



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007-452/2012/112

Ljubljana, 12. maja 2017

EVA 2012-2430-0125

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE

Gp.gs@gov.si

ZADEVA: Zakon o dajatvah za motorna vozila – predlog za obravnavo

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, 08/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G in 65/14) je Vlada Republike Slovenije na seji ... pod točko ... sprejela naslednji

SKLEP

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o dajatvah za motorna vozila (EVA 2012-2430-0125; v nadaljnjem besedilu: predlog zakona) in ga predloži Državnemu zboru v sprejetje po rednem postopku.

Mag. Lilijana Kozlovič

generalna sekretarka

Priloga:

- predlog zakona.

Sklep prejmejo:

- Državni zbor,
- Ministrstvo za infrastrukturo,
- Ministrstvo za okolje in prostor,
- Ministrstvo za javno upravo,
- Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo,
- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,
- zbirka dokumentarnega gradiva.

2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:

/

3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:		
– mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet, Ministrstvo za infrastrukturo, – Bogdan Potokar, vodja Sektorja za cestni promet in logistiko, – Zdravko Igličar, Sektor za cestni promet in logistiko, – Velja Peternelj, Pravna služba, – mag. Tanja Bolte, generalna direktorica Direktorata za okolje, Ministrstvo za okolje in prostor, – mag. Jana Miklavčič, vodja Sektorja za odpadke, – Peter Tomše, Sektor za odpadke.		
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:		
/		
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:		
– dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo, – Jure Leben, državni sekretar, – mag. Klemen Potisek, državni sekretar, – mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet, – Bogdan Potokar, vodja Sektorja za cestni promet in logistiko, – mag. Tanja Bolte, generalna direktorica Direktorata za okolje, Ministrstvo za okolje in prostor, – mag. Jana Miklavčič, vodja Sektorja za odpadke, – Peter Tomše, Sektor za odpadke.		
5. Kratek povzetek gradiva:		
Glavna razloga za predlog zakona sta uskladitev nekaterih nejasnosti v veljavni ureditvi plačevanja letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu in uvedba nove dajatve za odjavljena vozila, ki naj bi spodbudila lastnike izrabljenih (odjavljenih) vozil, da poskrbijo za ustrezno razgradnjo teh vozil na podlagi določb Uredbe o izrabljenih vozilih (Uradni list RS, št. 32/11, 45/11 – popr. in 26/12). Veljavni Zakon o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 57/08), (v nadaljnjem besedilu: ZLDUVCP) je treba zaradi nejasnosti posameznih določb dopolniti in odpraviti neskladja, ki so se pokazala med izvajanjem zakona. Na podlagi priporočil Računskega sodišča Republike Slovenije je treba uvesti dajatev na odjavljeno vozilo in s tem poskrbeti za večjo učinkovitost in doseganje ciljev v sistemu ravnanja z izrabljenimi vozili. Ta dajatev se uvede samo za določeno kategorijo vozil. Plačilo nove dajatve za odjavljeno vozilo ne bo potrebno, če bo lastnik odjavljenega vozila ravnal v skladu z zakonom in s tem poskrbel za ustrezno razgradnjo vozila. Zato predlagamo sprejetje novega Zakona o dajatvah za motorna vozila, ki bo nekoliko dopolnil ureditev sedanje letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu in uvedel novo dajatev za odjavljena vozila ter bo ob začetku njegove veljavnosti tudi prenehal veljati sedanji ZLDUVCP (Uradni list RS, št. 57/08).		
6. Presoja posledic za:		
a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA
c)	administrativne posledice	DA
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA
e)	socialno področje	DA
f)	dokumente razvojnega načrtovanja:	NE

	– nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	
7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR: Za izvajanje zakona je treba zagotoviti dodatna finančna sredstva v proračunu. Treba je zagotoviti sredstva za dopolnitev zdajšnjih informacijskih sistemov s področja vozil (MRVL) in informacijskega sistema o ravnanju z izrabljenimi vozili (spletni program SARA). Informacijsko bo treba tudi povezati programa MRVL in SARA. V sistemu SARA bo vozilo sprejeto med izrabljena vozila samo na osnovi VIN-številke, ki jo bo dodelil MRVL. Informacijski sistem MRVL je treba dopolniti, da bo plačilo letne dajatve izvedeno ustrezno glede na spremembe, ki jih bodo prinesle dopolnitve zakona. Glede dajatve za odjavljena vozila se MRVL v osnovi dopolni tako, da bodo registracijske organizacije lahko uspešno sprejemale dokazila o menjavi lastništva odjavljenih vozil in o prenehanju dajatve za odjavljeno vozilo. MRVL bo podatke o lastnikih odjavljenih vozil posredoval Direkciji RS za infrastrukturo (DRSI). Informacijski sistem form.NET je treba dopolniti tako, da bo stranka ob odjavi vozila ali pri spremembi lastništva odjavljenega vozila prejela informativno obvestilo o dajatvi za odjavljeno vozilo. Na podlagi statusa, da je vozilo odjavljeno več kot eno leto, bo DRSI začela pobirati dajatve za odjavljeno vozilo. Treba je pripraviti samostojen informacijski program, ki bo pridobival podatke iz MRVL, posredoval obvestila lastnikom odjavljenih vozil o višini dajatve in podatkih za plačilo dajatve, spremljal plačilo dajatve in posredoval neplačane dajatve v izterjavo prek vzpostavljenega sistema organa, pristojnega za izterjavo davčnih obveznosti. Za postavitev in izvajanje novega sistema dajatve za odjavljeno vozilo je potrebna dodatna zaposlitev dveh oseb v DRSI. Sredstva v višini 100.000,00 EUR za dopolnitev informacijskih rešitev so zagotovljena, in sicer: – ime proračunskega uporabnika: 2430 – Ministrstvo za infrastrukturo; – številka ukrepa/projekta ter naziv ukrepa/projekta: 2411-11-0008 – upravljanje prometne politike; – šifra PP/naziv PP: 765210. Sredstva v višini 50.000,00 EUR za dve dodatni zaposlitvi v DRSI: – ime proračunskega uporabnika: 2431 – DRSI; – številka ukrepa/projekta ter naziv ukrepa/projekta: 2415-11-0004 – plače; – šifra PP/naziv PP: 309110.		

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				
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
2430 – Ministrstvo za infrastrukturo	2411-11-0008 – upravljanje prometne politike;	Šifra PP/naziv PP: 765210		100.000,00
2431 DRSI	2415-11-0004 – plače	PP: 309110		50.000,00
SKUPAJ				150.000,00
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.

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.

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**

Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani:

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

Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani.

Prejeli nismo nobenih predlogov in pripomb združenj.

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

DA

Gradivo je bilo objavljeno na spletni strani e-demokracije. Datum objave: 23. marec 2016
Do 25. aprila 2016 nismo prejeli mnenj, predlogov in pripomb zainteresirane javnosti.

