



PRILOGA 1 (spremni dopis – 1. del):

Številka: 007-7/2020/247
Ljubljana, 2. 11. 2020
EVA 2020-1611-0012
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Zakon o davku na motorna vozila – predlog za obravnavo – NUJNI POSTOPEK
1. Predlog sklepov vlade:
Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na ... seji dne ... pod točko ... sprejela naslednji
S K L E P
Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o davku na motorna vozila ter ga predloži v obravnavo in sprejetje Državnemu zboru Republike Slovenije po nujnem postopku.
dr. Božo Predalič generalni sekretar
Priloga: <ul style="list-style-type: none">– Predlog Zakona o davku na motorna vozila
Sklep prejmejo: <ul style="list-style-type: none">– Državni zbor Republike Slovenije– Ministrstvo za finance– Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo– Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:
V skladu s 143. členom Poslovnika državnega zbora Vlada Republike Slovenije predlaga, da se predlog zakona obravnava po nujnem postopku, da bi se preprečile težko popravljive posledice za delovanje države, saj je treba nemudoma zagotoviti pravno gotovost in predvidljivost obdavčitve motornih vozil, zaradi nove prometne in okoljske zakonodaje. Od 1. 1. 2021 bodo imela vsa nova motorna vozila, ki so predmet DMV, podatek o izpustu CO ₂ le po novi metodi Worldwide Harmonised

Light Vehicle Test Procedure - WLTP (t.j. višja vrednost CO₂), rabljena vozila pa po stari metodi New European Driving Cycle - NEDC (t.j. nižja vrednost CO₂), kar bi v primeru ohranitve ureditve veljavnega zakona lahko povzročilo z vidika obdavčitve vozil njihovo neenako obravnavo. V primeru ohranitve obstoječe ureditve DMV se predvideva, da bi se po koncu prehodnega obdobja obveznosti evidentiranja obeh podatkov o izpustu CO₂ (tj. od 1. 1. 2021 dalje), za nova motorna vozila, zaradi uporabe WLTP vrednosti izpusta CO₂, lahko znatno povečala obdavčitev novih motornih vozil. Zaradi zvišanja davka na motorna vozila bi lahko nastala huda gospodarska škoda, zvišanje davka bi privedlo do pretresa na trgu, negativno vplivalo na mobilnost prebivalstva in že zdaj neugodno starostno strukturo voznega parka v Sloveniji, kar bi še otežilo doseganje okoljskih ciljev Republike Slovenije v prometu. Z namenom koristi za davčne zavezanke, spodbujanja potrošnje in s tem tudi podpore celotni gospodarski panogi, od domačih dobaviteljev sestavnih delov za avtomobilsko industrijo, proizvajalcev v Sloveniji do dobaviteljev vozil, ki so jih vse prizadele posledice nalezljive bolezni SARS-CoV-2, je potrebno preprečiti znatni dvig obdavčitve vozil, do katerega bi prišlo s 1. 1. 2021. To bi še dodatno ogrozilo obstoj celotne panoge in s tem povzročilo težko popravljive posledice za delovanje države tako s socialnega, kot tudi fiskalnega vidika. S sprejetjem zakona po nujnem postopku se bo zagotovilo tudi izvajanje ukrepov za omilitev in odpravo posledic oziroma zmanjšanje negativnih učinkov izbruha nalezljive bolezni SARS-CoV-2 za gospodarstvo in druge zavezanke za davek.

3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:

- mag. Tina Humar, generalna direktorica Direktorata za sistem davčnih, carinskih in drugih javnih prihodkov, Ministrstvo za finance
- Mitja Brezovnik, vodja Sektorja za sistem posredne obdavčitve in carinski sistem, Ministrstvo za finance
- Meta Šinkovec, vodja Sektorja za analize in koordinacijo davčne politike, Ministrstvo za finance

3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:

Pri pripravi zakona niso sodelovali zunanji strokovnjaki.

4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:

- mag. Andrej Šircelj, minister za finance
- mag. Kristina Šteblaj, državna sekretarka, Ministrstvo za finance
- mag. Peter Ješovnik, državni sekretar, Ministrstvo za finance
- Polona Flerin, državna sekretarka, Ministrstvo za finance
- mag. Tina Humar, generalna direktorica Direktorata za sistem davčnih, carinskih in drugih javnih prihodkov, Ministrstvo za finance
- Mitja Brezovnik, vodja Sektorja za sistem posredne obdavčitve in carinski sistem, Ministrstvo za finance
- Meta Šinkovec, vodja Sektorja za analize in koordinacijo davčne politike, Ministrstvo za finance

5. Kratek povzetek gradiva:

Poglavitne rešitve predloga Zakona o davku na motorna vozila so:

- prilagoditev višine obdavčitve z namenom preprečitve znatnega dviga obdavčitve vozil s 1. 1. 2021;
- prilagoditev obveznosti obdavčitve tako, da ne bo več predstavljala spodbude za registracijo določenih vrst motornih vozil v tujini, in posledično povečanje prihodkov iz naslova davka na dodano vrednost ter letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu;
- določitev davčne osnove za odmero davka na motorna vozila ob upoštevanju samo okoljskih komponent, s ciljem odprave administrativnih ovir in zasledovanja okoljskih ciljev;
- obdavčitev samo motornih vozil, ki so v Republiki Sloveniji predmet registracije;
- odprava administrativnih ovir in poenostavitev postopkov pri davčnih zavezancih, Finančni upravi Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: FURS), strokovnih organizacijah, pristojnih za ugotavljanje skladnosti ter s tem tudi pospešitev odmere davka na motorna vozila.

S predlogom zakona se, enako kot do sedaj, obdavčijo motorna vozila, predvsem so to osebna vozila, bivalna vozila ter motorna kolesa. Novost je, da so po predlogu zakona predmet obdavčitve z davkom na motorna vozila le tista motorna vozila, za katera je obvezna registracija v Republiki Sloveniji. Hkrati zakon določa, da so predmet obdavčitve z davkom na motorna vozila tudi motorna vozila, ki se predelajo v motorna vozila, ki so predmet obdavčitve s tem davkom. Gre npr. za tovorna vozila, ki se predelajo v osebna ali bivalna vozila. Pri določitvi davčne osnove za odmero davka na motorna vozila se upoštevajo samo okoljske komponente, brez prodajne cene vozila. Pri določitvi davka se upošteva vrsta motornega vozila in vrsta goriva, ki se uporablja za pogon in v odvisnosti od navedenega se določa obveznost glede na izpust CO₂ pri kombinirani vožnji, emisijski standard EURO in za nekatere vrste motornega vozila se določa obveznost glede na moč motorja. Pri določitvi lestvic za odmero davka, so se, med drugim, upoštevale spremembe prometne (t.j. nov regulativni preskusni postopek za merjenje izpustov CO₂ in porabe goriva) in okoljske zakonodaje (t.j. novi EURO standardi), prav tako je upoštevano stanje na trgu motornih vozil. Glede na to, da bodo za rabljena vozila na voljo zgolj podatki po starem preskusnem postopku, zakon z namenom zagotovitve enake davčne obravnave z novimi vozili za določitev višine izpusta CO₂ predvideva pretvornik. Oprostitev plačila davka ostajajo praviloma v dosedanjih okvirih veljavnega zakona, pri čemer se zaradi novega načina odmere davka, za vozila, nabavljena za prevoz invalidov, kot pogoj za oprostitev plačila davka, upošteva moč motorja, namesto prostornine motorja. Prav tako se pri vozilih, ki so nabavljena za prevoz družin, določa dodatni pogoj za oprostitev, ki je vezan na moč motorja. Obenem se odpravljajo administrativne ovire in poenostavljajo postopki pri davčnih zavezancih in FURS, med drugim tudi z uporabo informacijskega sistema finančne uprave (v nadaljnjem besedilu: portal eDavki) pri vlaganju napovedi za odmero davka in z določitvijo davčne osnove brez vrednosti motornega vozila. S tem se tudi pospešijo postopki odmere davka na podlagi podatkov iz uradnih evidenc registriranih vozil, kakor tudi postopki obračuna, plačila in vračila davka. V skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije je potrebno pri obdavčitvi rabljenega vozila, ki se prvič registrira in obdavči v Republiki Sloveniji, upoštevati padec vrednosti vozila in t.i. preostali davek (angl. »residual tax«), ki je vgrajen v istovrstna rabljena vozila, ki so že na slovenskem trgu. V nasprotnem bi bila rabljena vozila, ki k nam pridejo iz tujine, nedopustno prekomerno obdavčena v primerjavi z domačimi rabljenimi vozili, kar bi bilo v neskladju z zakonodajo EU. Zato zakon za takšna vozila predvideva upoštevanje predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila. Zaradi spremembe obdavčitve motornih vozil in zahtevanih podatkov o motornih vozilih je treba dopolniti obstoječo evidenco FURS za odmero, oprostitev in vračilo davka. Prekrškovne določbe se usklajujejo z drugimi prekrški na davčnem področju, tako za vrste storilcev, kakor tudi z višino glob, glede na pretekle izkušnje in spremembe zakona, ki ureja prekrške. Rok za vzpostavitev povezav evidence o motornih vozilih FURS z evidenco registriranih vozil ministrstva, pristojnega za promet je 31. 12. 2021. Prav tako je v tem obdobju predvidena tudi vzpostavitev uporabe brezplačne elektronske storitve, ki bo registracijskim organom omogočila brezplačni dostop do podatkov iz evidence motornih vozil FURS.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA/NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA/NE
c)	administrativne posledice	DA/NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij – MSP	DA/NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA/NE
e)	socialno področje	DA/NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih 	DA/NE

	organizacij	
<p>7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR</p> <p>Zaradi prilagoditve višine obdavčitve motornih vozil z davkom na motorna vozila in s tem tudi odprave dodatnega davka na motorna vozila, ki je bil uveden leta 2012 z zakonom, ki ureja uravnoteženje javnih financ, se bo v okviru predlaganih rešitev uredil enoten davek na motorna vozila in ne bo več delitve na osnovni davek in dodatni davek na motorna vozila, kar bo pomenilo, da bomo s tem zmanjšali prihodke državnega proračuna za okoli 8 mio evrov.</p> <p>Rešitev zakona, s katero se predlaga prenovitev lestvic obdavčitve motornih vozil z davkom na motorna vozila bo vsekakor imela posledice na javne finance. Upoštevajoč spremenjeno lestvico za obdavčitev vozil z DMV in ob dejstvu, da bo pri večini vozil obračunan nižji znesek DMV kot velja danes, se ocenjuje, da bodo prihodki nižji za okoli 20 mio evrov v prvem letu uveljavitve. Vse rešitve predloga zakona bodo tako znižale prihodke državnega proračuna iz naslova DMV za okoli 28 mio evrov.</p>		

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna		-28 mio evrov		
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki		Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1	
SKUPAJ				

OBRAZLOŽITEV:

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu

V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):

- prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov,
- odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov,
- obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.

II. Finančne posledice za državni proračun

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:

II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:

Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

Predvideni finančni stroški v zvezi z nadgradnjo sistemov, vezani na uvedbo novega zakona, bodo povezani z nadgradnjo portala eDavki, informacijskega sistema IDIS, računsko kontrolnega modula TARIC in SIAIS (slovenski avtomatiziran uvozni sistem) in zagotovitvi povezav med evidenco registriranih vozil Ministrstva za infrastrukturo in FURS-om. Skupni predvideni stroški so ocenjeni na 325.000 evrov. Predvideni stroški Ministrstva za infrastrukturo za vzpostavitev prenosa podatkov med evidencami in povezavo med Ministrstvom za infrastrukturo in FURS so ocenjeni od 73.000 evrov do 84.000 evrov. Predvideni stroški Javne agencije RS za varnost prometa za nadgradnjo centralnega registra vozil so ocenjeni na 12.000 evrov. Skupaj bodo stroški znašali okoli 410.000 evrov.

II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:

(Samo če izberete NE pod točko 6.a.)

Kratka obrazložitev

8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,
- financiranje občin.

DA/NE

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: DA/NE
- Združenju občin Slovenije ZOS: DA/NE
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: DA/NE

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

DA/NE

Datum objave: 13. 1. 2020.

V razpravo so bili vključeni:

- predstavniki zainteresirane javnosti: Gospodarska zbornica Slovenije, Trgovinska zbornica Slovenije, Zveza potrošnikov Slovenije, Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije, Združenje bank Slovenije, Center energetsko učinkovitih rešitev, Focus, društvo za sonaraven razvoj, Društvo e-Mobilnost Slovenija in druga zainteresirana javnost.

Upoštevani so bili:

- v celoti,
- **večinoma**,
- delno,
- niso bili upoštevani.

Bistvena mnenja, predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani, ter razlogi za neupoštevanje:

- najsodobnejša dizelska vozila naj bodo po obdavčitvi izenačena z bencinskimi (EURO standard 6d)
- obdavčitev vozil na bencinski in dizelski pogon ni izenačena, saj so vozila z dizelskim motorjem okolju še vedno manj prijazna, predvsem zaradi višjih izpustov dušikovih oksidov (NO_x), zaradi v povprečju nižjih izpustov CO₂ pa bi bila primerljiva dizelska vozila v nasprotnem primeru celo manj obdavčena od bencinskih vozil.

Ker gre za predlog zakona po nujnem postopku, dodatno sodelovanje javnosti pri pripravi predloga zakona ni predvideno.

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:	DA/NE
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	DA/NE
mag. Andrej Šircelj minister	

ZAKON
o davku na motorna vozila (ZDMV-1)

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

1.1. Splošno

Namen zakona je preprečiti težko popravljive posledice za delovanje države. Sprejem zakona in njegovi ukrepi so nujni, saj je treba nemudoma zagotoviti pravno gotovost in predvidljivost obdavčitve motornih vozil, zaradi nove prometne in okoljske zakonodaje. Od 1. 1. 2021 bodo imela vsa nova motorna vozila, ki so predmet davka na motorna vozila (v nadaljnjem besedilu: DMV), podatek o izpustu CO₂ le po novi metodi Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure - WLTP (t.j. višja vrednost CO₂), rabljena vozila pa po stari metodi New European Driving Cycle - NEDC (t.j. nižja vrednost CO₂), kar bi v primeru ohranitve ureditve veljavnega zakona lahko povzročilo njihovo neenako obravnavo z vidika obdavčitve. V primeru ohranitve obstoječe ureditve DMV se predvideva, da bi se po koncu prehodnega obdobja obveznosti evidentiranja obeh podatkov o izpustu CO₂ (tj. od 1. 1. 2021 dalje), za nova motorna vozila, zaradi uporabe WLTP vrednosti izpusta CO₂, lahko znatno povečala obdavčitev novih motornih vozil. Zaradi zvišanja davka na motorna vozila bi lahko nastala huda gospodarska škoda, zvišanje davka bi privedlo do pretresa na trgu, negativno vplivalo na mobilnost prebivalstva in že zdaj neugodno starostno strukturo voznega parka v Sloveniji, kar bi še otežilo doseganje okoljskih ciljev Republike Slovenije v prometu. Z namenom koristi za davčne zavezanke, spodbujanja potrošnje in s tem tudi podpore celotni gospodarski panogi, od domačih dobaviteljev sestavnih delov za avtomobilsko industrijo, proizvajalcev v Sloveniji do dobaviteljev vozil, ki so jih vse prizadele posledice nalezljive bolezni SARS-CoV-2, je potrebno preprečiti znatni dvig obdavčitve vozil, do katerega bi prišlo s 1. 1. 2021. To bi še dodatno ogrozilo obstoj celotne panoge in s tem povzročilo težko popravljive posledice za delovanje države tako s socialnega, kot tudi fiskalnega vidika. S sprejetjem zakona po nujnem postopku se bo zagotovilo tudi izvajanje ukrepov za omilitev in odpravo posledic oziroma zmanjšanje negativnih učinkov izbruha nalezljive bolezni SARS-CoV-2 za gospodarstvo in druge zavezanke za davek.

1.2. Davek na motorna vozila

Davek na motorna vozila je bil uveden leta 1999, ureditev pa je bila nekajkrat novelirana (leta 2004, 2006, 2010 in 2012). V zvezi z navedenim davkom je na ravni Evropske unije veljavna Direktiva Sveta 83/182/EGS z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostivah znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo. Direktiva odpravlja ovire, ki jih različne davčne ureditve, ki se uporabljajo za začasni uvoz nekaterih prevoznih sredstev za zasebno ali poslovno rabo, predstavljajo za prosti pretok državljanov EU. Hkrati morajo biti nacionalne določbe glede obdavčitve osebnih vozil v skladu s splošnimi načeli Pogodbe o Evropski uniji in Pogodbe o delovanju Evropske unije. To zlasti pomeni, da v trgovini med državami članicami ne bi smele povzročati formalnosti pri prehodih meje in bi morale spoštovati načelo nediskriminacije.

V skladu z Zakonom o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF; v nadaljnjem besedilu: ZDMV) se davek plačuje od prometa posameznih motornih vozil iz določenih tarifnih oznak kombinirane nomenklature carinske tarife (v nadaljnjem besedilu: KN), ki se dajo prvič v promet ali se prvič registrirajo na območju Republike

Slovenije. Z davkom na motorna vozila (v nadaljnjem besedilu: DMV) se tako obdavčujejo motorna vozila kot so avtomobili in druga motorna vozila, konstruirana predvsem za prevoz oseb, vključno z motornimi vozili za kombinirani prevoz ljudi in blaga (tipa »karavan«, »kombi« itd.) in motorna kolesa (tudi mopedi), kolesa in podobna vozila s pomožnim motorjem, z bočno prikolico ali brez nje, ki so na bencinski, dizelski, plinski, električni pogon ter tudi hibridna električna vozila in vozila na vodik. Davčna stopnja je bila prvotno določena samo v odvisnosti od prodajne cene motornega vozila, v letu 2010 pa se je z novelo zakona (ZDMV-C) davčna stopnja vezala tudi na okoljske komponente (npr. izpust CO₂, emisijski standard EURO, izpust trdnih delcev). Stopnja davka na motorna vozila je v veljavnem zakonu odvisna od izpusta CO₂ pri kombinirani vožnji in vrste goriva, ki se uporablja za pogon. Poleg izpusta CO₂ in vrste goriva na višino davka vplivajo še druge okoljske komponente (emisijski standard EURO in izpust trdnih delcev). Za bivalna vozila, motorna kolesa ter trikolesa in štirikolesa je stopnja davka odvisna od moči motorja. Ureditev glede povečanja stopnje davka na podlagi okoljskih komponent je za omenjena vozila podobna kot za avtomobile in druga motorna vozila, konstruirana predvsem za prevoz oseb, vključno z motornimi vozili za kombinirani prevoz ljudi in blaga.

1.3. Dodatni davek na motorna vozila

Z uveljavitvijo zakona, ki ureja uravnoteženje javnih financ, je bil v letu 2012 poleg davka na motorna vozila uveden dodatni davek na motorna vozila t.i. luksuzni davek. S tem davkom se obdavčuje osebna vozila s prostornino od 2.500 ccm in motorna kolesa, trikolesa in štirikolesa s prostornino od 1.000 ccm. Namen uvedbe dodatnega davka na motorna vozila je bil, da se porazdeli breme javnofinančne konsolidacije na krog zavezancev z večjim premoženjem, kar pomeni, da se dodatno obdavči t.i. luksuzna motorna vozila. To so praviloma motorna vozila z večjo prostornino motorja, zato je stopnja dodatnega davka na motorna vozila odvisna od prostornine motorja. Zaradi visoke obdavčitve motornih vozil z dodatnim davkom na motorna vozila (v nekaterih primerih lahko skupna davčna obremenitev z vsemi davki doseže tudi do cca. 50 % od davčne osnove – prodajne cene vozila), je v praksi mogoče zaznati, da zavezanci registrirajo vozila z večjo prostornino motorja v tujini. Gre sicer za problematiko s področja prometne zakonodaje, torej pravil o tem, kje se motorno vozilo sme oziroma mora registrirati, vendar ima takšno ravnanje tudi javnofinančne posledice, saj se s tem zavezanci izogibajo plačilu davka na motorna vozila, dodatnega davka na motorna vozila, davka na dodano vrednost (v nadaljnjem besedilu: DDV), letne dajatve za uporabo registriranih vozil v cestnem prometu, stroškov registracije, pa tudi zavarovanj, ipd. Zato se v okviru zakona ureja enotni davek na motorna vozila, ki ni več deljen na osnovni davek in dodatni davek na motorna vozila.

1.4. Sprememba prometne zakonodaje z uvedbo novega regulativnega preskusnega postopka za merjenje izpusta CO₂ in porabe goriva pri lahkih vozilih WLTP in druge materialne zakonodaje

V okviru prometne zakonodaje je bil uveden nov regulativni preskusni postopek za merjenje izpusta CO₂ in porabe goriva pri lahkih vozilih, t.i. globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila (WLTP). Nov regulativni preskusni postopek WLTP nadomešča novi evropski vozni cikel (NEDC), ki se je uporabljal do sedaj. Preskusni postopek WLTP se uvaja postopno. Od 1. 9. 2019 naprej se vsa nova osebna vozila, dana na trg Unije, preskušajo v skladu z novim preskusnim postopkom WLTP. Prav tako se od 1. 9. 2019 v skladu z novim preskusnim postopkom WLTP preskušajo nova tovorna vozila, ki so po homologaciji tovorna vozila, za namene DMV pa se na podlagi predpisov in temeljnih pravil, ki veljajo za uvrščanje blaga po KN, uvrščajo v tarifno oznako 8703 KN, torej med avtomobile in druga motorna vozila, konstruirana predvsem za prevoz oseb, vključno z motornimi vozili za kombinirani prevoz ljudi in blaga (tipa »karavan«, »kombi« itd.) ter so tako predmet obdavčitve z DMV.

Zaradi preskusnih pogojev, ki bolj ustrezajo dejanskim voznim pogojem, sta vrednosti porabe goriva in izpusta CO₂, izmerjeni v skladu s postopkom WLTP, pogosto višji v primerjavi z vrednostmi,

izmerjenimi s postopkom NEDC. Trenutno je zaradi postopnega uvajanja preskusnega postopka WLTP predviden v potrdilu o skladnosti oziroma izjavi o emisijski ustreznosti vozila podatek o vrednosti porabe goriva in izpusta CO₂, homologirane in izmerjene v skladu s preskusnim postopkom NEDC in/ali WLTP. Za nova osebna vozila, homologirana v skladu s preskusnim postopkom WLTP, sta tako v teh dokumentih navedena dva podatka o izpustu CO₂, in sicer: vrednost CO₂ WLTP in vrednost CO₂ NEDC. Za rabljena vozila se predvideva samo en podatek, in sicer izmerjena vrednost CO₂ NEDC.

Ker je davčna stopnja vezana tudi na okoljske komponente motornih vozil, se pri odmeri DMV v skladu z določbami ZDMV upošteva podatek o izpustu CO₂, ki je za posamezno motorno vozilo razviden iz omenjenih uradnih dokumentov, kot sta izjava o emisijski ustreznosti vozil oz. potrdilo o skladnosti vozila. V letu 2018 je bilo zaradi spremembe prometne zakonodaje in s tem prehodnega obdobja o evidentiranju podatkov o izpustu CO₂ po eni/obeh metodah, izdano pojasnilo, da v primeru, ko je v uradnem dokumentu motornega vozila navedena tako vrednost CO₂ WLTP kot tudi vrednost CO₂ NEDC, se za namen odmere DMV upošteva podatek o vrednosti CO₂ NEDC. Vendar je evidentiranje obeh podatkov izpusta CO₂ predpisano le do 31. 12. 2020. Od 1. 1. 2021 bodo imela vsa nova motorna vozila, ki so predmet DMV, podatek o izpustu CO₂ le po novi metodi WLTP (t.j. višja vrednost CO₂), rabljena vozila pa po stari metodi NEDC (t.j. nižja vrednost CO₂), kar bi v primeru ohranitve ureditve veljavnega zakona lahko povzročilo z vidika obdavčitve vozil njihovo neenako obravnavo. V primeru ohranitve obstoječe ureditve DMV se predvideva, da bi se po koncu prehodnega obdobja obveznosti evidentiranja obeh podatkov o izpustu CO₂ (tj. od 1. 1. 2021 dalje), za nova motorna vozila, zaradi uporabe WLTP vrednosti izpusta CO₂, lahko povečala obdavčitev novih motornih vozil, ponekod tudi za 6-krat (npr. motornemu vozilu, ki ima trenutno izpust CO₂ po metodi NEDC 109g/km, po metodi WLTP pa 130 g/km CO₂, bi se povečala obdavčitev DMV, in sicer s stopnje davka 0,5 % od davčne osnove na 3 %).

Od uveljavitve ZDMV so se spremenili tudi določeni drugi materialni predpisi, ki se upoštevajo pri obdavčitvi vozil z DMV (npr. na podlagi Zakona o prijavi prebivališča od 1. 1. 2021 ne bo več evidence o skupnem gospodinjstvu, kar je za namene oprostitve DMV pri velikih družinah eno od upoštevanih dokazil).

1.5. Zasedovanje okoljskih ciljev

Slovenija se že vrsto let sooča s prekomerno onesnaženim zrakom z delci PM₁₀ pozimi in prizemnim ozonom poleti, narašča tudi onesnaženost zraka z benzo(a)pirenom (BaP). Prekomerna onesnaženost zraka z delci PM₁₀ v Sloveniji je poleg okoljskega in zdravstvenega tudi izziv z vidika pravnih posledic zaradi preseganja mejnih vrednosti delcev PM₁₀ in kršitve Direktive EU o kakovosti zunanjega zraka. Slovenija ima težave z doseganjem predpisane kakovosti zraka in krši Direktivo o kakovosti zunanjega zraka zaradi preseganja mejnih vrednosti delcev PM₁₀ na več merilnih mestih v državi, zaradi česar je prejela uradni opomin Evropske komisije.

Promet predstavlja pomemben vir onesnaževal zunanjega zraka, saj je vir več kot polovice vseh nacionalnih emisij dušikovih oksidov (NO_x), pomembno vpliva na prekomerno onesnaženost zraka z delci PM₁₀ pozimi, poleti pa je promet eden izmed ključnih vzrokov za prekomerno onesnaženost zraka s prizemnim ozonom (O₃). Dušikovi oksidi (NO_x) so predhodniki sekundarnih delcev PM₁₀ in prizemnega ozona. Iz izpuha vozil največ delcev in predhodnikov sekundarnih delcev prispevajo starejša vozila na dizelski pogon. Izpuh dizelskih vozil je tudi pomemben vir rakotvornega benzo(a)pirena (BaP). Dizelska vozila imajo precej višje izpuste dušikovih oksidov (NO_x) kot bencinska vozila.

Onesnaženi zrak povzroča zakisovanje tal in vode, evtrofikacijo, zmanjšuje donos kmetijskih pridelkov, škodi gozdovom ter razjeda materiale. Izpostavljenost onesnaženemu zraku z delci PM₁₀

povzročča številne bolezni in predčasno smrt. Med najpogostejšimi posledicami so srčno-žilne bolezni, bolezni pljuč, rak, povečano tveganje za umrljivost novorojenčkov.

Obstoječi zakon, z namenom zasledovanja okoljskih ciljev, določa ugodnost za dizelska vozila z emisijskim standardom EURO 6. Ta je od uveljavitve zakona postal že obvezen standard za vsa nova vozila, torej ne predstavlja več zasledovanja okoljskih ciljev, ampak zgolj izpad prihodkov državnega proračuna.

Obstoječa lestvica obdavčitve le še v manjši meri zasleduje okoljske cilje, saj so izpusti CO₂ motornih vozil z leti znatno padli, hkrati pa so tudi proizvajalci pri meritvah prikazovali nižje izpuste CO₂ vozil od realnih. Temu lestvica obdavčitve ni sledila, zato je bila potrebna prenove.

Prehod v podnebno nevtraln, zeleno, pravično in socialno Evropo je ena osrednjih prioritete nove Evropske komisije. Decembra 2019 je Evropska komisija objavila »Evropski zeleni dogovor« kot smernice za lotevanje podnebnih in okoljskih izzivov in prednostni program EU in držav članic v tem mandatu Komisije. Na tej podlagi naj bi Evropa do leta 2050 postala prva podnebno nevtralna celina. Za doseganje tega cilja bodo potrebni ukrepi v vseh sektorjih gospodarstva.

Eden ključnih sektorjev, za katerega Evropska komisija meni, da ga bo treba v EU temeljito nasloviti, je promet, saj le ta predstavlja četrtno emisij toplogrednih plinov v EU, njihov delež pa še narašča. Da bi dosegli podnebno nevtralnost, bi morali do leta 2050 zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz prometa za 90 %. Evropska komisija v omenjenem dokumentu navaja, da bi promet moral bistveno manj onesnaževati, še zlasti v mestih. Za odpravljanje emisij in prometnih zastojev v mestih ter izboljšanje javnega prometa bi bilo treba sprejeti kombinacijo ukrepov. Evropska komisija bo predlagala strožje standarde za emisije onesnaževal zraka za vozila z motorjem z notranjim izgorevanjem. Prav tako bo predlagala, da se do junija 2021 opravi pregled zakonodaje o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za vozila in kombinirana vozila, da bi omogočila neoviran napredek od leta 2025 naprej proti doseganju brezemisijske mobilnosti.¹

Skladno z Uredbo (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 je Slovenija že obvezana svoje emisije toplogrednih plinov v sektorjih, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami, kamor sodi tudi promet, do leta 2030 zmanjšati za vsaj 15 % glede na raven v letu 2005. Obvezujoč cilj Republike Slovenije je zadržati emisije toplogrednih plinov do leta 2030 tako, da povečanje glede na leto 2005 ne bo preseгло 18 %.²

Skladno z Uredbo (EU) 2018/1999 z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, ki je začela veljati 24. decembra 2018, je Slovenija pripravila in Evropski komisiji predložila Nacionalni energetske podnebni načrt (v nadaljnjem besedilu: NEPN). Gre za strateški dokument, ki za obdobje do leta 2030 (s pogledom do 2040) določa cilje, politike in ukrepe na petih razsežnostih energetske unije, med katerimi je tudi razogljčenje prometa.

Predlog Zakona o davku na motorna vozila bo prispeval tudi k doseganju obvezujočih okoljskih ciljev Republike Slovenije v prometu, katerih doseganje spremlja Evropska komisija in ki so natančno opredeljeni v NEPN. Predlog Zakona o davku na motorna vozila za osebna motorna vozila veže višino zneska davka izključno na okoljske kriterije (vrsto goriva za pogon, izpust CO₂, emisijski standard EURO), s čimer bo pomembno prispeval k izboljšanju kakovosti zraka in podnebja.

¹ Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final), str. 10-11.

² Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, str. 3.

