila 401 g/km (Vuk, 2021., str. 52.).

Za *plug-in* hibridna električna vozila svota PPMV-a utvrđena na temelju odredaba čl. 12. st. 4. Zakona o PPMV-u smanjuje se za postotnu svotu koja odgovara doseg u kilometrima u potpuno električnom načinu rada (Vuk, 2021., str. 52.).

Nakon nabave vozila u drugoj zemlji članici EU-a, potrebno je podnijeti nadležnom carinskom uredu Poreznu prijavu za obračun i plaćanje posebnog poreza u Obrascu PP-MV u roku od 15 dana od dana unosa odnosno nabave motornog vozila. Uz Obrazac PP-MV potrebno je priložiti sljedeću dokumentaciju u skladu s čl. 10. st. 2. Pravilnika o PPMV-u (Vuk, 2021., str. 53.):

- certifikat o sukladnosti ili potvrdu proizvođača ili izjavu o sukladnosti
- račun ili drugu komercijalnu ispravu, odnosno ugovor, odluku ili rješenje kojim je obveznik plaćanja stekao motorno vozilo
- presliku prometne dozvole, ako je riječ o rabljenome motornom vozilu i
- druge isprave ili dokaze koje obveznik plaćanja ili Carinska uprava smatraju potrebnim ovisno o okolnostima slučaja.

Nakon primljenog rješenja o visini plaćanja PPMV-a, obvezu je potrebno podmiriti u roku od 15 dana od dana dostave rješenja. Bez dokaza o obračunanom, odnosno plaćenom PPMV-u ne može se kod nadležnog tijela obaviti registracija motornog vozila (čl. 9. st. 7. Zakona o PPMV-u). Kroz sustav e-Prijava za obračun posebnog poreza na motorna vozila (pristup moguć bez autentifikacije putem portala Carinske uprave) pravne osobe mogu elektronički podnijeti poreznu



prijavu za obračun i plaćanje PPMV-a, čime se cijeli postupak ubrzava i pojednostavljuje (Vuk, 2021., str. 53.).

## 5.2 POREZ NA DODANU VRIJEDNOST

Odredbe Zakona o PDV-u postavljaju ograničenja u priznavanju (odbitku) pretporeza prilikom nabave osobnih automobila kojima će se koristiti za potrebe osobnog prijevoza. Kao i kod svake nabave dobara iz druge zemlje članice EU-a, za porezne obveznike može nastati obveza obračuna PDV-a u RH, a s time u vezi i obveza plaćanja PDV-a. Međutim, obveze kupca prilikom nabave osobnih automobila iz druge zemlje članice EU-a, prema odredbama Zakona o PDV-u, ovise o nekoliko bitnih činjenica (Vuk, 2021., str. 53.):

1. je li predmet nabave novi ili rabljeni osobni automobil
2. je li riječ o stjecanju osobnog automobila od drugoga poreznog obveznika (nabava od drugoga poreznog obveznika koji je primijenio redoviti postupak oporezivanja)
3. ako je riječ o nabavi rabljenoga osobnog automobila, je li prodavatelj porezni obveznik koji primjenjuje posebni postupak oporezivanja marže, je li prodavatelj građanin ili mali porezni obveznik.

Kada je riječ o stjecanju novoga osobnog automobila iz druge zemlje članice EU-a, temeljno je načelo oporezivanja PDV-om da su takva vozila oporeziva u državi članici u kojoj završava otprema, a PDV plaća porezni obveznik koji stječe dobra. Navedeno proizlazi iz čl. 13. Zakona o PDV-u i čl. 29. st. 1. Pravilnika o PDV-u: PDV se obračunava i plaća na stjecanje prijevoznog sredstva iz čl. 4. st. 2. Zakona ako se u skladu s čl. 4. st. 3. Zakona smatra novim prijevoznim sredstvom. Pri tome je bitno naglasiti da je obveznik plaćanja PDV-a bilo koja osoba koja stječe novo prijevozno sredstvo iz druge države članice, neovisno o tome je li registrirana za potrebe PDV-a ili nije te neovisno o tome tko je prodavatelj vozila (Vuk, 2021., str. 53.).

