

Cena liberalizacije tržišta

Da je u Srbiji teško utvrditi šta je interes države a šta pojedinca, kao i da sve može da postane politika, pokazala je polemika vezana za jedan član Zakona o akcizama, kojim je predviđeno da akcize na gorivo proizvedeno u srpskim rafinerijama budu niže od akciza na gorivo koje se uvozi.

Ova odluka narodnih poslanika možda i ne bi izazvala tako veliku pažnju da država prethodno nije najavila da će se od 1. januara u Srbiji liberalizovati tržište naftnih derivate, odnosno da će biti ukinut monopol koji je do tada imala bivša državna naftna kompanija "Naftna industrija Srbije" (NIS) i da će se cene goriva formirati slobodno. Slobodno formiranje cena dovelo je do toga da se danas u Srbiji cene goriva zaista razlikuju od pumpe do pumpe. Prema prvim objavljenim cenovnicima, najjeftinije gorivo je na pumpama Naftne industrije Srbije. To je obradovalo građane. Nije ih, međutim, obradovalo što su cene goriva više nego u prošloj godini.

Bilo kako bilo, odluka da akciza na gorivo proizvedeno u domaćim rafinerijama bude niža izazvala je oštru polemiku u srpskom društvu u koju su se uključili svi – od privrednika, preko stručnjaka, do političara. Priču o dvostrukim akcizama pokrenuli su privatni naftaši, koji su optužili Vladu Srbije da je uvođenjem niže akcize na gorivo proizvedeno u srpskim rafinerijama **"produžila monopol NIS-a"**. Duple akcize postale su interesantne za medije kao i za opozicione stranke Srpsku naprednu stranku (SNS) i Liberalno-demokratsku partiju (LDP). Izgledalo je da će se na tome i završiti sve dok 14. januara ugledni dnevni list Danas nije objavio nezvaničnu informaciju da bi **"Evropska unija uskoro mogla da uputi oštar protest Srbiji zbog usvajanja dvojnih akciza na gorivo od kojih su više one na uvozne naftne derivate"**. Prema pisanju ovog lista, protest iz Brisela trebalo bi da se desi jer su **"usvajanjem dvojnih akciza u Srbiji diskrimisane evropske kompanije"**.

Ova nezvanična informacija bila je dovoljna da Vlada Srbije reaguje, bez obzira što EU zvanično nije uputila najavljeni protest. Potpredsednik Vlade Srbije zadužen za evropske integracije **Božidar Đelić** izjavio je da je Ministarstvo finansija poslalo dopis Evropskoj delegaciji u Beogradu kako bi EU zauzela zvaničan stav povodom promena Zakona o akcizama.

"Ukoliko EU misli da postoje elementi povrede Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, stav Vlade Srbije je da će ti elementi biti promenjeni", kazao je Đelić. "U godini kada Srbija očekuje da dobije status kandidata, kao i datum za početak pregovora za ulazak u EU, poslednja stvar koja nam treba jeste konstatacija EU da je postojeći Sporazum na bilo koji način ugrožen ili povređen akcijama Republike Srbije", naveo je Đelić.

Ministarstvo smatra da direktiva EU ne zabranjuje uspostavljanje različitog iznosa akciza za različite tipove benzinskih i dizel goriva.

Dvostruke akcize nisu se nalazile u predlogu Zakona o akcizama koje je Vlada u decembru prošle godine uputila Narodnoj skuštini. One su se našle u konačnoj verziji Zakona, jer je Skupština usvojila amandman poslanika članice vladajuće koalicije Socijalističke partije Srbije. Za amandman su glasali poslanici svih vladajućih stranaka. Prvih nekoliko dana rasprave o različitim akcizama izgledalo je da se druge vladajuće stranke ograđuju od amandmana svojih koalicionih partnera i pored toga što je vladajuća koalicija postigla sporazum da se ovaj amandman usvoji. Ipak, pismo Ministarstva finansija koje je upućeno EU potvrdilo je da čitava Vlada stoji iza ovog rešenja. U pismu koje je Ministarstvo finansija uputilo Delegaciji Evropske unije u Srbiji navodi se da **"različite akcize na domaće i uvozne naftne derivate nisu u suprotnosti sa direktivama EU i Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju potpisanom između EU i Srbije"**.