Prav tako zaradi trenda prehoda na čistejša vozila v zahodni Evropi obstaja možnost povečanega vnosa rabljenih dizelskih vozil iz drugih držav (npr. Nemčije, Italije in Nizozemske) v Slovenijo. Zaradi davka, vezanega na okoljske kriterije, se bo tako zmanjšala možnost za povečan vnos rabljenih, okoljsko spornih dizelskih vozil iz drugih držav članic.

1.6. Administrativne obremenitve

Obdavčitev motornih vozil po veljavnem zakonu je vezana predvsem na vrednost vozila, zato mora davčni zavezanec napovedi za odmero DMV priložiti izvirnik računa o nakupu vozila, iz katerega sta razvidna prodajna cena in datum nakupa. Zaradi ugotavljanja resnične prodajne cene vozila je postopek za odmero DMV lahko dolgotrajen in administrativno zahteven, tako za Finančno upravo Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: FURS), kot tudi za zavezanca. Hkrati je veliko možnosti za goljufije, predvsem v zvezi s ponarejanjem računov z namenom znižanega plačila davkov, kar vpliva na višino javnih prihodkov. Zato je v predlogu zakona davčna osnova določena brez vrednosti motornega vozila, temveč se veže samo na okoljske komponente.

Obstoječi zakon predstavlja administrativno obremenitev za proizvajalce novih vozil v Republiki Sloveniji ter FURS, saj zahteva od proizvajalcev vozil, ki iz Republike Slovenije izvozijo/iznosijo nova vozila pred registracijo, da za ta vozila obračunajo in plačajo DMV ter nato uveljavljajo vračilo plačanega davka (zaradi izvoza/iznosa vozil iz Republike Slovenije).

1.7. Izogibanje plačila davka na motorna vozila

Pri izvajanju zakona je bilo ugotovljeno, da zavezanci z namenom izogibanja plačila DMV ponarejajo račune z namenom znižanega plačila davkov, fiktivno začasno vnesejo vozilo v Republiko Slovenijo in uveljavljajo oprostitev plačila DMV, naknadno pa vozilo preregistrirajo na dejanske kupce v Republiki Sloveniji, brez plačila DMV.

1.8. Obdavčitev rabljenih vozil ob upoštevanju padanja vrednosti vozil in preostalega davka na motorna vozila

V skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije (npr. sodbe v združenih zadevah C-290/05 in C-333/05, zadeva C-345/93) je potrebno pri obdavčitvi rabljenega vozila, ki se prvič registrira in obdavči v Republiki Sloveniji, upoštevati padec vrednosti vozila in t.i. preostali davek (angl. »residual tax«), ki je vgrajen v istovrstna rabljena vozila, ki so že na našem trgu. V nasprotnem bi bila rabljena vozila, ki k nam pridejo iz tujine, nedopustno prekomerno obdavčena v primerjavi z domačimi rabljenimi vozili, kar bi bilo v neskladju z zakonodajo EU. Takšna so tudi priporočila Evropske komisije iz leta 2012, ki so vsebovana v dokumentih, ki obravnavajo problematiko neharmonizirane obdavčitve vozil znotraj EU in praktične težave, ki se v zvezi s tem pojavljajo (komunikacija EK »Strengthening the Single Market by removing cross-border tax obstacles for passenger cars« in »Principles of taxation of motor vehicles according to EU law as interpreted by the Court of Justice«). Sodišče EU v omenjenih sodbah pravi, da mora država, ki bo obdavčila iz tujine prispelo rabljeno vozilo, v primeru zastopanja dobre prakse upoštevati davek, ki je že bil plačan v drugi državi članici EU, da se tako izogne prekomernemu davčnemu bremenu, oz. dvojni obdavčitvi. Vozilo namreč izgublja vrednost (in »vanj vgrajeni« davek na motorno vozilo) in to je v primeru rabljenih vozil potrebno upoštevati, ne glede na to, ali je sama cena (vrednost vozila) v splošnem lastnost za določanje višine davka ali ne (primer Madžarske v združenih zadevah C-290/05 in C-333/05). Upoštevati je treba tudi dejstvo da se tržna vrednost motornega vozila začne zniževati takoj, ko je vozilo kupljeno ali dano v promet in da se to zniževanje nadaljuje tudi po petem letu uporabe vozila (sodbi C - 101/00, C-200/15) ter da padanje vrednosti vozila (in s tem preostalega davka, vgrajenega v vozilo) ni linearno: v prvem letu vrednost pade hitro, nato pa v prihodnjih letih pada vse počasneje.

1.9. Prekrški

V materialnem delu zakona je treba v primerjavi z veljavnim zakonom dopolniti nabor prekrškov z novimi dejanskimi stanovi in odpraviti pomanjkljivosti pri navedbi doslej veljavnih dejanskih stanov prekrškov, saj zakon ne ureja določenih škodljivih ravnanj in stanj zavezancev, ali nedovoljenih ravnanj ne ureja več ustrezno. Tako v veljavnem zakonu ni ustrezne razmejitve med davčnimi prekrški in hujšimi davčnimi prekrški glede na resnost možnih posledic za javne finance v primeru nepravilnega določanja davčne osnove. Razponi zagroženih sankcij niso poenoteni, prav tako je potrebno na novo določiti kriterije za določitev, kdaj se šteje, da je narava prekrškov posebej huda. Z določitvijo kriterijev se zagotavlja, da bo v konkretnem postopku izrečena globa dejansko sorazmerna s težo storjenega prekrška, ki se praviloma izraža v višini neplačanega ali premalo plačanega davka. Določitev posebne sankcije za hujše davčne prekrške s posebej hudimi posledicami ima tudi pomemben preventivni učinek, zato je nujna prenova določb, ki določajo prekrške in sankcije zanje. Hkrati je potrebno višino zagrožene globe prilagoditi ocenjeni ekonomski moči storilca prekrška in višine zagroženih glob uskladiti z globami za davčne prekrške po zakonu, ki ureja davčni postopek, ter na ta način zagotoviti enakopravno obravnavo davčnih zavezancev – storilcev prekrškov po različnih davčnih zakonih.

1.10. Zamudne obresti pri predčasni odtujitvi vozila upravičencev do oprostitev plačila davka na motorna vozila

Veljavni ZDMV določa, da če upravičenci do oprostitev plačila DMV za velike družine, invalide ter diplomatska in konzularna predstavništva, konzulate in mednarodne organizacije prodajo vozilo ali ga brezplačno odtujijo pred potekom predpisanega roka od dneva nakupa ali uvoza, ki ga zakon določa za posamezno oprostitev, morajo plačati davek v višini davka, ki bi moral biti plačan, če ne bi bilo oprostitve, in pripadajoče obresti od dneva nakupa ali uvoza do dneva plačila davka. Takšna ureditev je nesorazmerna in prestroga, saj postavlja upravičence do oprostitev v neenakovreden položaj z ostalimi zavezanci v primeru predčasne odtujitve vozila – upravičenci do oprostitve so poleg doplačila davka do polne vrednosti dolžni plačati še zamudne obresti od dneva nakupa oziroma uvoza vozila do dneva plačila davka. Zato predlog zakona odpravlja zaračunavanje zamudnih obresti v teh primerih, prav tako pa se v takšnih primerih odmeri davek v višini, ki ga FURS ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila.

Na podlagi vsega navedenega je zato nujno potrebna sprememba ureditve v obliki novega zakona.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Glavni cilj predloga zakona je, da se z novim koledarskim letom 2021 uvede nov način odmere DMV v korist davčnih zavezancev in stimuliranja potrošnje. Davčnim zavezanecem je treba nemudoma zagotoviti pravno gotovost in predvidljivost obdavčitve motornih vozil, zaradi nove prometne in okoljske zakonodaje. Drugi cilj zakona je preprečitev znatnega dviga obdavčitve novih motornih vozil s 1. 1. 2021, zaradi prehoda na novo metodologijo merjenja izpusta CO₂. Prav tako je cilj prenove zakona odprava dodatnega davka na motorna vozila, ki je bil uveden z zakonom, ki ureja uravnoteženje javnih financ in se je vezal na motorna vozila z večjo prostornino motorja. S prenovo ureditve se ureja enotni davek na motorna vozila in ne več osnovni davek in dodatni davek na motorna vozila. Hkrati pa se s tem zagotavlja stabilen vir javnofinančnih prihodkov v proračun. Najbolj obdavčena motorna vozila z dodatnim davkom na motorna vozila se razbremenjuje s ciljem zmanjšanja registracij navedenih vozil (z večjo prostornino motorja) v tujini. Obenem je cilj predloga novega Zakona o davku na motorna vozila pospešitev in avtomatizacija odmere DMV. Obdavčitev motornih vozil z davkom se veže samo na okoljske komponente, brez prodajne cene vozil, z vključitvijo avtomatske izmenjave podatkov o homologaciji in registraciji motornih vozil z evidenco motornih vozil FURS. Predlog Zakona o davku na motorna vozila veže višino zneska davka izključno

na okoljske kriterije, s čimer bo pomembno prispeval k izboljšanju kakovosti zraka in podnebja ter sledil trendu prehoda na čistejša vozila. S tem bo prispeval k doseganju okoljskih ciljev Republike Slovenije v prometu.

2.2 Načela

Načela tega zakona v splošnem ne odstopajo od temeljnih načel veljavnega zakona. Motorna vozila, ki so se do sedaj obdavčevala z DMV, se tako še vedno obdavčujejo po predlogu zakona, s tem da se jasneje določa, da se obdavčujejo samo tista motorna vozila iz posameznih tarifnih oznak KN, ki so namenjena registraciji in uporabi v Republiki Sloveniji. Prav tako se po tem zakonu obdavčujejo predelana motorna vozila, ki jih zavezanci naknadno predelajo v motorna vozila, ki so predmet obdavčitve po tem zakonu. S predlogom zakona se sledi načelu enake obravnave motornih vozil.

Ob upoštevanju posledic pandemije COVID-19 predlog zakona sledi tudi zagotavljanju likvidnosti gospodarskim subjektom in drugim zavezancem za davek ter tako tudi sledi še naslednjim načelom:

- Načelo prilagajanja prava družbenim razmeram

Pandemija virusa COVID-19 je ves svet pahnila v popolnoma novo in nepredvidljivo situacijo, tako z vidika njenega trajanja kot tudi posledic na družbo in posameznike. V luči te negotovosti zakonodajalec nima le pravice, temveč tudi dolžnost, da zakonodajo prilagaja danim družbenim razmeram in jo tudi spreminja, če to narekujejo spremenjena družbena razmerja. Načelo prilagajanja prava družbenim razmeram se v teh družbenih razmerah torej kaže kot ključni element načela pravne države.

- Načelo učinkovitosti

Nujni ukrepi, ki jih država sprejema za obvladovanje in zmanjševanje negativnih posledic pandemije virusa COVID-19 na prebivalstvo in gospodarstvo, morajo biti čim bolj učinkoviti.

2.3 Poglavitne rešitve

a) Predstavitev predlaganih rešitev:

Z obdavčevanjem motornih vozil je mogoče vplivati na ravnanje zavezancev za davek oziroma kupcev motornih vozil tako, da se ti zaradi ugodnejše obdavčitve sploh odločajo za nakup, hkrati pa se s tem spodbuja tudi k nakupu okolju prijaznejših in čistejših vozil ter motornih vozil na alternativne vire, kot so električna energija ali pa npr. utekočinjeni naftni plin, in hibridna vozila, ki spuščajo v ozračje nižji izpust CO₂ ter znatno manj trdnih delcev in drugih onesnaževal zraka. Ker veljavni ZDMV ne vpliva več (dovolj) na ravnanje kupcev motornih vozil, bi bilo treba dati večji poudarek okoljskim merilom, s čimer bi lahko v prihodnjih letih prispevali tudi k izboljšanju kazalnikov okolja v sektorju prometa.

2.3.1. Odprava dodatnega davka na motorna vozila

Predlog zakona odpravlja dodatni davek na motorna vozila, t.i. luksuzni davek, s katerim so se doslej obdavčevala osebna vozila s prostornino od 2.500 ccm in motorna kolesa, trikolesa in štirikolesa s prostornino od 1.000 ccm. Z uveljavitvijo zakona, ki ureja uravnoteženje javnih financ, je bil v letu 2012, poleg davka na motorna vozila, uveden dodatni davek na motorna vozila. Namen uvedbe dodatnega davka na motorna vozila je bil, da se porazdeli breme javnofinančne konsolidacije na krog zavezancev z večjim premoženjem, kar pomeni, da se dodatno obdavči t.i. luksuzna motorna vozila. To so praviloma motorna vozila z večjo prostornino motorja, zato je stopnja dodatnega davka na motorna vozila odvisna od prostornine motorja. Drugi cilj predloga zakona pa je spodbujanje potrošnikov k nakupu okolju prijaznejših motornih vozil. Zaradi visoke obdavčitve motornih vozil z dodatnim davkom na motorna vozila (ponekod skupna davčna obremenitev z vsemi davki tudi do cca. 50 % od davčne osnove – prodajne cene vozila), je v praksi mogoče zaznati, da zavezanci

registrirajo vozila z večjo prostornino v tujini. Gre sicer za problematiko s področja prometne zakonodaje, torej pravil o tem, kje se motorno vozilo sme oziroma mora registrirati, ima pa takšno ravnanje tudi javnofinančne posledice, saj se s tem zavezanci izogibajo plačilu davku na motorna vozila, dodatnemu davku na motorna vozila, davku na dodano vrednost, letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu, stroškom registracije, pa tudi zavarovanj, ipd.. Zato je v okviru tega zakona urejen enotni davek in ne več osnovni davek in dodatni davek na motorna vozila. Hkrati pa se s tem zagotavlja stabilen vir javnofinančnih prihodkov v proračun.

2.3.2. Odprava administrativnih ovir

Z namenom odprave administrativnih ovir in poenostavitve postopkov, tako pri davčnih zavezancih, kot tudi pri FURS se v predlogu zakona spreminja davčna osnova za odmero DMV, in sicer se upoštevajo samo okoljske komponente, brez prodajne cene vozila. Pri določitvi davka se za osebna motorna vozila upošteva vrsta goriva, izpust CO₂ in emisijski standard EURO. Določena je prenovljena lestvica DMV, ki upošteva novo metodo merjenja izpusta CO₂ za nova vozila in uveljavitev novih emisijskih standardov EURO. Za rabljena vozila, ki nimajo podatkov po novi (strožji) metodi merjenja izpusta CO₂ (t.i. preskusni postopek WLTP), se določi korektivni faktor v višini 20 oz. 22 % pribitka k podatkom o izpustu CO₂, izmerjenem po preskusnem postopku NEDC.

S predlogom zakona se odpravljajo administrativne ovire in poenostavljajo postopki tako za davčne zavezanke, kot tudi za nadzorni organ FURS, tako da se uvaja uporaba portala eDavki tudi za vlaganje napovedi za odmero davka ter za uveljavljanje oprostitev in vračil davka. Ker se ne upošteva več prodajna cena vozila, se pospešijo in avtomatizirajo odmere davka na podlagi podatkov iz uradnih evidenc o registriranih vozil. Z odpravo vrednosti motornega vozila kot kriterija pri obdavčitvi z DMV in s tem vezavo izključno na okoljske kriterije, ki so preverljivi v evidencah o registriranih vozil, se zagotavlja bolj jasna in v naprej predvidljiva davčna osnova za odmero DMV. Doslej so zavezanci v praksi lahko kupili motorno vozilo po nižji prodajni ceni, kot je bila njegova prometna vrednost, kjer se je ugotavljala davčna osnova na podlagi vseh okoliščin posameznega primera, pri čemer se je kot izhodišče uporabila orientacijska vrednost motornih vozil iz katalogov za vrednotenje vozil, kar je povzročalo zaplete pri odmeri davka in podaljševalo čas od vložitve napovedi do odmere davka. Z novim zakonom se le to odpravlja.

Prav tako bodo zavezanci za namene odmere DMV preko portala e-Davki vložil napoved z manjšim naborom podatkov. Za razliko od dosedanjega postopka, ko je moral zavezanec pridobiti izjavo o emisijski ustreznosti vozila pri strokovni organizaciji, pristojni za ugotavljanje skladnosti, in jo priložiti k napovedi za odmero DMV, se bodo podatki, ki so vsebovani v potrdilu o skladnosti motornega vozila, avtomatično prenesli v informacijski sistem FURS. Na ta način bodo davčni zavezanci razbremenjeni pridobivanja in predlaganja omenjenih izjav za FURS, prav tako bodo na ta način razbremenjene strokovne organizacije, pristojne za ugotavljanje skladnosti, ki jim ne bo treba izdajati izjav o emisijski ustreznosti vozila. FURS bo še vedno lahko, glede na okoliščine primera, zahteval predložitev ustreznih listin in dokazil. Po plačilu ali oprostitvi DMV bo imel registracijski organ dostop do evidence motornih vozil FURS, ki bo vsebovala podatek o plačilu oziroma oprostitvi davka. Zavezanec bo tako po elektronski vlogi napovedi za odmero davka in plačilu odmerjenega davka moral zgolj še do registracijskega organa, kjer bo registriral motorno vozilo. Vsi ostali obiski pri organih zaradi avtomatizacije in povezljivosti evidenc, ne bodo več potrebni, kar bo bistveno skrajšalo, pospešilo in poenostavilo postopek odmere DMV, tako zavezancu kot FURS, razbremenjene bodo tudi strokovne organizacije, pristojne za ugotavljanje skladnosti.

Prav tako bo FURS v postopku odmere DMV po uradni dolžnosti iz uradnih evidenc pridobil podatke o istem stalnem prebivališču zavezanca in njegovih treh ali več otrok, ki je eden izmed pogojev za uveljavljanje oprostitev davka pri nakupu motornega vozila za prevoz velikih družin oziroma v posameznih primerih pri uveljavljanju oprostitev za invalide.

Dodatno se zaradi zmanjšanja administrativnih ovir za določene davčne zavezanke (t.j. proizvajalce) le-te tudi finančno oziroma likvidnostno razbremenjuje, saj je zanje določena oprostitve obveznosti obračuna in plačila davka. Navedeno velja za proizvajalce novih vozil v Republiki Sloveniji, ki po prodaji motornih vozil, vendar še pred njihovo registracijo, le te izvozijo/iznosijo iz Republike Slovenije. S tem se posledično v teh primerih odpravi tudi naknadno uveljavljanje vračil davka.

2.3.3. Odprava pomanjkljivosti obstoječega zakona

Prav tako se s predlogom zakona odpravljajo določene pomanjkljivosti obstoječega ZDMV, ki so se izkazale pri njegovem izvajanju: npr. pri začasnem vnosu vozil (z oprostitvijo DMV) se predpiše obveznost plačila davka, če se vozilo odtuji v Sloveniji. S tem se spoštujejo določbe Direktive Sveta 83/182/EGS o davčnih oprostitvah znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo.

V predlogu novega zakona se ohranja pooblastilo vladi, da z uredbo prilagaja višino obdavčitve v okvirih, določenih z zakonom. Določitev stopenj DMV je odvisna od samega stanja na trgu motornih vozil, ki se konstantno spreminja.

V zadnjem obdobju je zaznati trend zniževanja izpusta CO₂ pri novih motornih vozilih, čemur lestvica obdavčitve v veljavnem ZDMV ne sledi, kar negativno vpliva tudi na obseg prihodkov iz naslova DMV. Zaradi odprave vezanosti obdavčitve na prodajno ceno vozila, se za primere uvoza/vnosa rabljenih vozil določa plačilo le predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila, da se zagotovi enaka obravnavana teh vozil v primerjavi z istovrstnimi vozili na domačem trgu (upoštevanje sodne prakse EU).

Predlog novega zakona odpravlja plačilo zamudnih obresti, če upravičenci do oprostitve plačila DMV za velike družine, invalide ter diplomatska in konzularna predstavništva, konzulate in mednarodne organizacije ter v primeru začasnega uvoza oziroma vnosa, prodajo vozilo ali ga brezplačno odtujijo pred potekom predpisanega roka od dneva nakupa ali uvoza, ki ga zakon določa za posamezno oprostitve. V primeru predčasne odtujitve vozila morajo plačati davek v višini davka, ki ga FURS ugotovi na dan odtujitve motornega vozila, ob upoštevanju predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila. S tem se zagotavlja enak položaj upravičencev do oprostitve in ostalih zavezanecv v primeru predčasne odtujitve vozila pred potekom predpisanega roka od dneva nakupa ali uvoza, ki ga zakon določa za posamezno oprostitve.

Upoštewane so tudi spremembe druge relevantne materialne zakonodaje (npr. odprava zahteve po predložitvi dokazila o skupnem gospodinjstvu pri uveljavljanju oprostitve DMV).

V predlogu zakona se usklajujejo prekrškovne določbe z drugimi prekrški na davčnem področju, ob upoštevanju preteklih izkušenj iz prakse in sprememb Zakona o prekrških, saj le-ta predpisuje drugačno delitev vrst storilcev prekrškov glede na okvire za predpisovanje glob ter razmislek glede višine zneskov glob.

2.3.4. Zasledovanje okoljskih ciljev

Prehod v podnebno nevtraln, zeleno, pravično in socialno Evropo je ena osrednjih prioritete nove Evropske komisije. Decembra 2019 je Evropska komisija objavila »Evropski zeleni dogovor« kot smernice za lotevanje podnebnih in okoljskih izzivov in prednostni program EU in držav članic v tem mandatu Komisije. Na tej podlagi naj bi Evropa do leta 2050 postala prva podnebno nevtralna celina. Za doseganje tega cilja bodo potrebni ukrepi v vseh sektorjih gospodarstva.

Eden ključnih sektorjev, za katerega Evropska komisija meni, da ga bo treba v EU temeljito nasloviti, je promet, saj le ta predstavlja četrtno emisij toplogrednih plinov v EU, njihov delež pa še narašča.

Da bi dosegli podnebno nevtralnost, bi morali do leta 2050 zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz prometa za 90 %. Evropska komisija v omenjenem dokumentu navaja, da bi promet moral bistveno manj onesnaževati, še zlasti v mestih. Za odpravljanje emisij in prometnih zastojev v mestih ter izboljšanje javnega prometa bi bilo treba sprejeti kombinacijo ukrepov. Evropska komisija bo predlagala strožje standarde za emisije onesnaževal zraka za vozila z motorjem z notranjim izgorevanjem. Prav tako bo predlagala, da se do junija 2021 opravi pregled zakonodaje o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za vozila in kombinirana vozila, da bi omogočila neoviran napredek od leta 2025 naprej proti doseganju brezemisijske mobilnosti.³

Skladno z Uredbo (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 je Slovenija že obvezana svoje emisije toplogrednih plinov v sektorjih, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami, kamor sodi tudi promet, do leta 2030 zmanjšati za vsaj 15 % glede na raven v letu 2005. Obvezujoč cilj Republike Slovenije je zadržati emisije toplogrednih plinov do leta 2030 tako, da povečanje glede na leto 2005 ne bo preseglo 18 %.⁴

Skladno z Uredbo (EU) 2018/1999 z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, ki je začela veljati 24. decembra 2018, je Slovenija pripravila in Evropski komisiji predložiti Nacionalni energetsko podnebni načrt (v nadaljnjem besedilu: NEPN). Gre za strateški dokument, ki za obdobje do leta 2030 (s pogledom do 2040) določa cilje, politike in ukrepe na petih razsežnostih energetske unije, med katerimi je tudi razogljičenje prometa.

Predlog Zakona o davku na motorna vozila bo prispeval tudi k doseganju obvezujočih okoljskih ciljev Republike Slovenije v prometu, katerih doseganje spremlja Evropska komisija in ki so natančno opredeljeni v NEPN. Predlog Zakona o davku na motorna vozila za osebna motorna vozila veže višino zneska davka izključno na okoljske kriterije (vrsto goriva za pogon, izpust CO₂, emisijski standard EURO), s čimer bo pomembno prispeval k izboljšanju kakovosti zraka in podnebja. Vozila z dizelskim motorjem bodo, kot doslej, bolj obdavčena od vozil z bencinskim pogonom, saj so okolju manj prijazna, predvsem zaradi višjih izpustov dušikovih oksidov (NO_x). Vozila z višjim izpustom CO₂ ter nižjim emisijskim standardom EURO bodo bolj obdavčena od tistih z nižjim izpustom CO₂ ter višjim emisijskim standardom EURO. Navedeno zavezance spodbuja k nakupu bolj okolju prijaznih vozil, kar bo vplivalo na zmanjšanje izpusta CO₂ in drugih toplogrednih plinov v ozračje v ozračje.

Novi avtomobili z bencinskim motorjem z direktnim vbrizgavanjem šele s homologacijo od septembra 2018 (EURO 6c) z gotovostjo izpolnjujejo standard EURO 6 za mejno vrednost delcev, saj je filter za delce od tega datuma obvezen. Novi avtomobili z dizelskim motorjem šele s homologacijo EURO 6d dejansko izpolnjujejo mejno vrednost za dušikove okside (NO_x). Predlog zakona upošteva najnovejšo klasifikacijo emisijskih standardov EURO in spreminja obstoječi emisijski standard EURO 6, ki ne predstavlja več zasledovanja okoljskih ciljev. Na novo so, kot kriterij za obdavčitev, določeni emisijski standardi EURO 6b, EURO 6c in EURO 6d, pri čemer so le najbolj okoljsko učinkovita vozila deležna ugodnosti pri obdavčitvi. S tem predlog zakona sledi razvoju na trgu motornih vozil in skozi ugodnejšo obdavčitev spodbuja nakup bolj okolju prijaznih vozil z višjim emisijskim standardom, s čimer zasleduje okoljske cilje in zagotavlja vir prihodkov v državni proračun.

Najnovejša bencinska vozila EURO 6d (od leta 2020 za nove tipe vozil, od 2021 za vsa nova vozila) morajo imeti izpuste NO_x pod mejno vrednostjo 85,8 mg/km. Dizelska vozila EURO 6d imajo 33,3 % manj strogo mejno vrednost za NO_x - 114,4 mg/km, zato predlog zakona ohranja različno davčno

³ Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final), str. 10-11.

⁴ Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, str. 3.

lestvico za bencinska in dizelska vozila. Dizelska vozila bolj onesnažujejo zrak in s tem bolj škodijo zdravju ljudi. To velja za teoretične vrednosti emisij (tudi za novejša, predvsem pa za starejša standarda EURO), za vrednosti emisij izmerjene v testnih laboratorijih, predvsem pa za dejanske, izmerjene vrednosti emisij v realnih voznih pogojih. Bencinska vozila imajo emisije NO_x daleč pod mejnimi vrednostmi, ki jih določa EURO standard za posamezno vozilo, dizelska vozila jih pa komaj dosegajo, pri dejanski vožnji v realnih razmerah jih celo močno presegajo. Dizelska vozila so privilegirana v primerjavi z bencinskimi vozili pri drobnoprodajni ceni goriva. Trošarina na dizelsko in bencinsko gorivo nima okoljske komponente kljub temu, da ima liter dizelskega goriva več izpustov CO₂ kot liter bencinskega goriva. Prodajna cena dizelskega goriva brez dajatev je običajno višja od prodajne cene bencina brez dajatev, pri čemer pa je drobnoprodajna cena za liter dizla običajno nižja od drobnoprodajne cene za liter bencina.

Rezultati testiranja vozil kažejo, da imajo lahko moderna bencinska vozila iz spodnjega srednjega razreda in nižjega razreda vozil, ki predstavljajo 55 % tržnega deleža v EU, enake ali celo nižje emisije CO₂ kot primerljive dizelske različice. Ta ugotovitev ne velja samo za laboratorijska testiranja, ampak tudi za meritve na cesti v realnih voznih razmerah. Dizelski avtomobili imajo običajno manjšo volumensko porabo goriva kot primerljiva bencinska vozila. Vendar je korist glede izpusta CO₂ bistveno nižja, saj zgorevanje litra dizelskega goriva sprošča približno 13 % več CO₂ kot enaka količina bencinskega goriva. Dizelski motorji morajo imeti vgrajene tehnologije za zmanjševanje NO_x, ki porabijo veliko goriva in so težji od svojih bencinskih verzij, kar še dodatno zmanjšuje domnevno korist glede izpusta CO₂ pri dizelskih avtomobilih. Dizelski avtomobili so običajno opremljeni tudi z močnejšimi motorji in imajo višji razkorak med izpustom CO₂ v realnih voznih pogojih kot bencinski avtomobili.⁵

Povečanje deleža dizelskih avtomobilov v Evropi ni pripomoglo k blaženju podnebnih sprememb, je pa povzročilo težave s kakovostjo zraka. Slovenija ima težave z doseganjem predpisane kakovosti zraka in krši Direktivo o kakovosti zunanjega zraka zaradi presežanja mejnih vrednosti delcev PM₁₀ na več merilnih mest v državi, zaradi česar je prejela uradni opomin Evropske komisije. Promet pomembno prispeva k emisijam NO_x, ki so predhodniki sekundarnih delcev in tudi k emisijam delcev, zato bo predlog zakona z uvedbo višjih emisijskih standardov prispeval tudi k manjšim emisijam toplogrednih plinov in trdnih delcev iz prometa, kar bo izboljšalo kakovost zraka zaradi presežanja mejnih vrednosti delcev PM₁₀.

2.3.5. Druge rešitve v zakonu

Spremembe na področju prijave prebivališča

V skladu z določbami Zakona o prijavi prebivališča (Uradni list RS, št. 59/06 – uradno prečiščeno besedilo, 111/07 in 52/16 – ZPPreb-1) je bilo skupno gospodinjstvo opredeljeno kot življenjska (skupno prebivanje) in ekonomska (skupno porabljanje dohodka) skupnost ljudi in tako neločljivo povezana s prijavljenim istim stalnim prebivališčem ljudi v skupnem gospodinjstvu. Zakon o prijavi prebivališča (Uradni list RS, št. 52/16) navedeno evidenco ukinja z 31. 12. 2020. Na navedeno evidenco se veže oprostitev DMV za vozila, ki so nabavljena za prevoz družin, ki imajo tri ali več otrok in v določenih primerih tudi oprostitev davka za invalide. Upošteva dejstvo, da po 31. 12. 2020 podatka o skupnem gospodinjstvu ne bo več mogoče pridobiti iz uradne evidence, se omenjena ureditev v predlogu novega Zakona o davku na motorna vozila temu prilagaja tako, da se bo lahko nemoteno izvajala. Navedeno pomeni, da se kot zakonski pogoj za oprostitvev plačila DMV za velike družine in v določenih primerih za invalide namesto skupnega gospodinjstva, veže na prijavljeno isto

⁵ Gasoline versus diesel: Comparing CO₂ emission levels of a modern medium size car model under laboratory and on-road testing conditions, ICCT, 2019, (<https://theicct.org/publications/gasoline-vs-diesel-comparing-co2-emission-levels>) in Gasoline vs. diesel passenger car CO₂ emissions, ICCT, 2019, (<https://theicct.org/publications/factsheet-gasoline-vs-diesel-car-co2-emission>).

stalno prebivališče.