Međutim, u skladu s čl. 61. st. 2. Zakona o PDV-u porezni obveznik ne može odbiti 50 % pretporeza obračunanog za nabavu osobnih automobila, uključujući nabavu svih dobara i usluga u vezi s tim dobrima. Pri tome na mogućnost odbitka pretporeza ne utječe vrijednost osobnog automobila (Vuk, 2021., str. 53.).

To znači da porezni obveznik obračunava PDV prilikom stjecanja osobnog automobila po stopi od 25 % na osnovicu (vrijednost vozila prema računu dobavljača) i iskazuje ga u Obrascu PDV u razdoblju u kojemu nastaje obveza plaćanja pod t. II. 7. - Stjecanje dobara unutar EU po stopi 25 %. Istodobno pod t. III. 7. - Pretporez od stjecanja dobara unutar EU po stopi 25 % iskazuje 50 % vrijednosti vozila i 50 % obračunanog pretporeza koji se može odbiti. Na taj način 50 % obračunane svota PDV-a postaje dijelom ukupne obveze PDV-a u mjesecu stjecanja iskazane u Obrascu PDV, a plaćanje navedene svote ovisi o tome koliko je svota pretporeza iskazana u obrascu po osnovi drugih poslovnih događaja. PDV se obračunava na kunsku protuvrijednost računa dobivenu primjenom srednjeg tečaja HNB-a na datum računa (Vuk, 2021., str. 53.).

### **5.3 OBRAZAC PDV**

Osim iskazivanja podataka o stjecanju novog vozila u Obrascu PDV, poduzetnik je obvezan predati Obrazac PDV-S te Prijavu za stjecanje novih prijevoznih sredstava (Obrazac – Stjecanje NPS). Obrazac PDV-S predaje se putem sustava ePorezna. Prijava za stjecanje novih prijevoznih sredstava (Obrazac – Stjecanje NPS) predaje se, u skladu s čl. 184. st. 1. Pravilnika o PDV-u, najkasnije 10 dana od dana stjecanja novoga prijevoznog sredstva nadležnoj ispostavi Carinske uprave. Obrazac – Stjecanje NPS podnosi se u trima primjercima (jedan ostaje Carinskoj upravi, drugi je za stjecatelja, a treći za nadležno tijelo koje registrira prijevozno sredstvo) (Vuk, 2021., str. 54.).

Prema podacima koji su objavljeni na mrežnoj stranici carinske uprave, zaključujemo da po zaprimljenoj prijavi Stjecanja NPS-a, Carinska uprava evidentira podatke iskazane u prijavi u Aplikativnom podsustavu Stjecanje novog prijevoznog sredstva (Obrazac NPS) te ovjerava sva tri primjerka prijave tako da primitak prijave potvrđuje prijavnim štambiljem. Uz prijavu se prilaže preslika računa ili kupoprodajnog ugovora te, ako postoji, preslika prometne dozvole, odnosno dokumenta o registraciji prijevoznog sredstva koji se zadržavaju u spisu predmeta. S obzirom na to da je riječ o dokumentaciji na jezicima drugih država članica EU-a, ne traži se prijevod, osim ako to ne zahtijeva postupak utvrđivanja vrijednosti. Novo se prijevozno sredstvo može registrirati kod nadležnog tijela prema posebnim propisima samo uz predočenje ovjerene prijave za stjecanje novih prijevoznih sredstava od nadležne ispostave Carinske uprave (Vuk, 2021., str. 54.).

