

IZVJEŠĆE O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU

| | |
|---|--|
| Naslov dokumenta | Uredba o jediničnim naknadama, korektivnim koeficijentima i pobližim kriterijima i mjerilima za utvrđivanje posebne naknade za okoliš na vozila na motorni pogon |
| Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje | Ministarstvo zaštite okoliša i prirode |
| Svrha dokumenta | <p>Posebne naknade za okoliš na vozila na motorni pogon do sada su se obračunavale i plaćale u skladu s Uredbom o jediničnim naknadama, korektivnim koeficijentima i pobližim kriterijima i mjerilima za utvrđivanje posebne naknade za okoliš na vozila na motorni pogon („Narodne novine“, broj 2/2004) na temelju rješenja kojeg donosi Fond za zaštitu okoliša i energetsku učinkovitost. Na temelju navedene Uredbe iznos naknade ovisio je o kategoriji vozila te o vrsti motora i pogonskom gorivu, radnom obujmu ili snazi motora i starosti samog vozila, bez izravnog uzimanja u obzir emisija vozila.</p> <p>Analizom raspona iznosa posebne naknade za najbrojniju kategorija vozila, M1 (osobna vozila), proizlazi da se temeljem definiranih koeficijenata iz Uredbe, za gotovo sva osobna vozila plaća praktički jednak iznos naknade te se ne akceptira EU politika „onečišćivač plaća“ i temeljno načelo da onaj tko emitira veće emisije tj. više zagađuje, plaća i veću naknadu. S obzirom da je predmetna Uredba donesena u 2004. godini primjenom iste kroz vremenski period sustavno je zanemarivan tehnološki napredak i razvoj motora koji danas udovoljavaju najstrože ekološke kriterije i standarde emisija kojima se ograničavaju emisije .</p> <p>Također, dosadašnji model nije uvažavao dugoročne ciljeve vezane uz smanjenje emisija CO₂ te je potrebno kroz novi način izračuna naknade uključiti i proaktivni pristup problemu emisija CO₂ iz prometa cestovnih motornih vozila.</p> <p>Sukladno navedenom bazirajući se na načelu „onečišćivač plaća“ dosadašnji model naplate posebne naknade potrebno je nadograditi i obračun temeljiti na emisije CO₂ i onečišćujućih tvari u zrak iz motornih vozila.</p> <p>S ciljem uključivanja i ostvarivanja prethodno navedenog izrađen je Prijedlog Uredbe o jediničnim naknadama, korektivnim koeficijentima i pobližim kriterijima i mjerilima za utvrđivanje posebne naknade za okoliš na vozila na motorni pogon</p> <p>Prijedlogom Uredbe, s jedne strane nastoji se ostvariti pravedniji način naplate naknade, poštujući princip tko više zagađuje, više plaća, a s druge strane cilj je da se izračun naknade temelji i na emisiji CO₂ i na emisijskoj razini vozila.</p> <p>Iznos naknade koji u konačnici plaća obveznik plaćanja neće se značajno mijenjati, ali će biti pravednije raspoređen.</p> <p>Cilj je i kroz ovu mjeru usmjeriti potražnju kupaca prema ekološki prihvatljivijim i štedljivijim vozilima.</p> <p>Novi izračun odnosi se samo na vozila kategorije M1 (osobna vozila) iz razloga što se ostala vozila u pravilu ubrajaju u vozila koja su namijenjena za gospodarske svrhe, pa ih se sukladno EU praksi ne želi opterećivati dodatnim troškovima prilikom obračuna</p> |

| | |
|---|---|
| | naknade. |
| Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrtu? | Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo financija, Ministarstvu gospodarstva, Ministarstvo poduzetništva i obrta, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Ured za zakonodavstvo Vlade Republike Hrvatske, Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, Agencija za zaštitu okoliša, Hrvatska gospodarska komora i Hrvatska udruga poslodavca. |
| Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način? | <i>Internetska stranice Vlade</i> |
| | <i>DA Internetske stranice tijela nadležnog za izradu nacrtu stranice</i> |
| | <i>Neke druge internetske stranice</i> |
| Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje? Ako nije, zašto? | <p>Javnost i zainteresirana javnost mogla se uključiti u izradu Uredbe davanjem svojih prijedloga, mišljenja ili primjedbi u razdoblju od 20. svibnja do 20. lipnja 2014. godine.</p> <p>Prijedlog Uredbe dostavljen je na mišljenje Ministarstvu vanjskih i europskih poslova, Ministarstvu unutarnjih poslova, Ministarstvu financija, Ministarstvu gospodarstva, Ministarstvu poduzetništva i obrta, Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture i Uredu za zakonodavstvo Vlade Republike Hrvatske kao i Fondu za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost, Agenciji za zaštitu okoliša, Hrvatskoj gospodarskoj komori i Hrvatskoj udruzi poslodavca.</p> |
| Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja? | <p>Na dostavljeni prijedlog Uredbe Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, Ministarstvo financija, Ministarstvo unutarnjih poslova i Ministarstvo poduzetništva i obrta, nisu imali primjedbe.</p> <p>Primjedbe Ureda za zakonodavstvo Vlade Republike Hrvatske su prihvaćene i ugrađene u tekst Prijedloga Uredbe.</p> <p>Primjedbe Ministarstva gospodarstva su prihvaćene i ugrađene u tekst Prijedloga Uredbe.</p> <p>Primjedbe Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture djelomično su prihvaćene.</p> <p>Primjedbe Fonda za zaštitu okoliša, Agencije za zaštitu okoliša i Hrvatske udruge poslodavaca u potpunosti su prihvaćene i ugrađene u tekst Prijedloga Uredbe dok su primjedbe Hrvatske gospodarske komore djelomično su prihvaćene i sukladno njima dorađeni članci prijedloga Uredbe.</p> <p>Na osnovi prijedloga prikupljenih u postupku savjetovanja kao i mišljenja tijela državne uprave, pravnih osoba s javnim ovlastima i zainteresirane javnosti i prihvaćanja istih, izrađen je konačni prijedlog Uredbe.</p> |
| ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI | <p>PRILOG:</p> <p>Tablica komentara u Dokumentu „PRISTIGLA MIŠLJENJA, KOMENTARI I PRIJEDLOZI NA PRIJEDLOG UREDBE O O JEDINIČNIM NAKNADAMA, KOREKTIVNIM KOEFICIJENTIMA I POBLIŽIM KRITERIJIMA I MJERILIMA ZA UTVRĐIVANJE POSEBNE NAKNADE ZA OKOLIŠ NA VOZILA NA MOTORNI POGON“</p> |

| | |
|---|------------------------------------|
| Primjedbe koje su prihvaćene | Primjedbe u PRILOGU |
| Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje | Primjedbe i obrazloženja u PRILOGU |
| Troškovi provedenog savjetovanja | Nema troškova |

PRISTIGLA MIŠLJENJA, KOMENTARI I PRIJEDLOZI NA PRIJEDLOG UREDBE O JEDINIČNIM NAKNADAMA, KOREKTIVNIM KOEFICIJENTIMA I POBLIŽIM KRITERIJIMA I MJERILIMA ZA UTVRĐIVANJE POSEBNE NAKNADE ZA OKOLIŠ NA VOZILA NA MOTORNI POGON

| ČLANAK | NAZIV PREDSTAVNIKA | KORISNIK | PRIMJEDBE I/ILI PRIJEDLOZI | PRIHVAĆENO | OBRAZLOŽENJE |
|------------|-----------------------|----------|---|------------|--------------|