Prva različica predloga zakona je bila 16. maja 2016 posredovana v medresorsko usklajevanje na Ministrstvo za okolje in prostor (MOP), Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti (MDDSZ), Ministrstvo za finance (MF), Ministrstvo za javno upravo (MJU), Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (MGRT), Ministrstvo za kulturo (MK), Ministrstvo za zunanje zadeve (MZZ), Službo Vlade Republike Slovenije za zakonodajo (SVZ), Skupnosti občin Slovenije (SOS), Združenju občin Slovenije (ZOS) in Združenju mestnih občin Slovenije (ZMOS).

Mnenja in pripombe so poslali: MDDSZ, MGRT, MF, MJU, MOP, MK, MZZ, Upravna enota Ilirska Bistrica, DRSI in SVZ.

V postopku medresorskega usklajevanja smo prejeli tudi pripombe zainteresirane javnosti in državljanov. V razpravo so bili vključeni:

tehnični pregledi, Štajerski avto dom – Maribor, Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije (ZDSSS), Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS), Sekcija avtoserviserjev pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije (OZS), Zveza slovenskih društev ljubiteljev starodobnih vozil (Zveza SVS), Slovenska veteranska avto moto zveza (SVAMZ), Sekcija pooblaščenih trgovcev in serviserjev z motornimi vozili pri Gospodarski zbornici Slovenije (GZS) in Jamarska zveza Slovenije – Jamarska reševalna služba (JZS – JRS).

Bistvena mnenja, predlogi, pripombe in stališča državnih organov glede možnosti upoštevanja:

Tehnični pregledi, Štajerski avto dom – Maribor, predstavniki upravnih enot (UE), DRSI in državljani predlagajo finančno kompenzacijo (takojšnji pobot) med vračilom letne dajatve ob odjavi vozila pred potekom dobe, za katero je bila plačana letna dajatev, in hkratnim plačilom letne dajatve za:

- drugo vozilo istega lastnika vozila ali
- isto vozilo drugega lastnika.

DRSI beleži največ pripomb strank glede postopkov spremembe lastništva vozila. V vsakdanji praksi so to primeri, ko vozilo preide iz lastništva lizinga na novega lastnika, da bi že plačana dajatev »ostala na vozilu« in ne bi prišlo do vračila že plačane dajatve prejšnjemu lastniku. Pri tem navajajo razlog, da imajo te stranke finančne težave in bi jim zelo pomagali, če bi letna dajatev ostala vezana na vozilo.

Stališče MF je, da kompenzacija iz javnofinančnih prihodkov ni mogoča. V javnih financah je kompenzacija mogoča le za obveznosti na podlagi nakupa blaga in storitev ne pa javnofinančnih prihodkov. Ti so prihodki proračuna RS in se beležijo v knjigi proračuna, zato se ne morejo kompenzirati z odhodki, vpisanimi v poslovne knjige posameznih proračunskih uporabnikov. Za kompenzacijo morajo tako obstajati odprte terjatve in obveznosti v knjigi proračunskega uporabnika, beležiti pa jih je treba po bruto načelu.

Državljeni na Ministrstvo za infrastrukturo (MZI) naslavljajo dopise, v katerih se pritožujejo nad mesečnim načinom obračuna dajatve, kjer se nato pri ponovni registraciji vozila zgodi dvakratno plačilo dajatve za isti mesec. Predvsem zaznavamo pritožbe državljanov pri:

- prestrukturiranju prevoznih podjetij ob prenosu vozil z enega na drugo podjetje ali s samostojnega podjetnika na drugo organizacijsko obliko podjetja ali obratno;
- njihovih vse številčnejših odločitvah, da zaradi finančne stiske registrirajo vozilo samo za določeno časovno obdobje, potem pa glede na finančne zmožnosti podaljšujejo registracijo vozila, pri čemer se jezijo nad sistemom mesečnega obračuna in dvojnega plačila letne dajatve za en mesec.

Predlagajo, da naj bi že plačana dajatev ostala vezana na vozilo. Pri teh pritožbah kot rešitev največkrat svetujejo obračunavanje letne dajatve tako kot zavarovanja vozila, kjer se že plačana

zavarovalnina za vozilo vrača na dnevni osnovi.

Razlog za neupoštevanje predloga, da bi že plačana dajatev ostala vezana na vozilo, je, da je zavezanec ali zavezanica za plačilo letne dajatve fizična ali pravna oseba, na katero je vozilo registrirano, in se plačana dajatev tudi vrača zavezancu za plačilo. Nova predlagana ureditev plačila letne dajatve prinaša spremembo obračuna z mesečne na dnevno osnovo, tako da ne bi bilo več dvojnega plačevanja za isti mesec in bi bili hkrati odpravljeni tudi razlogi za podani predlog. Prehod obračunavanja na dnevno osnovo upošteva tudi pritožbe državljanov nad zdaj uveljavljenim sistemom mesečnega obračunavanja.

ZDSSS predlaga, da se besedilo druge alineje prvega odstavka 9. člena predloga zakona: »oseb, ki so popolnoma izgubile vid na obeh očesih«, spremeni tako, da se glasi: »slepih in hudo slabovidnih na obeh očesih«.

Obrazložitev

Mednarodna klasifikacija funkcioniranja (MKF, Ljubljana 2006) na strani 22 opredeljuje vse telesne, senzorne in druge izgube, ki so večje od 95 %, kot 100-% izgube. Pri izgubi vida je zato vsaka izguba vida nad 95 % (ostanek vida pod 5 %) opredeljena kot slepota. Tako je zato, ker posameznik s 5 % ali manj vida ne more več samostojno opravljati vseh za preživetje nujnih življenjskih funkcij. Tak posameznik potrebuje stalno tujo pomoč pri hranjenju, opravih osebne higiene, gibanju v grajenem (npr. poslopja, ceste, trgi) ali naravnem okolju. Zato tudi Definicija slepote in slabovidnosti za RS (v nadaljnjem besedilu: definicija slepote in slabovidnosti) ljudi z ostankom vida 5 % ali manj opredeljuje kot slepe (upošteva se ostanek vida na boljšem očesu). Iz tega izhajajo tudi oprostitve plačila, opredeljene v prvem odstavku 9. člena predloga zakona.

Zakon o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (ZPIZ-2) daje pravico do dodatka za pomoč in postrežbo (DPP) slepim in hudo slabovidnim. Huda slabovidnost (ostanki vida od 10 do 5 % vida) je sicer nekoliko manj težka izguba vida kot slepota, vendar pa ZPIZ-2 prav zaradi zavedanja, da gre tudi pri tem za težko invalidnost, daje pravico do DPP tudi hudo slabovidnim. Zato predlagamo, da se med upravičence do olajšav v 9. členu zakona uvrsti vse državljane RS, ki so slepi ali hudo slabovidni, torej vse tiste, ki imajo 90-% ali še večjo izgubo vida na boljšem očesu.