Prilikom nabave rabljenoga osobnog automobila iz druge zemlje članice EU-a, obveza obračuna PDV-a u tuzemstvu ovisi o tome od koga se vozilo nabavlja te koji postupak prodavatelj primjenjuje. Stoga su mogući sljedeći oblici nabave (Vuk, 2021., str. 54.):

- Nabava od poreznog obveznika koji je primijenio redoviti postupak oporezivanja. Takav prodavatelj na računu navodi napomenu da je riječ o oslobođenoj isporuci u drugu zemlju članicu EU-a. Naime, u tom slučaju dolazi do prijenosa porezne obveze na tuzemnoga poreznog obveznika koji je obvezu PDV-a po stopi od 25 % obvezan iskazati u Obrascu PDV i Obrascu PDV-S te također ima pravo na odbitak 50 % pretporeza. Podatci u Obrascu PDV iskazuju se na jednak način kao i prilikom nabave novoga osobnog automobila.
- Nabava od poreznog obveznika koji primjenjuje posebni postupak oporezivanja marže. Ako se osobni automobil nabavlja po posebnom postupku oporezivanja marže, isporučitelj iz druge zemlje članice EU-a obračunava PDV iz ostvarene marže, ali ga ne smije iskazati na računu. Takva vozila oporeziva su u zemlji isporučitelja te stoga u tuzemstvu ne dolazi do obračuna PDV-a niti se nabava iskazuje u Obrascu PDV i Obrascu PDV-S. Navedeno postupanje proizlazi iz čl. 28. st. 2. Pravilnika o PDV-u u kojemu je navedeno: PDV se ne obračunava i ne plaća u slučaju nabave rabljenog prijevoznoga sredstva iz druge države članice ako je isporučitelj porezni obveznik koji ima sjedište u drugoj državi članici te je na isporuku rabljenog prijevoznoga sredstva primijenio posebni postupak oporezivanja marže.
- Nabava od fizičke osobe, maloga poreznog obveznika ili pravne osobe koja nije porezni obveznik. I u ovom se slučaju PDV ne obračunava i ne plaća jer je vozilo primljeno od nekoga tko nije porezni obveznik.

Iz prethodno navedenoga razvidno je da u tuzemstvu nastaje obveza plaćanja PDV-a (50 % svote PDVa) samo ako je riječ o nabavi rabljenog vozila od poreznog obveznika koji primjenjuje redoviti postupak oporezivanja. Obveza obračuna i plaćanja PDV-a ne nastaje prilikom nabave rabljenih vozila po posebnom postupku oporezivanja marže ili od osoba koje nisu porezni obveznici (Vuk, 2021., str. 54.).

## 5.4 UPRAVNA PRISTOJBA

Prema odredbama čl. 26. Zakona o PPMV-u, pravne i fizičke osobe sa sjedištem ili prebivalištem u RH plaćaju upravnu pristojbu na stjecanje rabljenih motornih vozila u RH na koja se plaća PPMV. Obveznik plaćanja upravne pristojbe je stjecatelj vozila, a pristojba se plaća u trenutku registracije motornog vozila na ime stjecatelja rabljenoga motornog vozila. Upravna pristojba plaća se prema propisanoj svoti upravne pristojbe u kunama po kilovatu (KW), ovisno o godini starosti rabljenog vozila, a u skladu s tarifnim brojem 13.a Uredbe o Tarifi upravnih pristojbi (Nar. nov., br. 8/17. – 128/19.). Godina starosti izračunava se prema godini proizvodnje vozila, odnosno godinu starosti rabljenoga motornog vozila čini tekuća godina smanjena za godinu proizvodnje. Ako je tekuća godina jednaka godini proizvodnje, smatra se da je vozilo staro jednu godinu (Vuk, 2021., str. 54.).

Koliko iznosi upravna pristojba, prikazuje sljedeća tablica:

Godine starosti vozila	Svota u kn po KW	Godine starosti vozila	Svota u kn po KW
≤ 1	50	7	20
2	45	8 – 10	15
3	40	11 – 14	10
4	35	15 – 18	5
5	30	19 – 20	3
6	25	21 – 30	1

**Tablica 3 Upravna pristojba**

Izvor: Vuk, 2021., str. 55.