Spremembe in uveljavitev nove zakonodaje s področja invalidov

Z dnem 1. 1. 2019 je začel veljati Zakon o socialnem vključevanju invalidov (Uradni list, št. 30/18). Z dnem začetka veljavnosti tega zakona je prenehal veljati Zakon o družbenem varstvu duševno in telesno prizadetih oseb ((Uradni list SRS, št. 41/83, Uradni list RS, št. 114/06 – ZUTPG, 122/07 – odl. US, 61/10 – ZSVarPre in 40/11 – ZSVarPre-A).

Prenehanje veljavnosti Pravilnika o obrazcu za obračun davka na motorna vozila in dodatnega davka na motorna vozila

Z uveljavitvijo novega Zakona o davku na motorna vozila je predvideno prenehanje veljavnosti Pravilnika o obrazcu za obračun davka na motorna vozila in dodatnega davka na motorna vozila, saj bo vsebina obračuna davka določena v zakonu. Prav tako bo v zakonu predvidena vsebina napovedi za odmero davka na motorna vozila.

b) Normativna usklajenost predloga zakona:

Predlog zakona je usklajen s pravnim redom EU, in sicer z Direktivo Sveta 83/182/EGS o davčnih oprostitvah znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo ter z veljavno zakonodajo v Republiki Sloveniji.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Po podatkih zaključnega računa državnega proračuna za leto 2019 je bilo realiziranih prihodkov iz naslova DMV skupaj 45,2 mio evrov, kar vključuje tudi prihodke dosežene iz naslova dodatnega DMV oz. t.i. luksuznega davka.

Ena izmed pomembnih rešitev predloga zakona je odprava dodatnega DMV, kar ima za posledico približno okoli 8 mio evrov manj prihodkov državnega proračuna. Ob tem pa ima rešitev v smeri spremenjene lestvice za odmero davka na način, da se v povprečju obremenitev avtomobilov zniža, za posledico izpad prihodkov iz naslova tega davka. Po oceni je pričakovati še za dodatnih 20 mio evrov manj prihodkov državnega proračuna iz tega naslova v prvem letu uveljavitve.

Ne glede na to pa je pomembnejši predvsem pozitiven signal v smeri, da se tudi preko zmanjšanja obremenitve pospeši prodaja motornih vozil, od katerih je obračunan DMV. Namreč pričakovati je, da bo imela širitev epidemije COVID-19, ki je vplivala praktično na celotni svet, po ocenah vpliv tudi na zmanjšanje zasebne potrošnje v avtomobilski industriji. Zmanjšanje obremenitve vozil z DMV pa je lahko torej eden izmed elementov, ki lahko na dolgi rok pripomore k povečanju prodaje motornih vozil, kar pa ima nenazadnje pozitivne učinke tudi na prihodke državnega proračuna.

Predlog zakona nima posledic za druga javnofinančna sredstva.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET

Sredstva za izvajanje zakona so zagotovljena v državnem proračunu v okviru finančnega načrta FURS, Ministrstva za infrastrukturo in Javne agencije RS za varnost prometa. Predvideni finančni stroški v zvezi z nadgradnjo sistemov, vezanih na uvedbo novega zakona, so ocenjeni na 325.000 evrov. Gre za stroške, povezane z nadgradnjo portala eDavki, informacijskega sistema IDIS, računsko kontrolnega modula TARIC in zagotovitve povezav med evidenco registriranih vozil Ministrstva za infrastrukturo in FURS. Predvideni stroški Ministrstva za infrastrukturo za vzpostavitev

prenosa podatkov med evidencami in povezavo med Ministrstvom za infrastrukturo in FURS so ocenjeni od 73.000 evrov do 84.000 evrov. Predvideni stroški Javne agencije RS za varnost prometa za nadgradnjo centralnega registra vozil so ocenjeni na 12.000 evrov. Skupaj bodo stroški znašali okoli 410.000 evrov.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

V Evropski uniji (v nadaljnjem besedilu: EU) ni enotne ureditve na področju obdavčitve motornih vozil, zato vsaka država članica sama določa nacionalne določbe za obdavčitev teh vozil. Pri obdavčenju osebnih vozil v EU tako velja 28 različnih sistemov obdavčitve osebnih vozil. Obstaja ena sama direktiva Sveta, ki omejuje pravice držav članic pri uporabi davkov na potrošnjo za vozila. To je Direktiva Sveta 83/182/EGS z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostitev znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo. Z direktivo se odpravljajo ovire, ki jih različne davčne ureditve, ki se uporabljajo za začasen uvoz nekaterih prevoznih sredstev za zasebno ali poslovno rabo, predstavljajo za prosti pretok državljanov EU. Hkrati morajo biti nacionalne določbe glede obdavčitve osebnih vozil v skladu s splošnimi načeli Pogodbe o Evropski uniji in Pogodbe o delovanju Evropske unije. To zlasti pomeni, da v trgovini med državami članicami ne bi smele povzročati formalnosti pri prehodih meje in spoštovati načelo nediskriminacije.⁶ Prav tako morajo države članice EU pri pripravi predpisov upoštevati štiri svoboščine: prosti pretok kapitala, ki zajema vse transakcije s finančnim in realnim premoženjem, prosti pretok blaga, ki temelji na načelu, da nobena država članica EU ne sme postavljati ovir za trgovanje z nekim izdelkom, ki je zakonito na trgu katere koli druge države članice EU, prosti pretok oseb, ki omogoča pravico do vstopa, bivanja in dela v drugi državi članici EU, in prosti pretok storitev, katerih temeljni načeli sta svoboda opravljanja storitev in pravica do ustanavljanja, oziroma pravica začeti dejavnost kot samozaposlena oseba ali ustanoviti podjetje. Ob izpolnjevanju pogojev v domači državi se lahko enaka dejavnost opravlja v vseh državah članicah EU.

V splošnem so v državah članicah davki na motorna vozila posledica kombinacije enkratnih (na nakup ali uvoz) in ponavljajočih se davkov (na lastništvo ali uporabo) ter kombinacije ad valorem (na ceno vozila) in posebnih davkov (upoštevajo se različni kriteriji: emisije onesnaževal, teža, moč motorja, število osi, starost, učinkovita raba goriva, oprema, vzmetenje, prostornina cilindra, število sedežev, vrsta goriva, električni pogon in prevožena razdalja). Kriteriji, na katerih temelji obdavčitev osebnih vozil v posamezni državi, se razlikujejo glede na geografske, industrijske, socialne, energetske, transportne, okoljske in druge značilnosti ter politike posameznih držav.⁷ To pomeni, da se med davke na nakup ali uvoz osebnih vozil šteje davek na dodano vrednost in registracijski davki. Med davke na lastništvo vozila se uvrščajo letne dajatve in cestnine. Države članice obdavčujejo tudi uporabo vozila, predvsem s trošarinami na pogonska goriva. Hkrati nekatere države poznajo tudi registracijske takse in pristojbine ter nekatere druge oblike obdavčitve motornih vozil. Davek na dodano vrednost je določen v vseh 28 državah članicah in davčna stopnja znaša od 17 % (Luksemburg) do 27 % (Madžarska). Davek na lastništvo osebnih motornih vozil poznajo v 25 državah članicah, v Sloveniji je določen kot letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in dajatev na odjavljeno vozilo. Davek ob registraciji motornih vozil pa ima 15 držav članic EU. V Sloveniji je ta vrsta davka določena kot davek na motorna vozila.

Prikaz ureditve v drugih državah članicah EU

5.1. Irska (Finance Act 2020 – Vehicle Registration Tax (VRT))^{8, 9}

V finančnem zakonu je opredeljen davek na registracijo vozil, ki se plačuje za osebna in gospodarska motorna vozila, bivalna vozila, motorna kolesa, traktorje, minibusse, ki imajo poleg vozniškega še manj kot devet sedežev. Določi se kot odstotek tržne prodajne cene (open market selling price – OMSP). To je pričakovana skupna cena, po kateri naj bi bilo motorno vozilo prodano končnemu

kupcu, ki vključuje DDV in VRT. Razredi za osebna motorna vozila (M1) in davčne stopnje temeljijo na izpustu CO₂, hkrati pa je za vsak razred določen minimalni davek. Pri izračunu davka se vzame tisto vrednost, ki je višja, torej ali odstotek od tržne prodajne cene motornega vozila ali minimalni davek. Od 1. januarja 2020 velja za osebna vozila pristojbina NO_x, ki se izračuna posebej in prišteje k davku. Ta pristojbina nadomešča doplačilo v višini 1 % VRT za motorna vozila z dizelskim pogonom, ki je bilo uvedeno 1. januarja 2019.

Emisije NO _x v mg/km ali mg/kWh	Znesek v mg/km ali mg/kWh (v eurih)
0 – 60	5
naslednjih 20 - 80	15
ostalo > 80	25

V primeru, da vozilo nima podatka o emisijah NO_x, se določi znesek v višini 4.850 evrov za motorna vozila z dizelskim pogonom in 600 evrov za vsa ostala motorna vozila.

Za osebna motorna vozila z izpustom CO₂ do 80 g/km je določena stopnja davka v višini 14 % ali 280 evrov minimalnega zneska davka ter za taka vozila z izpustom CO₂ večjim od 225 g/km v višini 36 % ali 720 evrov zneska minimalnega davka.

Razred osebne vozila glede na izpust CO ₂	Izpust CO ₂ (g/km)	VRT za vozila z bencinskim pogonom (%)	Minimalni VRT za vozila z bencinskim pogonom (evrov)
A1	0-80	14	280
A2	81-100	15	300
A3	101-110	16	320
A4	111-120	17	340
B1	121-130	18	360
B2	131-140	19	380
C	141-155	23	460
D	156-170	27	540
E	171-190	30	600
F	191-225	34	680
G	≥ 226	36	720

Na primer za osebno motorno vozilo s prodajno ceno 15.000 evrov, ki ima izpust CO₂ v višini 115 g/km in 0,008 g/km NO_x, je določena davčna stopnja v višini 17 % in delni davek znaša 2.550 evrov, saj je ta znesek višji od minimalnega, ki znaša 340 evrov. Temu se prišteje še emisija NO_x v višini 40 evrov (8 mg x 5 evrov), tako, da skupni davek znaša 2.590 evrov.

V primeru, da ima motorno vozilo prodajno ceno 2.500 evrov, ki ima izpust CO₂ v višini 213 g/km in 0,090 g/km NO_x, je določena davčna stopnja v višini 34 % in delni davek znaša 850 evrov, saj je ta znesek višji od minimalnega, ki znaša 680 evrov. Temu se prišteje še naslednje emisije NO_x:

- do 60 mg x 5 evrov = 300 evrov
 - naslednjih 20 mg x 15 evrov = 300 evrov
 - naslednjih 10 mg x 25 = 250 evrov
SKUPAJ 850 evrov

Skupni davek tako znaša 1.700 euov.

Za dostavna vozila, kategorije N1 je stopnja davka 13,3 % prodajne cene na odprtem trgu z minimalnim davkom v višini 125 evrov.

Motorna kolesa so obdavčena glede na prostornino motorja, in sicer do 350 cm³ se plača davek v višini 2 eura na cm³, za motorna kolesa nad 350 cm³ pa še dodaten euro na cm³. S starostjo motornega kolesa se davek sorazmerno znižuje. Tako za motorna kolesa, starejša od 30 let, davka ni več potrebno plačati. Na primer za motorno kolo, ki ima 351 cm³, je določen davek v višini 701 evrov (350 x 2 + 1).

Oprostitev plačila davka

Za električna vozila, registrirana do konca leta 2021, velja oprostitev plačila davka do največ 5.000 evrov. Za priključna hibridna električna vozila, registrirana do konca leta 2019, velja oprostitev plačila davka do največ 2.500 evrov. Za hibridna električna vozila, registrirana do konca leta 2019, velja oprostitev plačila davka do največ 1.500 evrov.

Obstaja posebna shema oprostitve plačila davka za vozila za invalide. Do oprostitve so upravičena samo vozila, ki so posebej prilagojena za potrebe invalida. V okviru sheme oprostitve ali vračilo DDV in VRT skupaj ne sme presegati 10.000 evrov, 16.000 evrov ali 22.000 evrov, kar je odvisno od tega, kako je vozilo prilagojeno. Oprostitev lahko zahteva:

- voznik z zdravniškim potrdilom;
- sopotnik z zdravniškim potrdilom;
- družinski član, ki prebiva s potnikom, ali je odgovoren za prevoz potnika, ki ima zdravniško potrdilo;
- registrirana dobrodelna ustanova, ki se ukvarja s prevozom potnikov z zdravniškimi potrdili, katerih namen je zagotavljanje storitev invalidom.¹⁰

Oseba mora imeti določene hude in trajne telesne ovire za pridobitev zdravniškega potrdila. Vozilo mora biti posebej izdelano ali prilagojeno osebi z zdravniškim potrdilom. V vsakem trenutku lahko samo eno vozilo izpolnjuje pogoje za shemo na voznika ali potnika.

Popolna oprostitev plačila davka velja za reševalna in gasilska vozila, električna motorna kolesa, vozila diplomatskih in konzularnih predstavništav, pogrebna vozila, službena vozila mednarodnih letalskih družb idr.

Irška še ni prilagodila zakonodaje novemu načinu meritev izpustov WLTP.

5.2. Nizozemska (Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM 2020))¹¹

Nizozemski registracijski davek, Belasting Personenauto Motorrijwielen (BPM), se plačuje na vsa nova in, skladno z amortizacijsko shemo, tudi rabljena osebna vozila, dostavna vozila z največjo težo do 3.500 kg, motorna kolesa in bivalna vozila, prvič registrirana na Nizozemskem. BPM se izračuna na podlagi izpusta CO₂ vozila, ki temelji na učinkovitosti porabe goriva. Za vsak gram CO₂ na kilometer se obračuna določen znesek davka. Vozila z neučinkovitim izkoriščanjem goriva plačujejo več davka na gram CO₂ na kilometer, kar se doseže s povečanjem davka na gram za izpuste, ki dosegajo določene mejne vrednosti. Za motorna vozila na bencinski pogon, se davek izračuna tako, da se razlika v stopnji izpusta CO₂ pomnoži z določenim zneskom, k temu pa se prišteje še dodaten znesek. Mejne vrednosti in zneski davka so enaki za motorna vozila na bencinski in dizelski pogon. Spodnja tabela prikazuje skupni znesek davka na gram CO₂ na kilometer v navedenih razponih.

Mejne vrednosti CO ₂ (g/km)		Znesek davka na gram CO ₂ /km (evrov)
Od	Do in vključno s/z	
0	0	0 (oproščeno)
1	68	2
69	91	59

92	133	129
134	150	212
151	-	424

Od 1. januarja 2020 se za vsa nova osebna vozila z izpustom CO₂, ki je enaka ali večja od 1 g/km, plačuje enotni dodatek v višini 366 evrov.

Poleg tega se za dizelska vozila plačuje še dodatek za dizelsko gorivo, ki velja za vozila z izpustom CO₂, ki je večja od 61 g/km. V letu 2020 navedeni dodatek znaša 89,85 evra za vsak gram CO₂ nad 59 g/km.

Komponenta izpusta CO₂ se izračuna tako, da se seštejejo zneski davkov za posamezne mejne vrednosti do količine CO₂, ki je navedena. Primer izračuna davka za osebno vozilo na dizelski pogon, registrirano v letu 2020:

Vozilo na dizelski pogon	Cena pred davkom	16.000 evrov
100 g/km		
	BPM	
	enotni dodatek	366 evrov
	CO ₂ do vključno 68 g/km: 68 x 2 evrov	136 evrov
	CO ₂ 69 - 91 g/km: 23 x 59 evrov	1.357 evrov
	CO ₂ 92 - 133 g/km: 9 x 129 evrov	1.161 evrov
	(CO ₂ 134 - 150 g/km: 0 x 212 evrov)	0 evrov
	(CO ₂ ≥ 157: 0 x 424 evrov)	0 evrov
	dodatek za dizelsko gorivo (41 x 89,85)	3.683,85 evrov
	Skupni BPM	6.703,85 evrov

V primeru, da ima osebno motorno vozilo na bencinski pogon izpust CO₂ 135 g/km, je potrebno od te višine izpusta odšteti od 133 g/km izpusta CO₂, to razliko pomnožiti z zneskom 212 evrov in k temu izračunu prišteti še znesek 7.277 evrov, tako da dobimo izračunan znesek davka v višini 7.701 evrov.

Za dostavna vozila, bivalna vozila in motorna kolesa se plačuje davek od neto prodajne cene vozila, ki je prodajna cena vozila, od katere se odšteje DDV. Znesek davka za dostavna vozila in bivalna vozila je sestavljen iz odstotka neto prodajne cene, skupaj z odbitnim ali dodatnim zneskom, odvisno od vrste goriva za pogon.¹²

	Odstotek neto prodajne cene (prodajna cena - DDV)	Dodatek (evrov)	Odbitek (evrov)
Dostavna vozila in bivalna vozila na bencinski pogon	37,7	0	1.283
Dostavna vozila in bivalna vozila na dizelski pogon	37,7	273	0

Tako znaša davčna stopnja za dostavna vozila in bivalna vozila 37,7 % od neto prodajne cene. Če ima vozilo drug pogon, ki ni dizelski, se znesek davka zniža za 1.283 evrov, če pa ima vozilo dizelski pogon, je določen pribitek v višini 273 evrov. Davka so oproščena motorna vozila, izključno na električni pogon, posebna vozila npr. reševalna vozila, prirejena lahka tovorna vozila za prevoz invalidov in taksiji, izvožena in odjavljena (odpadna) vozila. Oprostitev velja tudi za osebna motorna vozila, dostavna vozila in bivalna vozila s stopnjo 0 g/km izpusta CO₂ do konca leta 2020. Davka so oproščena osebna motorna vozila in motorna kolesa delojemalcev, ki so registrirana v tujini, delo pa opravljajo na Nizozemskem. Enako velja oprostitev za delodajalce, ki imajo v tujini podjetje ali tam poslujejo, motorna vozila pa so prav tako registrirana v tujini. Prav tako se davka ne plača v primeru preselitve na Nizozemsko.

Pri motornih kolesih višjega cenovnega razreda se od zneska davka odšteje odbitek v višini 210

evrov.¹³

	Odstotek neto prodajne cene (prodajna cena - DDV)	Odbitek (evrov)
Motorna kolesa z neto prodajno ceno do 2.133 evrov	9,6	0
Motorna kolesa z neto prodajno ceno nad 2.133 evrov	19,4	210

Davčna stopnja za motorna kolesa znaša 9,6 % neto prodajne cene do višine 2.133 evrov in 19,4 % nad to neto prodajno ceno. V tem drugem primeru se davek zniža za 210 evrov.

Oprostitev plačila davka

Za nova priključna hibridna električna vozila (PHEV) obstaja posebna lestvica mejnih vrednosti izpusta CO₂ in zneskov davka. Ob enem so ta vozila oproščena plačila enotnega dodatka v višini 366 evrov, ki se plačuje na ostala vozila, ki imajo izpust CO₂ enak ali večji od 1 g/km.

Mejne vrednosti CO ₂ (g/km)		Znesek davka na gram CO ₂ /km (evrov)
Od	Do in vključno s/z	
0	0	0 (oproščeno)
1	30	27
31	50	111
51		267

Primer izračuna davka za priključno hibridno električno vozilo, registrirano v letu 2019:

PHEV	Cena pred davkom	50.000 evrov
45 g/km		
	BPM	
	enotni dodatek	0 evrov
	CO ₂ do vključno 30 g/km: 30 x 27 evrov	810 evrov
	CO ₂ 31 - 50 g/km: 15 x 111 evrov	1.665 evrov
	(CO ₂ ≥ 51 g/km: 0 x 267 evrov)	0 evrov
	Skupni BPM	2.475 evrov

Davka so popolnoma oproščena vsa motorna vozila z izpustom CO₂, ki je enak 0.

Davka so oproščeni tudi taksiji in vozila, ki vsaj v 90 % služijo za javni prevoz. Upravičenci lahko zahtevajo vračilo plačanega davka vnaprej v enkratnem znesku.

Obstaja posebna shema oprostitve plačila davka za dostavna vozila, prirejena za prevoz invalidov, ki so v uporabi za prevoz invalida ali njegovega pripomočka/naprave po 1. juliju 2005. Pogoji za vključitev v shemo so:

- Dostavno vozilo izpolnjuje vse zahteve za dostavno vozilo;
- Invalid se vozi v vozniški kabini;
- Invalidski voziček ali drug pripomoček/naprava se istočasno prevaža v tovornem ali vozniskem delu vozila;
- Pripomoček oz. naprava je za invalidno osebo potrebna zaradi njene invalidnosti, pri čemer je prevelika ali pretežka za prevoz v osebni vozilu;
- Če je potrebno, da invalid sedi v vozniški kabini, tako da sega preko tovrnega dela vozila, ne glede na to, ali je v vozičku, ali ne, je potrebno odstraniti pregrado med vozniskim in tovrnim delom vozila.¹⁴

Če izpolnjujejo zahtevane pogoje, so davka popolnoma oproščena posebna vozila:

- reševalna, policijska in gasilska vozila,
- vozila za prevoz zapornikov,
- vozila za prevoz skupin invalidov na invalidskih vozičkih,
- varnostna dostavna vozila,
- pogrebna vozila,
- taksiji,
- vozila, ki vsaj v 90 % služijo za javni prevoz.¹⁵

Nizozemska še ni prilagodila zakonodaje novemu načinu meritev izpustov WLTP.

5.3. Portugalska (Codigo do Imposto Sobre Vehiculos 2020)

Davek na registracijo motornih vozil, Imposto Sobre Vehiculos (ISV), je enkratni davek, ki se plačuje glede na prostornino motorja (prva komponenta) in izpust CO₂ (druga, okoljska komponenta). Pri izračunu davka je tako za osebna motorna vozila potrebno upoštevati prvič prostornino motorja, ki se pomnoži z zneskom davka na cm³, od tega pa se odšteje določen znesek. Drugič pa je izračun davka določen glede na višino izpusta CO₂ v g/km, ki se pomnoži z zneskom davka, od tega pa se spet odšteje določen znesek. Celoten davek je seštevek prve in druge komponente. Obdavčena so motorna vozila, težka do 3.500 kg, in motorna kolesa.

1. Glede na prostornino motorja se davek izračuna po spodnji formuli:

$\text{prostornina motorja} \times \text{znesek davka za vsak cm}^3 - \text{fiksni znesek}$

Za osebna vozila se davek glede na prostornino motorja plačuje po spodnji lestvici A, različno za različne vrste osebnih vozil.¹⁶

Prostornina motorja (cm ³)	Znesek davka za vsak cm ³ (evrov)	Fiksen znesek (evrov)
do 1.000	0,99	769,80
1.001 do 1.250	1,07	771,31
nad 1.250	5,08	5.616,80
Primer izračuna za vozilo s prostornino motorja 998 cm ³ : 998 cm ³ x 0,99 EUR – 769,80 = 218,22 EUR		

Na primer davek za motorno vozilo na bencinski pogon 1800 cm³ in izpustom CO₂ v višini 140 g/km se izračuna najprej glede na prostornino motorja, torej 1800 cm³, ki se pomnoži z zneskom 5,08 evra, od tega zmnožka pa se odšteje znesek 5.616,80 evra, tako, da ta prvi del davka znaša 3.527,20 evra. Drugi del pa se izračuna na podlagi izpusta CO₂ (upoštevaje poskusni postopek NEDC), torej 140 g/km se pomnoži z zneskom v višini 47,65 evra in od zmnožka se odšteje znesek 5.353,01 evra, tako da je znesek 1.317,99 evra. Oba dela davka se seštejeta in dobimo končni rezultat 4.845,19 evra. V primeru poskusnega postopka WLTP se drugi del izračuna tako, da se 140 g/km pomnoži z zneskom 5,79 evra in od zmnožka se odšteje znesek 691,55 evra, tako, da je ta znesek 119,05 evra. Končni znesek davka znaša 3.646,25 evra.

100 % znesek davka, izračunanega po zgornji formuli in lestvici A, se plača za osebna vozila in dvonamenska osebno-tovorna vozila, težka do 2.500 kg. 60 % se plača za hibridna električna vozila in osebna vozila za najem, z izpustom CO₂, manjšim od 120 g/km. 40 % se plača za dvonamenska osebno-tovorna vozila, težka nad 2.500 kg, do vključno 3.500 kg. 40 % se plača za osebna vozila s

pogonom izključno na utekočinjeni naftni plin (LPG) ali zemeljski plin. 30 % se plača za osebna vozila – taksije z izpustom CO₂, manjšim od 160 g/km. 25 % se plača za priključna hibridna električna vozila. 0 % se plača za električna vozila ali vozila na druge obnovljive vire energije.¹⁷

Dodatno se k celotnemu davku (seštevku prve in druge komponente) prišteje še znesek 500 evrov za osebna vozila z dizelskim motorjem, katerih emisija trdnih delcev (PM) je večja ali enaka 0,001 g/km.

Za kombinirana vozila in poltovornjake in bivalna vozila se davek glede na prostornino motorja plačuje po spodnji lestvici B:

Prostornina motorja (cm ³)	Znesek davka za vsak cm ³ (evrov)	Fiksen znesek (evrov)
do vključno 1.250	4,81	3.020,78
nad 1.250	11,41	11.005,76

100 % znesek davka, izračunanega po zgornji formuli in lestvici B, se plača za kombinirana vozila z višino tovornega prostora manj kot 1,2 m. 50 % se plača za poltovornjake s štirikolesnim pogonom, težke do vključno 3.500 kg in z najmanj štirimi sedeži, vključno z voznikovim sedežem. 30 % se plača za bivalna vozila. 15 % se plača za dvonamenska osebno-tovorna vozila, težka več kot 2.300 kg in z dolžino tovornega prostora najmanj 1,45 m ter višino najmanj 1,3 m ter za poltovornjake z dvokolesnim pogonom. 10 % se plača za poltovornjake, težke manj kot 3.500 kg s tremi ali manj sedeži, vključno z voznikovim sedežem in za kombinirana vozila s tovornim prostorom višjim od 1,21 m.

0 % se plača za poltovornjake z dvokolesnim pogonom in kombinirana vozila, težke točno 3.500 kg.

Dodatno se k celotnemu davku (seštevku prve in druge komponente) prišteje še znesek 250 evrov na lahka komercialna vozila z dizelskim motorjem, za katere se plača 10 % davka po lestvici B, z emisijo trdnih delcev (PM) večjo ali enako 0,001 g/km, in znesek 500 evrov za ostala vozila z dizelskim motorjem, za katere se davek plačuje po lestvici B.

Za motorna kolesa, tri- in štiricikle je davčna osnova samo prostornina motorja v cm³. Za motorna kolesa se davek na prostornino motorja plačuje po spodnji lestvici C:

Prostornina motorja (cm ³)	Znesek davka (evrov)
120 – 150	66,90
251 – 350	83,08
351 – 500	111,13
501 – 750	167,24
nad 750	222,27

Tako se, na primer za motorno kolo s prostornino motorja 400 cm³, plača davek v višini 111,13 evra.

Za rabljena vozila se davek glede na prostornino motorja s starostjo vozila znižuje po spodnji lestvici. Davek se zniža samo za rabljena vozila, vnesena na Portugalsko iz drugih držav članic EU. Za vozila, uvožena iz drugih držav, se plača celoten davek.¹⁸

Starost vozila (leta)	Znižanje davka glede na prostornino motorja (%)
Do 1	10
1 do 2	20
2 do 3	28

3 do 4	35
4 do 5	43
5 do 6	52
6 do 7	60
7 do 8	65
8 do 9	70
9 do 10	75
nad 10	80

2. Glede na izpust CO₂, ki je druga, okoljska komponenta tega davka, se davek plačuje po štirih različnih lestvicah, in sicer dveh za vozila z bencinskim in dveh za vozila z dizelskim pogonom glede na preskusna postopka NEDC in WLTP, po enaki formuli kot pri prvi komponenti (CO₂ x znesek davka za vsak g/km – fiksen znesek):

Lestvica za vozila z bencinskim pogonom- NEDC		
CO ₂ (g/km)	Znesek davka za vsak g/km (evrov)	Fiksen znesek (evrov)
do 99	4,19	387,16
100 – 115	7,33	680,91
116 – 145	47,65	5.353,01
146 – 175	55,52	6.473,88
176 – 195	141,42	21.422,47
nad 195	186,47	30.274,29

Primer izračuna za vozilo z bencinskim pogonom z izpustom CO₂ 105 g/km: 105 g/km x 7,33 evrov – 680,91 = 88,74 evrov

Lestvica za vozila z bencinskim pogonom - WLTP		
CO ₂ (g/km)	Znesek davka za vsak g/km (evrov)	Fiksen znesek (evrov)
do 110	0,40	39,00
111 a 115	1,00	105,00
116 a 120	1,25	134,00
121 a 130	4,78	561,40
131 a 145	5,79	691,55
146 a 175	37,66	5.276,50
176 a 195	46,58	6.571,10
196 a 235	175,00	31.000,00
nad 235	212,00	38.000,00

Primer izračuna za vozilo z bencinskim pogonom z izpustom CO₂ 125 g/km: 125 g/km x 4,78 evrov – 561,40 = 36,10 evrov

Lestvica za vozila z dizelskim motorjem - NEDC		
CO ₂ (g/km)	Znesek davka za vsak g/km (evrov)	Fiksen znesek (evrov)
do 99	5,24	397,07
100 – 115	21,26	1.676,08
116 – 145	71,83	6.524,16
146 – 175	159,33	17.158,92
176 – 195	177,19	19.694,01

nad 195	243,37	30.326,67
Primer izračuna za vozilo z dizelskim motorjem z izpustom CO ₂ 107 g/km: 107 g/km x 21,26 evrov – 1.676,08 = 598,74 evrov		

Lestvica za vozila z bencinskim pogonom - WLTP		
CO ₂ (g/km)	Znesek davka za vsak g/km (evrov)	Fiksen znesek (evrov)
do 110	1,56	10,43
111 a 120	17,20	1.728,32
121 a 140	58,97	6.673,96
141 a 150	115,50	14.580,00
151 a 160	145,80	19.200,00
161 a 170	201,00	26.500,00
171 a 190	248,50	33.536,42
nad de 190	256,00	34.700,00
Primer izračuna za vozilo z dizelskim pogonom z izpustom CO ₂ 115 g/km: 115 g/km x 17,20 evrov – 1.728,32 = 249,68 evrov		

Okoljska komponenta davka se plača v celoti tudi za rabljena vozila, ne glede na starost vozila.

