

ЗАКОН

О ИЗМЕНАМА ЗАКОНА О ПОРЕЗИМА НА УПОТРЕБУ, ДРЖАЊЕ И НОШЕЊЕ ДОБАРА

Члан 1.

У Закону о порезима на употребу, држање и ношење добара („Службени гласник РС”, бр. 26/01, 80/02, 43/04, 132/04, 112/05, 114/06, 118/07, 114/08, 31/09, 106/09, 95/10, 101/10, 24/11, 100/11, 120/12, 113/13, 68/14-др. закон, 140/14, 109/15, 112/15, 105/16, 119/17, 104/18, 86/19, 90/19 и 156/20), у члану 4. став 3. после речи: „моторна возила” додају се речи: „из става 1. тачка 1. подтач. 1) до 4) и тачка 2. овог члана,”.

Додаје се нови став 4, који гласи:

„Прописани износ пореза на употребу моторних возила умањује се за моторна возила из става 1. тачка 1. подтач. 5) до 7) овог члана, преко навршених пет година старости, и то за:

- 1) 25% - код моторних возила преко пет до осам навршених година старости;
- 2) 40% - код моторних возила преко осам до 10 навршених година старости;
- 3) 65% - код моторних возила преко 10 навршених година старости.”.

У досадашњем ставу 4, који постаје став 5, речи: „става 3.” замењују се речима: „ст. 3. и 4.”.

Члан 2.

У члану 5. став 3. речи: „став 3.” замењују се речима: „ст. 3. и 4.”.

Члан 3.

Овај закон ступа на снагу 1. јануара 2022. године.

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у одредбама члана 97. тач. 6. и 15. Устава Републике Србије, према којима Република Србија уређује и обезбеђује, између осталог, порески систем и финансирање остваривања права и дужности Републике Србије, утврђених Уставом и законом.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

• *Проблеми које овај закон треба да реши, односно циљеви који се овим законом постижу*

Тржишна вредност путничких возила радне запремине мотора преко 2000 cm³ брже се умањује по основу старости у односу на остала моторна возила, због чега се предлаже да се пореско оптерећење за та возила умањи. Потреба да се код опорезивања порезом на употребу моторних возила доследније спроведе уставни принцип опорезивања сразмерно економској моћи обвезника, представља основни разлог за доношење овог закона, односно циљ који се овим законом жели постићи.

• *Разматране могућности да се проблеми реше и без доношења овог закона*

Нису разматране могућности да се циљеви које овај закон треба да постигне остваре без његовог доношења, имајући у виду да је реч о елементима система опорезивања који се, сагласно одредби члана 15. ст. 2. и 3. Закона о буџетском систему („Службени гласник РС”, бр. 54/09, 73/10, 101/10, 101/11, 93/12, 62/13, 63/13-исправка, 108/13, 142/14, 68/15-др. закон, 103/15, 99/16, 113/17, 95/18, 31/19, 72/19 и 149/20) уређују пореским законом. Стога се измене и допуне тих елемената не могу решити доношењем подзаконских аката, односно предузимањем других мера у оквиру послова државне управе.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

Уз чл. 1. и 2.

Предлаже се да се повећа проценат умањења прописаних износа пореза на употребу моторних возила, за путничка возила радне запремине мотора преко 2000 cm³, која су старости преко пет до 20 година.

Уз члан 3.

Предлаже се да овај закон ступа на снагу 1. јануара 2022. године.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

V. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

Чланом 41. став 3. Закона о планском систему Републике Србије („Службени гласник РС”, број 30/18) прописано је да се на органе државне управе сходно примењује члан 37. тог закона у погледу контроле спровођења анализе ефеката прописа пре њиховог усвајања од стране Владе, за све законе и друге прописе којима се битно мења начин остваривања права, обавеза и правних интереса физичких и правних лица.

Овим законом се битно не мења начин остваривања права, обавеза и правних интереса правних и физичких лица, већ се за одређена возила само смањује пореско оптерећење.

Наиме, примена Закона указала је на потребу да се код опорезивања порезом на употребу моторних возила доследније спроведе уставни принцип опорезивања сразмерно економској моћи обвезника. С тим у вези, а имајући у виду да се тржишна вредност путничких возила радне запремине мотора преко 2000 cm³ брже умањује по основу старости, предлаже се да се пореско оптерећење за та возила умањи. Имајући у виду број, радну запремину мотора и старост возила за која је предложено смањење пореског оптерећења, очекује се да ће се по том основу остварити мање прихода у буџету Републике Србије од око једне милијарде динара.

1. Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже

1) Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности? Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политике или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политике или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.

У области пореза на употребу моторних возила спроводи се Закон о порезима на употребу, држање и ношење добара. Резултати у спровођењу тог закона су остварени, али је уочена потреба да се код опорезивања тим порезом путничких возила радне запремине мотора преко 2000 cm³ доследније спроведе уставни принцип опорезивања сразмерно економској моћи обвезника.

2) Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?

Документ који је од значаја за промену која се предлаже је Закон о порезима на употребу, држање и ношење добара. Тим законом се уређују порез на употребу моторних возила, порез на употребу пловила, порез на употребу ваздухоплова и порез на регистровано оружје.

3) Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

Закон, између осталог, уређује опорезивање порезом на употребу моторних возила. Тај порез се плаћа код регистрације моторних возила, при чему се прописани износи пореза процентуално умањују по основу навршених година старости возила. Уочена је потреба за доследнијим спровођењем уставног принципа опорезивања сразмерно економској моћи обвезника, у односу на путничка возила радне запремине мотора преко 2000 cm³, због чега се за та возила старости преко пет до 20 година предлаже повећање

процентуалног износа умањења пореза. Не предлаже се додатно умањење за возила преко навршених 20 година старости, из разлога што се за та возила и сада плаћа 20% од прописаног износа пореза, па би додатно умањење обесмислило опорезивање тих возила по овом основу и било подстицај за коришћење тих возила, што би имало негативне ефекте на безбедност саобраћаја на путевима и на заштиту животне средине.

4) Која промена се предлаже? Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Предлаже се да се прописани износ пореза на употребу моторних возила умањује за путничка возила радне запремине мотора преко 2000 cm³, преко навршених пет година старости, за:

1) 25% - код моторних возила преко пет до осам навршених година старости (уместо садашњих 15%);

2) 40% - код моторних возила преко осам до 10 навршених година старости (уместо садашњих 25%);

3) 65% - код моторних возила преко 10 навршених година старости (уместо садашњих 40%).

Наведена промена јесте неопходна, имајући у виду да је за путничка возила радне запремине мотора преко 2000 до 2500 cm³ прописани износ пореза 58.250 динара, за путничка возила радне запремине мотора преко 2500 до 3000 cm³ прописани износ пореза 118.040 динара, а за путничка возила радне запремине мотора преко 3000 cm³ прописани износ пореза 243.970 динара.

5) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан, односно посредан утицај.

Предложена промена утицаће позитивно на физичка и правна лица – власнике моторних возила радне запремине мотора преко 2000 cm³, која су преко пет до 20 навршених година старости, с обзиром на то да ће им се смањити пореско оптерећење по основу пореза на употребу моторних возила.

6) Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?

Не постоје важећи документи јавних политика којим би се могла остварити предложена промена.

7) Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Имајући у виду да су предложена решења законска материја, нема могућности да се циљеви који се желе постићи реше без доношења закона.

8) Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (status quo).

Недоношењем овог закона порески обвезници би и даље вршили плаћање пореза за моторна возила радне запремине мотора преко 2000 cm³, која су преко пет до 20 навршених година старости, уз сада прописане постотке умањења, што је за њих знатно веће пореско оптерећење.

9) *Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?*

Не располажемо искуствима других држава.

2. Кључна питања за утврђивање циљева

1) *Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? (одговором на ово питање дефинише се општи циљ).*

Промену није неопходно извршити, али је она целисходна имајући у виду да се њом обезбеђује доследније спровођење уставног принципа опорезивања сразмерно економској моћи обвезника.

2) *Шта се предметном променом жели постићи? (одговором на ово питање дефинишу се посебни циљеви, чије постизање треба да доведе до остварења општег циља. У односу на посебне циљеве, формулишу се мере за њихово постизање).*

Промене које се желе постићи доношењем овог закона је доследније спровођење уставног принципа опорезивања сразмерно економској моћи обвезника смањењем пореског оптерећења за одређена путничка возила.

3) *Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?*

Предложена законска решења усаглашена су са постојећим правним оквиром. Она нису садржана у важећим документима јавних политика, па у том смислу није потребно вршити усаглашавање.

4) *На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих, односно посебних циљева?*

Имајући у виду циљ овог закона, показатељ учинка представља смањење пореског оптерећења за одређена путничка возила, чиме се обезбеђује доследније спровођење уставног принципа опорезивања сразмерно економској моћи обвезника.