Kada poduzetnik nabavlja osobni automobil, upravna se pristojba ne plaća ako se na stjecanje rabljenih motornih vozila u postupku stjecanja ili isporuke prema Zakonu o PDV-u plaća PDV ili se primjenjuje posebni postupak oporezivanja marže. Upravna pristojba plaća se samo kada se vozila nabavljaju od građana, malih poreznih obveznika ili pravnih osoba koja nisu porezni obveznici. Bez plaćanja upravne pristojbe, kada postoji obveza njezina plaćanja, ne može se obaviti registracija vozila. Plaćanje upravne pristojbe može se obaviti izravno u stanici za tehnički pregled vozila ili putem transakcijskog računa (Vuk, 2021., str. 55.).

## 5.5 POTVRDA O SUKLADNOSTI

U skladu s čl. 3. st. 1. Pravilnika o utvrđivanju sukladnosti motornih vozila i njihovih prikolica (Nar. nov., br. 80/13. – 100/20.), utvrđivanje sukladnosti vozila provodi se za sve kategorije novih ili rabljenih vozila nakon njihova unosa, uvoza ili prodaje, a prije prve registracije. Pod pojmom unos podrazumijeva se unos vozila u RH iz teritorija druge države članice EU-a. Uputno je da poduzetnik prije nabave osobnog automobila iz druge zemlje članice EU-a provjeri kod odobrenog predstavnika proizvođača vozila u RH može li se željeno vozilo registrirati u RH ili ne. Za to je potrebno znati broj šasijske (VIN oznaka). Nakon kupnje vozila u inozemstvu, a prije provedbe postupka obračuna PPMV-a i tehničkog pregleda prilikom prve registracije u RH, vozilo mora proći postupak utvrđivanja sukladnosti vozila s važećim propisima u RH (Vuk, 2021., str. 55.). Bez potvrde o sukladnosti motornog vozila koju izdaje nadležno tijelo odnosno ovlaštena pravna osoba, ne može se obaviti prijava carini radi utvrđivanja svote PPMV-a niti prva registracija. Prilikom unosa osobnih automobila u RH plaća se naknada od 625,00 kn (25 % PDV-a uključeno) (Vuk, 2021., str. 55.).

## 5.6 PRIMJERI STJECANJA

Primjer - iskazivanje podataka u Obrascu PDV-a:

Nabavljen je novi osobni automobil od poreznog obveznika iz Austrije koji je primijenio oslobođenje zbog isporuke u drugu zemlju članicu. Primljen je račun na 15.000 eura. Srednji tečaj HNB-a na datum računa je 7,52 kn za 1 euro.

Izračuni:

*Osnovica za obračun PDV-a:*

15.000 eura x 7,52 = 112.800,00 kn.

Svota PDV-a:

112.800,00 kn x 25 % = 28.200,00 kn.

*Osnovica na koju se priznaje pretporez:*

112.800,00 kn x 50 % = 56.400,00 kn.

*Svota priznatog pretporeza:*

56.400,00 kn x 25 % = 14.100,00 kn.

OPIS	Porezna osnovica	PDV po stopi 5 %, 13 % i 25 %
<b>II. OPOREZIVE TRANSAKCIJE – UKUPNO</b>		
7. Stjecanje dobara unutar EU-a po stopi od 25 %	112.800,00	28.200,00
...		
<b>III. OBRAČUNANI PRETPOREZ – UKUPNO</b>		
7. Pret porez od stjecanja dobara unutar EU-a po stopi od 25 %	56.400,00	14.100,00
...		
<b>VIII. OSTALI PODACI</b>		
<b>1. ZA ISPRAVAK PRETPOREZA</b>		
1.2. Nabava osobnih automobila i drugih sredstava za osobni prijevoz	56.400,00	

Tablica 4 Primjer iskazivanja podataka u Obrascu PDV-a

Izvor: Vuk, 2021., str. 54.