Oprostitev plačila davka

Poleg že navedenih oprostitev davka, ki se plačuje glede na prostornino motorja za električna vozila, so popolnoma oproščena davka tudi naslednja vozila:

- reševalna vozila;
- gasilska vozila, ki so jih kupile gasilske organizacije;
- nova vozila, kupljena za oborožene sile ali varnostne sile;
- vozila, ki so izgubljena ali opuščena v korist centralne države ali jih je kupila nacionalna agencija za vladne nakupe (Agência Nacional de Compras Públicas, E.P.E);
- motorna vozila, namenjena prevozu najmanj devetih potnikov, vključno z voznikom, ki so jih kupili lokalni organi (občine) za prevoz šolarjev;
- nova lahka osebna vozila za prevoz devetih potnikov, vključno z voznikom, ki jih kupijo dobrodelne organizacije, pod pogoji, ki jih določa zakon;
- vozila za invalidne osebe (vključno s pripadniki oboroženih sil) pod pogoji, ki jih določa zakon;
- vozila političnih strank;
- vozila, ki so v lasti odraslih, ki imajo vozniško dovoljenje in ki prebivajo iz druge države članice EU ali iz tretje države na Portugalsko, pod pogoji, ki jih določa zakon;
- vozila, ki so v lasti državljanov EU, ki so delali ali opravljali poklicno dejavnost v tujini (tj. mednarodno sodelovanje, poučevanje, delo v mednarodnih organizacijah ali diplomatskih ali konzularnih predstavništvi) najmanj 24 mesecev in ki so bili dejansko obdavčeni na Portugalskem, pogojev, določenih z zakonom;
- vozila članov diplomatskih ali konzularnih predstavništev, ki se vrnejo na Portugalsko, pod pogoji, ki jih določa zakon;
- uradniki Evropske komisije in poslanci Evropskega parlamenta pod pogoji, ki jih določa zakon.¹⁹

Za lahka osebna in druga vozila, namenjena taksi storitvam, se davek zniža za 70 % do 4 let uporabe in višino izpusta CO₂ do 160 g/km. Za te vrste vozil s pogonom na tekoči naftni plin, zemeljski plin, elektriko in hibridna vozila velja popolna oprostitve davka.

Za velike družine velja 50 % znižanje davka, če se vzdržuje več kot tri družinske člane v starosti od 2 do 8 let, za osebno motorno vozilo, ki ima poleg vozniškega še vsaj 5 sedežev, z izpustom CO₂, ki je enak ali večji kot 150 g/km. Najvišji znesek te olajšave je določen v višini 7.800 evrov.

Portugalska je prilagodila zakonodajo novemu načinu meritev izpustov WLTP.

5.4. Avstrija (Normverbrauchsabgabe 2020 – NoVA)

Normverbrauchsabgabe (NoVA) je enkratni davek na porabo goriva in onesnaževanje, ki se plača ob prvi registraciji vozila v Avstriji. Plača se za osebna vozila, bivalna vozila, kombinirana vozila, minibuse in motorna kolesa. Davčna osnova je prodajna cena vozila brez DDV (neto prodajna cena) oziroma cena finančnega zakupa vozila. Višina davka je odvisna od prostornine motorja in izpust CO₂, ki se izračuna na podlagi dovoljenja v skladu z zakonom (Kraffahrgesetz iz leta 1967) ali dovoljenja EU.²⁰

Od 1. januarja 2020 naprej se za osebna vozila odstotek davka izračuna po sledeči formuli:

$$((\text{Izpust CO}_2 \text{ (g/km)} - 115) / 5) - \text{odbitek} + \text{malus}$$

S 1. januarjem 2020 je odbitek določen v višini 350 evrov za vozila z bencinskim in dizelskim pogonom. Za vozila z izpustom nad 275 g/km, se za vsak g/km nad 275 g/km k izračunu davka prišteje 40 evrov.

Najvišja stopnja davka za osebna vozila je 32 % (brez upoštevanega malusa, če se ta uporabi) in se zaokroži na najbližje celo število. Davek je vključen v osnovno maloprodajno ceno vozila, medtem ko DDV ni več vključen v to ceno in se zaračuna posebej. Davek se lahko povrne za najem/lizing vozil, izvoženih iz Avstrije na podlagi standardne tržne vrednosti motornega vozila.

Davek na motorna kolesa se izračuna po sledeči formuli:

$$(\text{Izpust CO}_2 \text{ (g/km)} - 55/4)$$

Če motorno kolo presega izpust CO₂ nad 150 g/km, se za vsak g/km nad 150 g/km k izračunu davka prišteje 20 evrov. Najvišja davčna stopnja za motorna kolesa je 20 %.

Vrednost izpusta CO₂, na kateri temelji izračun davčne stopnje za osebna vozila, se lahko za bivalna vozila določi kot dvakratno nazivno izhodno moč motorja z notranjim zgorevanjem v kilovatih (kW). Najnižja davčna stopnja v tem primeru je 16 %.

Oprostitve plačila davka:

Vozila, ki so oproščena davka (NoVA):

- mopedi (kolesa z motorjem) razreda L2 (do 50 cm³ in do 4 kW),
- taksiji,
- vozila za šolo vožnje,
- vozila za najem (rent a car),
- vozila za invalide,
- reševalna vozila,

- pogrebna vozila,
- gasilska vozila,
- električna ali elektrohidravlična vozila,
- starodobna vozila,
- kupljena ali najeta vozila diplomatov, veleposlaništev, konzulatov in mednarodnih organizacij.

Avstrija je prilagodila zakonodajo novemu načinu meritev izpusta CO₂ po preskusnem postopku WLTP.

5.5. Hrvaška (Zakon o posebnem porezu na motorna vozila 2019)²¹²²²³

Na Hrvaškem so s posebnim davkom na motorna vozila obdavčena osebna motorna vozila, motorna kolesa, poltovornjaki in terenska vozila. Višina davka je odvisna od prodajne cene motornega vozila, izpusta CO₂ in goriva, ki ga vozilo uporablja za pogon.

Posebni davek na motorna vozila se izračuna po naslednji formuli:

PP = posebni davek na motorna vozila v hrvaških kunah (HRK)

VN = vrednostna pristojbina, ki je fiksni znesek (Tabela 1)

PC = izračunana pristojbina, ki je enaka prodajni ceni vozila, zmanjšani za najnižjo ceno skupine vozil, v katero spada motorno vozilo, ki se registrira (Tabela 1), rezultat pa je pomnožen z odstotkom, določenim za skupino vozil, v katero spada motorno vozilo, ki se registrira (Tabela 1).

ON = osnovna CO₂ pristojbina, ki je znesek za 1 g/km CO₂ v hrvaških kunah (HRK)²⁴

EN = znesek CO₂ izpusta motornega vozila, od katere je odštet najnižji znesek CO₂ izpusta skupine vozil, v katero spada motorno vozilo (Tabela 2 ali Tabela 3), ta znesek pa je pomnožen s ustreznim zneskom osnovne CO₂ pristojbine za 1 g/km CO₂ v hrvaških kunah (HRK)

Tabela 1

	Prodajna cena motornega vozila (HRK)		VN - vrednostna pristojbina (HRK)	%
prva skupina	0,00	100.000	0	0
druga skupina	100.000,01	150.000	0	0
tretja skupina	150.000,01	200.000	2.000	3
četrti skupina	200.000,01	250.000	3.500	5
peta skupina	250.000,01	300.000	6.000	7
šesta skupina	300.000,01	350.000	9.500	9
sedma skupina	350.000,01	400.000	14.000	11
osma skupina	400.000,01	450.000	19.500	13
deveta skupina	450.000,01	500.000	26.000	14
deseta skupina	500.000,01	550.000	33.000	15
enajsta skupina	550.000,01	600.000	40.500	16
dvanajsta skupina	600.001,00		48.500	17

Tabela 2 – dizelsko gorivo

	Izpust CO ₂ (g/km)	ON – osnovna CO ₂	Znesek za 1 g/km
--	-------------------------------	------------------------------	------------------

		pristojbina (HRK)	CO ₂ (HRK)
prva skupina	70 – 85	185	55
druga skupina	85 – 120	1.010	175
treća skupina	120 – 140	7.135	1.150
četvta skupina	140 – 170	30.135	1.250
peti skupina	170 – 200	67.635	1.350
šesta skupina	> 200	108.135	1.450

Tabela 3 – bencin, utekočinjeni naftni plin, zemeljski plin in druga goriva, razen dizelskega

	Izpust CO ₂ (g/km)	ON – osnovna CO ₂ pristojbina (HRK)	Znesek za 1 g/km CO ₂ (HRK)
prva skupina	75 – 90	95	35
druga skupina	90 – 120	620	135
treća skupina	120 – 140	4.670	450
četvta skupina	140 – 170	13.670	700
peti skupina	170 – 200	34.370	1.200
šesta skupina	> 200	70.670	1.300

Primer izračuna posebnega davka na motorna vozila za novo motorno vozilo s prodajno ceno 320320.000 HRK (z vključenim 25 % DDV), izpustom CO₂ 125 g/km in bencinskim pogonom:

$$PP = (VN + PC) + (ON + EN)$$

Motorno vozilo spada v **šesto skupino** glede na prodajno ceno (Tabela 1).

VN = 9.500 HRK

PC = 320.000 – 300.000,01 = 19.999,99 x 9 % = 1.799,99 HRK

Motorno vozilo spada v **treće skupino** glede na izpust CO₂ (Tabela 3).

ON = 4.670 HRK

EN = (125 – 120) x 450 = 2.250 HRK

$$PP = (9.500 \text{ HRK} + 1.799,99 \text{ HRK}) + (4.670 \text{ HRK} + 2.250 \text{ HRK}) = 18.219,99 \text{ HRK}$$

Primer izračuna za novo motorno vozilo s prodajno ceno 320.000 HRK (z vključenim 25 % DDV), izpustom CO₂ 125 g/km in dizelskim pogonom:

$$PP = (VN + PC) + (ON + EN)$$

Motorno vozilo spada v **šesto skupino** glede na prodajno ceno (Tabela 1).

VN = 9.500 HRK

PC = 320.000 – 300.000,01 = 19.999,99 x 9 % = 1.799,99 HRK

Motorno vozilo spada v **treće skupino** glede na izpust CO₂ (Tabela 2).

ON = 7.135 HRK

EN = (125 – 120) x 1.150 = 5.750 HRK

$$PP = (9.500 \text{ HRK} + 1.799,99 \text{ HRK}) + (7.135 \text{ HRK} + 5.750 \text{ HRK}) = 24.184,99 \text{ HRK}$$

Primer izračuna posebnega davka na motorna vozila za novo motorno vozilo s prodajno ceno 155.000 HRK (z vključenim 25 % DDV), izpustom CO₂ 110 g/km in dizelskim pogonom:

$$PP = (VN + PC) + (ON + EN)$$

Motorno vozilo spada v **treće skupino** glede na prodajno ceno (Tabela 1).

VN = 2000 HRK

PC = 155.000 – 150.000,01 = 4.999,99 x 3 % = 149,99 HRK

Motorno vozilo spada v **drugo skupino** glede na izpust CO₂ (Tabela 2).

ON = 1.010 HRK

EN = (110 – 85) x 175 = 4.375 HRK

PP = (2.000 HRK + 149,99 HRK) + (1.010 HRK+ 4.375 HRK) = 7.534,99 HRK

Za bivalna vozila se znesek posebnega davka na motorna vozila, izračunanega po zgoraj navedeni formuli, zmanjša za 85 %.

Za poltovornjake in druga motorna vozila, predelana v poltovornjake, se posebni davek na motorna vozila plačuje glede na moč motorja v kilovatih (kW). Posebni davek na motorna vozila za poltovornjake se izračuna po naslednji formuli:

$$PP = (S \times KS)$$

PP = posebni davek na motorna vozila v hrvaških kunah (HRK)

S = moč motorja v kilovatih (kW)

KS = koeficient moči motorja v znesku 225 HRK

Ne glede na zgornjo formulo se za vsa osebna vozila in poltovornjake ter druga motorna vozila, predelana v osebna vozila ali poltovornjake, ki so bila izdelana pred 30 leti ali več, vendar skladno s posebnimi predpisi niso uvrščena v kategorijo starodobnih vozil, plačuje pavšalni znesek v višini 2.000 HRK.

Motorna kolesa se obdavčujejo na podlagi prostornine motorja v cm³ in emisijskega standarda EURO.

Posebni davek na motorna vozila za motorna kolesa se izračuna po naslednji formuli:

$$PP = (O \times KO)$$

PP = posebni davek na motorna vozila (v HRK)

O = prostornina motornega kolesa v cm³ (Tabela 4)

KO = koeficient prostornine motornega kolesa (Tabela 4), ki se povečuje, odvisno od emisije izpušnih plinov motornega kolesa, tako da se za:

- emisijski standard EURO III poveča za 5,
- emisijski standard EURO II poveča za 10 in
- emisijski standard EURO I poveča za 15.

Tabela 4 – Prostornina motornega kolesa

Prostornina motornega kolesa (cm ³)	KO
51 – 125	4
126 – 300	6
301 – 700	7
701 – 1000	8
> 1000	10

Primer izračuna za novo motorno kolo s prostornino motorja 450 cm³ in emisijskim standardom EURO IV:

$$PP = (O \times KO) = 450 \times 7 = 3.150 \text{ HRK}$$

Primer izračuna za novo motorno kolo s prostornino motorja 450 cm³ in emisijskim standardom EURO III:

$$PP = (O \times KO) = 450 \times (7 + 5) = 5.400 \text{ HRK}$$

Za rabljena vozila se posebni davek na motorna vozila plačuje v višini preostanka posebnega davka na motorna vozila, ki se določi z upoštevanjem odstotka padca vrednosti istega motornega vozila na trgu v Republiki Hrvaški, ki je nastal od dneva prve registracije vozila do dneva izračuna posebnega davka na motorna vozila. Odstotek padca prodajne cene vozila se določi na podlagi kataloga Eurotax, cenikov prodajalcev motornih vozil in podobno ter zgornje Tabele 1.

Primer izračuna za rabljeno motorno vozilo:

Dan prve registracije: 15. 4. 2012

Število mesecev od dneva prve registracije: 57

Odstotek padca prodajne cene motornega vozila, določenega na podlagi Tabele 1: - 41,56 %

Znesek posebnega davka na motorna vozila na dan prve registracije motornega vozila v hrvaških kunah (HRK): 13.920

Znesek posebnega davka za rabljeno motorno vozilo v hrvaških kunah (HRK):

$$13.920 \times 41,56 \% = 5.785,15$$

Oprostitive plačila davka:

Iz obdavčitve so popolnoma izvzeta naslednja motorna vozila:

- motorna vozila na izključno električni pogon,
- motorna vozila, katerih izpust CO₂ je 0 g/km,
- starodobna vozila,
- motorna vozila, prilagojena za prevoz invalidov,
- vozila diplomatskih in konzularnih predstavništav ter mednarodnih organizacij, vključno z institucijami EU.

Za priključna hibridna električna vozila se znesek posebnega davka na motorna vozila, izračunanega po zgoraj navedeni formuli, zmanjša za odstotek, ki je enak dosegu vozila v kilometrih pri vožnji izključno na električni pogon.

Za motorna vozila, ki imajo poleg vozniškega še osem sedežev, se znesek posebnega davka na motorna vozila, izračunanega po zgoraj navedeni formuli, zmanjša za 75 %, za vozila, ki imajo poleg vozniškega še sedem sedežev, pa za 50 %.

Motorno vozilo za prevoz invalidov je prilagojeno tako, da se vanj lahko zapelje invalidski voziček ali drug podoben ortopedski pripomoček, namenjen prevozu in transportu, na podlagi klančine ali dvigala, v katere je vgrajen mehanizem za njihovo pričrvtitev zaradi zavarovanja stabilnosti. Ta vozila imajo naslednje tehnične prilagoditve:

1. upravljalni mehanizem, ki ga upravljajo osebe z najmanj 80 % telesne okvare spodnjih udov ali prilagoditev mehanizma za pričrvtitev otrok s težjimi motnjami v razvoju,
2. prodajna cena novega motornega vozila oz. tržna cena rabljenega vozila z vsemi dajatvami brez tega davka ne sme presežati 170.000 kun, v kar ni vključena vrednost narejenih prilagoditev,
3. motorno vozilo se nabavi največ enkrat v petih letih,
4. moč motorja ni večja od 110 kW.

Osebe z najmanj 80 % telesne okvare spodnjih udov registrirajo motorno vozilo na svoje ime, motorna vozila za invalide otroke pa se registrirajo na njihovo ime, ki jih upravljajo starši ali skrbniki otrok.

Status invalida iz 1. točke prejšnjega odstavka se presoja na podlagi odločbe Hrvaškega zavoda za pokojninsko zavarovanje, izvedenskega mnenja zavoda za strokovno znanje, poklicno rehabilitacijo in zaposlovanje invalidnih oseb in odločbe pristojnega centra za socialno delo. Otroci s težjimi motnjami v razvoju imajo težjo telesno ali duševno prizadetost, ne morejo živeti samostojno in so odvisni od stalne pomoči drugih oseb ter stari do 18 let.

Tako motorno vozilo se ne sme prodati, odtujiti ali dati drugi osebi v uporabo brez predhodne najave pristojnemu carinskemu uradu in plačila tega davka do izteka roka pet let od dneva registracije tega motornega vozila. V prometno dovoljenje se vpiše prepoved odtujitve. Kadar voznik vozi motorno vozilo v prisotnosti invalida, se to ne smatra dajanje motornega vozila v uporabo drugi osebi.

V primeru, ko je motorno vozilo poškodovano več kot 70 % tržne vrednosti, se ga lahko proda ali odtuji po drugi osnovi pred potekom roka petih let. V tem primeru se za pridobitev novega motornega vozila, ne šteje petletni rok. Motorno vozilo za prevoz invalidov se lahko brez nastanka obveznosti plačila davka pred iztekom petih let, proda ali odtuji drugi osebi, ki izpolnjuje predpisane pogoje.

Protipravno postopanje predpisanim pogojem pomeni nezakonito uporabo motornega vozila v Republiki Hrvaški in v tem primeru obveznost obračuna in plačila davka nastane na dan izdaje odločbe, na podlagi katere je predhodno določeno, da motorno vozilo izpolnjuje pogoje iz pravilnika o posebnem davku na motorna vozila. Proizvajalec, trgovec in uradni trgovec z rabljenimi motornimi vozili mora v svojih evidencah imeti fotokopijo odločbe, na podlagi katere se določa, da motorno vozilo, prirejeno za prevoz invalidov, ni predmet obdavčitve.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

S prenovo zakona se določa davčna osnova, ki ne bo več vključevala vrednosti motornih vozil, temveč samo okoljske komponente, kar bo odpravilo problematiko določanja ustrezne davčne

osnove za motorna vozila, kot tudi skrajšalo čas, ki ga FURS potrebuje za odmero DMV, kar pomeni poenostavitev in prihranek časa tako za zavezanca, kot za FURS. Z odpravo vrednosti motornega vozila kot kriterija pri obdavčitvi z DMV in s tem vezavo izključno na okoljske kriterije, ki so preverljivi v evidenci o registriranih motornih vozilih, se bodo na podlagi teh podatkov odmere davka pospešile in avtomatizirale.

S predlogom zakona se odpravljajo administrativne ovire in poenostavljajo postopki tako za davčne zavezanca, kot tudi za nadzorni organ FURS, tako da se uvaja elektronsko vlaganje napovedi za odmero davka preko sistema E-davki. Zavezanec bo za namene odmere DMV preko sistema E-davki vložil napoved z manjšim naborom podatkov. Za razliko od dosedanjega postopka, ko je moral zavezanec pridobiti izjavo o emisijski ustreznosti vozila pri strokovni organizaciji, pristojni za ugotavljanje skladnosti, in jo priložiti k napovedi za odmero DMV, se bodo podatki, ki so vsebovani v potrdilu o skladnosti motornega vozila, prenesli v informacijski sistem FURS. Na ta način bodo davčni zavezanci razbremenjeni pridobivanja in predlaganja omenjenih izjav za FURS, prav tako bodo na ta način razbremenjene strokovne organizacije, pristojne za ugotavljanje skladnosti, ki jim ne bo treba izdajati izjav o emisijski ustreznosti vozila. FURS bo še vedno lahko, glede na okoliščine primera, zahteval predložitev ustreznih listin in dokazil. Do podatka o plačilu ali oprostitvi DMV bo imel dostop registracijski organ. Zavezanec bo tako po elektronski vložitvi napovedi za odmero davka in plačilu odmerjenega davka moral zgolj še do registracijskega organa, kjer bo registriral motorno vozilo. Vsi ostali obiski pri organih, zaradi avtomatizacije in povezljivosti evidenc, ne bodo več potrebni, kar bo bistveno skrajšalo, pospešilo in poenostavilo postopek tako zavezancu kot FURS, razbremenjene bodo tudi strokovne organizacije, pristojne za ugotavljanje skladnosti.

Z namenom preverjanja podatkov o motornih vozilih bo FURS-u omogočena povezava z evidenco registrianih vozil. Prav tako bo FURS v postopku odmere DMV po uradni dolžnosti iz uradnih evidenc pridobil podatke o istem stalnem prebivališču zavezanca in njegovih treh ali več otrok, ki je eden izmed pogojev za uveljavljanje oprostitev davka pri nakupu motornega vozila za prevoz velikih družin oziroma v posameznih primerih pri uveljavljanju oprostitev za invalide.

S predlogom zakona se z elektronskim vlaganjem napovedi za odmero DMV, avtomatizacijo postopka odmere DMV in omogočeno povezavo z evidenco registriranih vozil, predvideva bistvena razbremenitev FURS na področju odmere DMV in preusmeritev na zahtevnejše primere nadzora pri utajevanju davka.

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Z odpravo vrednosti motornega vozila kot kriterija pri obdavčitvi z DMV in s tem vezavo izključno na okoljske kriterije, ki so preverljivi v evidencah registriranih vozil, se bodo na podlagi teh podatkov odmere davka pospešile in avtomatizirale, kar bo bistveno skrajšalo čas, ki ga FURS potrebuje za odmero DMV, kar pomeni, da bo zavezanec lahko hitreje registriral svoje motorno vozilo.

Uvaja se elektronsko vlaganje napovedi za odmero davka preko sistema E-davki kot tudi elektronsko vlaganje vračil in oprostitev davka. Zavezanec bo za namene odmere DMV preko sistema E-davki vložil manjši nabor podatkov. Za razliko od dosedanjega postopka, ko je moral zavezanec pridobiti izjavo o emisijski ustreznosti vozila pri strokovni organizaciji, pristojni za ugotavljanje skladnosti, in jo priložiti k napovedi za odmero DMV, se bodo podatki, ki so vsebovani v potrdilu o skladnosti, avtomatično prenesli v informacijski sistem FURS. Na ta način bodo davčni zavezanci razbremenjeni pridobivanja in predlaganja omenjenih izjav za FURS, FURS bo še vedno lahko, glede na okoliščine primera, zahteval predložitev ustreznih listin in dokazil. Prav tako bo FURS v postopku odmere DMV po uradni dolžnosti iz uradnih evidenc pridobil podatke o istem stalnem prebivališču zavezanca in njegovih treh ali več otrok, ki je eden izmed pogojev za uveljavljanje oprostitev davka pri nakupu motornega vozila za prevoz velikih družin oziroma v posameznih primerih pri uveljavljanju oprostitev za invalide. Po plačilu ali oprostitvi DMV bo imel registracijski organ dostop do informacije o plačilu

oziroma oprostitvi davka. Zavezanec bo tako po elektronski vlogi napovedi za odmero davka in plačilu odmerjenega davka moral zgolj še do registracijskega organa, kjer bo registriral motorno vozilo. Vsi ostali obiski pri organih zaradi avtomatizacije in povezljivosti evidenc, ne bodo več potrebni, kar bo bistveno skrajšalo, pospešilo in poenostavilo postopek za zavezanca.

Dodatno se zaradi zmanjšanja administrativnih ovir za določene davčne zavezance (t.j. proizvajalce) le-te tudi finančno oziroma likvidnostno razbremenjuje, saj je zanje določena oprostitve obveznosti obračuna in plačila davka v določenih primerih. Navedeno velja za proizvajalce novih vozil v Republiki Sloveniji, ki se po prodaji in še pred registracijo izvozijo/iznosijo iz Republike Slovenije. S tem se posledično v teh primerih odpravi tudi naknadno uveljavljanje vračil davka.

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki, in sicer za:

– Kakovost zraka in podnebne spremembe

Znesek DMV je za osebna motorna vozila odvisen od izpusta CO₂, emisijskega standarda EURO in vrste goriva za pogon. Zakon tako znesek davka veže izključno na okoljske kriterije, medtem ko je v veljavnem zakonu znesek davka odvisen predvsem od prodajne vrednosti vozila. Vozila z dizelskim motorjem bodo, kot doslej, bolj obdavčena od vozil z bencinskim pogonom, saj so okolju manj prijazna, predvsem zaradi višjih izpustov dušikovih oksidov (NO_x). Vozila z višjim izpustom CO₂ ter nižjim emisijskim standardom EURO bodo bolj obdavčena od tistih z nižjim izpustom CO₂ ter višjim emisijskim standardom EURO. Navedeno zavezance spodbuja k nakupu bolj okolju prijaznih vozil, kar bo vplivalo na zmanjšanje izpusta CO₂ in količine NO_x v ozračje.

Zakon ohranja oprostitve DMV za motorna vozila, ki imajo poleg vozniškega še štiri ali več sedežev, nabavljenih za prevoz velikih družin, ki imajo tri ali več otrok, vendar dodaja pogoj, da se oprostitve lahko uveljavlja le za eno motorno vozilo z močjo motorja do vključno 150 kW. Z omejitvijo moči motorja motornega vozila se z zakonom želi spodbujati velike družine k nakupu okolju prijaznejših motornih vozil. Glede na drugačno določitev davčne osnove za določitev zneska DMV se enaka omejitev 150 kW določa pri oprostitvi motornih vozil, nabavljenih za prevoz invalidov.

Zakon predvideva za električna vozila davek na motorna vozila 0 evrov in nizko obdavčitev za druga motorna vozila brez izpusta CO₂ (npr. vozila na vodik).

Z navedenimi ukrepi bo zakon prispeval k doseganju okoljskih ciljev Republike Slovenije v sektorju promet.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo, in sicer za:

S predlogom zakona se po novem za proizvajalce v Republiki Sloveniji določa, da obveznost obračuna DMV ne nastane, če proizvajalec pred prvo registracijo proda motorno vozilo neposredno za izvoz ali iznos iz Republike Slovenije. S tem se odpravlja administrativna kot tudi likvidnostna obremenitev za navedene zavezance, saj je po veljavni ureditvi za takšna motorna vozila prvotno nastala obveznost za obračun DMV, vendar je bil upravičenec naknadno po izvozu oziroma iznosu motornega vozila iz Evropske unije upravičen do vračila DMV.

Prav tako se s predlogom zakona odpravlja dodatni davek na motorna vozila, ki je bil uveden v letu 2012 z zakonom za uravnoteženje javnih financ. Z odpravo vrednosti motornega vozila pri obdavčitvi z DMV in s tem vezavo izključno na okoljske kriterije, ki so preverljive v evidencah registriranih vozil, se zagotavlja bolj jasna in v naprej predvidljiva davčna osnova za odmero DMV. Zavezanci so v praksi lahko kupili motorno vozilo po nižji prodajni ceni kot je bila njegova prometna vrednost, kjer se je ugotavljala davčna osnova na podlagi vseh okoliščin posameznega primera, pri čemer se je kot izhodišče uporabila orientacijska vrednost motornih vozil iz katalogov za vrednotenje vozil. S prenovo zakona se le to odpravlja. Prav tako bodo zavezanci za namene odmere DMV preko sistema E-davki

vložili napoved z manjšim naborom podatkov. Za razliko od dosedanjega postopka, ko je moral zavezanec pridobiti izjavo o emisijski ustreznosti vozila pri strokovni organizaciji, pristojni za ugotavljanje skladnosti, in jo priložiti k napovedi za odmero DMV, se bodo podatki, ki so vsebovani v potrdilu o skladnosti avtomatično prenesli v informacijski sistem FURS. Na ta način se bodo davčni zavezanci razbremenili pridobivanja in predlaganja omenjenih izjav za FURS. FURS pa bo lahko glede na okoliščine primera zahteval predložitev ustreznih listin in dokazil. Registracijski organ bo imel dostop do informacije o plačilu ali oprostitvi DMV.

6.4 Presoja posledic za socialno področje, in sicer za:

Prenova zakona uvaja administrativne poenostavitve, zavezancem ne bo potrebno pridobivanje potrdil o skupnem gospodinjstvu, temveč bo FURS po uradni dolžnosti preveril pogoj upravičenosti oprostitve davka na podlagi istega stalnega prebivališča članov družine, in sicer iz registra stalnega prebivalstva. Z vidika enake obravnave različnih družbenih skupin se v zakonu poenoti pogoj za oprostitev, vezan na moč motorja, s tem se uskladiata pogoja za oprostitev DMV za invalide in za velike družine, in sicer upošteva se moč motorja vključno do 150 kW. Z vidika socialnega področja prenova zakona jasneje določa krog upravičencev v primeru oprostitve davka ob nakupu motornih vozil za prevoz velikih družin, kjer so vključene tudi rejniške družine in druge oblike družin. Prav tako se širi oziroma jasneje določa krog upravičencev pri oprostitvah za nakup motornega vozila za prevoz invalidov, saj so se v teh primerih v praksi na podlagi določb veljavnega ZDMV pojavljale dileme glede kroga upravičencev. Namen oprostitve je usmerjen v vozila za prevoz invalidnih oseb, ne glede na to, kdo dejansko zagotavlja sredstva za nakup takega vozila, zato se doda, da slednjo lahko uveljavlja invalidna oseba, za eno motorno vozilo, ki je registrirano na ime te osebe ali njegovega starša, zakonca ali zunajzakonskega partnerja, njegovega polnoletnega otroka, s katerim živi invalid na istem stalnem prebivališču.

Rešitve v predlogu zakona bodo imele posledice na socialni položaj, saj se bo obremenitev kupcev novih motornih vozil v povprečju znižala. Namreč na podlagi preliminarnih podatkov odmere DMV v letu 2019 je znašal povprečni davek (vključujoč dodatni DMV) za vsa nova vozila okoli 460 evrov, medtem ko bo po predlogu znašal povprečni davek okoli 160 evrov, kar predstavlja znižanje davčne obveznosti v povprečju za več kot 65 %. V primeru, da predlog zakona ne bi bil sprejet, bi se v povprečju obremenitev novega vozila zvišala za več kot 100 % (na okoli 950 evrov). Ta izračun je pripravljen ob predpostavki upoštevanja vozil, od katerih je bil odmerjen DMV v letu 2019 in ob predvidenem povečanju izpusta CO₂, upoštevajoč novo metodo merjenja, za 20 %.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja, in sicer za:

Predlog zakona ne vpliva na dokumente razvojnega načrtovanja.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Predlog zakona ne vpliva na druga področja.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

a) Predstavitev sprejetega zakona:

Za izvajanje zakona je pristojna Finančna uprava Republike Slovenije, ki bo na običajen način zagotovila tudi obveščanje zavezancev o novostih iz predloga zakona.