V nadaljevanju predlagamo tudi, da se v sedmem odstavku 9. člena predloga zakona besedilu »za več osebnih« doda besedi »in kombiniranih«, tako da se celotnega odstavka glasi:

»(7) Oprostitev plačila letne dajatve za invalidske organizacije se uveljavlja na podlagi potrdila o statusu invalidske organizacije, ki ga izda ministrstvo, pristojno za invalide. Invalidska organizacija lahko uveljavlja oprostitvev plačila letne dajatve za več osebnih in kombiniranih vozil ne glede na omejitve iz prvega odstavka tega člena, ki se uporabljajo za prevoz oseb iz prvega odstavka tega člena in so registrirane na invalidsko organizacijo.«

Obrazložitev

Invalidske organizacije in vanje vključena društva praviloma svoja osebna in kombinirana vozila uporabljajo za prevoz svojega članstva – invalidov. Samostojno gibanje na večjih razdaljah ni le težava gibalno oviranih invalidov, ki uporabljajo invalidske vozičke, ampak je tudi ena izmed večjih težav slepih in slabovidnih, ki se praviloma zelo težko gibljejo sami. V ZDSSS in vanjo vključenih medobčinskih društvih slepih in slabovidnih uporabljamo tako osebna kot kombinirana vozila za prevoz svojih slepih in slabovidnih članov, zato je za nas nujno, da so tudi kombinirana vozila, ki omogočajo prevoz večjega števila ljudi, izrecno navedena med tistimi, za katere se lahko uveljavlja oprostitvev plačila letne dajatve. Menimo, da bi bil to pomemben prispevek k lažjemu in učinkovitejšemu delu vrste invalidskih organizacij.

Predlog MJU, po katerem naj bi slepe in slabovidne upravičence do oprostitve plačila letne dajatve razvrstili glede na skupine opredelitve slepote in slabovidnosti, se nam ne zdi primeren. Definicija

slepote in slabovidnosti je namreč nastala predvsem zaradi potreb zdravstvene stroke, položaj slepih in hudo slabovidnih v vsakdanji praksi pa je v ZPIZ-2 opredeljen s pravico do Dodatka za pomoč in postrežbo (DPP), ki je po tem zakonu namenjena omenjeni dve skupini (slepi in hudo slabovidni). Posamezniki v teh dveh skupinah prejema DPP zaradi stanja njihovega vida, ki jim onemogoča ali močno otežuje samostojno opravljanje vseh ali vsaj večine za njihovo preživetje nujnih funkcij, za katere potrebujejo stalno ali zelo pogosto tujo pomoč. Uporaba medicinske kategorizacije bi pri tem lahko kaj hitro povzročila razlikovanje znotraj iste vrste invalidnosti in tako marsikoga prikrajšala za katero od njegovih pomembnih pravic. S spreminjanjem kategorizacije bi glede na sedanjo ureditev tudi širili krog upravičencev.

Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije

Predlogi k 9. členu predloga zakona: predlagamo, da se v prvem odstavku spremeni omejitev moči motorja vozila s 130 na 150 kW. Predlagana omejitev 130 kW onemogoča prost izbor primerne osebnega vozila s samodejnim menjalnikom. Mnogo proizvajalcev v svoji ponudbi nima več primernih vozil z močjo motorja, manjšo od 130 kW, trendi pa kažejo, da osebna vozila s samodejnim menjalnikom opremljajo s čedalje močnejšimi motorji. Večina tovrstnih vozil, ki jih v kombinaciji z ročnim upravljanjem uporablja veliko invalidov, že danes razvije moč, večjo kot 130 kW, tako da lahko pričakujemo, da bo čez nekaj let večina osebnih vozil srednjega razreda s samodejnim menjalnikom presegla mejo 130 kW.

V postopku uveljavljanja pravice oprostitve plačila dajatve odločajo UE tudi na podlagi homologacije oziroma potrdila o skladnosti vozila, pri se čemer ob uveljavljanju pravice za invalida na invalidskem vozičku upošteva vpisana nadgradnja. Nova klasifikacija kategorij in tipov nadgradenj (Javna agencija RS za varnost prometa) določa pri kategoriji in vrsti vozil M1 in M1G – osebni avtomobil pri invalidih ti dve možnosti nadgradnje:

- SG – vozilo za posebne namene, za invalida, ter
- SH – vozilo z dostopom za invalidski voziček, z opisom nadgradnje oziroma prilagoditve.

Ker mnogo invalidov na invalidskih vozičkih svoje vozilo predela le na ročno upravljanje brez posebnih prilagoditev za vstop v vozilo z invalidskim vozičkom oziroma vožnjo na invalidskem vozičku (tovrstno predelavo uporabljajo tudi invalidi, ki niso na invalidskem vozičku), pridobijo potrdilo o skladnosti z nadgradnjo SH (torej enako kot invalidi, ki niso na invalidskem vozičku). Pri tem se zanje upošteva omejitev moči motorja vozila z že navedenim onemogočenim prostim izborom primerne osebnega vozila (dovolj prostornega za prevoz invalidskega vozička) s samodejnim menjalnikom.

Zato predlagamo, da se pri oprostitvi plačila letne dajatve za invalide na invalidskem vozičku v prvem odstavku 9. člena predloga zakona črta beseda »prirejena«. Predlagamo tudi uveljavljanje oprostitve na podlagi odločbe Zavoda za zdravstveno zavarovanje Slovenije o pravici do medicinskotehničnega pripomočka – invalidskega vozička (ob izpolnjevanju drugih pogojev iz 9. člena predloga zakona).

V nasprotnem primeru predlagamo, da se ohrani omejitev glede na prostornino motorja iz dosedanje ureditve (oprostitvev plačila letne dajatve se lahko uveljavi za osebna vozila z motorjem delovne prostornine bencinskega motorja do vključno 1.800 ccm in dizelskega motorja do vključno 1.900 ccm, osebna vozila s samodejnim menjalnikom z delovno prostornino bencinskega motorja do vključno 2.000 ccm in dizelskega motorja do vključno 2.200 ccm). Uredba o načinu določanja in višini letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu (Uradni list RS št. 59/2013) za določanje višine letne dajatve uporablja delovno prostornino motorja, to pa za uveljavljanje oprostitve plačila davka na motorna vozila uporablja tudi Zakon o davku na motorna vozila (Uradni list RS, št. 72/06), (v nadaljnjem besedilu: ZDMV).

Predlagamo, da se v četrti alineji prvega odstavka 7. člena ZLDUVCP ohrani dosedanje besedilo »otrok z motnjami v telesnem in duševnem razvoju, ki jih zdravstveni zavodi spremljajo kot rizične v razvoju«, ter v četrtem odstavku istega člena dosedanje besedilo: »(4) Oprostitvev plačila letne dajatve po četrti alineji prvega odstavka tega člena se uveljavlja s potrdilom, ki ne sme biti starejše od šestih

mesecev, zdravstvenega doma oziroma pravne ali fizične osebe s koncesijo za opravljanje specialistične pediatrične dejavnosti ali na podlagi odločbe pristojnega centra za socialno delo o priznanju dodatka za nego otroka.«

Predlog zakona spreminja zapis četrte alineje prvega odstavka 7. člena ZLDUVCP iz »otrok z motnjami v telesnem in duševnem razvoju, ki jih zdravstveni zavodi spremljajo kot rizične v razvoju« v »otrok, ki potrebuje posebno nego in varstvo«, kar je povezano s priznanjem pravice do oprostitev. Ne omogoča več oprostitev plačila dajatve na podlagi potrdila zdravstvenega doma oziroma pravne ali fizične osebe s koncesijo za opravljanje specialistične pediatrične dejavnosti, temveč le na podlagi odločbe pristojnega centra za socialno delo o priznanju dodatka za nego otroka, ki potrebuje posebno nego in varstvo, v skladu z zakonom, ki ureja starševsko varstvo in družinske prejemke. Predlog zakona je s tem zaostрил pogoje pri uveljavljanju oprostitev za otroke in zmanjšal krog upravičencev.