*Primjer - nabava novoga osobnog automobila od drugoga poreznog obveznika*

Trgovačko društvo Pikulica d.o.o. (posjeduje valjani PDV ID broj) stječe u ožujku 2021. godine osobni automobil od poreznog obveznika iz Njemačke za potrebe prijevoza zaposlenika. Automobil nije do sada bio registriran u Njemačkoj (novi osobni automobil). Primljen je račun na 20.000 eura. Utvrđuje se porezna osnovica za obračun PDV-a primjenom srednjeg tečaja HNB-a na datum računa (1 EUR = 7,53 kn). Težina vozila je 1650 kg. Plaćena je naknada za gospodarenje otpadnim gumama u visini 33,95 kn. Plaćena je naknada za identifikaciju (sukladnost vozila) u svoti od 625,00 kn (osnovica 500,00 kn + 25 % PDV-a 125,00 kn) o čemu je primljen račun.

**Obračun PDV-a:***Protuvrijednost u kn*

20.000 eura x 7,53 kn = 150.600,00 kn.

*Svota PDV-a*150.600,00 x 25 % = **37.650,00 kn.***Svota pretporeza koja se može odbiti*

37.650,00 x 50 % = 18.825,00 kn.

**Obračun PPMV-a:**Prema rješenju Carinske uprave svota PPMV-a iznosi **2.075,00 kn.****Obračun naknade gospodarenja otpadnim vozilima:**(1.650 kg – 75 kg – 40 kg) x 0,60 kn = 1.535 kg x 0,60 kn = **921,00 kn****Obračun PDV-a kod naknade za sukladnost vozila:***Svota pretporeza koja se može odbiti*

125,00 x 50 % = 62,50 kn.

**Nabavna vrijednost automobila**= 150.600,00 kn + 2.075,00 kn + 921,00 kn + 33,95 + 500,00 kn = **154.129,95 kn.**

Red. br.	OPIS	Račun	Svota	
			Duguje	Potražuje
1.	Osobni automobil u pripremi 50 % pretporeza od osobnih automobila Pretporez od stjecanja dobara iz EU-a – 25 % Dobavljači dobara iz EU-a  Obveza za PDV za stjecanje dobara iz EU-a – 25 % Za stjecanje osobnog automobila	0373	150.600,00	150.600,00 (20.000 €)  37.650,00
		0330	18.825,00	
		14022	18.825,00	
		2210		
		24022		
2.	Osobni automobil u pripremi Obveza za PPMV Za obvezu za PPMV	0373	2.075,00	2.075,00
		2440		
3.	Osobni automobil u pripremi Transakcijski račun Za plaćanje naknade za zbrinjavanje otpadnih vozila i gume	0373	954,95	954,95
		1000		
4.	Osobni automobil u pripremi 50 % pretporeza od osobnih automobila Pretporez – 25 % Transakcijski račun Za plaćanje potvrde o sukladnosti	0373	500,00	625,00
		0330	62,50	
		140012	62,50	
		1000		
5.	Osobni automobil za osobni prijevoz Osobni automobil u pripremi Za stavljanje osobnog automobila u upotrebu	03200	154.129,95	154.129,95
		0373		

Tablica 5 Knjiženje, nabava novoga osobnog automobila od drugoga poreznog obveznika

Izvor: Vuk, 2021., str. 56.

Stjecanje novoga osobnog automobila iskazuje se osim u Obrascu PDV, u Obrascu PDV-S i u Obrascu – Stjecanje NPS. Podatci iz prethodnog primjera iskazuju se u Obrascu PDV na sljedeći način:

OPIS	Porezna osnovica	PDV po stopi 5 %, 13 % i 25 %
<b>II. OPOREZIVE TRANSAKCIJE – UKUPNO</b>		
7. Stjecanje dobara unutar EU po stopi od 25 %	150.600,00	37.650,00
...		
<b>III. OBRACUNANI PRETPOREZ – UKUPNO</b>		
3. Pret porez po primljenim isporukama u tuzemstvu po stopi od 25 %	250,00	62,50
7. Pret porez od stjecanja dobara unutar EU-a po stopi od 25 %	75.300,00	18.825,00
...		
<b>VIII. OSTALI PODACI</b>		
<b>1. ZA ISPRAVAK PRETPOREZA</b>		
1.2. Nabava osobnih automobila i drugih sredstava za osobni prijevoz	75.550,00	

Tablica 6 Stjecanje NPS

Izvor: Vuk, 2021., str. 57.