Ministarstvo smatra da direktiva EU ne zabranjuje uspostavljanje različitog iznosa akciza za različite tipove benzinskih i dizel goriva. **“Napominjemo da je višeakcizna politika na snazi u više zemalja EU (Austrija, Belgija, Luksemburg, Holandija, Nemačka, Španija, Francuska i Švedska)”**, navodi se u pismu ministarke finansija Srbije **Diane Dragutinović**. Ministarstvo je navelo i da izmene Zakona o akcizama ne ugrožavaju liberalizaciju tržišta naftnih derivata u Srbiji, jer će svi distributeri plaćati isti iznos akciza za jednake tipove benzina, odnosno dizela. **“Doneta rešenja predviđaju postepeno usklađivanje iznosa sa Direktivom EU, jer je datom korekcijom akcizne politike razlika između akciznog opterećenja dizela i benzina smanjena, a što je u skladu sa politikom EU”**, navedeno je u pismu.

Raspadom bivše Jugoslavije, početkom devedesetih godina prošlog veka, počelo je “slobodno” trgovanje naftom u Srbiji. U Srbiji su postojale dve državne naftne kompanije – NIS i Beopetrol, a u Crnoj Gori jedna – Jugopetrol. Već 1992. godine, tadašnja SR Jugoslavija (Srbija i Crna Gora) našla se pod ekonomskim sankcijama Ujedinjenih nacija koje su, između ostalog, podrazumevale i zabranu trgovanja sa preduzećima iz ove zemlje. Državne naftne kompanije skoro da nisu imale sa kim da trguju i na scenu su stupili preduzimljivi privatnici. Nafta je uvožena u Srbiju na svakojake načine uz kršenje embarga Ujedinjenih nacija. Benzin se prodavao čak i na ulicama u plastičnim flašama a hronične nestašice je bilo stalno, što je povećavalo cenu naftnih derivata. Uvoznici su brzo postali milioneri i počele su da niču privatne pumpe - prave male imperije. Na ovim pumpama je uvek bilo goriva za razliku od državnih pumpi. Tako su nastali privatni naftaši u Srbiji. Kada su 1996. godine ukinute sankcije, oni su nastavili da uvoze naftu. Nafta više nije bila tako skupa, odnosno mogla se kupiti i na državnim pumpama, ali država skoro da nije imala evidenciju koliko se nafte uvozi zbog veoma slabe i korumpirane carine. Tako je bogaćenje na račun države nastavljeno.

Prvi pokušaj države da uvede red u tržište naftnih derivata desio se u februaru 2001. godine, posle demokratskih promena u Srbiji. Tada je Vlada premijera Zorana Đinđića donela Uredbu kojom se regulisao promet naftnim derivatima, odnosno jednostavno je zabranila bilo kakav uvoz nafte u Srbiju osim preko naftovoda. Ova vladina uredba

je bila na ivici zakona, ali je tadašnji premijer Đinđić, objašnjavajući poslanicima u parlamentu zašto je to uradio, jednostavno objasnio da je pitao direktora Carine da li je moguće imati potpunu kontrolu uvoza nafte? Kada je dobio iskren odgovor da Carina nije još uvek osposobljena za to, odlučio je da Vlada donese uredbu. Regulišući da je uvoz nafte u Srbiju moguć samo preko naftovoda bilo za državne, bilo za privatne kompanije, Vlada je konačno znala koliko nafte ulazi u zemlju i naplaćivala je carinu i akcizu. Zbog ove uredbе, vlada premijera Đinđića našla se prvi put od demokratskih promena pod ozbiljnim udarom dela medija i javnosti (Milošević je smenjen samo četiri meseca ranije). Srpska javnost je mogla prvi put da vidi kako izgleda lobiranje kako u medijima, tako i među poslanicima u parlamentu, i to ne samo među opozicionim strankama. Đinđićevu vladu je činilo čak 17 stranaka, tako da su neke od njih počele da izražavaju neslaganje sa ovom odlukom. Ipak, premijer ostao čvrst pri svojoj odluci, bez obzira na pritiske i rezultati su se videli veoma brzo. Pokazalo se da su državni prihodi skoro udesetostručeni. Jačale su i državne naftne kompanije koje više nisu imale nelojalnu konkurenciju. To je omogućilo da država zaradi na privatizacijama ovih kompanija. Prvo je kompanija Beopetrol prodana 2003. godine ruskoj naftnoj kompaniji Lukoil, da bi 2008. godine Naftna industrija Srbije bila prodana najvećoj ruskoj naftnoj kompaniji Gaspromnjeft. U međuvremenu je nekoliko stranih naftnih kompanija ušlo na tržište Srbije, uglavnom od privatnika kupujući pumpe izgrađene devedestih ali i gradeći svoje. To su austrijski OMV, grčki Hellenik petrol, slovenački Petrol i mađarski MOL. Tako je danas duž srpskih autoputeva moguće videti pumpe kako NIS-a koji pripada Gaspromu, tako i Lukoils ali i OMV-a, MOL-a i Hellenik petrola, što govori o slobodnoj konkurenciji.