3. Кључна питања за идентификовање опција јавних политика

1) *Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „status quo” опција?*

„Status quo” опција није разматрана, водећи рачуна да би се њеним задржавањем у примени задржало и постојеће пореско оптерећење.

Не постоје алтернативне мере за остварење циља, имајући у виду да су предложена решења законска материја, тако да нема могућности да се циљеви који се желе постићи реше без доношења закона.

2) Да ли су, поред регулаторних мера, идентификоване и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?

Измена регулаторног оквира је основни услов који је потребно да буде испуњен како би се омогућило постизање жељених циљева.

Не постоје друге опције за постизање жељене промене, имајући у виду да је неопходна измена регулаторног оквира с обзиром на то да су предложена решења законска материја.

3) Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично) испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?

Предложена решења не садрже рестриктивне мере. Чињеница да се њима смањује пореско оптерећење и постиже трошковна уштеда физичким и правним лицима која су власници путничких возила радне запремине мотора преко 2000 cm³ која су старости преко пет до 20 година представља подстицајну меру за остварење циља који се жели постићи овим законом.

4) Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?

Предложеним законским решењима не уводе се организационе, управљачке и институционалне промене.

5) Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Имајући у виду да је реч о законској материји, промена се не може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера.

6) Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

Заинтересоване стране су указале на проблеме изазване износом пореског оптерећења за путничка возила радне запремине мотора преко 2000 cm³. Имајући у виду да су предложена решења законска материја, нема могућности да се циљеви који се желе постићи реше без измене закона.

7) Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Надлежни органи имају капацитет за спровођење изабраних законских решења.

8) Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

Предложени модел омогућава трошковну уштеду код регистрације путничких возила радне запремине мотора преко 2000 cm³, која су преко пет до 20 навршених година старости. Тај циљ ће се постићи повећањем

процентуалног умањења прописаних износа пореза, зависно од навршених година старости возила. На тај начин није мењан прописани износ пореза за возила до пет година старости, већ се смањује за старија возила имајући у виду да се са повећањем њихове старости смањује и њихова вредност.

На тај начин се постиже жељена промена и остварење циља.

4. Кључна питања за анализу финансијских ефеката

1) Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

Имајући у виду циљ овог закона, прописана решења могу имати негативне ефекте на јавне приходе који припадају буџету Републике Србије, с обзиром на то да се смањује износ пореза који се плаћа код регистрације појединих путничких возила. Имајући у виду број тих возила и њихову старост, не очекује се да ти ефекти буду значајни.

2) Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

За спровођење овог закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

3) Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Спровођење изабране опције неће утицати на међународне финансијске обавезе.

4) Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

Предложене промене не би требале да доведу до трошкова.

5) Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?

/

6) Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

Неће бити расхода других институција спровођењем предложених решења.

5. Кључна питања за анализу економских ефеката

1) Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

Изабрана опција неће изазвати трошкове, а смањиће пореско оптерећење власницима путничких возила радне запремине мотора преко 2000

cm³, која су старости преко пет до 20 година, а које се плаћа сваке године приликом регистрације возила.

2) *Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?*

Изабрана опција не утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту.

3) *Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?*

Изабрани модел нема утицаја на услове конкуренције.

4) *Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?*

Изабрана опција нема утицаја на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација.

5) *Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?*

Изабрана опција нема утицаја на друштвено богатство и његову расподелу.

6) *Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца?*

Изабрана опција нема утицаја на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца.

6. Кључна питања за анализу ефеката на друштво (Колике трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати грађанима?).

Изабрана опција неће довести до трошкова, а представљаће материјалну корист за власнике путничких возила радне запремине мотора преко 2000 cm³, која су старости преко пет до 20 година.

7. Кључна питања за анализу управљачких ефеката

1) *Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?*

Предложеним решењима не уводе се организационе, управљачке и институционалне промене.

2) *Да ли постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и*

квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

Постојећа јавна управа има капацитет за спровођење предложених мера.

3) Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести?

За реализацију предложених мера није потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, нити било ког другог субјекта.

4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Изабрани модел је у сагласности са са важећим прописима.

5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност? Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Изабрана опција не утиче на владавину права и безбедност, нити на одговорност и транспарентност рада јавне управе.

6) Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

Не постоје додатне мере које треба спровести да би се спровела изабрана опција.

8. Кључна питања за анализу ризика

1) Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и сл.)?