## 6. ZAKLJUČAK

Sve do nedavno, proizvođači i trgovci automobilima bili su skloni fokusirati se na poslovanje s novim vozilima isključujući rabljene automobile, često promatrajući trgovinu rabljenim vozilima kao neželjeni nusproizvod prodaje novih automobila i nužni trošak poslovanja. Činilo se očitim da bi novi automobili trebali biti u središtu prodajnih napora trgovaca. Međutim, s vremenom je konkurencija na tržištu novih automobila rezultirala iznenađujućim novim stanjem stvari: rabljeni automobili počeli su trgovcima donositi više prihoda od prodaje novih automobila višeg statusa. Štoviše, kako su kvaliteta i pouzdanost rabljenih automobila rasli, tako su se mijenjali i stavovi potrošača. Kao rezultat toga, proizvođači i prodavači su posljedično promijenili svoj stav prema rabljenim vozilima. Kako je analiza rada pokazala, rabljena vozila uživaju ogromnu popularnost na području Europske Unije. Samim time, može se utvrditi kako će ova popularnost nastaviti rasti u idućim godinama.

Ključ rasta bit će transparentnost i simetrija informacija, budući da će potrošači nastaviti primjenjivati isti pristup istraživanju i prikupljanju informacija u potrazi za rabljenim vozilima kao što to čine u procesu kupnje novog automobila. Očekuje se veća upotreba interneta, kao i pametnije i informiranije kupovanje. Kao i kod prodaje novih automobila, odnos između trgovca i kupca morat će se temeljiti na poštovanju i povjerenju, ali i na jednostavnosti kupnje. Takav odnos pretpostavlja da kupci i prodavači posjeduju iste informacije na temelju kojih mogu odrediti kvalitetu proizvoda.

Istraživanje je pokazalo (sa primjerom hrvatskog kupca) kako je detaljna informiranost o pojedinom vozilu nešto što se može i mora unaprijediti na području EU. Hrvatska se protekom vremena prilagodila regulativama i propisima EU. Definitivno je pomogao ulazak u Uniju, ali i Eurozonu. Obveze plaćanja pojedinih davanja prilikom nabave osobnih automobila mogu se razlikovati ovisno o tome je li riječ o nabavi novih ili rabljenih vozila odnosno je li riječ o nabavi vozila od poreznog obveznika ili, primjerice, građanina. Rabljeni osobni automobilje automobil koji je prešao više od 6.000 km i kojemu je od prve registracije odnosno uporabe prošlo više od šest mjeseci. Prema Zakonu o PPMV-u, razlika između novog i rabljenog vozila je u činjenici je li vozilo bilo registrirano u Republici Hrvatskoj ili nije. Porezni aspekti stjecanja rabljenih vozila iz EU stoga variraju te ovise o raznim faktorima. No, svakako je primjetno kako razvitat tehnologije, pa čak i zakoni RH sve više pogoduju stjecanju rabljenih vozila.

## 7. IZJAVA

### Izjava o autorstvu završnog rada i akademskoj čestitosti

**Ime i prezime studenta: Mario Vinkešević**

**Matični broj studenta: 0234062356**

**Naslov rada: Porezni aspekt stjecanja rabljenih vozila iz EU**

Pod punom odgovornošću potvrđujem da je ovo moj autorski rad čiji niti jedan dio nije nastao kopiranjem ili plagiranjem tuđeg sadržaja. Prilikom izrade rada koristio sam tuđe materijale navedene u popisu literature, ali nisam kopirao niti jedan njihov dio, osim citata za koje sam naveo autora i izvor te ih jasno označio znakovima navodnika. U slučaju da se u bilo kojem trenutku dokaže suprotno, spreman sam snositi sve posljedice uključivo i poništenje javne isprave stečene dijelom i na temelju ovoga rada.