Danas duž srpskih autoputeva moguće videti pumpe kako NIS-a koji pripada Gaspromu, tako i Lukoils ali i OMV-a, MOL-a i Hellenik petrola, što govori o slobodnoj konkurenciji.

U Hrvatskoj, recimo, na autoputu Beograd – Zagreb izuzev pred granicu sa Slovenijom, nije moguće videti nijednu pumpu osim onih u vlasništvu državne naftne kompanije INA.

Jednostavno, Hrvatska se odlučila da štiti domaću naftnu kompaniju kao što to čini sa domaćom proizvodnjom cigareta u gradu Rovinj i niko joj u Evropskoj uniji ne pravi problem zbog toga. A ova zemlja završava pregovore o priključenju Evropskoj uniji i očekuje se da postane članica Unije u narednih godinu – dve. Zanimljivo je da je danas među privatnim naftašima koji napadaju Vladu Srbije zbog donošenja duplih akciza moguće videti neke od onih koji su bili najglasniji u napadima na Vladu Zorana Đinđića u proleće 2001. godine!?

Jedina obaveza zemalja članica EU jeste da ne određuju akcize niže od propisanog minimuma.

Odluka o uvođenju dvojnih akciza nije suprotna zahtevima Evropske unije - konkretno Direktivi ES 2003/96/E3. U EU ne postoji zabrana za različite akcize za različite vrste benzina i dizela. Jedina obaveza zemalja članica EU jeste da ne određuju akcize niže od propisanog minimuma. U EU akcize na bezolovni benzin ne smeju biti niže od 0,43 evra po litru, a u Srbiji su više od tog minimuma – 0,47 evra po litru. Iznos obavezne akcize za dizel u EU je 0,33 evra po litru, a u Srbiji je viši i to 0,332 za dizel D2 i 0,351 za evrodizel. Politika EU propisuje postepeno smanjenje razlike između akciznog opterećenja dizela i benzina što je desilo u Srbiji. Ova odluka ne dovodi nijednu naftnu kompaniju u neravnopravan položaj, jer su akcize iste za sve kompanije. To je potvrdio i generalni direktor Naftne industrije Srbije **Kiril Kravčenko**. **“Nikakvog monopola nema, svi prodavci imaju iste mogućnosti uvoza goriva i iste akcize za iste vrste derivate”**, rekao je Kravčenko i dodao da NIS proizvodi i da će uvoziti evrodizel i evrobenzin za prodaju na svojim benzinskim stanicama sa istim akcizama.

Pa gde je problem? Zašto se privatni naftaši bune protiv dvojnih akciza u Srbiji?

Problem je u srpskim rafinerijama nafte u Novom Sadu i Pančevu. Ove dve rafinerije, sada u vlasništvu Gaspromnjefta, kupljene su zajedno sa NIS-om 2008. godine. U pitanju su dve zastarele rafinerije koje ne mogu da proizvode gorivo po standardima koje zahteva Evropska unija. Ugovorom o kupovini NIS-a, Gaspromnjeft se obavezao da će obe rafinerije rekonstruisati do kraja 2012. godine. U rekonstrukciju ove dve rafinerije, koja je u toku, biće uloženo oko 450

miliona evra. Prioritet Gaspromnjefta je rekonstrukcija najveće srpske rafinerije u Pančevu, dok postoje planovi da se novosadska rafinerija pretvori u rafineriju za proizvodnju ulja. Prema nezvaničnim informacijama, Gaspromnjeft namerava da nastavi sa ulaganjima u ove dve rafinerije, tako da bi u narednih pet godina trebalo da bude uloženo oko 700 miliona evra. Na taj način Gaspromnjeft ispunjava svoje obaveze iz ugovora o prodaji NIS-a. Ovim ugovorom koji su potpisali najviši državni funkcioneri Srbije i Rusije stoji **“obaveza Gaspromnjefta da završi rekonstrukciju rafinerija do 2012. godine”**, ali i Srbije da **“se ne smeju menjati uslovi na tržištu do završetka rekonstrukcije dve domaće rafinerije u Novom Sadu i Pančevu”**.