| UVODNI DIO | URED ZA ZAKONODAVSTVO | | U uvodnoj odredbi pravni temelj treba dopuniti navodom sveze s člankom 16. Zakona o FZOEU. Predlaže se to radit toga što je prema sadržaju ovlaštenja iz članka 17. stavka 1. Zakona očito da se ovom Uredbom predlaže urediti samo jedno područje od više ovlaštenja propisanih člankom 17. stavkom 1. Zakon, dakle samo ovlaštenje koje se odnosi na posebne naknade koje plaćaju pravne i fizičke osobe prema odredbama članka 16. Zakona. Nadalje, ukazujemo da je člankom 17. stavkom 1. Zakona između ostalog propisano: " <i>pobliže kriterije i mjerila za utvrđivanje naknada i posebne naknade propisuje Uredbom VRH na prijedlog ministra nadležnog za zaštitu okoliša i ministra nadležnog za energetiku</i> ", te je u tom smislu potrebno usuglasiti propisane predlagatelje. | DA | |
| 2. | | | Ovaj članak svojim odredbama izlazi izvan materijalnih okvira zakonskog ovlaštenja za sadržaj i obuhvat Uredbe propisanih člankom 17. stavkom 1. Zakona o FZOEU. Tko su obveznici plaćanja naknada iz Uredbe i na što se plaćaju naknade propisano je navedenim Zakonom. | DA | |
| 5. | | | U stavku 1. izričaj započinje formulacijom : " <i>Posebna naknada dobiva se ...</i> " te se predlaže formulacija: " <i>Iznos posebne naknade izračunava se ...</i> " | DA | |
| 12. | | | U oba stavka ovog članka iza navoda odnosnih članaka iz Uredbe treba dodati riječi: " <i>ove Uredbe.</i> " | DA | |

| | | | | | |
|-----|---------------------------------------|---|---|----|--|
| 16. | | | Treba navesti točan broj "Narodnih novina" u kojima je objavljena važeća Uredba. | DA | |
| 17. | | | S obzirom da se u završnoj odredbi predlaže propisati vakacijski rok duži od 8 dana, stupanje na snagu Uredbe treba odrediti propisivanjem konkretnog datuma. | DA | |
| | | | Predlažemo stručnom nositelju da dodatno razmotri potrebu propisivanja prijelazne odredbe za postupke koji su u tijeku odnosno koji će započeti do stupanja na sangu predmetne Uredbe. Predloženo temeljimo na odredbi članka 7. važeće Uredbe iz koje je rzvidno da se iznos posebne naknade obvezniku plaćanja te naknade utvrđuje rješenjem. | DA | |
| 16. | MINISTARSTVO GOSPODARSTVA | | Navesti točan broj "Narodnih novina" u kojima je objavljena važeća Uredba. Potrebno je ispraviti pogrešno naveden broj Narodnih novina, te umjesto 72/2004 napisati 2/2004. | DA | |
| / | MINISTARSTVO FINANCIJA | / | NEMA | | |
| / | MINISTARSTVO UNUTARNJIH POSLOVA | / | NEMA | | |

| | | | | | |
|-----|---|---|--|--------------------------|---|
| / | MINISTARSTVO VANJSKIH POSLOVA | / | NEMA | | |
| 11. | MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE | | U članku 11. stavak 1. dodati: " <i>Za vozila za koja podatak o emisijskoj razini ne postoji, primjenjuje se najveći korektivni faktor.</i> " U tablici u stavku 1. dodati stupac Euro 0 i korektivni koeficijent 2,8 i stupac Euro 6 i korektivni koeficijent 0,8. Potrebno je obuhvatiti i vozila norme Euro 0 i Euro 6. | DJELOMIČNO PRIHVACENO | Primjedba se djelomično prihvaća jer članak dopunjen izričajom koji se odnosi na vozila za koja podatak o emisijskom razredu ne postoji. Vrijednost korektivnog koeficijenta je 2,4. Studijom su definirane vrijednosti za tzv. predeuro vozila. Također EURO 0 nije standard. Podatak o emisijskoj razini vozila je određen EURO 1 standardom dok su pred eurovozila definirana istom vrijednošću dobivenom analizom emisije takvih vozila u predmetnoj studiji. Vezano uz predloženi korektivni koeficijent za Euro 6 u odnosu na Euro 5 ističemo da Euro 6 standard u odnosu na Euro5 ne donosi značajnija smanjenja graničnih vrijednosti emisija (smanjuje se tek emisija NOx kod Diesellovih motora), već se prvenstveno odnosi na povećanje propisane minimalna trajnost uređaja za pročišćavanje ispušnih plinova s 100.000 km ili 5 godina na 160.000 km ili 5 godina. Sukladno navedenom procijenjeno je da nije potrebno uvoditi posebni iznos koeficijenta za Euro 6. Svakako treba naglasiti, da će se u pravilu za sva Euro 6 vozila naknada izračunavati na temelju podatka o emisiji CO2 (članak 12.), a ne prema ovom članku. |