Potvrđujem da je elektronička verzija rada identična onoj tiskanoj te da je to verzija rada koju je odobrio mentor.

Datum

Potpis studenta

\_\_\_\_\_ 25.09.2023 \_\_\_\_\_

## 8. POPIS LITERATURE

### KNJIGE I RADOVI

Cross-border car purchase within the EU (2015) *What to look out for when you're bargain hunting*. ECC Net, EU

IRU Manifesto (2009) *Europe Needs Road Transport*. IRU Permanent Delegation to the European Union, EU

Mehlhart, G. i sur. (2011) *European second-hand car market analysis - Final Report*. Contract Number No. 07.0307/2009/549021/SER/C5. European Commission - DG Climate Action

Naletina, D. (2015) *Road freight market in the European Union*. University of Zagreb, Faculty of Economics and Business, Croatia

Velten, E. i sur. (2019) *Used vehicle trade and fleet composition in Europe*. Final, Report, Ecologic Institute, European Environment Agency

Vuk, J. (2021) *Računovodstveno praćenje nabave osobnih automobila iz EU-a*. RRIF OŽUJAK 2021.

### INTERNETSKI IZVORI

Cesar, N. (2022) Koliko su stari auti u Europi? Litva, Rumunjska i Poljska na dnu, evo kako stoji Hrvatska. jutarnji.hr <https://www.jutarnji.hr/autoklub/aktualno/koliko-su-stari-auti-u-europi-litva-rumunjska-i-poljska-na-dnu-evo-kako-stoji-hrvatska-15238032>

Direktiva Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex%3A31999L0037>

Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva), eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex%3A32007L0046>

Direktiva 2014/45/EU Europskog Parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage

Direktiva 2009/40/EZ, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=celex%3A32014L0045>

Direktiva 1999/44/EZ o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0044&from=ET>

Direktiva 2006/123/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex%3A32006L0123>

Europska komisija. Što je mreža SOLVIT? europa.eu [https://ec.europa.eu/solvit/what-is-solvit/index\\_hr.htm](https://ec.europa.eu/solvit/what-is-solvit/index_hr.htm)

Europski parlament. Odredbe o cestovnom prometu i sigurnosti. europa.eu <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/129/odredbe-o-cestovnom-prometu-i-sigurnosti>

European Commission. SOLVIT's Helping Hand in the Single Market: celebrating 20 years. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022, ec.europa.eu [https://ec.europa.eu/solvit/\\_docs/2022/anniversary\\_report\\_print\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/solvit/_docs/2022/anniversary_report_print_en.pdf)

EU Commission. Study on the second hand cars market. europa.eu

[https://commission.europa.eu/publications/study-second-hand-cars-market\\_en](https://commission.europa.eu/publications/study-second-hand-cars-market_en)

European vehicle market statistics 2021/2022, eupocketbook.org [https://eupocketbook.org/wp-content/uploads/2023/01/Pocketbook\\_2022\\_23\\_Web.pdf](https://eupocketbook.org/wp-content/uploads/2023/01/Pocketbook_2022_23_Web.pdf)

Poslovni.hr (2023) Tržište rabljenih vozila je sve popularnije, evo otkud dolazi čak 40 posto automobile. poslovni.hr <https://www.poslovni.hr/trzista/trziste-rabljenih-vozila-je-sve-popularnije-evo-otkud-dolazi-cak-40-posto-automobila-4379248>

Službeni list Europske unije. Vanjski odnosi. Svezak 89, Posebno izdanje 2013., eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=DD:11:089:FULL:HR&from=ES>

SOLVIT za poduzetnike, hup.hr [https://www.hup.hr/EasyEdit/UserFiles/regionalni-uredi/VARA%C5%BDDIN/HUP\\_MINGOP\\_7\\_sve%20na%20jednom%20mjestu\\_SOLVIT.pdf](https://www.hup.hr/EasyEdit/UserFiles/regionalni-uredi/VARA%C5%BDDIN/HUP_MINGOP_7_sve%20na%20jednom%20mjestu_SOLVIT.pdf)