Потреба за смањењем пореског оптерећења за путничка возила веће радне запремине мотора подржана је од заинтересованих страна тј. резултат је њихових бројних иницијатива за измену закона у том смислу.

2) Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?

За спровођење изабраних опција није потребно обезбедити финансијска средства, нити спровести поступак јавне набавке.

3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

Не постоје уочени ризици у вези спровођења изабраних опција.

9. Информације о спроведеним консултацијама у току израде Нацрта закона:

Овај закон због свог садржаја, односно природе, није био предмет консултација у складу са чланом 44. став 2. Уредбе о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика („Службени гласник РС”, број 8/19).

VI. ОДРЕДБЕ ЗАКОНА О ПОРЕЗИМА НА УПОТРЕБУ, ДРЖАЊЕ И НОШЕЊЕ ДОБАРА ЧИЈЕ СЕ ИЗМЕНЕ ВРШЕ

Члан 4.

Порез из члана 2. овог закона плаћа се према радној запремини мотора моторног возила, и то за:

1. Путничка возила	Динара
1) до 1.150 cm ³	1.330
2) преко 1.150 до 1.300 cm ³	2.610
3) преко 1.300 до 1.600 cm ³	5.750
4) преко 1.600 до 2.000 cm ³	11.790
5) преко 2.000 до 2.500 cm ³	58.250
6) преко 2.500 до 3.000 cm ³	118.040
7) преко 3.000 cm ³	243.970
2. Мотоцикле, односно за мотоцикле са бочним седиштем, односно за тешке трицикле	Динара
1) до 125 cm ³	1.560
2) преко 125 до 250 cm ³	2.610
3) преко 250 до 500 cm ³	3.930
4) преко 500 до 750 cm ³	7.860
5) преко 750 до 1.100 cm ³	9.620
6) преко 1.100 cm ³	13.760

Порез на употребу моторних возила плаћа се за период од једне године, у износима из става 1. овог члана, односно у износима усклађеним сходно одредбама члана 27а овог закона (у даљем тексту: прописани износ пореза на употребу моторних возила).

Прописани износ пореза на употребу моторних возила умањује се за моторна возила ИЗ СТАВА 1. ТАЧКА 1. ПОДТАЧ. 1) ДО 4) И ТАЧКА 2. ОВОГ ЧЛАНА, преко навршених пет година старости, и то за:

- 1) 15% - код моторних возила преко пет до осам навршених година старости;
- 2) 25% - код моторних возила преко осам до 10 навршених година старости;
- 3) 40% - код моторних возила преко 10 навршених година старости.

ПРОПИСАНИ ИЗНОС ПОРЕЗА НА УПОТРЕБУ МОТОРНИХ ВОЗИЛА УМАЊУЈЕ СЕ ЗА МОТОРНА ВОЗИЛА ИЗ СТАВА 1. ТАЧКА 1. ПОДТАЧ. 5) ДО 7) ОВОГ ЧЛАНА, ПРЕКО НАВРШЕНИХ ПЕТ ГОДИНА СТАРОСТИ, И ТО ЗА:

- 1) 25% - КОД МОТОРНИХ ВОЗИЛА ПРЕКО ПЕТ ДО ОСАМ НАВРШЕНИХ ГОДИНА СТАРОСТИ;
- 2) 40% - КОД МОТОРНИХ ВОЗИЛА ПРЕКО ОСАМ ДО 10 НАВРШЕНИХ ГОДИНА СТАРОСТИ;
- 3) 65% - КОД МОТОРНИХ ВОЗИЛА ПРЕКО 10 НАВРШЕНИХ ГОДИНА СТАРОСТИ.

Изузетно од ~~става 3.~~ СТ. 3. И 4. овог члана, за моторна возила старости 20 и више година, порез на употребу моторних возила износи 20% од прописаног износа пореза на употребу моторних возила из ст. 1. и 2. овог члана.

Члан 5.