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

Izvajanje zakona spremlja Ministrstvo za finance v skladu s svojimi pristojnostmi.

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona: /

7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona:

- predpis je bil objavljen na spletni strani E-demokracija
- javna obravnava je bila od 13. januarja do vključno 14. februarja 2020

8. Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona, in znesku plačila za ta namen: /

9. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles

- mag. Andrej Šircelj, minister,
- mag. Kristina Šteblaj, državna sekretarka,
- mag. Peter Ješovnik, državni sekretar,
- Polona Flerin, državna sekretarka,
- mag. Tina Humar, generalna direktorica,
- Mitja Brezovnik, vodja sektorja,
- Meta Šinkovec, vodja sektorja.

II. BESEDILO ČLENOV

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (vsebina zakona)

(1) Ta zakon ureja sistem in obveznost plačevanja davka od prometa motornih vozil.

(2) S tem zakonom se v pravni red Republike Slovenije prenaša Direktiva Sveta 83/182/EGS z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostivah znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo (UL L št. 105 z dne 23. 4. 1983, str. 59), zadnjič spremenjeno z Direktivo Sveta 2013/13/EU z dne 13. maja 2013 o prilagoditvi nekaterih direktiv na področju obdavčitve zaradi pristopa Republike Hrvaške (UL L št. 141 z dne 28. 5. 2013, str. 30), v delu, ki se nanaša na obdavčitev motornih vozil z davkom na motorna vozila.

2. člen (izrazi)

Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, pomenijo:

1. »Pridobitev motornega vozila iz druge države članice« je pridobitev motornega vozila iz druge države članice Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: država članica), ki je kot pridobitev blaga znotraj Evropske unije opredeljena v zakonu, ki ureja davek na dodano vrednost.
2. »Uvoznik« je carinski dolžnik, določen v skladu s carinsko zakonodajo oziroma prejemnik motornega vozila.
3. »Novo motorno vozilo« je motorno vozilo, ki v trenutku opravljenega prometa motornih vozil iz 6. člena tega zakona še ni bilo registrirano v Republiki Sloveniji, drugi državi članici ali tretji državi. Šteje se, da motorno vozilo še ni bilo registrirano, če je bilo prvič registrirano z registrskimi tablicami za namene uvoza ali pridobitve v Republiko Slovenijo, vendar največ za 30 dni.
4. »Rabljeno motorno vozilo« je vsako drugo motorno vozilo, ki ni novo motorno vozilo in motorno vozilo, vneseno iz druge države članice ali uvoženo iz tretje države, ki v trenutku opravljenega prometa motornih vozil iz 6. člena tega zakona še ni bilo registrirano v drugi državi članici ali tretji državi, ker registracija po predpisih države, iz katere je vozilo vneseno ali uvoženo ni potrebna in se to vozilo prvič registrira v Republiki Sloveniji.

5. »Carinski organ« je organ v skladu s točko (1) 5. člena Uredbe (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L št. 269 z dne 10. 10. 2013, str. 1), zadnjič spremenjene z Uredbo (EU) 2019/632 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 952/2013 zaradi podaljšanja prehodne uporabe drugih načinov obdelave podatkov poleg tehnik elektronske obdelave podatkov, določenih v carinskem zakoniku Unije (UL L št. 111 z dne 25. 4. 2019, str. 54).

3. člen (pripadnost davka)

Prihodki od davka na motorna vozila pripadajo proračunu Republike Slovenije.

II. PREDMET OBDAVČITVE IN DAVČNI ZAVEZANCI

4. člen (predmet obdavčitve)

(1) Davek na motorna vozila se plačuje od motornih vozil iz tarifnih oznak 8703 (razen 8703 10) in 8711 kombinirane nomenklature carinske tarife iz Uredbe Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (UL L št. 256 z dne 7. 9. 1987, str. 1), zadnjič spremenjene z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/1577 z dne 21. septembra 2020 o spremembi Priloge I k Uredbi Sveta (EGS) št. 2658/87 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (UL L št. 361 z dne 30. 10. 2020, str. 1), (v nadaljnjem besedilu: kombinirana nomenklatura), ki morajo biti v skladu s predpisi, ki urejajo registracijo motornih vozil, za udeležbo v cestnem prometu registrirana v Republiki Sloveniji.

(2) Davek na motorna vozila se plačuje od motornih vozil iz prejšnjega odstavka, ki se dajo prvič v promet ali se prvič registrirajo na ozemlju Republike Slovenije.

(3) Ne glede na prejšnji odstavek, se davek na motorna vozila plačuje tudi od motornih vozil, ki se naknadno predelajo v motorna vozila iz prvega odstavka tega člena. Šteje se, da je motorno vozilo predelano, kadar je v skladu s predpisi, ki urejajo motorna vozila, potrebna posamična odobritev predelanega vozila.

5. člen (davčni zavezanec)

(1) Zavezanec ali zavezanka za davek na motorna vozila (v nadaljnjem besedilu: davčni zavezanec) je oseba, ki pridobi motorno vozilo iz druge države članice, uvoznik motornega vozila, oseba, ki vnese motorno vozilo iz druge države članice zaradi prenosa prebivališča, oziroma proizvajalec motornega vozila, namenjenega za registracijo na ozemlju Republike Slovenije.

(2) Davčni zavezanec je tudi oseba, ki predela motorno vozilo v motorno vozilo iz drugega odstavka 4. člena in je namenjeno za registracijo na ozemlju Republike Slovenije, od katerega še ni bil plačan davek na motorno vozilo v Republiki Sloveniji.

III. NASTANEK OBVEZNOSTI ZA OBRAČUN DAVKA

6. člen (nastanek obveznosti za obračun davka)

(1) Obveznost za obračun davka na motorna vozila nastane, ko je opravljen promet motornih vozil.

(2) Šteje se, da je promet motornih vozil opravljen, ko:

1. je izdan račun o prodaji motornega vozila;

2. je motorno vozilo izročeno, če je izročeno pred izdajo računa ali brez izdaje računa;
3. pri uvozu: ko nastane carinski dolg ali bi nastal, če ne bi bila predpisana oprostitvev plačila carine oziroma določena carinska stopnja prosto;
4. se motorno vozilo vzame za lastno rabo;
5. se motorno vozilo izroči, če se odtuji brezplačno;
6. je motorno vozilo pridobljeno iz druge države članice;
7. se motorno vozilo predela v motorno vozilo iz drugega odstavka 4. člena tega zakona;
8. lastnik motorno vozilo zaradi prenosa prebivališča vnese v Republiko Slovenijo;
9. se za motorno vozilo prvič zahteva registracija v Republikli Sloveniji.

7. člen **(prodaja motornega vozila pred prvo registracijo)**

Ne glede na 6. člen tega zakona obveznost za obračun davka na motorno vozilo ne nastane, če proizvajalec motornega vozila pred prvo registracijo proda motorno vozilo neposredno za izvoz ali iznos iz Republike Slovenije. Proizvajalec je dolžan voditi evidenco o takšnih motornih vozilih, datumu prodaje motornega vozila in datumu izvoza ali iznosa iz Republike Slovenije ter jo skupaj z dokazili o izvozu ali iznosu motornega vozila iz Republike Slovenije na zahtevo Finančne uprave Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: finančna uprava) v osmih dneh predložiti.

IV. DAVČNA OSNOVA, IZRAČUN DAVKA IN DAVČNE STOPNJE

8. člen **(osnova za davek)**

(1) Osnova za davek na motorna vozila (v nadaljnjem besedilu: davčna osnova) se določi glede na vrsto motornega vozila (tarifno oznako). Kriteriji za določitev davčne osnove glede na vrsto posameznega motornega vozila so: vrsta goriva, ki se uporablja za pogon, izpust CO₂ pri kombinirani vožnji (v nadaljnjem besedilu: izpust CO₂), izražen v g/km, moč motorja, izražena v kilovatih (kW), in okoljevarstvena kategorija, ki opredeljuje emisijski standard EURO (v nadaljnjem besedilu: emisijski standard EURO).

(2) Podatki za določitev davčne osnove iz prejšnjega odstavka so določeni v potrdilu o skladnosti, v evidenci registriranih vozil ministrstva, pristojnega za promet, ki ga predpisuje zakon, ki ureja motorna vozila, ali v drugem verodostojnem dokumentu, na katerem so podatki za določitev davčne osnove.

(3) Pri določitvi davka glede na izpust CO₂ se upošteva podatek o izpustu CO₂ po globalno usklajenem preskusnem postopku za vozila (v nadaljnjem besedilu: preskusni postopek WLTP). Za motorna vozila, ki nimajo podatka o izpustu CO₂ po preskusnem postopku WLTP, se upošteva pretvornik iz 11. člena tega zakona.

9. člen **(davek na motorna vozila)**

(1) Davek na motorna vozila iz tarifne oznake 8703, razen:

- motornih vozil iz tarifne oznake 8703 10,
 - bivalnih vozil, trikoles in štirikoles,
 - motornih vozil izključno na električni pogon (tarifna oznaka 8703 80),
 - drugih motornih vozil brez izpusta CO₂ in
 - motornih vozil, ki ne presegajo moč motorja 4 kW in ki ne presegajo največje hitrosti 25 km/h,
- je določen kot seštevek obveznosti glede na izpust CO₂ in vrsto goriva, ki se uporablja za pogon motornega vozila in obveznosti glede na emisijski standard EURO ter vrsto goriva, ki se uporablja za pogon motornega vozila.

(2) Davek na bivalna vozila, trikolesa in štirikolesa iz tarifne oznake 8703 ter motorna vozila iz tarifne oznake 8711, razen motornih vozil izključno na električni pogon (tarifna oznaka 8703 80 in 8711 60) in drugih motornih vozil brez izpusta CO₂ ter motornih vozil, ki ne presegajo moč motorja 4 kW in, ki ne presegajo največje hitrosti 25 km/h, je določen kot seštevek obveznosti glede na moč motorja in

obveznosti glede na emisijski standard EURO ter vrsto goriva, ki se uporablja za pogon motornega vozila.

(3) Davek na motorna vozila iz tarifne oznake 8703 in 8711, ki ne presegajo 4 kW in ki ne presegajo največje hitrosti 25km/h, je določen glede na moč motorja.

(4) Davek na motorna vozila izključno na električni pogon (tarifna oznaka 8703 80 in 8711 60) in druga motorna vozila iz tarifne oznake 8703 in 8711 brez izpusta CO₂ je določen glede na moč motorja.

10. člen (obveznost glede na izpust CO₂ in vrsto goriva)

(1) Obveznost v eurih glede na izpust CO₂ in vrsto goriva, ki se uporablja za pogon motornega vozila iz prvega odstavka 9. člena tega zakona, znaša:

Izpust CO ₂ (v g/km)	Pribitek za bencin (za vsak g/km izpusta CO ₂ nad spodnjo mejo)	Minimalna obveznost za bencin v eurih	Pribitek za dizel (za vsak g/km izpusta CO ₂ nad spodnjo mejo)	Minimalna obveznost za dizel v eurih
nad 50 do 100	0,4	0	0,5	0
nad 100 do 140	0,7	20	0,8	25
nad 140 do 190	5	48	6	57
nad 190 do 230	30	298	36	357
nad 230	50	1.498	60	1.797

(2) Za motorno vozilo iz prvega odstavka 9. člena tega zakona z izpustom CO₂ do 50 g/km je obveznost 0 eurov ne glede na vrsto goriva, ki ga uporablja za pogon. Za motorno vozilo z izpustom CO₂ večjim od 50 g/km, se obveznost določi kot seštevek minimalne obveznosti za določen razred, v katerega se uvršča, in pribitka za vsak g/km izpusta CO₂, ki presega spodnjo mejo razreda, glede na vrsto goriva, ki ga uporablja za pogon.

(3) Za motorna vozila iz prvega odstavka 9. člena tega zakona, ki za pogon ne uporabljajo izključno bencinskega ali dizelskega motorja, oziroma kombinacije bencinskega ali dizelskega motorja z drugo vrsto pogona, se obveznost iz prvega odstavka tega člena določi z upoštevanjem lestvice, ki velja za motorna vozila na bencinski pogon.

(4) Za motorna vozila iz prvega odstavka 9. člena tega zakona, ki nimajo podatka o izpustu CO₂, se obveznost za motorna vozila na bencinski ali drug pogon, razen dizelskega, določi v višini 1,5 kratnika minimalne obveznosti brez pribitka za najvišji razred za motorna vozila na bencinski pogon ter za motorna vozila s pogonom na dizelsko gorivo v višini 1,5 kratnika minimalne obveznosti brez pribitka za najvišji razred za motorna vozila na dizelski pogon.

11. člen (pretvornik za določitev višine izpusta CO₂)

(1) Za motorna vozila iz prvega odstavka 9. člena tega zakona, ki imajo samo podatek o izpustu CO₂ po evropskem voznem ciklu (v nadaljnjem besedilu: preskusni postopek NEDC), se višina izpusta CO₂ določi tako, da se podatek pomnoži s pretvornikom:

Gorivo	Pretvornik
Bencin in druga goriva (razen dizel)	1,22
Dizel	1,20

(2) Podatki o izpustu CO₂, izračunani na podlagi pretvornika iz tega člena, se zaokrožijo na najbližjo vrednost brez decimalnih mest.

12. člen
(davek na motorna vozila izključno na električni pogon in druga motorna vozila brez izpusta CO₂)

(1) Davek na motorna vozila iz četrtega odstavka 9. člena tega zakona, ki so izključno na električni pogon (tarifna oznaka 8703 80 in 8711 60), znaša 0 evrov.

(2) Davek na druga motorna vozila iz tarifne oznake 8703 in 8711 brez izpusta CO₂ znaša:

Moč motorja (v kW)	Pribitek za vsak kW (nad spodnjo mejo)	Minimalna obveznost v eurih
do 5	0	15
nad 5 do 50	0,5	15
nad 50 do 100	1	37,5
nad 100	2	87,5

(3) Za motorna vozila iz prejšnjega odstavka z močjo motorja do 5 kW, se davek določi v višini minimalne obveznosti brez pribitka. Za motorna vozila z močjo motorja, večjo od 5 kW, se davek določi kot seštevek minimalne obveznosti za določen razred, v katerega se uvršča, in pribitka za vsak kW moči motorja, ki presega spodnjo mejo razreda.

13. člen
(obveznost glede na moč motorja)

Obveznost v eurih glede na moč motorja motornega vozila iz drugega in tretjega odstavka 9. člena tega zakona, znaša za bivalna vozila (razen motornih vozil iz tarifne oznake 8703 80) 40 evrov za vsak kW moči motorja, za trikolesa in štirikolesa (razen motornih vozil iz tarifne oznake 8703 80) ter motorna vozila iz tarifne oznake 8711 (razen motornih vozil iz tarifne oznake 8711 60) pa 5 evrov za vsak kW moči motorja.

14. člen
(obveznost glede na emisijski standard EURO in vrsto goriva)

(1) Obveznost v eurih glede na emisijski standard EURO in vrsto goriva, ki se uporablja za pogon motornega vozila iz prvega in drugega odstavka 9. člena tega zakona, razen trikolesa, štirikolesa iz tarifne oznake 8703 in motorna vozila iz tarifne oznake 8711, znaša:

Emisijski standard EURO	Obveznost za bencin v eurih	Obveznost za dizel v eurih
EURO 1, 2, 3, 4	500	750
EURO 5, 5a, 5b	150	225
EURO 6, 6a, 6b	75	112
EURO 6c	50	75
EURO 6d	30	45
višji od EURO 6d	10	15

Če motorno vozilo za pogon ne uporablja izključno bencinskega ali dizelskega motorja oziroma kombinacije bencinskega ali dizelskega motorja z drugo vrsto pogona, se obveznost iz prejšnjega odstavka določi z upoštevanjem lestvice, ki velja za motorna vozila na bencinski pogon.

(2) Obveznost v eurih glede na emisijski standard EURO, ki se uporablja za pogon motornih vozil iz drugega odstavka 9. člena tega zakona, razen bivalnih vozil, znaša:

Emisijski standard EURO	Obveznost v eurih
EURO 1, 2, 3	150
EURO 4	100
EURO 5, 5a, 5b	50
EURO 6, 6a, 6b	25
višji od EURO 6b	10

(3) Za motorna vozila iz tega člena, ki nimajo podatka o emisijskem standardu EURO, se upošteva obveznost v eurih za emisijski standard EURO 1.

15. člen **(motorna vozila, za katera se davek zniža)**

(1) Za motorna vozila iz 9. člena tega zakona, ki imajo poleg vozniškega še najmanj sedem sedežev, se davek zniža za 30 %.

(2) Za motorna vozila iz 9. člena tega zakona, ki so konstruirana za prevoz ljudi in blaga (osebna večnamenska vozila) in se štejejo, da so namenjena prevozu blaga ali tovora ter jih proizvajalci homologirajo kot tovorna vozila, uvrščajo pa se pod tarifno oznako 8703, se davek zniža za 30 %, če kumulativno izpolnjujejo naslednje pogoje:

- razmerje med maso potnikov in maso tovora mora biti v korist tovora. Razmerje se ugotovi po formuli:

$$P - (M + (N \times 68)) > N \times 68,$$

pri čemer je:

P - največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila v kg,

M - masa vozila, pripravljenega za vožnjo, v kg,

N - število sedežev razen vozniškega;

- stranske okenske odprtine v prostoru, namenjenem prevozu tovora, ne smejo biti zastekljene, temveč fiksno zaprte s pločevino ali drugim ustreznim materialom;
- tovorni prostor mora biti od potniškega ločen s pregrado (pločevina ali kovinska mreža) po vsej višini in širini in
- vozilo je opremljeno z napravo za zvočni opozorilni signal pri vzvratni vožnji.

16. člen **(višina davka za rabljena motorna vozila)**

(1) Za rabljena motorna vozila iz 9. člena tega zakona se izračunan davek plača v predpisanem odstotku, določenem glede na starost motornega vozila. Določitev odstotka je odvisna od obdobja od prve registracije motornega vozila v drugi državi članici ali tretji državi do nastanka obveznosti za obračun davka na motorno vozilo v Republiki Sloveniji. Če datuma prve registracije ni mogoče nedvoumno ugotoviti ali registracija po predpisih države, iz katere je vozilo vneseno ali uvoženo ni potrebna, se šteje, da je datum prve registracije motornega vozila datum izdaje potrdila o skladnosti proizvajalca.

Obdobje uporabe oz. registracije motornega vozila v drugi državi članici ali tretji državi	Odstotek davka na motorna vozila
do 1 leta	91 %
nad 1 letom	83 %
nad 2 letoma	76 %
nad 3 leti	70 %
nad 4 leti	64 %
nad 5 leti	58 %

nad 6 leti	53 %
nad 7 leti	48 %
nad 8 leti	43 %
nad 9 leti	38 %
nad 10 leti	33 %
nad 11 leti	28 %
nad 12 leti	23 %
nad 13 leti	18 %
nad 14 leti	13 %
nad 15 leti	8 %

(2) Pri odmeri davka na motorna vozila iz četrtega odstavka 18. člena, trinajstega odstavka 19. člena, tretjega odstavka 20. člena, tretjega odstavka 21. člena in 22. člena tega zakona, ob upoštevanju predpisanega odstotka davka, določenega glede na starost motornega vozila iz prvega odstavka tega člena, se za obdobje uporabe teh motornih vozil šteje obdobje od datuma prve registracije motornega vozila v Republiki Sloveniji, v drugi državi članici ali tretji državi do nastanka obveznosti za obračun.

V. OPROSTITVE

17. člen (oprostitve davka)

Davka na motorna vozila se ne plačuje:

1. od motornih vozil, ki se pred prvo registracijo na ozemlju Republike Slovenije izvozijo ali dobavijo v drugo državo članico;
2. od motornih vozil, ki imajo v skladu s predpisi o motornih vozilih status starodobnega vozila;
3. od športnih motornih vozil, ki niso prirejena za vožnjo v cestnem prometu in so namenjena samo za uporabo na tekmovališčih;
4. od intervencijskih reševalnih vozil, ki so posebej prirejena za prevoz ponesrečencev in bolnikov.

18. člen (oprostitvev davka od motornih vozil nabavljenih za prevoz velikih družin)

(1) Davka na motorna vozila se ne plačuje od motornih vozil, ki so nabavljena za prevoz velikih družin, ki imajo tri ali več otrok, in sicer največ od enega motornega vozila, ki ima poleg vozniškega še štiri ali več sedežev in močjo motorja do vključno 150 kW, ki ga največ enkrat v treh letih kupi eden izmed staršev v družini, ki ima na dan nakupa, prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo oziroma uvoza motornega vozila, po predpisih o prijavi prebivališča prijavljen isti naslov stalnega prebivališča kot trije ali več otrok, ki še niso dopolnili 18 let ali še niso pred 18. letom pridobili popolne poslovne sposobnosti.

(2) Oprostitev iz prejšnjega odstavka lahko uveljavlja eden od staršev na podlagi prijavljenega istega stalnega prebivališča članov družine v Republiki Sloveniji, ob vložitvi napovedi ali ob vložitvi carinske deklaracije za sprostitev v prosti promet oziroma z vložitvijo zahtevka za vračilo plačanega davka pri finančni upravi) v treh mesecih od nakupa oziroma prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo, v primeru uvoza pa v treh mesecih od uvoza.

(3) Oprostitev iz prvega odstavka tega člena lahko pod enakimi pogoji uveljavlja tudi druga oseba, ki neguje in varuje otroka na podlagi veljavnega izvršilnega naslova v skladu s predpisi, ki urejajo družinska razmerja, ali skrbnik, ki svojega varovanca dejansko neguje in varuje, če ima družina tri ali več otrok, ki niso nujno iz iste družine. Ne glede na prvi odstavek tega člena mora imeti upravičenec iz tega odstavka na dan nakupa, prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo oziroma uvoza motornega vozila, po predpisih o prijavi prebivališča prijavljen isti naslov stalnega prebivališča kot trije ali več otrok, ki še niso dopolnili 18 let ali še niso pred 18. letom pridobili popolne poslovne sposobnosti. Pogoj stalnega prebivališča ne velja za rejnika, ki izvaja rejniško dejavnost v skladu s predpisi, ki

urejajo izvajanje rejniške dejavnosti in uveljavlja oprostitev iz prvega odstavka tega člena tudi za otroka, ki ga varuje in neguje na podlagi veljavnega izvršilnega naslova.

(4) V prometno dovoljenje motornega vozila se vpiše, da je za motorno vozilo uveljavljena oprostitev in datum do katerega je uveljavljena oprostitev.

(5) Če oseba iz drugega in tretjega odstavka tega člena motorno vozilo, za katero je uveljavljena oprostitev, proda ali ga brezplačno ali kako drugače odtuji v Republiki Sloveniji pred potekom triletnega roka od dneva nakupa, prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo oziroma uvoza, plača davek v višini, ki ga finančna uprava ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka, določenega glede na starost motornega vozila iz 16. člena tega zakona. Ob izpolnjevanju osnovnih pogojev se pravica do oprostitve davka na novo vzpostavi dan po takšnem plačilu davka.

(6) Če je bilo motorno vozilo poškodovano v prometni nesreči za več kot 70 % tržne vrednosti motornega vozila na dan nesreče, se sme poškodovano motorno vozilo prodati, ne da bi bil plačan davek.

19. člen

(oprostitev davka od motornih vozil za prevoz invalidov)

(1) Davka na motorna vozila se ne plačuje od motornih vozil, ki so nabavljena za prevoz invalidov, in sicer največ od enega motornega vozila z močjo motorja do vključno 150 kW ter od motornega vozila, posebej prirejenega za prevoz invalidov na invalidskem vozičku, ki ga največ enkrat v petih letih kupijo invalidske organizacije in invalidi, ki imajo vozniško dovoljenje ali jim je potrebna pomoč drugih oseb, ki imajo vozniško dovoljenje.

(2) Za invalide po tem členu se štejejo:

- osebe, pri katerih je nastala najmanj 80 % telesna okvara zaradi izgube, okvare ali paraliziranosti spodnjih okončin ali medenice;
- osebe, ki so popolnoma izgubile vid na obeh očesih;
- osebe, ki jim je priznana invalidnost v skladu z zakonom, ki ureja socialno vključevanje invalidov in
- otroci, ki potrebujejo posebno nego in varstvo.

(3) Oprostitev po prvi in drugi alineji prejšnjega odstavka se uveljavlja po predpisih o pokojninskem in invalidskem zavarovanju na podlagi odločbe, izdane na podlagi mnenja izvedenskega organa Zavoda za pokojninsko in invalidsko zavarovanje Slovenije, oziroma odločbe, izdane ob upoštevanju izvida in mnenja pristojne zdravniške komisije.

(4) Oprostitev po tretji alineji drugega odstavka tega člena se uveljavlja na podlagi odločbe o priznanem statusu invalida v skladu s predpisom iz te alineje.

(5) Oprostitev po četrti alineji drugega odstavka tega člena se uveljavlja na podlagi odločbe centra za socialno delo o upravičenosti do dodatka za nego otroka, ki potrebuje posebno nego in varstvo, izdane na podlagi mnenja pristojne zdravniške komisije, v skladu z zakonom, ki ureja starševsko varstvo in družinske prejemke.

(6) Oprostitev za invalidske organizacije se uveljavlja na podlagi potrdila o statusu invalidske organizacije, ki ga izda ministrstvo, pristojno za invalide.

(7) Oprostitev se uveljavlja ob vložitvi napovedi ali vložitvi carinske deklaracije za sprostitev v prost promet oziroma z vložitvijo zahtevka za vračilo plačanega davka pri finančni upravi v treh mesecih od nakupa oziroma prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo, v primeru uvoza pa v treh mesecih od uvoza.

(8) V prometno dovoljenje motornega vozila se vpiše, da je za motorno vozilo uveljavljena oprostitev in datum do katerega je uveljavljena oprostitev.

(9) Oprostitev za polnoletno osebo se lahko uveljavlja za eno motorno vozilo, registrirano na ime te osebe ali njenega starša, zakonca, zunajzakonskega partnerja ali njegovega polnoletnega otroka, s katerim živi na istem naslovu stalnega prebivališča.

(10) Za osebo, ki ji je odvzeta poslovna sposobnost, oprostitev plačila davka za eno motorno vozilo, registrirano na njeno ime, uveljavlja njen zakoniti zastopnik.

(11) Za mladoletno osebo oprostitev plačila davka za eno motorno vozilo, registrirano na njeno ime ali na njenega starša, uveljavljajo njeni starši, s katerimi ima ta oseba isto stalno prebivališče. Če je otrok zaupan v varstvo in vzgojo drugi osebi, s katero imata isto stalno prebivališče, ta uveljavlja oprostitev plačila davka na motorna vozila.

(12) Če upravičenci po tem členu niso vozniki, lahko v njihovem imenu motorno vozilo vozijo starši oziroma skrbnik ali osebe, ki imajo pisno pooblastilo upravičenca, njegovih staršev oziroma skrbnika ali njegov polnoletni otrok, s katerim živi na istem naslovu stalnega prebivališča, brez obvezne navzočnosti invalida v motornem vozilu.

(13) Če invalidska organizacija, invalid oziroma njegovi starši ali skrbniki prodajo motorno vozilo ali ga brezplačno ali kako drugače odtujijo v Republiki Sloveniji pred potekom petletnega roka od dneva nakupa, prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo oziroma uvoza, plačajo davek v višini, ki ga finančna uprava ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka, določenega glede na starost motornega vozila iz 16. člena tega zakona. Ob izpolnjevanju osnovnih pogojev se pravica do oprostitve davka na novo vzpostavi dan po takšnem plačilu.

(14) Če je bilo motorno vozilo poškodovano v prometni nesreči za več kot 70 % tržne vrednosti motornega vozila na dan nesreče, se sme poškodovano motorno vozilo prodati, ne da bi bil plačan davek.

(15) Če invalid umre pred potekom petletnega roka od dneva nakupa, prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo oziroma uvoza motornega vozila, smejo dediči registrirati oziroma prodati motorno vozilo, ki so ga podedovali, ne da bi plačali davek.

(16) Vojni invalid prve skupine, ki uveljavi pravico do doplačila k stroškom tehničnega pripomočka – osebnega motornega vozila po zakonu, ki ureja vojne invalide, nima pravice do oprostitve davka iz tega člena.

20. člen

(oprostitev davka od motornih vozil za potrebe diplomatskih predstavništev, konzulatov, mednarodnih organizacij in njihovih predstavništev v Republiki Sloveniji ter agencij in organov Evropske unije s predstavništvom v Republiki Sloveniji)

(1) Davka na motorna vozila se ne plačuje od motornih vozil za:

- službene potrebe diplomatskih predstavništev in konzulatov v Republiki Sloveniji, ter za osebne potrebe tujega osebja diplomatskih in konzularnih predstavništev, vključno z njihovimi družinskimi člani, razen častnih konzularnih funkcionarjev in njihovih družinskih članov;
 - službene potrebe mednarodnih organizacij in predstavništev mednarodnih organizacij med njihovim delovanjem v Republiki Sloveniji in za osebne potrebe tujega osebja mednarodnih organizacij in predstavništev mednarodnih organizacij, vključno z njihovimi družinskimi člani, če to določajo mednarodne pogodbe, ki obvezujejo Republiko Slovenijo;
 - službene potrebe agencij in organov Evropske unije s predstavništvom v Republiki Sloveniji, za katere velja Protokol (št. 7) o privilegijih in imunitetah Evropske unije (UL C št. 326 z dne 26. 10. 2012, str. 266), in sicer v okvirih in pod pogoji iz navedenega protokola in sporazumov o njegovem izvajanju ali sporazumov o sedežu,
- ob pogoju, da so ta motorna vozila oproščena davka na dodano vrednost.

(2) Upravičenost do oprostitve davka na motorna vozila se lahko dokazuje z obrazcem, določenim v predpisu, ki ureja oprostitev davkov za diplomatska predstavništva, konzulate, agencije in organe Evropske unije ter mednarodne organizacije v skladu z mednarodnimi pogodbami, ki zavezujejo Republiko Slovenijo.

(3) Če upravičenec do oprostitve iz prvega odstavka tega člena proda motorno vozilo ali ga brezplačno ali kako drugače odtuji v Republiki Sloveniji pred potekom treh let od dneva nakupa, prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo oziroma uvoza, plača davek v višini, ki ga finančna uprava

ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka, določenega glede na starost motornega vozila iz 16. člena tega zakona.