Naše članice so podale tudi pobudo za dopolnitev petega odstavka, ki bi omogočala uveljavljanje pravice tudi, če se vozilo registrira na upravičenčevega starša, zakonca ali zunajzakonskega partnerja, ki živi na istem naslovu. Pri tem navajajo praktične razloge ter tudi enostavnejše postopke pri registraciji vozil (ni potrebna prisotnost oziroma pooblastilo invalida).

Predlagamo, da se peti odstavek 9. člena predloga zakona spremeni tako, da se glasi: »(5) Oprostitev plačila letne dajatve lahko polnoletni upravičenec uveljavlja za eno vozilo, registrirano na svoje ime ali registrirano na upravičenčevega starša, zakonca ali zunajzakonskega partnerja s katerim živi na istem naslovu. Za poslovno nesposobne polnoletne upravičence iz tega člena lahko oprostitev plačila letne dajatve za eno vozilo, registrirano na svoje ime, uveljavlja upravičenčev skrbnik, pri katerem upravičenec živi. Za mladoletne upravičence iz tega člena lahko oprostitev plačila letne dajatve za eno vozilo, registrirano na svoje ime, uveljavljajo upravičenčevi starši; kadar otrok ne živi pri obeh starših, pa tisti od staršev, pri katerem otrok živi, oziroma druga oseba, ki dokaže, da otrok živi pri njej.«.

MZI je po preučitvi predloga ZDSSS ugotovilo, da predlagana rešitev znatno širi krog upravičencev za oprostitev plačila letne dajatve, kar bi povzročilo zmanjšanje finančnih sredstev za državni proračun. Po oceni je v kategoriji oseb, ki so popolnoma izgubile vid na obeh očesih, okoli 2000 upravičencev, od katerih je samo 134 upravičencev koristilo sedanjo oprostitvev. S predlogom se kategorija upravičencev znatno širi.

MDDSZ ter NSIOS sta še predlagala, da se v ohrani dosedanje ureditev »otrok z motnjami v telesnem in duševnem razvoju, ki jih zdravstveni zavodi spremljajo kot rizične v razvoju«, in tudi »oprostitev plačila letne dajatve, ki se uveljavlja s potrdilom, ki ne sme biti starejše od šestih mesecev, in ga izda zdravstveni dom oziroma pravna ali fizična oseba s koncesijo za opravljanje specialistične pediatrične dejavnosti oziroma na podlagi odločbe pristojnega centra za socialno delo o priznanju dodatka za nego otroka«.

MZI je v dosedanjem spremljanju izvajanja te oprostitev plačila letne dajatve ugotovilo, da je potrebna jasnejša opredelitev, kdo je upravičenec, saj so se pri izvajalcih zakona in tudi upravičencih pokazala različna razumevanja predvsem strokovne vsebine potrdila, izdanega v zdravstvenem domu oziroma pri pravni ali fizični osebi s koncesijo za opravljanje specialistične pediatrične dejavnosti, na osnovi katerega so upravičenci dokazovali upravičenost za oprostitev. Strokovni delavci na UE, ki odločajo o oprostitvi, niso specialisti s področja medicine in ne morejo strokovno presoati vsebine potrdila, zato je treba oblikovati natančno opredelitev, kdo je upravičenec, ta upravičenost pa naj se dokazuje z odločbo in ne samo s potrdilom. Prav tako je za ta zakon treba določiti, do katerega leta je posameznik obravnavan kot otrok, saj že uveljavljene rešitve določajo polnoletne upravičence, zato se po tem zakonu predlaga, da je posameznik otrok do 18. leta starosti.

Invalidske organizacije predlagajo dopolnitev, da bi oprostitev veljale poleg osebnih tudi za kombinirana vozila.

Predlog ni bil sprejet, ker izraza kombinirano vozilo ne uporabljamo več in se z izrazom osebno vozilo poimenujemo motorno vozilo, namenjeno prevozu oseb in njihove prtljage, ki ima poleg sedeža za voznika še največ osem sedežev za potnike.

Sekcija avtoserviserjev pri OZS

Zaradi možnosti izigravanja predlaganega instrumenta smo že v svojem predlogu, ki smo ga podali skupaj s Sekcijo pooblaščenih trgovcev pri TZS (GZS) 7. januarja 2015, opozorili na nekatera določila, namreč, da lastnik vozila dokazuje spremembe oziroma dogodke, ki vplivajo na lastništvo vozila, z naslednjo overjeno dokumentacijo:

- registracija vozila – podatke o tem ima upravni organ, ali
- izvoz vozila v tretje države – predložiti je treba carinsko deklaracijo in kupoprodajno pogodbo ali račun ali potrdilo o razgradnji (overjen prevod v slovenski jezik), ali
- izvoz vozila v EU – predložiti je treba kupoprodajno pogodbo ali račun ali potrdilo o razgradnji (overjen prevod v slovenski jezik) skupaj z izjavo kupca o lastništvu vozila ali izjavo o lokaciji vozila, ki je veljavna v državi novega lastnika, ali CMR-dokument (tovorni list).

Menimo, da to v predlogu zakona še ni ustrezno urejeno. Opozarjamo, da dokler ne bo ustrezno rešeno (dostava predlagane dokumentacije ob prodaji vozila v tujino, predvsem v tretje države), bo veliko vozil le navidezno izvoženih.

Tudi vse druge ugodnosti, predlagane v predlogu zakona (predvsem dopuščanje možnosti enkratnega plačila dajatve), bodo imele enake posledice v praksi. Opozarjamo, da pri izrabljenih vozilih ne gre le za stara, torej tehnično izrabljena vozila, ampak tudi za vozila, tako poškodovana v nesreči, da njihova uporaba v cestnem prometu ni več dopustna in varna (tehnične tako imenovane totalke), ali drugače uničena vozila, katerih vrednost je lahko več kot le nekaj tisoč evrov – ugodnost kot dopuščanje enkratnega plačila dajatve bi pri tem omogočala preračunljivo ravnanje in goljufanje. Zato predlagamo, da v zakonu ne bi bila predvidena taka možnost in da naj bodo vozila na podlagi dokumentacije za vedno izločena iz prometa, izbrisana iz razvidov. Tako bi bilo za vedno onemogočeno, da bi se ta vozila znova pojavila na trgu ali celo v cestnem prometu in ogrožala prometno varnost. Če pa bo uvedeno enkratno plačilo dajatve, predlagamo, naj se predvidi možnost kaznovanja lastnikov, ki bodo ponavljali kršitev, s progresivno globo oziroma naj se take lastnike tudi kazensko preganja.