| 13. | | | (2) " <i>Za starodobna vozila sa važećom identifikacijskom ispravom koju izdaje mjerodavna ustanova sukladno posebnom propisu, korektivni koeficijent Kk iznosi 1,0.</i> " Postojećim Pravilnikom oldtimer vozila imaju povoljniji korektivni koeficijent. | DJELOMIČNO PRIHVACENO | Prihvaćena je primjedba koja se odnosi na oldtimer vozila. Vrijednost je definirana s 0,5. |

| | | | | | |
|-----|--|--|---|--------------------------|---|
| 15. | | | Stavak 1. u tablicu u stupac vrste motora dodati "hibridni pogon", u stupac vrste goriva dodati "motorni benzin, plin ili dizelsko gorivo sa električnom strujom" i u stupac K1 vrijednost 0,5. Stavak 3. u tablici ispred riječi "identifikacijsku" doati riječ "važeću". Obzirom da je određeni broj vozila s hibridnim pogonom registrirano, te da se nalaze u prodaji potrebno je dodati i ovakvu vrstu pogona. Identifikacijska isprava starodobnog vozila ograničena je na rok od 4 godine. | DJELOMIČNO PRIHVACENO | Prihvaćeno je da se u tablicu dodaju hibridna vozila. Vrijednost predloženog koeficijenta nije prihvaćena jer je koficijent za ovu vrstu vozila (0,7) definiran Studijom na temelju koje je i izrađena Uredba. |
| 16. | | | Potrebno je ispraviti pogrešno naveden broj Narodnih novina, te umjesto 72/2004 napisati 2/2004. | DA | |
| 10. | AGENCIJA ZA ZAŠTITU OKOLIŠA | | Umjesto izraza " <i>emisijaska razina vozila</i> " koristiti " <i>emisijski razred vozila</i> " kao u Direktivi 2011/76/EU te Pravilniku o cestarini (NN 130/13) | DA | |
| 11. | | | Umjesto izraza " <i>emisijaska razina vozila</i> " koristiti " <i>emisijski razred vozila</i> " kao u Direktivi 2011/76/EU te Pravilniku o cestarini (NN 130/13) | DA | |
| 8. | HRVATSKA UDRUGA POSLODAVACA | | Nije posve jasno kako se obračunava godišnja kilometraža – da li od posljednjeg tehničkog pregleda (pred godinu dana) do ovog teh pregleda ili prosjek od početka. | DA | |
| 5. | FOND ZA ZAŠTITU OKOLIŠA I ENERGETSKU UČINKOVITOST | | u prijedlog Uredbe u čl. 5. st. 1., umjesto „dobiva“ stavi riječ „izračunava“. Zatim da se u čl.5. st.2., briše dio koji se odnosi na knjižicu vozila zato jer se knjižice vozila više ne izdaju. | DA | |
| 8. | FOND ZA ZAŠTITU OKOLIŠA I ENERGETSKU UČINKOVITOST | | U čl. 8. st. 2. da se zamijeni riječ „nevjerodostojan“ sa riječi „neupotrebljiv“, jer ima situacija kada je negativna kilometraža opravdana (npr. kada putomjer s pet znamenaka pređe 99 999 km ili kod zamjene brzinomjera s putomjerom ili ukoliko se radi o manipulaciji putomjerom). Također, | DA | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|--------|---|--------------------------------|--------|--------|--------|------------------|--|----|-----|-----|-----|--|--|-----|---|--|---------------------------|--|----------------------|------------------|-------|---------------------|----------------|--|---------|---------------------|----|--|---|-----|--|-----|----|--|