(4) Ne glede na prejšnji odstavek se davek ne plača, če je odtujitev posledica uradnega predčasnega odpoklica ali smrti upravičenca ali če motorno vozilo odtuji družinski član upravičenca, ki preneha bivati v Republiki Sloveniji zaradi predčasnega odpoklica ali smrti upravičenca. Davek se tudi ne plača, če je bilo motorno vozilo, ki se odtuja, poškodovano v prometni nesreči za več kakor 70 % tržne vrednosti motornega vozila na dan nesreče.

(5) Če ministrstvo, pristojno za zunanje zadeve, ugotovi, da je zaradi spoštovanja pogoja vzajemnosti, treba v zvezi nastankom obveznosti plačila davka zaradi predčasne odtujitve pred potekom roka iz tretjega odstavka tega člena upoštevati drugačen rok, izda upravičencu o tem ustrezno potrdilo.

21. člen **(oprostitev davka od motornih vozil, ki se začasno uvozijo ali vnesejo v Republiko Slovenijo)**

(1) Davka od motornih vozil se ne plačuje od motornih vozil, ki se začasno uvozijo, če so popolnoma oproščena plačila uvoznih dajatev v skladu s carinsko zakonodajo, in od motornih vozil, ki se vnesejo v Republiko Slovenijo iz druge države članice zaradi začasne preselitve lastnika, ki nima stalnega prebivališča v Republiki Sloveniji, vendar le, če od teh motornih vozil v skladu z zakonom, ki ureja davek na dodano vrednost, ni treba obračunati davka na dodano vrednost.

(2) V prometno dovoljenje motornega vozila se vpiše, da je za motorno vozilo uveljavljena oprostitvev.

(3) Če upravičenec do oprostitve iz prvega odstavka tega člena proda motorno vozilo ali ga brezplačno ali kako drugače odtuji v Republiki Sloveniji, plača davek v višini, ki ga finančna uprava ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka, določenega glede na starost motornega vozila iz 16. člena tega zakona.

22. člen **(finančni najem)**

Oprostitve plačila davka na motorna vozila po tem zakonu se lahko uveljavljajo tudi pri finančnem najemu vozila. Če je finančni najem prekinjen ali končan in ne pride do prenosa lastništva, upravičenec, ki je uveljavil oprostitvev oziroma vračilo plačila davka, plača v skladu s 16. členom tega zakona davek v višini, ki ga finančna uprava ugotovi na dan odtujitve motornega vozila.

23. člen **(prepoved registracije motornega vozila)**

Organ, pristojen za registracijo motornih vozil, ali za registracijo vozil pooblaščen organizacija, ne sme registrirati motornega vozila, za katerega je bil upravičenec oproščen davka, na drugo osebo, preden poteče predpisani rok prepovedi odtujitve, razen če upravičenec predloži dokazila finančne uprave, da je bil davek plačan v skladu s tem zakonom, ali če ta zakon določa drugače.

VI. OBVEZNOST OBRAČUNA DAVKA

24. člen **(davčni zavezanec za obračun, obračun, podatki v evidencah davčnega zavezanca in plačilo davka)**

(1) Proizvajalec motornih vozil ali oseba, ki zaradi opravljanja dejavnosti trgovine z motornimi vozili iz druge države članice pridobi motorno vozilo, ki še ni bilo predhodno začasno ali trajno registrirano v drugi državi in katerega tip je bil homologiran v skladu s predpisi o ES-homologaciji ter zanj izdano potrdilo o skladnosti tipa SA, obračuna za koledarski mesec (v nadaljnjem besedilu: davčno obdobje) davčno obveznost z obračunom.

(2) Davčni zavezanec v svojih evidencah zagotovi naslednje podatke: vrsta motornega vozila znamka, tip, varianta in izvedenka motornega vozila, identifikacijska številka motornega vozila (VIN številka), število sedežev, vrsta goriva, ki se uporablja za pogon, izpust CO₂, moč motorja, če se upošteva pri odmeri davka, okoljevarstvena kategorija (emisijski standard EURO), datum izdaje potrdil o skladnosti, država dobave, datum pridobitve, obveznosti glede na izpust CO₂, vrsto goriva, ki se uporablja za pogon, emisijski standard EURO, moč motorja in znesek obračunanega davka.

(3) Davčni zavezanec sestavi na podlagi evidenc iz prejšnjega odstavka mesečni obračun davka, ki ga predloži finančni upravi do 25. dne naslednjega meseca po poteku davčnega obdobja, v katerem je nastala obveznost za obračun davka na motorno vozilo.

(4) Davčni zavezanec finančni upravi predloži obračun davka ne glede na to, ali je za davčno obdobje, za katero predloži obračun, dolžan plačati davek ali ne.

(5) Davčni zavezanec obračunan davek plača do zadnjega delovnega dne naslednjega meseca po poteku davčnega obdobja, v katerem je nastala davčna obveznost.

25. člen **(predložitev obračuna davka in njegova vsebina)**

(1) Obračun davka na motorna vozila iz prejšnjega člena tega zakona predloži davčni zavezanec v skladu z zakonom, ki ureja davčni postopek, v elektronski obliki preko informacijskega sistema finančne uprave.

(2) Obračun iz prejšnjega odstavka vsebuje naslednje podatke:

- identifikacijski podatki davčnega zavezanca,
- davčno obdobje,
- vrsta motornega vozila
- znamka motornega vozila,
- tip, varianta in izvedenka motornega vozila,
- identifikacijska številka motornega vozila (VIN številka),
- število sedežev,
- vrsta goriva, ki se uporablja za pogon,
- izpust CO₂,
- moč motorja,
- okoljevarstvena kategorija (emisijski standard EURO),
- datum izdaje potrdila o skladnosti,
- država dobave,
- datum pridobitve,
- obveznosti glede na izpust CO₂, vrsto goriva, ki se uporablja za pogon, emisijski standard EURO, moč motorja,
- znesek obračunanega davka,
- pravna podlaga za oprostitev / vračilo / znižanje davka (na primer člen zakona, odstavek, alineja).

26. člen **(davčni zavezanec za napoved, napoved, odmera in plačilo davka)**

(1) Davčnemu zavezancu, ki ni dolžan obračunavati davka v skladu s 24. in se davek ne obračuna v skladu s 27. členom tega zakona, odmeri davek finančna uprava na podlagi napovedi, ki jo davčni zavezanec predloži najpozneje v 15 dneh od dneva nastanka obveznosti za obračun davka iz 6. člena tega zakona.

(2) Napoved za odmero davka na motorna vozila predloži davčni zavezanec v skladu z zakonom, ki ureja davčni postopek, v elektronski obliki preko informacijskega sistema finančne uprave.

(3) Napoved iz prejšnjega odstavka vsebuje naslednje podatke:

- identifikacijski podatki davčnega zavezanca,

- trenutek nastanka davčne obveznosti,
 - identifikacijska številka motornega vozila (VIN številka),
 - identifikacijski podatki dobavitelja vozila,
 - pravna podlaga za oprostitev / znižanje davka (na primer člen zakona, odstavek, alineja).
- Napovedi se priloži tudi kopija dokazila o prometu motornega vozila (npr. račun, kupoprodajna pogodba, dokazilo o predelavi motornega vozila ipd.),

(4) Iz evidence registriranih vozil ministrstva, pristojnega za promet, ki jih predpisuje zakon, ki ureja motorna vozila, pridobi finančna uprava podatke o motornem vozilu na podlagi identifikacijske številke motornega vozila (VIN številka), in sicer:

- podatke o znamki, tipu, varianti in izvedenki motornega vozila,
- datumu prve registracije motornega vozila oziroma datumih izdaje potrdil o skladnosti motornega vozila kategorijo in vrsto motornega vozila, podatke o predelavi motornega vozila, obliki nadgradnje motornega vozila, dodatnem opisu nadgradnje motornega vozila, moči motorja, vrsti goriva, ki se uporablja za pogon motornega vozila, številu sedežev, izpustu CO₂ in emisijskem standardu EURO.

(5) Davčni zavezanec na zahtevo finančne uprave v roku osmih dni predloži ustrezne listine in dokazila glede na okoliščine posameznega primera kot je primeroma izvornik računa o nakupu vozila, iz katerega je razviden datum pridobitve oziroma druga listina, ki dokazuje prenos lastništva.

(6) Davčni zavezanec, ki v napovedi za odmero davka uveljavlja oprostitev plačila davka, k tej napovedi priloži dokazila, predpisana s tem zakonom.

(7) Organ, pristojen za registracijo, oziroma za registracijo vozil pooblaščen organizacija ne sme registrirati motornega vozila, če motorno vozilo ni vpisano v evidenco motornih vozil finančne uprave iz 29. člena tega zakona.

(8) Davčni zavezanec davek plača v 30 dneh po vročitvi odločbe o odmeri davka.

27. člen

(obračunavanje, plačevanje in zavarovanje plačila davka pri uvozu)

(1) Pri uvozu motornih vozil obračunava davek na motorna vozila carinski organ, davek pa se plačuje kot bi bil uvozna dajatev.

(2) Oseba, ki plača davek pri uvozu blaga, davek plača v roku, ki je s carinsko zakonodajo določen za plačilo carinskega dolga, sicer tečejo zamudne obresti.

(3) Če carinski organ v skladu s carinsko zakonodajo ob uvozu zahteva predložitev instrumenta zavarovanja za plačilo nastalega carinskega dolga ali bi ga lahko zahteval, če ne bi bila za zadevno motorno vozilo predpisana carinska stopnja »prosto«, predloženi instrument zavaruje tudi plačilo davka na motorno vozilo.

VII. VRAČILO DAVKA

28. člen

(upravičenec za vračilo davka in postopek uveljavljanja vračila davka)

(1) Oseba, ki motorno vozilo, od katerega je bil plačan davek, izvozi, dobavi oziroma zaradi selitve prenese v drugo državo članico in ga zato odjavi iz evidence registriranih vozil v Republiki Sloveniji, ima pravico do vračila sorazmernega dela plačanega davka na motorno vozilo v skladu s sedmim odstavkom tega člena.

(2) Davčni zavezanec, ki naknadno predela motorno vozilo iz drugega odstavka 4. člena tega zakona v motorno vozilo, ki ni predmet obdavčitve po tem zakonu in je bil davek na motorno vozilo plačan, ima pravico do vračila sorazmernega dela plačanega davka na motorno vozilo v skladu s sedmim odstavkom tega člena. Vračilo se lahko uveljavi na podlagi predložitve dokazil, da je bilo motorno

vozilo predelano v motorno vozilo, ki ni predmet obdavčitve po tem zakonu in je bila zanj v skladu s predpisi, ki urejajo motorna vozila, potrebna posamična odobritev predelanega vozila.

(3) Zahtevek za vračilo davka na motorno vozilo se predloži v skladu z zakonom, ki ureja davčni postopek, v elektronski obliki preko informacijskega sistema finančne uprave.

(4) Zahtevek iz prejšnjega odstavka vsebuje naslednje podatke:

- identifikacijski podatki davčnega zavezanca,
- identifikacijska številka motornega vozila (VIN številka),
- datum izvoza oziroma iznosa iz Republike Slovenije oziroma datum predelave motornega vozila,
- pravna podlaga za vračilo davka (na primer člen zakona, odstavek, alineja).

(5) Upravičenec iz prvega odstavka tega člena lahko uveljavi vračilo šele po odjavi vozila iz evidence registriranih vozil. Upravičenec lahko uveljavi vračilo plačanega davka na podlagi predložitve dokazil, da je motorno vozilo zapustilo ozemlje Republike Slovenije

(6) Kot dokazilo o tem, da je motorno vozilo zapustilo ozemlje Republike Slovenije, se glede na okoliščine primera štejejo predvsem:

- dokazilo o izvozu, ki ga izda oziroma potrdi carinski organ in iz katerega je razvidno, da je motorno vozilo zapustilo carinsko območje Evropske unije,
- dokazilo o registraciji motornega vozila v državi članici ali drugi državi,
- dokazilo o dejanski dobavi oziroma prenosu motornega vozila v drugo državo članico,
- račun, izdan kupcu v drugi državi članici,
- dokazilo o selitvi v drugo državo članico.

(7) Znesek vračila davka se obračuna in vrne na podlagi podatka o dejansko plačanem davku v Republiki Sloveniji in podatka o obdobju uporabe motornega vozila v Republiki Sloveniji, in sicer tako, da se za vsako začeto leto uporabe motornega vozila v Republiki Sloveniji znesek dejansko plačanega davka vrne zmanjšan za 10 %. Pri tem se kot začeto leto uporabe motornega vozila v Republiki Sloveniji šteje datum prve registracije motornega vozila v Republiki Sloveniji.

(8) Ne glede na prejšnji odstavek se za motorna vozila, ki so bila izvožena ali dobavljena v drugo državo članico in niso bila registrirana v Republiki Sloveniji ter je bil zanje davek plačan, in za motorna vozila, ki so bila v Republiki Sloveniji največ 30 dni registrirana z namenom izvoza ali dobave v drugo državo članico, znesek vračila določi v višini 100 % zneska dejansko plačanega davka.

(9) Ne glede na peti odstavek tega člena lahko upravičenec, ki obračunava davčno obveznost za koledarski mesec, vračilo davka za motorna vozila, za katera so izpolnjeni pogoji za vračilo v mesecu obračuna davka, vračilo davka uveljavi v okviru mesečnega obračuna davka.

(10) Ne glede na tretji, četrti, sedmi in osmi odstavek tega člena se davek ne vrača, če bi bil znesek vračila davka manjši od 10 eurov.

(11) Če se motorno vozilo, za katero je bil vrnjen davek v skladu s tem členom, ponovno uvozi ali vnese na ozemlje Republike Slovenije, velja, da za namene 4. člena tega zakona v Republiki Sloveniji še ni bilo registrirano v Republiki Sloveniji.

(10) Upravičenec lahko zahteva vračilo davka pri finančni upravi v treh mesecih od dneva, ko so nastopile okoliščine za vračilo davka.

(11) Upravičenec, ki oprostitev plačila davka iz 17., 18., 19., 20. in 21. člena tega zakona uveljavlja na način vračila davka, lahko predloži zahtevek za vračilo davka z dokazili, predpisanimi s tem zakonom in na način ter z vsebino iz tretjega in četrtega odstavka tega člena.

VII. EVIDENCE

29. člen (evidenca motornih vozil finančne uprave)

(1) Finančna uprava vodi elektronsko evidenco motornih vozil (v nadaljnjem besedilu: evidenca), ki so predmet obdavčitve po tem zakonu, za katera je bil plačan davek v skladu s tem zakonom ali uveljavljena oprostitev plačila davka.

(2) Evidenca vsebuje naslednje podatke:

- znamka in tip motornega vozila,
- identifikacijska številka motornega vozila (VIN številka),
- vrsta goriva, ki se uporablja za pogon,
- izpust CO₂ (za motorna vozila iz tarifne oznake 8711, trikolesa, štirikolesa in bivalna vozila, če je na razpolago)
- moč motorja,
- okoljevarstvena kategorija (emisijski standard EURO),
- država uvoza oziroma dobave,
- podatki o davčnem zavezancu (osebno ime oziroma naziv, naslov prebivališča oziroma sedeža in davčna oziroma matična številka),
- znesek davka,
- datum prve registracije vozila,
- datum izdaje potrdil o skladnosti oz. datum prve registracije,
- datum plačila davka,
- številka odločbe o odmeri davka,
- podatki o zavarovanju izpolnitve davčne obveznosti,
- znesek vračila davka,
- pravna podlaga za oprostitev / vračilo / znižanje davka (na primer člen zakona, odstavek, alineja),
- datum do katerega je uveljavljena oprostitev,
- vrsta oziroma tarifna oznaka motornega vozila (motorno kolo, osebno vozilo, 8703 80, 8711,...).

30. člen

(povezave evidenc in uporaba brezplačne elektronske storitve)

(1) Finančna uprava ima pri izvajanju nalog iz tega zakona pravico do brezplačne povezave evidence motornih vozil finančne uprave z evidenco registriranih vozil ministrstva, pristojnega za promet, ki jo predpisuje zakon, ki ureja motorna vozila.

(2) Organ, pristojen za registracijo, oziroma za registracijo vozil pooblaščen organizacija ima pri izvajanju nalog iz tega zakona pravico do uporabe brezplačne elektronske storitve, ki omogoča dostop do podatkov iz evidence motornih vozil finančne uprave.

IX. NADZOR NAD IZVAJANJEM DOLOČB TEGA ZAKONA

31. člen

(nadzor)

Izvajanje določb tega zakona nadzoruje finančna uprava v skladu s tem zakonom, zakonom, ki ureja davčni postopek, in zakonom, ki ureja finančno upravo, pri uvozu pa tudi v skladu s carinsko zakonodajo, kot da bi bil davek na motorna vozila uvozna dajatev.

X. KAZENSKE DOLOČBE

32. člen

(davčni prekrški)

(1) Z globo od 1.200 do 15.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, če se pravna oseba po zakonu, ki ureja gospodarske družbe, šteje za srednjo ali veliko gospodarsko družbo, pa z globo od 3.200 do 30.000 eurov, če:

1. ne vodi predpisanih evidenc ali v evidencah ne zagotavlja predpisanih podatkov (7. člen, drugi odstavek 24. člena).

(2) Z globo od 800 do 10.000 eurov se za prekršek iz prejšnjega odstavka kaznuje samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost.

(3) Z globo od 600 do 4.000 eurov se za prekršek iz prvega odstavka tega člena kaznuje odgovorna oseba pravne osebe, če se pravna oseba po zakonu, ki ureja gospodarske družbe, šteje za srednjo ali veliko gospodarsko družbo, pa se odgovorna oseba pravne osebe kaznuje z globo od 800 do 4.000 eurov.

(4) Z globo od 400 do 4.000 eurov se za prekršek iz prvega odstavka tega člena kaznuje odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika ali odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost.

(5) Z globo od 250 do 400 eurov se za prekršek iz prvega odstavka tega člena kaznuje posameznik.

33. člen (hujši davčni prekrški)

1) Z globo od 4.000 do 75.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba, če se pravna oseba po zakonu, ki ureja gospodarske družbe, šteje za srednjo ali veliko gospodarsko družbo, pa z globo od 10.000 do 125.000 eurov, če:

1. ne predloži finančni upravi obračuna oziroma napovedi za odmero davka ali ne predloži obračuna oziroma napovedi v predpisanem roku ali ne predloži obračuna oziroma napovedi na predpisan način ali v predloženem obračunu oziroma v napovedi navede nepopolne, nepravilne ali neresnične podatke (tretji in četrti odstavek 24. člena, prvi in drugi odstavek 25. člena, prvi, drugi in tretji odstavek 26. člena);
2. ne plača davka ali ne plača davka v predpisanem roku (peti odstavek 24. člena, osmi odstavek 26. člena).
3. na zahtevo finančne uprave v roku osmih dni ne predloži zahtevanih listin oziroma dokazov (peti odstavek 26. člena)
4. v postopku za vračilo davka navede nepopolne, neresnične ali nepravilne po datke (28. člen).

(2) Z globo od 3.000 do 50.000 eurov se za prekršek iz prejšnjega odstavka kaznuje samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost.

(3) Z globo od 1.000 do 10.000 eurov se za prekršek iz prvega odstavka tega člena kaznuje odgovorna oseba pravne osebe, če se pravna oseba po zakonu, ki ureja gospodarske družbe, šteje za srednjo ali veliko gospodarsko družbo, pa se odgovorna oseba pravne osebe kaznuje z globo od 1.200 do 10.000 eurov.

(4) Z globo od 800 do 10.000 eurov se za prekršek iz prvega odstavka tega člena kaznuje odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika ali odgovorna oseba posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost.

(5) Z globo 400 do 5.000 eurov se za prekršek iz 1., 2., 3. in 4. točke prvega odstavka tega člena kaznuje posameznik.

(6) Z globo od 4.000 do 75.000 eurov se kaznuje organ, pristojen za registracijo, ali za registracijo vozil pooblaščen organizacija, če registrira motorno vozilo v nasprotju s 23. členom ali sedmim odstavkom 26. člena tega zakona.

(7) Z globo od 1.000 do 10.000 eurov se za prekršek iz prejšnjega odstavka kaznuje tudi odgovorna oseba organa, pristojnega za registracijo, in odgovorna oseba pooblaščen organizacije za registracijo vozil.

34. člen (pooblastilo za izrek globe v razponu)

Za prekrške iz tega zakona se sme v hitrem postopku izreči globa tudi v znesku, ki je višji od najnižje predpisane globe, določene s tem zakonom.

XI. POSEBNE DOLOČBE

35. člen (uporaba drugih predpisov)

(1) Glede vprašanj postopka in pristojnosti finančne uprave, ki niso urejena s tem zakonom, se uporablja zakon, ki ureja davčni postopek in zakon, ki ureja finančno upravo, glede vseh vprašanj v zvezi z uvozom in izvozom motornih vozil pa carinska zakonodaja.

(2) Za uvrstitev motornih vozil, ki so predmet tega zakona, se uporablja kombinirana nomenklatura.

(3) V primeru dvoma v pravilno uvrstitev motornega vozila, določi tarifno oznako finančna uprava, v skladu s predpisi in temeljnimi pravili, ki veljajo za uvrščanje blaga v kombinirano nomenklaturu.

(4) Sklicevanje na tarifne oznake kombinirane nomenklature velja tudi za vse njihove posodobitve, ki se sprejmejo enkrat na leto na podlagi členov 9(1) in 12(1) kombinirane nomenklature.

36. člen (pooblastilo Vladi Republike Slovenije)

V skladu z ekonomsko politiko Republike Slovenije lahko Vlada Republike Slovenije zmanjša ali poveča obveznosti oziroma pribitke iz 10., 12., 13. in 14. člena tega zakona do 50 %.

XII. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

37. člen (prehodna ureditev)

Pri prometu motornih vozil, za katere je obveznost za obračun davka na motorna vozila nastala v skladu z Zakonom o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF), se davek obračuna, napove in plača v skladu z Zakonom o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF).

38. člen (začetek uporabe določb glede predelanih vozil)

Drugi odstavek 5. člena in drugi odstavek 28. člena tega zakona se uporabljata za motorna vozila, ki so prvič registrirana v Republiki Sloveniji od vključno 1. januarja 2021.

39. člen (rok za vzpostavitev povezave evidenc ter dostop do podatkov)

Povezava evidenc iz prvega odstavka 30. člena in dostop do podatkov iz drugega odstavka 30. člena tega zakona se zagotovi najkasneje do 31. decembra 2021.

40. člen (prenehanje veljavnosti)

(1) Z dnem uveljavitve tega zakona preneha veljati Zakon o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF).

(2) Z dnem uveljavitve tega zakona preneha veljati tudi Pravilnik o obrazcu za obračun davka na motorna vozila in dodatnega davka na motorna vozila (Uradni list RS, št. 53/12).

(3) Ne glede na prvi odstavek tega člena se zakon iz prvega odstavka tega člena uporablja do začetka uporabe tega zakona.

(4) Ne glede na drugi odstavek tega člena se pravilnik iz drugega odstavka tega člena uporablja do začetka uporabe tega zakona.

41. člen (začetek veljavnosti)

Ta zakon začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne 1. januarja 2021.

III. OBRAZLOŽITEV

(natančno pojasnilo vsebine in namena posameznega člena ter posledice in medsebojne povezave rešitev, vsebovanih v členih)

K 1. členu:

S tem členom se določa vsebina zakona, torej sistem in obveznost plačevanja davka od prometa motornih vozil (v nadaljnjem besedilu: DMV). V drugem določilu je določeno, da se v pravni red Republike Slovenije prevzema vsebina Direktive Sveta 83/182/EGS z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostitvah znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo.

K 2. členu:

Člen določa pomen posameznih izrazov, ki se uporabljajo v zakonu. Tako sta pojasnjena pojma pridobitev motornega vozila iz druge države članice EU in uvoznik. Zaradi obveznosti upoštevanja predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila pri rabljenih vozilih in s tem različne višine obdavčitve novih in rabljenih motornih vozil z DMV sta opredeljeni obe vrsti vozil, novo in rabljeno motorno vozilo. Kot zadnja je določena opredelitev izraza carinski organ, z namenom jasne določitve pravil pri obdavčitvi motornih vozil ob uvozu.

K 3. členu:

Člen določa, da prihodki od DMV pripradajo proračunu Republike Slovenije.

K 4. členu:

Ta člen določa predmet obdavčitve z DMV. Davek na motorna vozila se plačuje od motornih vozil iz tarifnih oznak 8703 (razen 8703 10) in 8711 kombinirane nomenklature Evropske unije, ki morajo biti v skladu s predpisi, ki urejajo registracijo motornih vozil, za udeležbo v cestnem prometu registrirana v Republiki Sloveniji. S predlagano določbo se jasno določa, da so predmet obdavčitve z DMV samo motorna vozila, ki so zavezana registraciji v Republiki Sloveniji in ne motorna vozila kot so skiroji in druga motorna vozila, ki po trenutno veljavnih predpisih niso zavezana k registraciji, pa vendar spadajo pod tarifno oznako npr. 8711 ali 8703. Skladno s kombinirano nomenklaturou Evropske unije se torej med obdavčena vozila uvrščajo avtomobili in druga motorna vozila, konstruirana predvsem za prevoz oseb, vključno z motornimi vozili za kombinirani prevoz oseb in blaga (tipa „karavan“, „kombi“ itd.) in dirkalni avtomobili (razen vozil, konstruiranih za vožnjo po snegu, specialnih vozil za prevoz oseb na terenih za golf in podobnih vozil) ter motorna kolesa (tudi mopedi), kolesa in podobna vozila s pomožnim motorjem, z bočno prikolico ali brez nje in bočne prikolice. Davek na motorna vozila se plačuje od motornih vozil, ki se dajo prvič v promet ali se prvič registrirajo na ozemlju

Republike Slovenije. Prav tako se DMV plačuje tudi od motornih vozil, ki se naknadno predelajo v navedena motorna vozila iz tarifnih oznak 8703 (razen 8703 10) in 8711, kar pomeni, da se z DMV obdavčujejo tudi vozila, ki so bila npr. naknadno predelana iz tovornih vozil v osebna motorna vozila, ki so predmet obdavčitve z DMV. Člen v nadaljevanju določa, da so predelana vozila tista vozila za katera je v skladu s predpisi, ki urejajo motorna vozila, potrebna posamična odobritev predelanega vozila.

K 5. členu:

Člen določa davčne zavezanec za plačilo DMV. Zavezanec za davek je oseba, ki pridobi motorno vozilo iz druge države članice, uvoznik, oseba, ki vnese motorno vozilo zaradi prenosa prebivališča oziroma proizvajalec motornega vozila, ki bo registrirano na ozemlju Republike Slovenije. Davčni zavezanec je tudi oseba, ki bo v Republiki Sloveniji registrirala predelano motorno vozilo, od katerega davek v Republiki Sloveniji še ni bil plačan.

K 6. členu:

Člen določa nastanek obveznosti za obračun DMV. V prvem odstavku je določeno, da obveznost za obračun davka nastane, ko je opravljen promet motornih vozil, v drugem odstavku pa je natančneje opredeljeno, kdaj se šteje, da je promet motornih vozil opravljen. Drugi odstavek predvideva, da se šteje, da je promet motornih vozil opravljen, ko je izdan račun o prodaji motornega vozila oziroma, ko je motorno vozilo izročeno, če je bilo izročeno pred izdajo računa ali brez izdaje računa. Pri uvozu se šteje, da je promet motornih vozil opravljen, ko nastane carinski dolg. Če je predpisana oprostitev plačila carine oziroma določena carinska stopnja prosto, se šteje, da je promet motornih vozil opravljen, ko bi nastal carinski dolg, če ne bi bila predpisana oprostitev plačila carine oziroma ne bi bila določena carinska stopnja prosto. Prav tako je promet motornih vozil opravljen, ko se motorno vozilo vzame za lastno rabo oziroma, ko se izroči, če se odtuji brezplačno; ko je motorno vozilo pridobljeno iz druge države članice; ko se motorno vozilo predela oziroma, ko lastnik motorno vozilo zaradi prenosa prebivališča vnese v RS ali ko se za motorno vozilo prvič zahteva registracija v RS.

K 7. členu:

V tem členu je določeno, da obveznost za obračun davka ne nestane v primeru, ko proizvajalec proda motorno vozilo, ki se bo pred prvo registracijo neposredno izvozilo ali izneslo iz Republike Slovenije. Določba uvaja administrativno poenostavitev tako za proizvajalce novih vozil v Republiki Sloveniji, kot tudi za Finančno upravo RS. Prav tako se s tem likvidnostno razbremeni proizvajalce, ki so v skladu z določbami obstoječega zakona bili dolžni obračunati DMV za nova motorna vozila, ki so se iz Republike Slovenije izvozila/iznosila pred registracijo, vendar so bila na območju Republike Slovenije, zaradi prodaje omenjenih vozil, predmet obdavčitve z DMV, istočasno ali kasneje pa so za ta motorna vozila bila uveljavljena vračila DMV, zaradi izvoza/iznosa vozil iz Republike Slovenije. Na podlagi predmetne določbe proizvajalcu za prodana motorna vozila, ki bodo namenjena neposredno v izvoz/iznos iz Republike Slovenije, ne bo potrebno obračunati DMV, če ne bodo registrirana v Republiki Sloveniji. Člen določa obveznost proizvajalca do vodenja evidenc o takšnih motornih vozilih, datumu njihove prodaje ter izvoza/iznosa iz Republike Slovenije kot tudi dolžnosti, da na zahtevo finančne uprave takšno evidenco skupaj z dokazili o izvozu ali iznosu motornega vozila iz Republike Slovenije v roku osmih dni predloži. V primeru, da bodo ta motorna vozila vseeno ostala v Republiki Sloveniji, bo nastala obveznost za obračun DMV v skladu s 1. točko drugega odstavka 6. člena predloga ZDMV-1, t.j. ko je proizvajalec izdal račun o prodaji motornega vozila in v tem primeru bo davčni zavezanec proizvajalec motornega vozila.

K 8. členu:

Ta člen določa davčno osnovo, ki se določi glede na vrsto motornega vozila, vrsto goriva, izpust CO₂ pri kombinirani vožnji, moč motorja in okoljevarstveno kategorijo, ki opredeljuje emisijski standard EURO. Drugi odstavek določa, da se pri določitvi davčne osnove upoštevajo podatki o motornem vozilu, ki so določeni v potrdilu o skladnosti, v evidenci registriranih vozil ministrstva, pristojnega za

promet, ki jih predpisuje zakon, ki ureja motorna vozila ali v drugih verodostojnih dokumentih. Pri določitvi davka glede na izpust CO₂ se upošteva podatek o izpustu CO₂ po globalno usklajenem preskusnem postopku za vozila (t.i. preskusni postopek WLTP). Zaradi preskusnih pogojev, ki bolj ustrezajo dejanskim voznim pogojem, sta poraba goriva in izpust CO₂, izmerjena v skladu s postopkom WLTP, pogosto višja v primerjavi z vrednostmi, izmerjenimi s postopkom NEDC. Z namenom enake obravnave motornih vozil pri obdavčitvi z DMV se za motorna vozila, ki nimajo podatka o izpustu po preskusnem postopku WLTP, temveč po evropskem voznem ciklu (t.i. preskusni postopek NEDC) določa pretvornik v 11. členu tega zakona.