Predlagamo, da stranka skupaj z informativnim obvestilom o dajatvi na odjavljeno vozilo dobi tudi obvestilo, kaj pomeni in kakšen je pravilni postopek ravnanja z (izrabljenim) vozilom. Prepričani smo, da je treba pozornost nameniti informiranju državljanov, saj dosedanje slabe izkušnje naših članov z lastniki izrabljenih vozil in tudi nenaklonjeno javno mnenje ne kažeta pripravljenosti za upoštevanje predpisanega ravnanja z vozilom, ki za lastnika nima več uporabne vrednosti.

Prav zato in zaradi zmanjšanja možnosti zlorab in preračunljivih ravnanj z manj veščimi lastniki vozil predlagamo tudi, da se uveljavi predpisan obrazec pooblastila za postopek odjave vozila (kot je npr. soglasje uporabnika vozila, ki ga določa 3. točka prvega odstavka 15. člena Pravilnika o registraciji motornih in priklopnih vozil; Uradni list RS, št. 48/11), ki pa ne bo omogočal kupoprodajne pogodbe, neomejene uporabe pooblastila, prenosa pooblastila in podobnega.

V 14. členu omenjenega pravilnika naj se v celoti črtata drugi in tretji odstavek. V 15. členu predloga zakona naj se v prvem odstavku besedilo »25 %« nadomesti z besedilom »50 %« in besedilo »25 eurov« z besedilom »50 eurov«.

Zveza slovenskih društev ljubiteljev starodobnih vozil in Slovenska veteranska avto moto zveza

Predlagamo, naj zakon upošteva starodobna vozila kot vozila tehniške dediščine in zato kot izjeme, ter jim prizna status vozil, v celoti oproščenih plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, in naj bodo v celoti oproščena dajatve pri odjavi vozila. Analiza, ki jo je opravila FIVA (The Fédération Internationale des Véhicules Anciens: mednarodna zveza ljubiteljev starodobnih vozil), je avgusta 2014 pokazala, da lastniki s starodobnimi vozili povprečno vozijo zgolj 32 dni na leto.

Predlagamo tudi, da Zakon o motornih vozilih (ZMV) uvede prenosljive registrske tablice za starodobna vozila.

Gospodarska zbornica Slovenije

Sekcija pooblaščenih trgovcev in serviserjev z motornimi vozili pri GZS predlaga, da:

1. se v prvem odstavku 8. člena predloga zakona doda nova enajsta alineja, ki se glasi: »– za vozila, namenjena nadaljnji prodaji in začasno v lasti pravnih oseb, registriranih za prodajo motornih vozil.«.
2. se v 9. členu doda nov sedmi odstavek, ki se glasi: »(7) Oprostitev plačila letne dajatve za registrirane trgovce z motornimi vozili se uveljavlja na podlagi:
 - kupoprodajne pogodbe vozila,
 - dokazila, da je pravna oseba registrirana za izvajanje dejavnosti prodaje vozil, in
 - navedbe naslova lokacije, kjer se vozilo nahaja.«.
3. predlagani sedmi odstavek 9. člena postane osmi odstavek.
4. se v šestem odstavku 16. člena za besedilom, »da je bilo vozilo« doda besedilo »znova registrirano«.

Od Sekcije pooblaščenih trgovcev in serviserjev z motornimi vozili pri GZS smo 20. oktobra 2016 prejeli dodatno stališče, da je pomembno čim prej sprejeti in uvesti spremembe, ki bodo omejile razsežnost sivega trga z izrabljenimi vozili in prodajo rabljenih nadomestnih delov, in da odstopajo od predloga za določitev izjem, kadar je vozilo v začasni posesti uradno registriranih trgovcev z motornimi vozili. Pri tem je pretehtala utemeljitev, da je nujno čim prej zagotoviti sledljivost za objavljenimi vozili in preprečiti izginjanje izrabljenih vozil na sivi trg. Ugotavljajo, da večjo škodo gospodarstvu, okolju in družbi povzroča sedanja ureditev, ki nima ustreznih varovalk za ugotavljanje sledljivosti glede vozil, objavljenih iz prometa.

Na podlagi prejetih predlogov so se usklajevanja med deležniki nadaljevala. Sestanek med MGRT, MOP, SVZ in MZI je bil 25. novembra 2016. Skušali so poiskati rešitev glede ugodnosti enkratnega plačila dajatve in nestrinjanja MGRT z uvedbo nove dajatve s predlogom, da se plačniku dajatev za objavljenno vozilo v celoti vrne, če se vozilo znova registrira.

Predlog zakona je bil 12. decembra 2016 znova posredovan v medresorsko usklajevanje na MOP, MDDSZ, MF, MJU, MGRT, Ministrstvo za zdravje, MK, MZZ, DRSI, SVZ, SOS, ZOS in ZMOS.

Na podlagi prejetih predlogov so potekala še nadaljnja usklajevanja med deležniki. Zadnji sestanek je bil 13. januarja 2017, ko se je sestala medresorska delovna skupina za pripravo in uveljavitev finančnega instrumenta za večji zajem vozil v razgradnjo – uvedbo dajatve na objavljenno vozilo. Na sestanku so bili predstavniki MOP, MJU, MF, DRSI in MZI. Skušali so poiskati rešitev glede ugodnosti enkratnega plačila dajatve in doseči uskladitev pri reševanju preostalih odprtih vprašanj oziroma predlogov.

V dosedanjih usklajevalnih postopkih niso bili upoštevani naslednji predlogi:

MGRT se z uvedbo dajatve na objavljenno vozilo ne strinja in meni, da obstajajo drugi učinkoviti načini, s katerimi bi lastnike objavljenih vozil prisilili, da oddajo izrabljeno vozilo v razgradnjo (npr. nadzor nad resnostjo izjav o lokaciji). V razgovorih s predstavniki MGRT so bili podani tudi predlogi,

da bi v izvajanje nadzora vključili poleg okoljske inšpekcije še druge nadzorne organe. Zato predlagajo, da se plačniku dajatev za objavljeno vozilo v celoti vrne, če se vozilo znova registrira. Uvedba vračila plačane dajatve bi zahtevala dodatna finančna sredstva v višini približno 70.000 EUR in še dodatno zaposlitev na DRSl.