| | | | predlažemo da se u okviru istog članka doda novi stavak 4. koji bi glasio: „Stanje putomjera je neupotrebljivo, ukoliko je razlika u odnosu na prethodno zabilježeno stanje putomjera negativna“. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11. | FOND ZA ZAŠTITU OKOLIŠA I ENERGETSKU UČINKOVITOST | | <p>U čl. 11. predlaže se uvrštavanje u tablicu kategorija Euro 6, Euro 5/EEV, odnosno da se u zadnjoj koloni navede Euro 5 ili bolji, a koja bi izgledala na sljedeći način:</p> <p>(1) Korektivni koeficijent K1 koji se odnosi na emisijsku razinu vozila (ovisan o tehnološkoj generaciji motora) iznosi:</p> <table> <tr> <td>Emisijska razina vozila Euro 1</td> <td>Euro 2</td> <td>Euro 3</td> <td>Euro 4</td> <td>Euro 5 ili bolji</td> </tr> <tr> <td></td> <td>K1</td> <td>2,4</td> <td>1,9</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1,2</td> <td>1</td> <td></td> </tr> </table> <p>Te da se ispod tablice navede dodatak koji bi glasio: „Za vozila za koja podatak o emisijskoj razini ne postoji, korektivni koeficijent K1 iznosi 2,4“.</p> <p>Zatim da se u st. 2. promijene podaci u tablici, i to na sljedeći način:</p> <table> <tr> <td>Radni obujam motora [cm3]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ottov motor (2T, 4T)</td> <td>Wankelov motor <</td> </tr> <tr> <td>1.600</td> <td>1.601-2.200 > 2.200</td> </tr> <tr> <td>Dieselov motor</td> <td></td> </tr> <tr> <td>< 2.000</td> <td>2.001-2.500 > 2.500</td> </tr> <tr> <td>K2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1,3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1,8</td> </tr> </table> <p>Predlažemo da se ispod tablice navede dodatak koji bi glasio: „Za vozila za koja vrsta pogona u gornjoj tablici nije navedena (npr. gorivne ćelije, itd.), korektivni koeficijent K2 iznosi 1“.</p> <p>Nadalje, u čl. 11. st. 3. unutar tablice gdje je naveden benzin, umjesto LPG staviti i ukapljeni naftni plin, te u dijelu gdje je naveden kombinirani pogon (hibridi), staviti samo hibridni pogon iz razloga usklađenosti sa normom (HRN- Cestovna</p> | Emisijska razina vozila Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 ili bolji | | K1 | 2,4 | 1,9 | 1,5 | | | 1,2 | 1 | | Radni obujam motora [cm3] | | Ottov motor (2T, 4T) | Wankelov motor < | 1.600 | 1.601-2.200 > 2.200 | Dieselov motor | | < 2.000 | 2.001-2.500 > 2.500 | K2 | | 1 | 1,3 | | 1,8 | DA | |
| Emisijska razina vozila Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 ili bolji | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | K1 | 2,4 | 1,9 | 1,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1,2 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Radni obujam motora [cm3] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ottov motor (2T, 4T) | Wankelov motor < | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.600 | 1.601-2.200 > 2.200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dieselov motor | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 2.000 | 2.001-2.500 > 2.500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| K2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | |
|-----|--|--|---|----|--|
| | | | motorna vozila na električni pogon- Terminološki rječnik). Predlažemo ispod tablice navede dodatak koji bi glasio: „Za vozila za koja u gornjoj tablici vrsta goriva nije navedena, koeficijent K3 iznos 1“. | | |