K 9. členu:

Člen določa način izračuna davka glede na posamezne vrste motornih vozil in okoljskih komponent. Tako je v prvem odstavku 9. člena določen izračun DMV za motorna vozila iz tarifne oznake 8703, razen motornih vozil iz tarifne oznake 8703 10, ki niso predmet obdavčitve in bivalnih vozil, trikoles in štirikoles iz tarifne oznake 8703 ter motornih vozil izključno na električni pogon (tarifna oznaka 8703 80) in drugih motornih vozil brez izpusta CO₂ iz tarifne oznake 8703 ter motornih vozil, ki ne presegajo moč motorja 4 kW in ki ne presegajo največje hitrosti 25 km/h iz tarifne oznake 8703. Za navedena motorna vozila je DMV določen kot vsota obveznosti glede na izpust CO₂ in vrsto goriva, ter obveznosti glede na emisijski standard EURO in vrsto goriva. V drugem odstavku istega člena je določen izračun davka za bivalna vozila, trikolesa in štirikolesa iz tarifne oznake 8703 ter za motorna vozila iz tarifne oznake 8711, razen za motorna vozila izključno na električni pogon (tarifna oznaka 8711 60) in druga motorna vozila brez izpusta CO₂ iz tarifne oznake 8711 ter za motorna vozila, ki ne presegajo moč motorja 4 kW in, ki ne presegajo največje hitrosti 25 km/h iz tarifne oznake 8711. V teh primerih se določi DMV kot vsota obveznosti glede na moč motorja ter obveznosti glede na emisijski standard EURO in vrsto goriva. Tretji odstavek določa izjemo za motorna vozila iz tarifne oznake 8703 in 8711, ki ne presegajo 4 kW in ki ne presegajo največje hitrosti 25 km/h, in sicer se za takšna vozila določa davek samo glede na moč motorja. Navedena motorna vozila so v skladu z Zakonom o motornih vozilih (Uradni list RS, št. 75/17) predmet registracije. Vendar glede na to, da se takšna motorna vozila uvrščajo tako pod tarifno oznako 8703 kot tudi pod tarifno oznako 8711 (odvisno od posameznega motornega vozila) se za takšna motorna vozila določa enotna obdavčitev z DMV, vezana samo na moč motorja. Prav tako se za motorna vozila izključno na električni pogon in druga motorna vozila brez izpusta CO₂ iz tarifne oznake 8703 in 8711, v četrtem odstavku določa, da se DMV obračuna glede na moč motorja.

K 10. členu:

V tem členu je podrobneje določena obveznost za motorna vozila iz prvega odstavka 9. člena, in sicer glede na izpust CO₂ in vrsto goriva. Za motorna vozila z izpustom CO₂ do 50 g/km je obveznost 0 eurov. Za motorna vozila z izpustom CO₂ večjim od 50 g/km se obveznost določi kot seštevek minimalnega davka za določen razred, v katerega se uvršča in pribitka za vsak g/km izpusta CO₂, ki presega spodnjo mejo razreda, glede na vrsto goriva, ki ga uporablja za pogon. V tretjem odstavku je določeno, da v primeru, ko motorno vozilo za pogon ne uporablja izključno bencinskega ali dizelskega motorja oziroma kombinacije bencinskega ali dizelskega motorja z drugim pogonom, se obveznost določi z upoštevanjem lestvice, ki velja za motorna vozila na bencinski pogon. Navedeno pomeni, da v primeru, ko ima motorno vozilo kombinacijo dizelskega motorja z drugim pogonom, se upošteva lestvica za dizelski pogon. Pri določitvi obveznosti glede na izpust CO₂ so se pri oblikovanju lestvice upoštevala tudi hibridna vozila, ki so večinoma do 50g/km oz. 100g/km, zato dodatne ugodnosti poleg obveznosti 0 eurov glede na izpust CO₂ za motorna vozila do 50 g/km oz. 0,4 oz. 0,5 pribitka za vsak g/km za motorna vozila nad 50g/km do 100 g/km, za takšna vozila ni predvideno. V vseh drugih primerih, ko ne gre za kombinacijo dizelskega ali bencinskega pogona z drugim pogonom ali pa za vozila izključno na bencinski ali dizelski pogon (npr. izključno zemeljski plin), pa se upošteva lestvica za bencinski pogon. V četrtem odstavku je določeno, da se za motorna vozila, ki nimajo podatka o izpustu CO₂, znesek davka za vozila na bencinski ali drugi pogon, razen dizelskega, določi v višini 1,5 kratnika minimalne obveznosti brez pribitka za najvišji razred za

motorna vozila na bencinski pogon ter za vozila s pogonom na dizelsko gorivo v višini 1,5 kratnika minimalne obveznosti brez pribitka za najvišji razred za motorna vozila na dizelski pogon.

K 11. členu:

Ta člen določa pretvornik za določitev višine izpusta CO₂ motornih vozil, ki imajo samo podatek po preskusnem postopku NEDC. Podatek o izpustu CO₂ je treba pomnožiti s pretvornikom, saj je zaradi preskusnih pogojev, ki bolj ustrezajo dejanskim voznim pogojem, poraba goriva in izpusta CO₂, izmerjena v skladu s preskusnim postopkom WLTP, pogosto višja v primerjavi z vrednostmi, izmerjenimi s preskusnim postopkom NEDC. Zato je z namenom enake obravnave motornih vozil pri obdavčitvi z DMV treba za motorna vozila, ki imajo samo podatek po preskusnem postopku NEDC, v odvisnosti od vrste goriva, ki se uporablja za pogon, določiti pretvornik. Podatki o izpustu CO₂ glede na pretvornik, se zaokrožijo na najbližjo vrednost brez decimalnih mest.

K 12. členu:

Ta člen določa znesek DMV za motorna vozila iz tarifne oznake 8703 in 8711, ki so izključno na električni pogon in druga motorna vozila iz tarifne oznake 8703 in 8711 brez izpusta CO₂. Glede na to, da takšna vozila nimajo podatka o izpustu CO₂, je treba za takšna vozila določiti posebno lestvico, vezano na moč motorja. Za motorna vozila, ki so izključno na električni pogon davek znaša 0 evrov. Za druga motorna vozila brez izpusta CO₂ in z močjo motorja manjšo od 5 kW, se davek določi v višini minimalne obveznosti brez pribitka. Za motorna vozila z močjo motorja večjim od 5 kW se znesek davka določi kot seštevek minimalne obveznosti za določen razred, v katerega se uvršča in pribitka za vsak kW moči motorja, ki presega spodnjo mejo razreda.

K 13. členu:

Člen določa znesek davka glede na moč motorja motornega vozila, razen za motorna vozila, ki so izključno na električni pogon (tarifna oznaka 8703 80 in 8711 60) in druga motorna vozila brez izpusta CO₂. V drugem odstavku je določeno, da znaša obveznost za bivalna vozila 40 evrov za vsak kW, za trikolesa in štirikolesa ter motorna vozila iz tarifne oznake 8711 pa znaša 5 evrov za vsak kW moči motorja.

K 14. členu:

Člen določa obveznost glede na okoljevarstveno kategorijo, ki opredeljuje emisijski standard EURO motornega vozila in vrsto goriva, ki se uporablja za pogon. Višji kot je emisijski standard EURO motornega vozila, nižja je obveznost. V drugem odstavku je določen znesek davka v eurih glede na emisijski standard EURO in vrsto goriva, ki se uporablja za pogon motornega vozila iz tarifne oznake 8711 ter trikolesa in štirikolesa. Če motorna vozila nimajo podatka o emisijskem standardu EURO, se določi najvišja možna obveznost, ki velja za emisijski standard EURO 1.

K 15. členu:

Za motorna vozila, ki imajo poleg vozniškega še najmanj sedem sedežev, se davek zniža za 30 %.

Prav tako se za motorna vozila iz 9. člena tega zakona, ki so konstruirana za prevoz ljudi in blaga (osebna večnamenska vozila) in se štejejo, da so namenjena prevozu blaga ali tovora ter jih proizvajalci homologirajo kot tovorna vozila, uvrščajo pa se pod tarifno oznako 8703, davek zniža za 30 %, če kumulativno izpolnjujejo predpisane pogoje v tem členu.

K 16. členu:

V tem členu je predpisan za rabljena motorna vozila odstotek davka glede na starost motornega vozila. Ob upoštevanju sodne prakse sodišč EU in zaradi določitve davčne osnove motornih vozil brez upoštevanja njihove tržne vrednosti je bilo treba v zakonu predpisati tudi odstotek davka glede

na starost motornega vozila, ki se bo upošteval za rabljena vozila. V skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije (npr. sodbe v združenih zadevah C-290/05 in C-333/05, zadeva C-345/93) je potrebno pri obdavčitvi rabljenega vozila, ki se prvič registrira in obdavči v RS, upoštevati padeč vrednosti vozila in t.i. preostali davek (angl. »residual tax«), ki je vgrajen v istovrstna rabljena vozila, ki so že na našem trgu. V nasprotnem bi bila rabljena vozila, ki k nam pridejo iz tujine, nedopustno prekomerno obdavčena v primerjavi z domačimi rabljenimi vozili, kar bi bilo v neskladju z EU zakonodajo. Takšna so tudi priporočila Evropske komisije iz leta 2012, ki so vsebovana v dokumentih, ki obravnavajo problematiko neharmonizirane obdavčitve vozil znotraj EU in praktične težave, ki se v zvezi s tem pojavljajo (komunikacija EK »Strengthening the Single Market by removing cross-border tax obstacles for passenger cars« in »Principles of taxation of motor vehicles according to EU law as interpreted by the Court of Justice«). Sodišče EU v omenjenih sodbah pravi, da mora država, ki bo obdavčila iz tujine prispelo rabljeno vozilo, v primeru zastopanja dobre prakse upoštevati davek, ki je že bil plačan v drugi državi članici EU, da se tako izogne prekomernemu davčnemu bremenu, oz. dvojni obdavčitvi. Vozilo namreč izgublja vrednost (in »vanj vgrajeni« davek na motorno vozilo) in to je v primeru rabljenih vozil potrebno upoštevati, ne glede na to, ali je sama cena (vrednost vozila) v splošnem lastnost za določanje višine davka ali ne (primer Madžarske v združenih zadevah C-290/05 in C-333/05). Upoštevati je treba tudi dejstvo, da padanje vrednosti vozila (in s tem preostalega davka, vgrajenega v vozilo) ni linearno: v prvem letu vrednost pade hitro, nato pa v prihodnjih letih pada vse počasneje. Ob upoštevanju navedenega, kot tudi določb zakona, ki ureja vračila davka za predelana vozila, je v 16. člen tega zakona določeno, da se bo za rabljena motorna vozila znesek davka plačal v predpisanem odstotku, določenem glede na starost motornega vozila. Določitev odstotka je odvisna od obdobja od prve registracije motornega vozila do nastanka obveznosti za obračun davka v Sloveniji. Določeno je, da se v primeru, ko datuma prve registracije ni mogoče nedvoumno ugotoviti, šteje, da je datum prve registracije motornega vozila datum izdaje potrdila o skladnosti proizvajalca.

K 17. členu:

Ta člen določa oprostitve davka na motorna vozila, kot so oprostitve davka za motorna vozila, ki se pred prvo registracijo na ozemlju RS izvozijo ali dobavijo v drugo državo članico; oprostitve za motorna vozila, ki imajo v skladu s predpisi o motornih vozilih status starodobnega vozila; oprostitve za športna motorna vozila, ki niso prirejena za vožnjo v cestnem prometu in so namenjena samo za uporabo na tekmovališčih; in oprostitve davka za intervencijska reševalna vozila, ki so posebej prirejena za prevoz ponesrečencev in bolnikov.

K 18. členu:

V tem členu je določena oprostitve davka za motorna vozila, ki so nabavljena za prevoz velikih družin s tremi ali več otroki. Dodatno je naveden pogoj, da se oprostitve lahko uveljavlja le za eno motorno vozilo, ki ima poleg vozniškega še štiri ali več sedežev in močjo motorja do vključno 150 kW v treh letih na družino. Z omejitvijo moči motorja motornega vozila se z zakonom želi spodbujati velike družine k nakupu okolju prijaznejših motornih vozil, ki manj onesnažujejo okolje in imajo nižje izpuste CO₂. V skladu z Zakonom o prijavi prebivališča (Uradni list RS, št. 52/16; v nadaljnjem besedilu: ZPPreb-1) se z dnem 31. 12. 2020 ukinja gospodinjstva evidenca. Vežano na razvoj sistema evidentiranja nepremičnin in opredelitve naslova posameznika tudi do ravni številke stanovanja (če gre za stavbo z več stanovanji), posledično kriterij istega stalnega prebivališča glede na svojo vsebino sam po sebi predstavlja primeren in zadosten kriterij obstoja ekonomske skupnosti za namene določanja obstoja istega stalnega prebivališča. V skladu z Zakonom o prijavi prebivališča (Uradni list RS, št. 59/06 – uradno prečiščeno besedilo, 111/07 in 52/16 – ZPPreb-1; v nadaljnjem besedilu: ZPPreb) je bila prijava skupnega gospodinjstva vedno vezana na obstoj skupnega stalnega prebivališča. Skupno gospodinjstvo po ZPPreb je bila dejansko opredelitev življenjske (skupno prebivanje) in ekonomske (skupno porabljanje dohodka) skupnosti ljudi in tako neločljivo povezana s prijavljenim istim stalnim prebivališčem ljudi v skupnem gospodinjstvu.

Član družine, ki uveljavlja oprostitev davka mora imeti na istem naslovu stalnega prebivališča prijavljene tri ali več otrok, ki še niso dopolnili 18 let. V drugem odstavku tega člena je določeno, da oprostitev lahko uveljavlja eden od staršev na podlagi prijavljenega istega stalnega prebivališča članov družine v RS, ob vložitvi napovedi ali ob vložitvi carinske deklaracije za sprostitev v prosti promet oziroma z vložitvijo zahtevka za vračilo plačanega davka pri finančni upravi v treh mesecih od nakupa oziroma prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo, v primeru uvoza pa v treh mesecih od uvoza.

Smisel takšne davčne oprostitve je pomoč večjim družinam s tremi ali več mladoletnimi otroci pri zagotavljanju vsakodnevnih potreb, med katere spada tudi prevoz družine. Za obstoj družine v smislu obravnavane določbe ZDMV-1 pa je bistveno, da gre za življensko skupnost vsaj treh otrok in starša, v katerih vlada individualni dolgotrajni odnos skrbi odrasle osebe za otroke in v okviru katere se zadovoljujejo vsakodnevne tekoče potrebe družine (tako tudi sodba Vrhovnega sodišča RS X Ips 406/2012). Enaka oprostitev velja tudi za druge velike družine, ki skrbijo za otroke na podlagi veljavnega izvršilnega naslova, izdanega na podlagi predpisov, ki urejajo družinska razmerja. Družinski zakonik v okviru posebnega varstva otrok ureja tudi namestitvev otroka k drugi osebi, v rejništvo ali zavod. Posebno varstvo je določeno tudi v okviru skrbništva, pri čemer je skrbnik dolžan skrbeti za otroka enako kot starši, vendar ni dolžan imeti otroka pri sebi, kljub temu pa lahko dejansko varuje in neguje otroka. Velika družina, ki ima tri ali več otrok, ne glede na to, ali gre za sorojence ali ne (npr. družina skrbi tudi za otroka na podlagi veljavnega izvršilnega naslova) ima dejansko potrebo po večjem avtomobilu. Zato se tudi družinam, ki skrbijo za otroka na podlagi veljavnega izvršilnega naslova, omogoči oprostitev plačila davka na motorna vozila, enako kot staršem. Oprostitev namreč ne sme biti odvisna od sorodniškega razmerja vlagatelja do otrok, za katere dejansko skrbi, zato je potrebno za namen oprostitve upoštevati vse otroke, za katere družina skrbi (otroci upravičenca ter otroci za katere skrbi na podlagi veljavnega izvršilnega naslova). Ob tem je pa je potrebno tudi upoštevati, da otroci v rejništvu nimajo stalnega prebivališča prijavljenega pri rejniku (rejništvo je začasni ukrep), pač pa imajo praviloma prijavljeno začasno prebivališče.

V prometno dovoljenje takšnega motornega vozila se vpiše, da je za motorno vozilo uveljavljena oprostitev davka in datum. V petem odstavku tega člena je določeno, da če upravičenec do oprostitve motornega vozila proda ali ga brezplačno ali kako drugače odtuji v RS pred potekom triletnega roka od dneva nakupa, prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo oziroma uvoza, mora plačati davek v višini, ki ga finančna uprava ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila iz 16. člena tega zakona. Ob izpolnjevanju osnovnih pogojev se pravica do oprostitve na novo vzpostavi dan po takšnem plačilu. Z namenom enotne obravnave oprostitve DMV pri velikih družinah, invalidih ter diplomatih, kjer se oprostitev davka pogojuje s omejitvijo odtujitve motornega vozila za predpisano obdobje, razen če davek ni plačan, se tako tudi pri oprostitvah za velike družine določa, da se sme v primeru, če je bilo motorno vozilo poškodovano v prometni nesreči za več kot 70 % tržne vrednosti motornega vozila na dan nesreče, poškodovano motorno vozilo proda, ne da bi bil plačan davek.

K 19. členu:

Člen določa oprostitev DMV, ki so nabavljena za prevoz invalidov, in sicer največ od enega motornega vozila z močjo motorja do vključno 150 kW ter od motornega vozila, posebej prirejenega za prevoz invalidov na invalidskem vozičku, ki ga največ enkrat v petih letih kupijo invalidske organizacije ali invalidi, ki imajo vozniško dovoljenje ali jim je potrebna pomoč drugih oseb z vozniškim dovoljenjem. Z omejitvijo moči motorja motornega vozila se želi z zakonom spodbujati invalide k nakupu okolju prijaznejših motornih vozil, ki manj onesnažujejo okolje in imajo nižji izpust CO₂ v ozračje. Z dnem 1. 1. 2019 je začel veljati Zakon o socialnem vključevanju invalidov (Uradni list, št. 30/18, v nadaljevanju: ZSVI). Z dnem začetka veljavnosti tega zakona je prenehal veljati Zakon o družbenem varstvu duševno in telesno prizadetih oseb ((Uradni list SRS, št. 41/83, Uradni list RS, št. 114/06 – ZUTPG, 122/07 – odl. US, 61/10 – ZSVarPre in 40/11 – ZSVarPre-A; v nadaljevanju: ZDVDTP). Zakona sta vsebinsko primerljiva, sta pa v določenem obsegu tudi različna,

zato je treba to različnost vpeljati oziroma prilagoditi tudi z novim ZDMV-1.

Drugi odstavek določa osebe, ki se po tem členu štejejo za invalide, in sicer gre za osebe, pri katerih je ugotovljena najmanj 80 % telesna okvara zaradi izgube, okvare ali paraliziranosti spodnjih okončin ali medenice; osebe, ki so popolnoma izgubile vid na obeh očesih; osebe, ki jim je priznana invalidnost v skladu z zakonom, ki ureja socialno vključevanje invalidov in otroci, ki potrebujejo posebno nego in varstvo. Od tretjega do šestega odstavka so določene vrste dokazili za posamezno oprostitev oziroma posameznega upravičenca. V sedmem odstavku je opredeljeno, da se oprostitev po tem členu lahko uveljavlja ob vložitvi napovedi ali vložitvi carinske deklaracije za sprostitev v prost promet oziroma z vložitvijo zahtevka za vračilo plačanega davka pri finančni upravi v treh mesecih od nakupa oziroma prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo, v primeru uvoza pa v treh mesecih od uvoza. Osmi odstavek določa, da se v prometno dovoljenje motornega vozila vpiše, da je za motorno vozilo uveljavljena oprostitev davka in datum do katerega je uveljavljena oprostitev.

V devetem odstavku je podana omejitev, da se oprostitev po tem členu za polnoletne osebe lahko uveljavlja le za eno motorno vozilo, registrirano na ime te osebe ali njenega starša, zakonca, zunajzakonskega partnerja ali na ime njegovega polnoletnega otroka, s katerim živi na istem skupnem prebivališču. Deseti odstavek ureja primere uveljavljanja oprostitve po tem členu v primeru, ko je upravičencu odvzeta poslovna sposobnost. Za to osebo oprostitev plačila davka za eno motorno vozilo, registrirano na njeno ime, uveljavlja njen zakoniti zastopnik. V enajstem odstavku so urejeni primeri uveljavljanja oprostitve po tem členu za mladoletno osebo. Zanj oprostitev plačila davka za eno motorno vozilo, registrirano na njeno ime ali na njenega starša, uveljavljajo njeni starši, s katerimi ima ta isto stalno prebivališče. Če je otrok zaupan v varstvo in vzgojo drugi osebi, s katero imata isto stalno prebivališče, ta uveljavlja oprostitev plačila DMV. Dvanajsti odstavek ureja primere, ko upravičenci po tem členu niso vozniki. V tem primeru lahko v njihovem imenu motorno vozilo vozijo starši oziroma skrbnik ali osebe, ki imajo pisno pooblastilo upravičenca, njegovih staršev oziroma skrbnika ali njegov polnoletni otrok, brez obvezne navzočnosti invalida v motornem vozilu.

Trinajsti odstavek določa, da če upravičenci prodajo motorno vozilo ali ga brezplačno ali kako drugače odtujijo v RS pred potekom petletnega roka od dneva nakupa, vnosa oziroma prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo, plačajo davek v višini, ki ga finančna uprava ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila iz 16. člena tega zakona. Ob izpolnjevanju osnovnih pogojev se pravica do oprostitve po tem členu na novo vzpostavi dan po takšnem plačilu. Štirinajsti odstavek ureja primer poškodovanega motornega vozila v prometni nesreči in njegovo obravnavo glede davka. Če je bilo motorno vozilo poškodovano v prometni nesreči za več kot 70 % tržne vrednosti motornega vozila na dan nesreče, se sme poškodovano motorno vozilo prodati, ne da bi bil plačan davek. Petnajsti odstavek ureja tudi posledice, če invalid umre pred potekom petletnega roka. V šestnajstem odstavku je določeno, da do oprostitve plačila davka ni upravičen vojni invalid prve skupine, ki uveljavi pravico do doplačila k stroškom tehničnega pripomočka – osebnega motornega vozila po zakonu, ki ureja vojne invalide, saj bi bil v nasprotnem primeru upravičen do dvakratne ugodnosti.

K 20. členu:

Ta člen ureja oprostitev DMV za potrebe diplomatskih predstavništev, konzulatov, mednarodnih organizacij in njihovih predstavništev v RS ter agencij in organov EU s predstavništvom v RS. Upravičenost do oprostitve DMV sledi ureditvi oprostitve davka na dodano vrednost za motorna vozila v teh primerih, zato se lahko tudi dokazuje upravičenost do oprostitve z obrazcem, določenim v predpisu, ki ureja oprostitev davkov za diplomatska predstavništva, konzulate, agencije in organe EU ter mednarodne organizacije v skladu z mednarodnimi pogodbami, ki zavezujejo RS. Če upravičenci do oprostitve prodajo motorno vozilo ali ga brezplačno ali kako drugače odtujijo v RS pred potekom treh let od dneva nakupa, prenosa prebivališča v Republiko Slovenijo oziroma uvoza, morajo plačati davek v višini, ki ga finančna uprava ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila iz 16. člena tega zakona. V

nadaljevanju tega člena je določeno, da se davek ne plača, če je odtujitev posledica uradnega predčasnega odpoklica ali smrti upravičenca ali če motorno vozilo odtuji družinski član upravičenca, ki preneha bivati v RS zaradi predčasnega odpoklica ali smrti upravičenca. Davek se tudi ne plača, če je bilo motorno vozilo, ki se odtuja, poškodovano v prometni nesreči za več kakor 70 % tržne vrednosti motornega vozila na dan nesreče. V četrtem odstavku je določeno, da v primeru, če ministrstvo, pristojno za zunanje zadeve, ugotovi, da je zaradi spoštovanja pogoja vzajemnosti, treba v zvezi s prepovedjo odtujitve upoštevati drugačen rok, izda upravičencu o tem ustrezno potrdilo.

K 21. členu

Člen ureja oprostitev DMV od motornih vozil, ki se začasno uvozijo ali vnesejo v RS, zaradičasne preselitve lastnika motornega vozila. Upoštevajoč določbo 9. člena Direktive Sveta 83/182/EGS z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostitvah znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo, se v zakonu liberalneje ureja obdavčitev motornih vozil z DMV, ki so začasno vnesejena v Republiko Slovenijo, kot je le ta predvidena v omenjeni direktivi. Davka se po predlogu zakona ne plača od motornih vozil, ki se začasno uvozijo, če so popolnoma oproščena plačila uvoznih dajatev v skladu s carinsko zakonodajo in od motornih vozil, ki se vnesejo v Republiko Slovenijo iz druge države članice zaradičasne preselitve lastnika, ki nima stalnega prebivališča v Republiki Sloveniji, vendar le, če od teh motornih vozil v skladu z zakonom, ki ureja davek na dodano vrednost, ni treba obračunati davka na dodano vrednost. V prometno dovoljenje motornega vozila se vpiše, da je za motorno vozilo uveljavljena oprostitev davka. Če upravičenec do oprostitve davka, proda ali brezplačno oziroma drugače odtuji motorno vozilo v Republiki Sloveniji, plača davek, ki ga ugotovi finančna uprava ob odtujitvi motornega vozila z upoštevanjem predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila.

K 22. členu:

Člen ureja oprostitev plačila DMV po tem zakonu tudi za motorna vozila, ki so v finančnem najemu. Če je finančni najem prekinjen ali končan in ne pride do prenosa lastništva, mora upravičenec, ki je uveljavil oprostitev oziroma vračilo plačila davka, plačati davek v višini, ki ga finančna uprava ugotovi na dan odtujitve motornega vozila ob upoštevanju predpisanega odstotka davka glede na starost motornega vozila .

K 23. členu:

Ta člen ureja prepoved organu, pristojnem za registracijo motornih vozil, in za registracijo vozil pooblaščenim organizaciji, preregistracijo motornega vozila za katerega je bila uveljavljena oprostitev pred potekom roka prepovedi odtujitve, razen če upravičenec ne predloži dokazila finančne uprave, da je bil davek plačan.

K 24. členu:

V tem členu je določena obveznost obračuna DMV za koledarski mesec, in sicer za proizvajalce motornih vozil, oseb, ki zaradi opravljanja dejavnosti trgovine z motornimi vozili pridobijo iz druge države članice motorno vozilo, ki še ni bilo predhodno začasno ali trajno registrirano v drugi državi in katerega tip je bil homologiran v skladu s predpisi o ES-homologaciji ter zanj izdano potrdilo o skladnosti tipa SA. Ti davčni zavezanci morajo zagotoviti predpisane podatke o motornem vozilu, ki so pomembni za obračun davka. Mesečni obračun DMV se mora predložiti finančni upravi do 25. dne naslednjega meseca po poteku davčnega obdobja, v katerem je nastala obveznost za obračun davka. Obveznost predložitve obračuna davka je ne glede na to, ali je za davčno obdobje, davčni zavezanec dolžan plačati davek ali ne. Obračunan davek se plača do zadnjega delovnega dne naslednjega meseca po poteku davčnega obdobja, v katerem je nastala davčna obveznost.

K 25. členu:

Člen določa način predložitve obračuna DMV in njegovo vsebino, ki je bila v obstoječem zakonu urejena posebej v Pravilniku o obrazcu za obračun davka na motorna vozila in dodatnega davka na

motorna vozila. Davčni zavezanec predloži obračun davka v elektronski obliki.

K 26. členu:

V tem členu so določeni primeri, kadar finančna uprava odmeri davek na podlagi napovedi, ki jo je dolžan davčni zavezanec predložiti najpozneje v 15 dneh od dneva nastanka obveznosti za obračun davka. Napoved se predloži v elektronski obliki preko informacijskega sistema finančne uprave. Finančna uprava pridobi podatke o motornem vozilu iz predložene napovedi davčnega zavezanca v elektronski obliki, ki vsebuje tudi kopijo dokazila o prometu motornega vozila (npr. račun, kupoprodajna pogodba, dokazilo o predelavi motornega vozila ipd.) in iz evidence registriranih vozil ministrstva, pristojnega za promet. Na zahtevo finančne uprave mora davčni zavezanec v roku osmih dni predložiti ustrezne listine in dokazila glede na okoliščine primera kot je npr. izvornik računa o nakupu vozila, kjer je razviden podatek o lastništvu vozila. Če v napovedi za odmero davka uveljavlja oprostitev, mora prav tako predložiti ustrezna dokazila. Odmerjen DMV je davčni zavezanec dolžan plačati v 30 dneh od vročitve odločbe. Člen v nadaljevanju tudi določa, da organ, pristojen za registracijo, oziroma pooblaščen organizacija za registracijo vozil, ne sme registrirati motornega vozila, če motorno vozilo ni vpisano v evidenco motornih vozil finančne uprave, določene s tem zakonom.

K 27. členu:

Ta člen posebej ureja primere obračunavanja, plačevanja in zavarovanja plačila davka pri uvozu motornega vozila. V teh primerih je izrecno navedeno, da carinski organ obračunava davek, saj je s tem povezan tudi način obračunavanja in plačevanja davka. Pri uvozu se tako za obračunavanje in plačevanje DMV upošteva carinska zakonodaja (DMV se tako obračunava s carinsko deklaracijo, upoštevajo se roki za plačilo davka, zavarovanje davka, ipd).