SVZ meni, da sama uvedba dajatve ob vsebinskem strinjanju MF ni sporna, vendar pa ostaja pomislek, ali taka dajatev upošteva namen in cilj zakona. Dajatev po našem mnenju sicer ima sama po sebi odvračilni učinek, zaradi katerega naj bi posameznik imel večji interes ustrezno ravnati z objavljenim vozilom, vendar pa se postavlja vprašanje, ali se s tako dajatvijo lahko doseže okoljski cilj. Kot namreč izhaja iz uvodnega dela gradiva, je predlagana dajatev na objavljeno vozilo zasnovana s temeljnim namenom preprečevanja zlorabe odjave vozila iz prometa in s tem zagotavljanja večjega zajema izrabljenih vozil v razgradnjo, ki je ključen za preprečevanje onesnaževanja okolja z izrabljenimi vozili in doseganje predpisanih okoljskih ciljev, kot tudi za preprečevanje sive ekonomije in dela na črno na področju ravnanja z izrabljenimi vozili. Na usklajevalnem sestanku, ki je bil na MZI 26. novembra 2016, je SVZ predlagala, da bi nastale težave reševali glede na obstoječe zakonske rešitve s poostrenim inšpekcijskim nadzorom izjav o lokaciji, vendar je bil predlog zavrnjen brez konkretnega pojasnila.

MOP je naknadno obrazložilo, da so »izjave o lokaciji« povsem neustrezen instrument. Ves čas je opozarjalo, da je pri tem treba uveljaviti ustrezen finančni instrument oziroma dajatev, ker je nadzor nad izjavami o lokaciji povsem neustrezen in neučinkovit. Glede na številne izjave o lokaciji vozila, izdane v Sloveniji (okoli 200.000 na leto), je kljub informacijskemu sistemu nemogoče učinkovito izvajati nadzor nad vozili, ki so na ta način objavljena iz prometa, oziroma bi bili za ta nadzor potrebni nesorazmerno veliki vložki Inšpektorata Republike Slovenije za okolje in prostor (IRSOP), v okviru normalnega delovanja državne uprave nesprejemljivi in neopravičljivi za politiko omejevanja obsega državne uprave. Nadzor je smiseln pri kršenju pravil oziroma njihovem nedoslednem upoštevanju, ne pa ko takšno ravnanje (odjava vozila) postane pravilo. Učinkovito je lahko samo vnaprejšnje preprečevanje, ne pa nadzor okoljskih inšpektorjev nad 150.000 objavljenimi vozili. Povedati je treba, da se nadzor ni izvajal, ker je takšnih izjav od 150.000 do 200.000 letno. Zaradi teh vzrokov mnenje MGRT in SVZ za MOP ni sprejemljivo.

Po prejemu naknadne obrazložitve MOP je MZI naročilo analizo izvedenih postopkov podaje izjave o lokaciji za leto 2016, ki se beležijo v razvidu MRVL. Podatki o postopkih podaje izjav glede lokacije so za leto 2016 takšni:

Kategorija vozila	Število postopkov podaje izjav o lokaciji
L2e	18
M1	72.800
N1	10.242
Skupaj	83.060

MK predlaga oprostitev plačila letne dajatve za vozila, ki so nacionalno bogastvo oziroma imajo status premičnega spomenika. Namen predloga je lastnike spodbuditi k ohranjanju nacionalnega bogastva za zbirko slovenske kulturne dediščine. Ker je trgovanje s starodobniki zelo razvito, so vozila, ki so za nas pomembna, za tuj trg pa zanimiva, ogrožena in bi jih želeli ohraniti na naših tleh. MK doslej še ni prejelo vloge in ni izdalo odločbe za uvrstitev starodobnika v nacionalno bogastvo. Tudi v prihodnje pričakujemo zelo malo vlog in odločb o uvrstitvi, ker je tudi zelo malo vozil, ki bi izpolnjevala potrebne kriterije. Ocenjujejo, da jih morda v prvih letih sploh ne bo, v povprečju pa naj bi jih bilo do največ pet letno.

Stališče MZI je, naj se ne širi krog upravičencev za oprostitev plačila letne dajatve.

SVS in SVAMZ predlagata, naj bodo starodobna vozila kot vozila tehnične dediščine v celoti oproščena plačila letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, in navajajo, da na osnovi

podatkov, ki jih je pridobila FIVA za avgust 2014, lastniki s starodobnimi vozili povprečno vozijo zgolj 32 dni na leto.

Razvid MRVL pokaže, da so v Republiki Sloveniji starodobna vozila registrirana povečini za več kot 12 mesecev (4135 vozil) in da je le manjši delež vozil registriran za krajše obdobje. Podatki so v preglednici.

Število starodobnih vozil, registriranih za obdobje do vključno mesecev	Leto					Povprečje (2 + 3 + 4 + 5 + 6)/5
	2011	2012	2013	2014	2015	
1	2	3	4	5	6	7
1	35	50	61	73	77	59
2	36	58	58	54	65	54
3	29	32	53	62	58	47
4	33	38	54	63	68	51
5	34	48	54	48	52	47
6	52	36	43	73	70	55
7	36	41	41	52	59	46
8	28	33	58	38	57	43
9	41	29	50	56	42	44
10	39	55	70	51	45	52
11	57	64	85	70	55	66
12 ali več	3477	3836	4324	4492	4548	4135

Pregled višine plačanih letnih dajatev (LD) starodobnih vozil

Skupni znesek LD starodobnih vozil, registriranih za obdobje do vključno mesecev	Leto					Povprečje (2 + 3 + 4 + 5 + 6)/5
	2011	2012	2013	2014	2015	
1	2	3	4	5	6	7
1	66,75	116,25	272,27	385,47	284,16	224,98
2	175,99	274,33	567,18	428,57	419,74	373,16
3	140,44	250,67	543,10	536,05	643,21	422,69
4	262,76	301,68	854,11	849,06	991,06	651,73
5	270,78	536,32	731,06	692,03	882,03	622,44
6	556,41	560,91	691,20	1.844,19	1.591,10	1.048,76
7	435,47	560,53	764,58	1.218,78	1.517,55	899,38
8	385,12	518,71	1.268,60	905,50	1.354,95	886,58
9	531,55	477,15	1.540,47	1.481,96	943,64	994,95
10	563,18	851,56	2.155,47	1.418,13	1.167,29	1.231,13
11	1.070,09	1.169,70	2.379,35	2.362,73	1.437,38	1.683,85
12 ali več	68.181,00	81.571,68	122.424,56	130.305,60	130.941,78	106.684,92

Predlog za MZI ni sprejemljiv in ostaja pri dosedanji ureditvi plačila 20 % letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, saj je večina starodobnih vozil registriranih za obdobje 12 ali več mesecev in se tako lastniki povprečno vozijo s starodobnimi vozili več kot zgolj 32 dni na leto.

MDDSZ in ZDSSS predlagata oprostitev plačila letne dajatve za slepe in slabovidne osebe, ki so upravičene do dodatka za pomoč in strežbo, in za osebe z okvaro sluha nad 80 % po Fowlerju ali pri gluhoslepoti z vsaj 50 % okvaro sluha po Fowlerju in 1., 2., 3., 4., ali 5. kategorijo slepote in slabovidnosti.

Stališče MZI je, naj se ne širi krog upravičencev za oprostitev plačila letne dajatve za slepe in slabovidne osebe.