| 13. | | | Dodati novi stavak 2. koji bi glasio: „Za vozila M1 kategorije koja su starija od 30 godina („oldtimer“) sa važećom identifikacijskom ispravom starodobnog vozila koju izdaje mjerodavna udruga sukladno posebnom propisu, korektivni koeficijent Kk iznosi 0,5“. | DA | |

| | | | | | |
|-----|-----------------------------------|--|---|----|--|
| 15. | | | <p>U čl. 15. st. 1. unutar tablice doda kategorija „Hibridni pogon“ kao vrstu motora, te u nastavku te kategorije, vrsta goriva; „(motorni benzin, plin ili dizelsko gorivo s električnom strujom)“ sa „koeficijentom 0,7“. Zatim da se iza tablice iz st.1. istog članka navede dodatak koji bi glasio: „Za vozila opremljena vrstom motora koja nije navedena u gornjoj tablici ili koja koriste gorivo koje nije navedeno u gornjoj tablici, koeficijent K1a iznosi 1,0. Također da se u st. 2. istog članka ispod tablice doda dio koji bi glasio: „Za vozila opremljena vrstom pogona koja nije navedena u gornjoj tablici ili koja koriste gorivo koje nije navedeno u gornjoj tablici, koeficijent K2a iznosi 1,0. U st. 3. istog članka unutar tablice predložimo promijeniti koeficijent kod kategorije „vozila starijih od 30 godina („oldtimer“)“ sa predloženih 1,0 na 0,5., iz razloga što su starodobna vozila radi njegovanja povijesnih nasljeđa i tehničke kulture sačuvana ili ponovno sastavljena u izvornom obliku, a ne koriste se u uobičajenom prometu i njihov je broj nevelik. Stoga se radi pokazivanja socijalne i kulturne osjetljivosti, predložimo da se za iste odredi koeficijent od 0,5.</p> | DA | |
| n/a | HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA | | <p>Navedena Uredba predstavlja daljnje usklađivanje sa Zakonom o zaštiti zraka i raspodjelu troška emisije u okoliš iz vozila. Isto se očituje u činjenici da se propisuje viša naknada za vozila starije proizvodnje odnosno ona koja koriste tzv. 'neekološka' goriva i za one koji vozilo učestalije koriste.</p> <p>Međutim , Uredba će nepovoljno, u smislu porasta troškova, utjecati na gospodarske subjekte koji u svakodnevnom poslovanju koriste vozila kategorije M1 . Budući da poduzeća uglavnom nisu za kraj godine</p> | DA | |

| | | | | | |
|-----------|--|--|--|----|---|
| | | | planirala navedeno, predlažemo i da se navedena Uredba počne primjenjivati od 01. siječnja 2015. godine čime bi se svakako olakšala prilagodba svim gospodarskim subjektima. | | |
| 8. | | | Članak 8. stavak 1. korektivni koeficijent ko. ovisan o godišnje prijednom broju kilometara: ... Naš prijedlog je da se poveća kilometraža za vozila (u drugoj koloni) s 20000 km na 35000 km. | NE | U ukupnom broju vozila M1 kategorije, postotak vozila koji prolaze više od 35.000 km godišnje je manje od 2 % (prema podacima iz baze CVH za 2012./13. godinu). Iako nam nije poznat podatak o postotku vozila koja se koriste u svakodnevnom poslovanju u ukupnom broju vozila M1 kategorije, za pretpostaviti je da je on značajno manji od postotka vozila koja se koriste za osobne potrebe. Tako da je broj tih vozila u konačnici manji i od 1 %. Pomicanjem granice s 20.000 km na 35.000 km godišnje izgubio bi se smisao koji je sadržan u načelu "onečišćivač plaća", jer onaj koji prolazi više kilometara godišnje svakako više onečišćuje. |
| 9. | | | Članak 9., stavak 3. iza riječi 'kategorije' dodati 'prvi puta' Obrazloženje: vjerujem kako se u navedenom članku upravo govori o vozilima koja su po prvi puta registrirana nakon navedenog datuma što iz samog teksta nije u potpunosti vidljivo. | NE | Izričajom je točno definiran smisao. |