Uredba (EZ) br. 1160/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2005. o izmjeni Konvencije o provedbi Schengenskog sporazuma od 14. lipnja 1985. o postupnom ukidanju kontrola na zajedničkim granicama u vezi pristupa službi država članica, odgovornih za izdavanje potvrda o registraciji vozila, Schengenskom informacijskom sustavu, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32005R1160>

Uredba (EU) br. 1889/2005 Europskog parlamenta i Vijeća o kontrolama gotovine koja se unosi u Zajednicu ili iznosi iz Zajednice, eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R1889&from=LV>

## ZAKONI

Zakon o lokalnim porezima (NN 115/16, 101/17, 114/22)

Zakon o porezu na dodanu vrijednost (Nar. nov., br. 73/13. – 138/20., dalje: Zakon o PDV-u)

Pravilnik o porezu na dodanu vrijednost (Nar. nov., br. 79/13. – 1/21., dalje: Pravilnik o PDV-u)

Zakon o posebnom porezu na motorna vozila (Nar. nov., br. 15/13. - 121/19., dalje: Zakon o PPMV-u)

Pravilnik o posebnom porezu na motorna vozila (Nar. nov., br. 1/17. – 1/20., dalje: Pravilnik o PPMV-u)

Uredba o načinu izračuna i visinama sastavnica za izračun posebnog poreza na motorna vozila (Nar. nov., br. 148/20., dalje: Uredba o PPMV-u)

Zakon o porezu na dobit (Nar. nov., br. 177/04. – 138/20.)

Pravilnik o porezu na dobit (Nar. nov., br. 95/05. – 1/21.)

Pravilnik o gospodarenju otpadnim vozilima (Nar. nov., br. 125/15. – 81/20.)

Pravilnik o gospodarenju otpadnim gumama (Nar. nov., br. 113/16.).

## 9. POPIS SLIKA TABLICA I GRAFIKONA

Tablica 1 Stopa deprecijacije.....	20
Tablica 2 Vozila koja su starija od deset godina.....	21
Tablica 3 Upravna pristojba.....	30
Tablica 4 Primjer iskazivanja podataka u Obrascu PDV-a.....	32
Tablica 5 Knjiženje, nabava novoga osobnog automobila od drugoga poreznog obveznika.....	33
Tablica 6 Stjecanje NPS.....	34
Slika 1 Uvoz automobila u Hrvatsku.....	8
Slika 2 Uvoz u RH.....	23



## Curriculum vitae

Mario Vinkesevic

46 Gigant Street, Salisbury, SP1 2BQ (United Kingdom)

- Aims of a First Aider
- Primary Survey
- Unconscious casualty
- Recovery Position
- CPR
- Choking
- Bleeding
- Seizures
- Recording & Reporting

09/11/2016–24/11/2016

### Dementia Awareness Training

Cedar Care Training LTD, Salisbury (United Kingdom)

- Facts And Figures
- Common Causes
- Features & Effects
- Other Causes of Confusional States
- Care of the Client with Dementia
- Reasons for Good Care Planning
- Things Which Can Help
- Communication Skills (Verbal & Non-verbal)
- Dementia & Abuse
- Dementia & Drugs

## PERSONAL SKILLS

Mother tongue(s) Croatian

Other language(s)

	UNDERSTANDING		SPEAKING		WRITING
	Listening	Reading	Spoken interaction	Spoken production	
English	C2	C2	C1	C1	C1

Levels: A1 and A2: Basic user - B1 and B2: Independent user - C1 and C2: Proficient user [Common European Framework of Reference for Languages](#)

Digital skills

SELF-ASSESSMENT				
Information processing	Communication	Content creation	Safety	Problem solving
Independent user	Proficient user	Independent user	Proficient user	Proficient user

[Digital skills - Self-assessment grid](#)

Driving licence AM, B