DRSI predlaga, da bi zaradi kadrovskih zmogljivosti prevzela skrb nad izvajanjem sistema dajatve za objavljenih vozila UE Ljubljana, ki je že zdaj vključena v izvajanje sistema letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. Z nesprejetjem takšne organiziranosti je potrebna dodatna zaposlitev dveh uslužbencev v DRSI. S predlogom se MJU ne strinja in v obrazložitvi pojasnjuje:

Izvirna pristojnost upravnih enot kot dekoncentriranih organov državne uprave je odločanje o upravnih zadevah na prvi stopnji iz državne pristojnosti. Upravne enote (UE) ne izvajajo in ne opravljajo nalog plačilnega prometa (kot npr. banke, pošta), temveč so ustanovljene za opravljanje nalog, ki jih je zaradi njihove narave treba izvajati krajevno. Predlog DRSI, da se pristojnost izdaje plačilnega naloga (in posredovanja obvestil) prenese na upravno enoto, ker DRSI nima zadosti ustrezno usposobljenega kadra, ki bi zakonsko določeno pristojnost izvajal, ni sprejemljiva, kajti, kot že navedeno:

- pri tem ne gre za izvajanje nalog, ki bi sodile v sklop pristojnosti, zaradi katerih so UE ustanovljene;
- morebitna širitev pristojnosti kateregakoli organa državne uprave, torej tudi UE, mora biti podprta z ustreznim normativnim aktom, za izvajanje nalog novo pridobljenih pristojnosti pa morajo biti zagotovljeni tudi ustrezni (kadrovski in finančni) viri.

Poleg tega je nujno omeniti in poudariti še, da se:

- obseg pristojnosti (nalog) UE ob hkratnem zmanjševanju kadrov (število zaposlenih se je od 2015 naprej zmanjšalo kar za 621) v zadnjih treh letih povečuje. UE so v izvajanje dobile precej novih nalog ter zadolžitev, največ zaradi Zakona o preprečevanju dela in zaposlovanja na črno, Zakona o izenačevanju možnosti invalidov, Zakona o tujcih, Zakona o povračilu škode osebam, ki so bile izbrisane iz registra stalnega prebivalstva, Zakona o dimnikarskih storitvah, Zakona o prijavi prebivališča, Zakona o voznikih in novele Zakona o motornih vozilih, spremembe Pravilnika o registru kmetijskih gospodarstev, evropske kartice ugodnosti za invalide, Zakona o agrarnih skupnostih, Zakona o prekrških, Zakona o socialnem podjetništvu, Zakona o zaposlovanju, samozaposlovanju in delu tujcev. Nove bodo – in sicer že v letu 2017 – pristojnosti na podlagi novele Zakona o nadzoru državne meje (vlada je določila besedilo na seji 27. oktobra 2016) in nove gradbene zakonodaje (v medresorskem usklajevanju) ter novele Zakona o kazenskem postopku (pridobivanje podatkov iz kazenskega razvida in preverjanje kandidatov ob državnih in lokalnih volitvah);
- od lanskega leta naprej obseg upravnih zadev ter drugih upravnih nalog na skoraj vseh upravnih področjih povečuje (tudi na področjih dela, kjer UE niso dobile novih pristojnosti oziroma nalog) in da je stopnjevanje tega – glede na boljše stanje v gospodarstvu – pričakovati tudi v prihodnje (v letu je bil 2016 porast upravnih zadev 20 %).

Obrazložitev argumentov »proti« predlogu DRSI, da se naloge, ki jih ujava predlog zakona (po enoletni odjavi motornega vozila iz prometa se lastniku pošljeta obvestilo in položnica za obvezno plačilo dajatve – za deset let, če lastnik vozila ne odda v razgradnjo), podelijo bodisi vsem 58 UE bodisi UE Ljubljana:

- v zakonu je pristojnost izvajanja predmetne naloge podeljena DRSI;
- pristojnost za postopek registracije in odjave vozil iz prometa je dodeljena vsem UE (58), pri čemer zakon ne določa krajevne pristojnosti, iz česar izhaja, da lahko voznik vozilo odjavi na katerikoli UE.

Bistveni poudarek je, da so UE pristojne za izvajanje upravnih zadev iz državne pristojnosti na krajevni ravni. Pri pobiranju letnih dajatev pa gre za izvajanje finančnih nalog, kar pa ni naša

prednostna naloga.

Sekcija avtoserviserjev pri OZS predlaga zvišanje dajatve za odjavljena vozila s 25 na 50 % in znesek s 25 na 50 EUR.

Stališče MZI je, naj ostane dajatev na predvideni ravni.

MJU in MGRT predlagata, da se za določanje višine dajatve pri motornih kolesih in osebnih avtomobilih preide z merila prostornina motorja na merilo moč motorja. Takšen prehod je po njunem mnenju glede na trende zmanjševanja prostornine motorja pravičnejši. Starejša vozila imajo praviloma večjo prostornino motorja kot novejša, čeprav so slednja ta močnejša. Isto merilo – moč motorja – že dolgo pri obračunavanju letnega obveznega zavarovanja za motorne avtomobile uporabljajo slovenske zavarovalnice.

Zaradi same spremembe razvojne smeri pogonskih motorjev z isto močjo, doseženo pri manjši prostornini, predlagatelji menijo, da država pri vztrajanju z merilom prostornine motorja pri obračunavanju letnih dajatev pri motornih kolesih in osebnih avtomobilih nepotrebno izgublja sredstva, namenjena vzdrževanju cest.

Za MZI je podani predlog sprejemljiv, vendar na sedanji stopnji sprejemanja Zakona o dajatvah za motorna vozila, ki naj bi uvedel dajatev za odjavljeno vozilo, časovno ni sprejemljiv saj bi za uvedbo spremembe potrebovali dodatni čas za analizo in uvedbo novosti. Izvesti je treba celovito analizo predloga tudi v povezavi z usklajevanjem meril, ki jih uporablja ZDMV. Predvsem je treba izvesti uskladitev predloga zakona s politiko trajnostne mobilnosti in morda kot merilo poleg moči motorja vpeljati še katero drugo merilo (npr. onesnaževanje okolja s CO₂, NO_x, trdimi delci), vrsto goriva (bencin, dizel, plin), določitev mej pri merilih višine uteži ter pri tem preučiti tudi uvedbo meril pri preostalih kategorijah vozil (npr. kamioni, avtobusi). Treba je preučiti finančni vpliv na priliv sredstev v državni proračun in ugotoviti možnost uresničenja predlogov pri obstoječih informacijskih rešitvah, ki se že izvajajo, in potrebna finančna sredstva za uresničenje predloga. Prek MRVL se za motorna vozila beleži podatek o moči motorja v kW, tako da s tega vidika ni težav za uresničenje predloga o novem merilu. Vsekakor bodo nastali stroški za dopolnitev informacijskih baz in programov (MRVL, eMRVL, form.NET na UE in form.NET pri pooblaščenih /tehnični pregledi/), za spletni izračun dajatve, e-demokracijo, spremembe na eUpravi, ki omogoča spletno podaljšanje prometnega dovoljenja in izračun letne dajatve za vplačilo eDajatve. Iz navedenih razlogov MZI meni, da predlagana sprememba pomeni velik časovni zamik sprejemanja predloga zakona, ki je zdaj nesprejemljiv. Takoj po sprejemu zakona bi začeli ustrezne analize in vpeljavo predloga MGRT in MJU v zakon.