| 10. i 14. | | | Članak 10. i Članak 14. - u oba članka koristi se ista formula za različite kategorije vozila. Predlažem različito označavanje kako bi se točno znalo koji se članak primjenjuje na koju kategoriju vozila: umjesto oznake Kk iz članka 10. koristiti | DA | |

| | | | | | |
|-----|--|--|---|----|---|
| | | | K(k. M1), gdje je 'M1' oznaka za vozila M1 umjesto oznake K., iz članka 14. koristiti K(k. O), gdje je 'O' oznaka za ostala vozila | | |
| 11. | | | Članak 11. stavak 1. - budući da je na EU razini prihvaćena Norma Euro 6, predlažemo da se u tablicu doda kolona za Euro 6 s iznosom k, = 0.8. Obrazloženje: Euro 6 stupio je na snagu 01 . rujna 2014. godine za nova vozila. Dok će njegova puna primjena za registraciju biti od 01 . siječnja 2015. godine | NE | Vezano uz predloženi korektivni koeficijent za Euro 6 u odnosu na Euro 5 ističemo da Euro 6 standard u odnosu na Euro 5 ne donosi značajnija smanjenja graničnih vrijednosti emisija (smanjuje se tek emisija NOx kod Diesellovih motora), već se prvenstveno odnosi na povećanje propisane minimalna trajnost uređaja za pročišćavanje ispušnih plinova s 100.000 km ili 5 godina na 160.000 km ili 5 godina. Sukladno navedenom procijenjeno je da nije potrebno uvoditi posebni iznos koeficijenta za Euro 6. Svakako treba naglasiti, da će se u pravilu za sva Euro 6 vozila naknada izračunavati na temelju podatka o emisiji CO ₂ (članak 12.), a ne prema ovom članku. |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---|-----|---|--|--|--|--------|-----------|--|--|--|----|---|--|-----|-----|--|-----|--|--|--|--|--------|-----------|--|--|--|----|---|-----|---|-----|--|--|--|----|--|
| 11. | | | <p>Članak 11. stavak 3. U tablici Korektivni koeficijent K, koji se odnosi na vrstu goriva predložimo izmjenu tablice <u>postojeća tablica:</u> gorivo / benzin, LPG / dizelsko / kombinirani pogon / CNG</p> <table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>gorivo</td> </tr> <tr> <td>(Hibridi)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>K3</td> <td>1</td> <td></td> <td>1,2</td> </tr> <tr> <td>0,7</td> <td></td> <td>0,5</td> <td></td> </tr> </table> <p><u>prijedlog izmjene tablice:</u> gorivo / benzin / LPG / dizelsko / CNG kombinirani pogon</p> <table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>gorivo</td> </tr> <tr> <td>(Hibridi)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>K3</td> <td>1</td> <td>0,7</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>0,5</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p><u>Obrazloženje:</u> 1. Benzin korektivni faktor k3=1 - kao osnovica uredu 2. Nije jasno zbog čega vozila pogonjena LPG plinom, koja evidentno manje zagađuju okoliš nego benzin, imaju isti korektivni faktor kao i benzinska vozila. Stoga predlažemo da se korektivni faktor za vozila pogonjena LPG- smanji na k3= 0,7 3. Dizel vozila troše manje goriva nego benzinska. Ta činjenica je i glavna motivacijama tvrtkama za kupnju dizel vozila. Mišljenja smo da ne treba favorizirati benzinska vozila u odnosu na dizelska - te stoga predlažemo da imaju isti korektivni koeficijent k3=1, tim više što se predlaže u članku 8. stavak 1 veći korektivni koeficijent k0 u odnosu na broj prijeđenih kilometara. Naime, time su tvrtke dvostruko demotivirane za kupnju dizel vozila: kroz korektivni faktor K3 i kroz korektivni faktor K0, jer vozila tvrki zasigurno rade barem 35.000 km godišnje. 