Порез на употребу моторних возила не плаћају:

1) особа са инвалидитетом, са 80 или више процената телесног оштећења, на једно возило из члана 4. став 1. тачка 1. овог закона, које се на њено име прво региструје у једној години, уз доказе о испуњењу прописаних услова;

2) особа са инвалидитетом, код којих постоји телесно оштећење које има за последицу неспособност доњих екстремитета ногу од 60 или више процената, на једно возило из члана 4. став 1. тачка 1. овог закона, које се на њено име прво региструје у једној години, уз доказе о испуњењу прописаних услова;

2а) законски заступници вишеструко ометене деце која су у отвореној заштити, односно о којима родитељи непосредно брину - на једно возило из члана 4. став 1. тачка 1. овог закона, које се на њихово име, односно на име једног од њих, прво региструје у једној години, уз доказе о испуњености прописаних услова;

3) здравствене установе основане од стране Републике Србије, аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе, чији је власник Република Србија, аутономна покрајина или јединица локалне самоуправе, у потпуности или у већинском делу - за амбулантна возила;

4) организације особа са инвалидитетом основане са циљем пружања помоћи лицима са инвалидитетом, које су регистроване у складу са законом - за возила прилагођена искључиво за превоз њихових чланова;

5) Министарство унутрашњих послова;

6) власници моторних возила чији погон је искључиво електрични, односно чији је један од погона електрични (хибридна возила).

Доказе о испуњењу услова за остваривање права из става 1. тач. 1), 2) и 2а) овог члана издају надлежни органи, за годину у којој се врши регистрација.

Прописани износ пореза на употребу моторних возила, поред умањења у складу са чланом 4. ~~става 3.~~ СТ. 3. И 4. овог закона, додатно се умањује за 50% за возила из члана 4. став 1. тачка 1. овог закона којима се обавља ауто-такси превоз и за специјална возила из члана 4. став 1. тачка 1. овог закона за обуку кандидата за возаче са уграђеним дуплим ножним командама.

Ако физичко лице по више основа из става 1. тач. 1) до 2а) овог члана има право на пореско ослобођење, то право остварује на једно путничко возило

које се на име тог лица, уз доказе о испуњењу услова из става 2. овог члана, прво региструје у једној години.

ЧЛАН 3.

ОВАЈ ЗАКОН СТУПА НА СНАГУ 1. ЈАНУАРА 2022. ГОДИНЕ.

**ИЗЈАВА О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА
ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

1. Овлашћени предлагач – Влада
Обрађивач – Министарство финансија

2. Назив прописа
ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА ЗАКОНА О ПОРЕЗИМА НА УПОТРЕБУ,
ДРЖАЊЕ И НОШЕЊЕ ДОБАРА
DRAFT LAW ON AMENDMENTS TO THE LAW ON TAXES ON USE,
POSSESSION AND CARRYING OF GOODS

3. Усклађеност прописа с одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране – („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум):
 - а) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа, ЧЛ. 37. И 100. СПОРАЗУМА

 - б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума, У СКЛАДУ СА РОКОВИМА ИЗ ЧЛАНА 72. СПОРАЗУМА

 - в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума, ПОТПУНО УСКЛАЂЕНО

 - г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума,
/

 - д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније
НАЦИОНАЛНИМ ПРОГРАМОМ ЗА УСВАЈАЊЕ ПРАВНИХ ТЕКОВИНА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ НИЈЕ ПРЕДВИЂЕНО ДОНОШЕЊЕ ОВОГ ЗАКОНА

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

НЕ ПОСТОЈЕ ОДГОВАРАЈУЋИ ПРОПИСИ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ СА КОЈИМА ЈЕ ПОТРЕБНО УСКЛАДИЛИ ОДРЕДБЕ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА ЗАКОНА О ПОРЕЗИМА НА УПОТРЕБУ, ДРЖАЊЕ И НОШЕЊЕ ДОБАРА

 - а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,
/

 - б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,
/

 - в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,
/

 - г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,
/

д) Рок у којем је предвиђено постизање потпуне усклађености прописа са прописима Европске уније.

/

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).
НЕ ПОСТОЈЕ ОДГОВАРАЈУЋИ ПРОПИСИ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ СА КОЈИМА ЈЕ ПОТРЕБНО ОБЕЗБЕДИТИ УСКЛАЂЕНОСТ

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик?

/

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније?
ТЕКСТ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА ЗАКОНА О ПОРЕЗИМА НА УПОТРЕБУ, ДРЖАЊЕ И НОШЕЊЕ ДОБАРА НИЈЕ ПРЕВЕДЕН НИ НА ЈЕДАН ОД СЛУЖБЕНИХ ЈЕЗИКА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ.

8. Учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености
У ИЗРАДИ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА ЗАКОНА О ПОРЕЗИМА НА УПОТРЕБУ, ДРЖАЊЕ И НОШЕЊЕ ДОБАРА НИСУ УЧЕСТВОВАЛИ КОНСУЛТАНТИ.