MJU predlaga, da se v prvem odstavku 9. člena predloga zakona črta besedilo »z motorjem moči do vključno 150 kW« in doda besedi »za vsa«, tako da se glasi:

»(1) Oprostitev plačila letne dajatve se lahko uveljavi za vsa osebna vozila ter za vsa osebna vozila, prirejena za prevoz invalidke oziroma invalida (v nadaljnjem besedilu: invalid) na invalidskem vozičku, pod pogojem, da se vozila iz tega odstavka uporabljajo za prevoz: /.../«.

Obrazložitev: Omejitev moči motorja vozila na 150 kW naj se odpravi zato, ker je pravica do oprostitve plačila letne dajatve pogojena z invalidnostjo posameznika in pri tem ni bistveno, kakšno moč motorja ima vozilo.

MJU predlaga tudi, da se četrti odstavek 9. člena predloga zakona dopolni z naslednjim besedilom:

»Oprostitev plačila letne dajatve se uveljavlja s potrdilom zdravstvenega doma oziroma pravne ali fizične osebe s koncesijo za opravljanje specialistične pediatrične dejavnosti, ki ne sme biti starejše od šestih mesecev, ali na podlagi odločbe pristojnega centra za socialno delo o priznanju dodatka za nego otroka«.

Obrazložitev: Predlog dopolnitve se navezuje na sedanjo ureditev, ki je zapisana v četrtem odstavku 7. člena ZLDUVCP. Pri uveljavitvi oprostitve plačila letne dajatve za otroke, ki potrebujejo posebno nego in varstvo, ko se ta oprostitev lahko uveljavlja tudi s potrdilom zdravstvenega doma oziroma pravne ali fizične osebe s koncesijo za opravljanje specialistične pediatrične dejavnosti, se je v praksi

izkazalo, da so starši oprostitev povečini uveljavljali s potrdilom za otroke kmalu po rojstvu, ker so potrdilo prejeli hitreje kot pa odločbo centra za socialno delo.

Svet za invalide Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: svet) zaradi težav pri nejasno urejeni določbi prvega odstavka 9. člena predloga zakona, ki ni povsem v skladu z besedilom šestega odstavka, predlaga, da se v prvem odstavku zamenja besedilo »prirejena za prevoz invalidke oziroma invalida« z besedilom »ki jih uporablja invalidka oziroma invalid«. Navaja tudi, da pri tej spremembi vztraja. Predlaga še, da se ohrani dosedanje besedilo »otrok z motnjami v telesnem in duševnem razvoju, ki jih zdravstveni zavodi spremljajo kot rizične v razvoju«, ter v četrtem odstavku 9. člena ohrani dosedanje besedilo »oprostitev plačila letne dajatve se uveljavlja s potrdilom, ki ne sme biti starejše od šestih mesecev, zdravstvenega doma oziroma pravne ali fizične osebe s koncesijo za opravljanje specialistične pediatrične dejavnosti ali na podlagi odločbe pristojnega centra za socialno delo o priznanju dodatka za nego otroka«. Predlog zakona je tako zaostрил pogoje pri uveljavljanju oprostitve za otroke in zmanjšal krog upravičencev, pri čemer se oprostitev plačila letne dajatve lahko uveljavlja le na podlagi odločbe centra za socialno delo o priznanju dodatka za nego otroka, ki potrebuje posebno nego in varstvo, v skladu z zakonom, ki ureja starševsko varstvo in družinske prejemke.

Glede na vsebino predlogov MJU in sveta MZI meni predvsem, da se ne širi krog upravičencev za oprostitev plačila letne dajatve, temveč se z rešitvami, ki so zdaj podane v predlogu zakona, uveljavljeni sistem oprostitvev plačila letnih dajatev pri invalidih dopolni v tistih določilih, ki so bila različno razumljena in so bila zato tudi izvajanja zakonodaje različna. Poleg tega MZI predlaga svetu, naj poišče rešitve, ki bodo sedanjo ureditev oprostitve plačila dajatve za vozila uredile bolj pravično do vseh invalidov, da oprostitev ne bo dostopna le skupini tistih, ki si lahko privoščijo nakup vozila, preostale pa postavlja v neenakopraven položaj. MZI namesto širitve upravičenosti predlaga invalidskim organizacijam, naj skušajo najti rešitev, ki bi izenačila invalide ne glede na njihov materialni položaj, in predlaga, da bi se oprostitev plačila letne dajatve za vozila za prevoz invalidov v celoti črtala iz zakona in se prenesla med pristojnosti MDDSZ. Predlaga tudi, da bi invalidi dobili pomoč v obliki univerzalnega dodatka na zmanjšano mobilnost, ki bi ga nato lahko unovčili pri nabavi ali plačilu obveznosti za uporabo vozila, pri nakupu vozovnic za javni cestni ali železniški prevoz potnikov ali v kakšni drugi primerni obliki, lahko tudi kot enak finančni dodatek. Glede vira financiranja MZI predlaga, naj se preučijo in poiščejo možnosti rešitve v skladu z veljavno zakonodajo na področju financiranja invalidov in invalidskih organizacij.

JZS – JRS predlaga, da bi vozila, ki jih letno v povprečju od osem do 12-krat uporabijo za intervencijo pri reševanju človeških življenj, domačih živali in hišnih ljubljencev izvzeli iz sistema plačila letne dajatve. V svojem voznem parku imajo osem vozil, ki so ustrezno opremljena. Na osnovi Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami imajo status javne službe za zaščito, reševanje in pomoč, tako kot gasilska služba, gorska reševalna služba, podvodna reševalna služba ter služba za zaščito in reševanje ob ekoloških in drugih nesrečah na morju.

Glede na predlog JZS – JRS MZI meni, naj se ne širi krog upravičencev za oprostitev plačila letne dajatve.

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:

DA

11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:

DA

Dr. Peter Gašperšič
MINISTER



PRILOGE:

- Priloga 1 (spremni dopis – 1. del) – predlog sklepov Vlade Republike Slovenije,
- Priloga 2 – se priloži v naslednji fazi postopka (spremni dopis – 2. del) – podatki o izvedbi notranjih postopkov pred odločitvijo na seji vlade s priloženimi mnenji,
- Priloga 3 (jedro gradiva) – Zakon o dajatvah za motorna vozila.

PREDLOG SKLEPA VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE

VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Številka:
Ljubljana,

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 in 65/14) je Vlada Republike Slovenije na svoji ... seji ... sprejela sklep:

SKLEP

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o dajatvah za motorna vozila (EVA 2012-2430-0125) in ga predloži Državnemu zboru v sprejetje po rednem postopku.

Mag. Lilijana Kozlovič
generalna sekretarka

Priloga:
– predlog zakona

Sklep prejmejo:

- Državni zbor,
- Ministrstvo za infrastrukturo,
- Ministrstvo za okolje in prostor,
- Ministrstvo za javno upravo,
- Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo,
- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,
- zbirka dokumentarnega gradiva.