K 28. členu:

Člen ureja upravičenca za vračilo davka in postopek uveljavljanja vračila davka. Upravičenec ima pravico do vračila sorazmernega dela plačanega DMV. Zahtevek za vračilo zavezanec predloži preko informacijskega sistema finančne uprave. Vračilo se lahko uveljavlja šele po odjavi iz evidence registriranih vozil in priloženih dokazil, da je motorno vozilo zapustilo ozemlje RS. Znesek vračila DMV se vrne na podlagi podatka o dejansko plačanem DMV v RS in podatku o obdobju uporabe motornega vozila v RS. Ne glede na navedeno se za motorna vozila, ki so bila izvožena ali dobavljena v drugo državo članico, preden so bila registrirana v RS in je bil zanje davek plačan, in za motorna vozila, ki so bila v RS največ 30 dni registrirana z namenom izvoza ali dobave v drugo državo članico, znesek vračila določi v višini 100 % zneska dejansko plačanega davka. Upravičenec, ki obračunava davčno obveznost za koledarski mesec, lahko vračilo DMV, za katera so izpolnjeni pogoji za vračilo v mesecu obračuna davka, vračilo davka uveljavi v okviru mesečnega obračuna davka. Davek se ne vrača, če bi bil znesek vračila davka manjši od 10 eurov. Če se motorno vozilo, za katero je bil vrnjen davek v skladu s tem členom, ponovno uvozi ali vnese na ozemlje RS, velja, da za namene tega zakona še ni bilo registrirano v Republiki Sloveniji. Člen prav tako ureja vračilo sorazmernega dela plačanega davka v primeru predelave motornega vozila iz vozila, ki je bil predmet obdavčitve z DMV v vozilo, ki ni predmete obdavčitve z DMV. Gre za primere predelave npr. osebnih vozil v tovorno vozilo, ki v skladu z določbami zakona niso predmet obdavčitve z DMV (t.j. niso iz tarifne oznake 8703 oz. 8711).

Vračilo davka se lahko zahteva v treh mesecih od dneva, ko so nastopile okoliščine za vračilo davka. Rok treh mesecev je določen skladno z rokom uveljavitve oprostitev DMV iz 17., 18., 19., 20., 21. člena tega zakona. V skladu z navedenimi členi, se lahko v odvisnosti od posameznega primera uveljavlja oprostitev plačila DMV kot neposredna oprostitev davka (npr. začasni vnos motornega vozila), ali pa naknadno v obliki vračila davka (npr. uveljavitev oprostitev DMV za veliko družino, po nakupu novega vozila v Republiki Sloveniji). Zaradi navedenega je tudi določen enak trimesečni rok za uveljavitev oprostitev DMV v obliki vračila kot tudi uveljavitev vračila DMV, zaradi drugih okoliščin,

ki so navedene v 28. členu tega zakona.

K 29. členu:

Ta člen ureja evidenco finančne uprave o motornih vozilih, ki so predmet obdavčitve po tem zakonu, za katera je bil davek plačan v skladu s tem zakonom ali uveljavljena oprostitvev plačila davka. Finančna uprava vodi takšno evidenco o motornih vozilih v elektronski obliki.

K 30. členu:

Z namenom pospešitve odmere DMV in s tem upoštevanja podatkov o motornih vozilih iz evidenc registriranih vozil, je treba vzpostaviti povezavo med evidenco motornih vozil finančne uprave in evidenco registriranih vozil ministrstva, pristojnega za promet. Člen tako določa, da ima Finančna uprava pri izvajanju nalog iz tega zakona pravico do brezplačne povezave evidence motornih vozil z evidenco registriranih motornih vozil ministrstva, pristojnega za promet. Ker se lahko vzpostavitev povezave evidenc za namene odmere DMV uredi le na osnovi že uveljavljenega predloga zakona, ter je za potrebno nadgradnjo informacijskih sistemov potreben določen čas, zakon določa skrajni rok vzpostavitve povezave, in sicer najkasneje do 31. 12. 2021, kar izhaja tudi iz 39. člena predloga zakona.

Nadalje člen določa, da ima organ, pristojen za registracijo, oziroma za registracijo vozil pooblaščen organizacija pri izvajanju nalog iz tega zakona pravico do uporabe brezplačne elektronske storitve, ki omogoča dostop do podatkov iz evidence motornih vozil. Takšen dostop do podatkov iz evidence motornih vozil finančne uprave se lahko vzpostavi tudi do 31. 12. 2021.

K 31. členu:

Člen ureja nadzorni organ in določa predpise v skladu s katerimi finančna uprava nadzoruje izvajanje določb tega zakona.

K 32. členu:

S predlaganimi določbami se razmejijo najnižje in najvišje globe za davčne prekrške po tem členu glede na velikost in organizacijsko obliko davčnega zavezanca (samostojni podjetniki, posamezniki, ki samostojno opravljajo dejavnost, male in srednje gospodarske družbe ter velike gospodarske družbe). S tem se višina zagrožene globe prilagodi ocenjeni ekonomski moči storilca prekrška. Višina zagrožene kazni za davčne prekrške iz tega člena za kršilce in odgovorne osebe kršilca se glede višine zagroženih glob uskladi z globami za davčne prekrške po zakonu, ki ureja davčni postopek. S tem se zagotavlja enakopravna obravnava davčnih zavezancev – storilcev prekrškov po različnih davčnih zakonih.

Glede na določbe v materialnem delu zakona se nabor prekrškov dopolni z novimi dejanskimi stanji in odpravijo pomanjkljivosti pri navedbi doslej veljavnih dejanskih stanj prekrškov. Glede na resnost možnih posledic za javne finance v primeru nepravilnega določanja davčne osnove se ta prekršek prekvalificira v hujši davčni prekršek.

K 33. členu:

Podobno kot pri 32. členu se tudi s predlaganimi določbami tega člena razmejijo najnižje in najvišje višine glob za davčne prekrške po tem členu glede na velikost in organizacijsko obliko davčnega zavezanca (samostojni podjetniki, posamezniki, ki samostojno opravljajo dejavnost, male in srednje gospodarske družbe ter velike gospodarske družbe). S tem se višina zagrožene globe prilagodi ocenjeni ekonomski moči storilca prekrška, zneski najvišjih in najnižjih glob tako za storilce kot tudi za odgovorne osebe storilcev pa se uskladijo z že veljavnimi globami za hujše prekrške po zakonu, ki ureja davčni postopek. Istočasno se opisi dejanskih stanj pri posameznih prekrških redakcijsko uredijo in njihova opredelitev poenoti. S temi spremembami se zagotavlja enakopravna obravnava davčnih zavezancev – storilcev prekrškov po različnih davčnih zakonih.

K 34. členu:

Člen določa, da finančna uprava lahko v hitrem postopku izreče globo v znesku, ki je višji od najnižje zagrožene globe po tem zakonu, pri čemer se sledi splošni ureditvi po zakonu, ki ureja prekrške.

K 35. členu:

Člen ureja subsidiarno uporabo drugih predpisov glede vprašanj in pristojnosti finančne uprave, ki niso urejena s tem zakonom. Prav tako je v izogib dvomom in z namenom jasnosti določeno, da se za razvrstitev motornih vozil uporablja kombinirana nomenklatura carinske tarife, na podlagi katere v primeru dvoma ali kadarkoli je mogoče motorno vozilo iz kakršnegakoli razloga uvrstiti v dve ali več tarifnih oznak, odloči o ustreznih razvrstitvi finančna uprava, ki je prav tako pristojna za uvrstitev blaga po nomenklaturi carinske tarife za carinske namene. Zaradi najmanj enkrat letne spremembe oziroma posodobitve kombinirane nomenklature carinske tarife je v četrtem odstavku določeno, da sklicevanje na tarifne oznake kombinirane nomenklature carinske tarife veljajo tudi za vse njihove posodobitve.

K 36. členu:

V členu je določeno pooblastilo Vladi RS, da v skladu z ekonomsko politiko RS lahko zmanjša ali poveča obveznost oziroma pribitek do 50 %. Zaradi razvoja novih tehnologij in sprejemanja novih okoljskih zavez na ravni EU glede zmanjševanja izpustov motornih vozil, je v zadnjem obdobju opazen trend stalnega zniževanja izpustov novih motornih vozil. S tem zakonom je obdavčitev motornih vozil vezana izključno na okoljske kriterije. S tem pa je ob zasledovanju okoljskih zavez proizvajalcev motornih vozil utemeljeno pričakovano, da se bo v prihodnje zniževala obdavčitev motornih vozil. Takšen trend in s tem zniževanje proračunskih prihodkov je mogoče zaznati že v zadnjih letih. Prav tako lahko nepredvideni dogodki na področju prometne oziroma okoljske politike v povezavi z motornimi vozili (npr. spremembe standardov merjenja izpustov motornih vozil, novi EURO standardi) močno vplivajo na višino obdavčitve motornih vozil po tem zakonu, bodisi v smeri nižanja, bodisi višanja davčne obremenitve. Presoja vpliva motornih vozil na okolje je predmet neprestanih sprememb. Zato zakonodajalec pooblašča Vlado RS, da po potrebi reagira na te spremembe z namenom ustreznega zasledovanja okoljskih ciljev, kakor tudi ohranitve stabilnih davčnih prihodkov za nemoteno delovanje države. Podobna ureditev je tudi v veljavnem zakonu kot tudi v Zakonu o trošarinah glede energentov in tobačnih izdelkov kot tudi v drugih okoljskih predpisih. Prav tako je ureditev glede same višine dajatve prepuščena Vladi RS tudi z Zakonom o dajatvah na motorna vozila, na podlagi katere Vlada RS z uredbo določa višino letne dajatve za uporabo cest. Tudi v primerjalno pravnih ureditvah je mogoče zaslediti podobne rešitve, ki omogočajo izvršilni veji oblasti prilagajanje ravni obdavčitve upoštevaje razvoj avtomobilske industrije in okoljskih zavez.

K 37. členu:

Člen določa prehodno ureditev glede uporabe določb Zakona o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF) v primerih, ko obdavčljivi dogodek in s tem obveznost plačila davka nastane še v času pred začetkom veljavnosti tega zakona. S to določbo se onemogoča retroaktivna veljavnost določb tega zakona za odmero - obračun, napoved in plačilo davka za primere, ko obdavčljiv dogodek nastane pred 1. 1. 2021. Z vidika pravne varnosti zavezancev, jasnosti predpisov in enake obravnave zavezancev, je potrebno retroaktivno veljavnost določb predpisov omogočati le izjemoma, v utemeljenih primerih. Davčni zavezanci s svojimi ravnanji neposredno vplivajo na trenutek nastanka obdavčljivega dogodka po veljavnem zakonu, ki ureja obdavčitev motornih vozil. Ob nastanku obdavčljivega dogodka imajo dolžnost, da izpolnijo davčno obveznost, in sicer v obliki napovedi, obračuna oziroma ob uvozu v carinskem postopku. Z namenom enake obravnave vseh davčnih zavezancev, v primerih nastanka obdavčljivega dogodka pred 1. 1. 2021, se retroaktivna veljavnost določbe tega zakona izrecno omejuje. To je pomembno z vidika enake obravnave vseh davčnih zavezancev, ko je obdavčljivi dogodek nastal pred 1. 1. 2021, tako tistih, ki so davčno obveznost že poravnali oziroma je bil pri finančni upravi že začel postopek odmere davka (obračun, napoved, uvoz), kot tudi tistih, pri katerih iz dopustnih ali nedopustnih (kršitev roka) razlogov postopek odmere davka še ni bil začel pred 1. 1. 2021. Še posebej pa je to pomembno z vidika enake obravnave vseh davčnih zavezancev glede na način izpolnitve davčne obveznosti. Davčne zavezance namreč lahko razdelimo na tri kategorije, glede na način izpolnitve davčne obveznosti. Davčna obveznost se izpolni preko obračuna davka, napovedi davka ali ob uvozu v okviru carinskih postopkov. Od načina izpolnitve davčne obveznosti so odvisni tudi roki, v katerih mora davčni zavezanec (od trenutka nastanka davčne obveznosti) pri finančni upravi začeti postopek odmere davka. Zaradi zagotovitve enake obravnave vseh vrst davčnih zavezancev, je potrebno omejiti vsakršno retroaktivno veljavnost določb tega zakona na čas pred uveljavitvijo le

tega. V nasprotnem primeru bi lahko prišlo do situacij, ko bi bili davčni zavezanci v primerih istočasnega nastanka obdavčljivega dogodka različno obravnavani zgolj zaradi načina odmere davka (ob uvozu se davek odmeri nemudoma v okviru carinskega postopka, v primerih obveznosti vložitve napovedi oziroma obračuna davka, pa veljajo različni roki za izpolnitev te obveznosti).

K 38. členu:

Člen ureja začetek uporabe določbe drugega odstavka 5. člena in drugega odstavka 28. člena novega zakona glede obveznosti obračuna davka za predelana vozila. Navedeni določbi se zaradi pravne varnosti in predvidljivosti uporabljata za motorna vozila, ki so prvič registrirana v Republiki Sloveniji od vključno 1. januarja 2021 naprej. To pomeni, da so vozila, ki so bila prvič registrirana v Republiki Sloveniji od 1. januarja 2021 dalje in so bila po tem datumu tudi naknadno predelana v vozila iz 4. člena tega zakona, predmet obdavčitve z DMV (npr. tovorno vozilo, ki prvotno ni bilo predmet obdavčitve v skladu s tem zakonom in je bilo prvič registrirano v Republiki Sloveniji, je tudi predmet obdavčitve z DMV, če je bilo naknadno predelano v osebno vozilo). Enako velja tudi v primeru vračila davka za predelana vozila npr. iz osebnih vozil v takšna tovorna vozila, ki niso predmet obdavčitve z DMV. Zakon o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF) ne vsebuje določb glede obveznosti obračuna davka za predelana vozila. Zato se z namenom zagotovitve pravne varnosti in predvidljivosti pravne ureditve obveznost obračuna davka ne uvaja za primere predelav vozil, izvedenih bodisi pred ali po začetku uporabe tega zakona, kadar gre za predelavo vozil, ki so bila z dnem začetka uporabe tega zakona, torej s 1. januarjem 2021, že prvič registrirana v Republiki Sloveniji.

K 39. členu:

Člen določa datum 31. 12. 2021 kot skrajni rok za vzpostavitev povezave evidence motornih vozil finančne uprave z evidenco registriranih vozil ministrstva, pristojnega za promet. Prav tako je v drugem odstavku določen skrajni rok (31. 12. 2021) za vzpostavitev brezplačnega dostopa registracijskih organov do podatkov iz evidence motornih vozil finančne uprave.

K 40. členu:

Z uveljavitvijo novega zakona se ureja prenehanje veljavnosti obstoječega Zakona o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10 in 40/12 – ZUJF). Prav tako bo z dnem uveljavitve tega zakona prenehal veljati tudi Pravilnik o obrazcu za obračun davka na motorna vozila in dodatnega davka na motorna vozila (Uradni list RS, št. 53/12), saj se njegova vsebina prenaša v sam zakon. Ne glede na navedeno, se omenjena zakon in pravilnik uporabljata do začetka uporabe tega zakona.

K 41. členu:

Člen določa začetek veljavnosti in uporabe tega zakona. Ureditev različnega začetka veljavnosti in uporabe zakona je potrebna zaradi čimprejšnjega začetka izdelave potrebnih informacijskih sistemov finančne uprave, Ministrstva za infrastrukturo in Javne agencije RS za varnost prometa (kot so priprava javnega naročila, sama nadgradnja sistemov ipd.) ter tudi priprav davčnih zavezancev na spremenjeni način obračuna DMV. Zaradi celovite prenove sistema obdavčitve motornih vozil kot tudi sprememb pri merjenju izpustov motornih vozil v okviru prometne zakonodaje, ki se začnejo dokončno uporabljati s 1. januarjem 2021, je potrebno začetek uporabe tega zakona vezati na navedeni datum.

V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU

V skladu s 143. členom Poslovnika državnega zbora Vlada Republike Slovenije predlaga, da se predlog zakona obravnava po nujnem postopku, da bi se preprečile težko popravljive posledice za delovanje države, saj je treba nemudoma zagotoviti pravno gotovost in predvidljivost obdavčitve motornih vozil, zaradi nove prometne in okoljske zakonodaje. Od 1. 1. 2021 bodo imela vsa nova motorna vozila, ki so predmet DMV, podatek o izpustu CO₂ le po novi metodi Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure - WLTP (t.j. višja vrednost CO₂), rabljena vozila pa po stari metodi New European Driving Cycle - NEDC (t.j. nižja vrednost CO₂), kar bi v primeru ohranitve ureditve veljavnega zakona lahko povzročilo z vidika obdavčitve vozil njihovo neenako obravnavo. V primeru ohranitve obstoječe ureditve DMV se predvideva, da bi se po koncu prehodnega obdobja obveznosti evidentiranja obeh podatkov o izpustu CO₂ (tj. od 1. 1. 2021 dalje), za nova motorna vozila, zaradi uporabe WLTP vrednosti izpusta CO₂, lahko znatno povečala obdavčitev novih motornih vozil. Zaradi zvišanja davka na motorna vozila bi lahko nastala huda gospodarska škoda, zvišanje davka bi privedlo do pretresa na trgu, negativno vplivalo na mobilnost prebivalstva in že zdaj neugodno starostno strukturo voznega parka v Sloveniji, kar bi še otežilo doseganje okoljskih ciljev Republike Slovenije v prometu. Z namenom koristi za davčne zavezance, spodbujanja potrošnje in s tem tudi podpore celotni gospodarski panogi, od domačih dobaviteljev sestavnih delov za avtomobilisko industrijo, proizvajalcev v Sloveniji do dobaviteljev vozil, ki so jih vse prizadele posledice nalezljive bolezni SARS-CoV-2, je potrebno preprečiti znatni dvig obdavčitve vozil, do katerega bi prišlo s 1. 1. 2021. To bi še dodatno ogrozilo obstoj celotne panoge in s tem povzročilo težko popravljive posledice za delovanje države tako s socialnega, kot tudi fiskalnega vidika. S sprejetjem zakona po nujnem postopku se bo tudi zagotovilo izvajanje ukrepov za omilitev in odpravo posledic oziroma zmanjšanje negativnih učinkov izbruha nalezljive bolezni SARS-CoV-2 za gospodarstvo in druge zavezance za davek.

VI. Izjava o skladnosti, korelacijska tabela

Korelacijska tabela

1.) Naslov predlaganega akta

Zakon o davku na motorna vozila

Prevod naslova predloga pravnega akta RS v angleščino

"Motor vehicle tax act"

2.) Enotna identifikacijska oznaka predloga akta (EVA)	ID predpisa	ID izjave	Datum izjave
2020-1611-0012	ZAKO8159	2 (3)	02.11.2020

3.1) Direktive, ki jih delno ali v celoti prenaša predlog akta

	CELEX oznaka	Naslov predpisa
1.	31983L0182	Direktiva Sveta z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostitvah znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo

3.2) Skladnost predloga akta s predpisi EU

Nacionalni predpis	Evropski predpis	Opomba
1. člen		sklic na direktivo, ki se prenaša
2. člen		se ne prenaša
3. člen		se ne prenaša
4. člen		se ne prenaša
5. člen		se ne prenaša
6. člen		se ne prenaša
7. člen		se ne prenaša
8. člen		se ne prenaša
9. člen		se ne prenaša
10. člen		se ne prenaša
11. člen		se ne prenaša
12. člen		se ne prenaša
13. člen		se ne prenaša
14. člen		se ne prenaša
15. člen		se ne prenaša
16. člen		se ne prenaša
17. člen		se ne prenaša
18. člen		se ne prenaša
19. člen		se ne prenaša
20. člen		se ne prenaša
21. člen	Člen 1, celex: 31983L0182 Člen 2, celex: 31983L0182 Člen 3, celex: 31983L0182 Člen 4, celex: 31983L0182 Člen 5, celex: 31983L0182 Člen 6, celex: 31983L0182 Člen 7, celex: 31983L0182 Člen 8, celex: 31983L0182 Člen 9, celex: 31983L0182	določba je liberalnejša od predvidene ureditve v direktivi.
22. člen		se ne prenaša
23. člen		se ne prenaša
24. člen		se ne prenaša
25. člen		se ne prenaša
26. člen		se ne prenaša
27. člen		se ne prenaša
28. člen		se ne prenaša
29. člen		se ne prenaša
30. člen		se ne prenaša
31. člen		se ne prenaša
32. člen		se ne prenaša
33. člen		se ne prenaša
34. člen		se ne prenaša
35. člen		se ne prenaša
36. člen		se ne prenaša
37. člen		se ne prenaša
38. člen		se ne prenaša
39. člen		se ne prenaša
40. člen		se ne prenaša
41. člen		se ne prenaša

Izjava o skladnosti predloga zakonskega ali podzakonskega akta s pravnim redom EU

1.) Naslov predlaganega akta

Zakon o davku na motorna vozila

Prevod naslova predloga pravnega akta RS v angleščino

"Motor vehicle tax act"

2.) Enotna identifikacijska oznaka predloga akta (EVA)

2020-1611-0012

ID predpisa

ZAKO8159

ID izjave

2 (3)

Datum izjave

02.11.2020

3.) Skladnost predloga akta s predpisi EU

3.1) Direktive, ki jih delno ali v celoti prenaša predlog akta

	CELEX oznaka direktive	Naslov direktive ter slovenski predpisi, ki se navezujejo na to direktivo	Rok za prenos direktive	Rok, na katerega se nanaša prenos	Je za navedeni rok direktiva v celoti prenesena s tem aktom? (obrazložitev)
1.	31983L0182	Direktiva Sveta z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostih znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo	01.05.2004	01.05.2004	DA
		1. 2004-01-1856 Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o davkih na motorna vozila			

4.) Ali je predlog pravnega akta tehnični predpis v smislu člena 8 direktive 31998L0034?

NE

5.) Razlogi za kreiranje nove izjave o skladnosti

Popravek korelacijske tabele zaradi spremenjenega številčenja členov.

VII. Presoja učinkov na gospodarstvo (MSP test)

Predlagatelj predpisa: Ministrstvo za finance EVA: 2020-1611-0012	Presoja učinkov na gospodarstvo (MSP test)	
	Datum vnosa:	10.01.2020
	Datum spremembe:	16.10.2020

Povzetek izvedene presoje vplivov predpisa na gospodarstvo:

Zakon o davku na motorna vozila

Ocena učinkov predlaganih alternativ						
Alternativa / Izbrana alternativa	Mikro podjetja brez zaposlenih	Mikro podjetja	Malá podjetja	Srednja in velika podjetja	Učinki	Skupaj
1. Postopek odmere davka / Da	/	/	/	/	Koristi	/

I. Analizirane alternative	
Naziv alternative	Izbrana alt.
Alternativa 0: Obstoječe stanje (stanje brez sprememb)	Ne

OBRAZLOŽITEV:

Davek na motorna vozila je bil uveden leta 1999, ureditev pa je bila nekajkrat novelirana. V skladu z ZDMV se davek plačuje od prometa posameznih motornih vozil iz določenih tarifnih oznak kombinirane nomenklature carinske tarife, ki se daje prvič v promet ali se prvič registrirajo na območju RS. Z davkom se tako obdavčujejo motorna vozila kot so avtomobili in druga motorna vozila, konstruirana predvsem za prevoz oseb, vključno z motornimi vozili za kombinirani prevoz ljudi in blaga (tipa »karavan«, »kombi« itd.) in motorna kolesa (tudi mopedi). Z uveljavitvijo zakona, ki ureja uravnoteženje javnih financ, je bil v letu 2012 poleg davka na motorna vozila uveden dodatni davek na motorna vozila t.i. luksuzni davek. S tem davkom se obdavčuje osebna vozila s prostornino od 2.500 ccm in motorna kolesa. Osnova za davek po veljavnem zakonu je vrednost vozila.

OBVEZNOSTI	SKUPNI PREDVIDENI STROŠKI (NA LETNI RAVNI)
/	/
	SKUPAJ
	/

Alternativa 1: Postopek odmere davka	Da
--------------------------------------	----

OBRAZLOŽITEV:

Obdavčitev motornih vozil po veljavnem zakonu je vezana predvsem na vrednost vozila, zato mora davčni zavezanec napovedi za odmero DMV priložiti izvornik računa o nakupu vozila, iz katerega sta razvidna prodajna cena in datum nakupa. Zaradi ugotavljanja resnične prodajne cene vozila, je postopek za odmero DMV lahko dolgotrajen in administrativno zahteven, tako za finančno upravo, kot tudi za zavezanca. Hkrati je veliko možnosti za goljufije, predvsem v zvezi s ponarejanjem računov z namenom znižanega plačila davkov, kar vpliva na višino javnih prihodkov. Zato je v predlogu zakona davčna osnova določena brez vrednosti motornega vozila, temveč se veže samo na okoljske komponente.

OBVEZNOSTI	SKUPNI PREDVIDENI STROŠKI (NA LETNI RAVNI)
Odmera davka	900.000,00 €
Odprava izjave o pridobitvi emisijske ustreznosti vozila.	750.000,00 €

Oddaja obračunov in deklaracij	120.000,00 €
Oddaja elektronske napovedi	100.000,00 €
SKUPAJ	70.000,00 €

Povzetek analize

Alternativa 1

Naziv alternative:	Postopek odmere davka
Opis alternative:	Obdavčitev motornih vozil po veljavnem zakonu je vezana predvsem na vrednost vozila, zato mora davčni zavezanec napovedi za odmero DMV priložiti izvornik računa o nakupu vozila, iz katerega sta razvidna prodajna cena in datum nakupa. Zaradi ugotavljanja resnične prodajne cene vozila, je postopek za odmero DMV lahko dolgotrajen in administrativno zahteven, tako za finančno upravo, kot tudi za zavezanca. Hkrati je veliko možnosti za goljufije, predvsem v zvezi s ponarejanjem računov z namenom znižanega plačila davkov, kar vpliva na višino javnih prihodkov. Zato je v predlogu zakona davčna osnova določena brez vrednosti motornega vozila, temveč se veže samo na okoljske komponente.

1. Neto stroški na gospodarstvo

Vrsta stroškov		Skupaj
Enkratni stroški	Korist	70.000,00 €
Periodični stroški	Korist	/
SKUPAJ		70.000,00 €

2. Opredelitev stroškov

ENKRATNI STROŠKI / KORISTI

Obveznosti		Skupaj
Odmera davka		900.000,00 €
Oddaja elektronske napovedi		100.000,00 €
Oddaja obračunov in deklaracij		120.000,00 €
Odprava izjave o pridobitvi emisijske ustreznosti vozila.		750.000,00 €
SKUPAJ:		70.000,00 €

3 Kvalitativni učinki alternative 1

Kako predlog predpisa vpliva na pravno varnost?	Nima vpliva
Obrazložitev:	
Kako predlog predpisa vpliva na nelojalno konkurenco?	Pozitivno
Obrazložitev: Od 1. 1. 2021 bodo imela vsa nova motorna vozila, ki so predmet DMV, podatek o izpustu CO2 le po novi metodi WLTP (t.j. višja vrednost CO2), rabljena vozila pa po stari metodi NEDC (t.j. nižja vrednost CO2), kar bi v primeru ohranitve ureditve veljavnega zakona lahko povzročilo z vidika obdavčitve vozil njihovo neenako obravnavo.	
Kako predlog predpisa vpliva na problematiko dela na črno in sivo ekonomijo?	Nima vpliva
Obrazložitev:	
Kako predlog predpisa vpliva na produktivnost?	Pozitivno

Obrazložitev: Razbremenitev administrativnih in finančnih obveznosti.	
Kako predlog predpisa vpliva na delovne pogoje, naložbe v kadrovske vire oz. nove zaposlitve?	Nima vpliva
Obrazložitev:	
Kako predlog predpisa vpliva na naložbe v raziskave in razvoj?	Nima vpliva
Obrazložitev:	

4 Najprej pomisli na male - alternativa 1

Ali in na kakšen način ste uporabili delne ali popolne oprostitve obveznosti za mikro, mala in srednja podjetja?
Obrazložitev:
Ali je za mikro, mala in srednja podjetja načrtovano dovolj časa za prilagoditev na nove obveznosti (daljša prehodna obdobja)?
Obrazložitev:
Ali in na kakšen način so obveznosti, kot npr. poročanje, vodenje evidenc, za mikro, mala in srednja podjetja prilagojene oziroma poenostavljene v primerjavi z ostalimi večjimi subjekti?
Obrazložitev:
Ali in na kakšen način so za mikro, mala in srednja podjetja postopki nadzora prilagojeni oziroma poenostavljeni?
Obrazložitev:
Ali so za mikro, mala in srednja podjetja uvedene znižane pristojbine, davčne olajšave in podobne oblike privilegiranega pristopa?
Obrazložitev:

Podrobna analiza

Alternativa 1

Naziv alternative:	Postopek odmere davka
Opis alternative:	Obdavčitev motornih vozil po veljavnem zakonu je vezana predvsem na vrednost vozila, zato mora davčni zavezanec napovedi za odmero DMV priložiti izvornik računa o nakupu vozila, iz katerega sta razvidna prodajna cena in datum nakupa. Zaradi ugotavljanja resnične prodajne cene vozila, je postopek za odmero DMV lahko dolgotrajen in administrativno zahteven, tako za finančno upravo, kot tudi za zavezanca. Hkrati je veliko možnosti za goljufije, predvsem v zvezi s ponarejanjem računov z namenom znižanega plačila davkov, kar vpliva na višino javnih prihodkov. Zato je v predlogu zakona davčna osnova določena brez vrednosti motornega vozila, temveč se veže samo na okoljske komponente.

Obveznost 1.1: Oddaja obračunov in deklaracij

Zap. št.	Aktivnost	Populacija	Frekvenca	Na enoto	Skupaj
1.1.1	Poenostavljeno izpolnjevanje obračunov in deklaracij.	60.000,00	ENKRATNO	2,00 €	120.000,00 €
SKUPAJ STROŠKI:				2,00 €	120.000,00 €

Opis populacije:

1.1.1: Ročna populacija; Vozila od katerih se odmeri DMV in jih uvozijo oz. vnosijo podjetja in sp-jl.

Obveznost 1.2: Oddaja elektronske napovedi

Zap. št.	Aktivnost	Populacija	Frekvenca	Na enoto	Skupaj
1.2.1	Elektronska oddaja napovedi	50.000,00	ENKRATNO	2,00 €	100.000,00 €
SKUPAJ STROŠKI:				2,00 €	100.000,00 €

Opis populacije:

1.2.1: Ročna populacija; Vozila od katerih se odmeri DMV in jih uvozijo oz. vnosijo podjetja in sp-jl.

Obveznost 1.3: Odprava izjave o pridobitvi emisijske ustreznosti vozila.

Zap. št.	Aktivnost	Populacija	Frekvenca	Na enoto	Skupaj
1.3.1	S predlogom zakona se odpravljajo administrativne ovire in poenostavljajo postopki za davčne zavezanca	50.000,00	ENKRATNO	15,00 €	750.000,00 €
SKUPAJ STROŠKI:				15,00 €	750.000,00 €

Opis populacije:

1.3.1: Ročna populacija; Število vozil

Obveznost 1.4: Odmera davka

Zap. št.	Aktivnost	Populacija	Frekvenca	Na enoto	Skupaj
1.4.4	Odmera davka	1,00	ENKRATNO	900.000,00 €	900.000,00 €
SKUPAJ STROŠKI:				900.000,00 €	900.000,00 €

Opis populacije:

1.4.4: Ročna populacija; Več javnofinancijskih prihodkov