4. Slažemo se u potpunosti da vozila koja koriste CNG(tzvzemni) plin, koja još</p> | | | | gorivo | (Hibridi) | | | | K3 | 1 | | 1,2 | 0,7 | | 0,5 | | | | | gorivo | (Hibridi) | | | | K3 | 1 | 0,7 | 1 | 0,5 | | | | NE | <p>Točka 2. „... vozila pogonjena LPG plinom, koja evidentno manje zagađuju okoliš nego benzin ...“ Ministarstvo ne raspolaže znanstveno utemeljenim dokazima da vozila pogonjena LPG-om evidentno manje onečišćuju okoliš nego vozila pogonjena benzinom. UNP (engl. LPG) je nusproizvod pri rafinaciji nafte, te da bi se održale iste performanse motora odnosno vozila potrebno je ubrizgavati veću količinu UNP-a nego li benzina čime se emisija CO₂ povećava. Promjene emisija pri pogonu UNP-om u odnosu na pogon benzinom su zanemarive. Točka 3. Dizelsko gorivo - trend u EU je da se vozila s Dieselovim motorom penaliziraju znatno više nego ona s Ottovim motorom. Razlog tome su visoke emisije čestica (PM10 i PM2,5) kojih pri radu Ottovih motora praktički nema. U prijedlogu uredbe penaliziranje je simbolično, dok u EU postoje primjeri (npr. Njemačka) koji su u tom pogledu daleko rigorozniji. Točka 5. Koeficijent za hibridna vozila – broj osobnih vozila s hibridnim pogonom je u ukupnom broju vozila M1 kategorije zanemariv. Među tim vozilima je značajan broj (33 %, prema podacima iz baze CVH za 2009. godinu) vozila s radnim volumenom motora većim od 3000 cm³, koja se nikako ne mogu svrstati u kategoriju štedljivih ili ekološki prihvatljivijih vozila. To su vozila na primjer tipa Lexus RX 450h, Porsche Cayenne S Hybrid, Mercedes-Benz ML450 Hybrid i slično koja imaju značajno velike emisije. Bitno je za naglasiti da će se za sva novija vozila s hibridnim pogonom naknada izračunavati na temelju službenog podatka o emisiji CO₂ (članak 12.). Na kraju, bitno je naglasiti da je cilj da</p> |
| | | | gorivo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (Hibridi) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| K3 | 1 | | 1,2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0,7 | | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | gorivo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (Hibridi) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| K3 | 1 | 0,7 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | <p>manje troše i još manje zagađuju okoliš, imaju korektivni faktor 0,5 jer time potičemo potrošnji, a nadamo se posljedično i izgradnju mreže, posebice iz tog razloga što postoji samo jedna punionica CNG plina u Hrvatskoj (u usporedbi sa LPG punionicama kojih ima 260).</p> <p>5. Argumenti za navedene promjene koeficijenta kod hibrida su i dodatni poticaji građanima za kupnju električnih vozila ili plug-in hibrida koje trenutno potiče i FZOEU, a i svjetski trendovi ukazuju na trenutno povećani udio prodaje električnih i plug-in hibridnih u ukupnom broju prodanih vozila, a za očekivati je da će se njihov broj u budućnosti još povećavati.</p> | | <p>Uredba, odnosno koeficijenti u Uredbi, obzirom na stalan razvoj tehnike motora i motornih vozila te neminovne promjene njihovih emisija, budu podložni promjeni nakon određenog vremenskog perioda (na godišnjoj ili višegodišnjoj bazi). To će omogućiti da se svi nedostaci, uočeni u praktičnoj primjeni izračuna naknade, mogu korigirati već za sljedeću kalendarsku godinu.</p> |
|--|--|--|--|--|