U dve domaće rafinerije zaposleno je oko deset hiljada radnika. Dakle, kvalitet goriva koje će se proizvoditi u domaćim pogonima biće u naredne dve godine slabijeg kvaliteta od uvoznog goriva. Ako ovo “domaće” gorivo ne bi bilo zaštićeno nižom akcizom, NIS ne bi imao interes da proizvodi domaće gorivo, već bi uvezio gorivo iz susednih rafinerija u Bosni i Hercegovini, Bugarskoj ili Mađarskoj. To je zakon tržišta, jer zašto bi neko kupovao domaće gorivo slabijeg kvaliteta umesto uvoznog i kvalitetnijeg, ako je cena ista? To znači da dve srpske rafinerije ne bi imale posla do završetka rekonstrukcije. Dok postoji niža akciza na domaće gorivo, ono je jeftinije, a s obzirom na životni standard u Srbiji, realno je očekivati da ono bude najprodavanije. Tu leži problem. Što više NIS proda domaćeg goriva, prodavaće se manje uvoznog. NIS je jedini proizvođač domaćeg goriva u Srbiji, dok privatni naftaši gorivo samo uvoze. Dakle, problem nisu ni Rusi, ni zaštita kompanija kako iz Evropske unije, tako i iz celog sveta, već je u pitanju borba ko će imati veći profit od prodaje goriva.

Vladajuća koalicija je usvajanjem dvostruke akcize na gorivo uradila ono što čine mnoge vlade poslednjih godina od kako je počela ekonomska kriza – zaštitila je domaću privredu i probala da očuva radna mesta. Uostalom, šta je drugo radio italijanski ministar privrede kada je prošle godine tražio da Fiat nastavi sa proizvodnjom automobila u Italiji, kada je vlasnik kompanije Serđo Markione izjavio da će proizvodnju da preseli u Kragujevac zbog nižih toškova? Da li je tada Srbija bila diskriminisana u odnosima sa Italijom? Ili kada je Srbija usvojila Zakon o podsticanju građevinske industrije Srbije na osnovu koga je Vlada utvrdila listu projekata koji se finansiraju iz

javnih sredstava u čijoj realizaciji mogu da učestvuju samo domaća građevinska preduzeća koja imaju iskustvo, reference, koja zapošljavaju značajan broj radnika i koja pri realizaciji projekata moraju da koriste domaći građevinski materijal u procentu od najmanje 70 odsto. Ovim zakonom su takođe diskriminisana sva građevinska preduzeća van Srbije, pa i iz EU, ali Srbija je u vreme ekonomske krize odlučila da zaštiti domaću građevinsku industriju i očuva radna mesta. Niti je Vlada Srbije zbog toga pisala Evropskoj uniji, niti je Evropska unija zbog ovog zakona protestovala. Mnoge zemlje koje su ušle u Evropsku uniju menjale su postepeno svoje propise prilagođavajući se evropskim standardima. Slovenija je, recimo, neposredno pred ulazak dozvolila strancima da kupuju nekretnine. U godini kada je Slovenija pregovarala sa EU nijedan državljanin EU nije mogao da kupi nekretninu u Sloveniji. Niko zbog toga nije protestovao. Svaka vlada se trudi da maksimalno zaštiti svoju industriju i svoja radna mesta dok god to može, znajući da će ulazak u evropsku zajednicu naroda na kraju doneti veće koristi za domaću privredu i građane. Ipak, potrebno je vreme da se izvrše prilagođavanja.

Svaka vlada se trudi da maksimalno zaštiti svoju industriju i svoja radna mesta dok god to može, znajući da će ulazak u evropsku zajednicu naroda na kraju doneti veće koristi za domaću privredu i građane.

Rasprava koja se vodila u srpskom društvu povodom ove akcize pokazala je sve njegove slabosti kao i kako je još uvek moguće uticati na njega i nametati private interese kao opštedruštvene. Tako se svelo na priču o monopolu NIS-a, a niko nije pokušao da izračuna recimo kakva će šteta za budžet Srbije biti ako u naredne dve godine budu zatvorene domaće rafinerije u Pančevu i Novom Sadu? Jedna posledica je gubitak desetak hiljada radnih mesta. Druga posledica je poskupljenje cene goriva, što bi se desilo kada bi manja akciza na domaće gorivo bila ukinuta. Novo poskupljenje goriva bilo bi novi udar na standard građana, kao i na povećanje inflacije, jer bi poskupeli mnogi proizvodi od poljoprivrednih do industrijskih. Vozni park građana u Srbiji je u proseku star 12 godina, a poljoprivrednih mašina preko 15 godina. Država upravo zato preko akcizne politike podstiče smanjenje cene energenata i tako utiče na jeftiniju poljoprivrednu i industrijsku proizvodnju.

Zašto bi seljak u Srbiji plaćao skup uvozni evrodizel kada može da koristi jeftiniji dizel odgovarajućeg kvaliteta bar još dve godine? Da je vođena ovakva rasprava možda bi zaključak javnosti bio da je Vlada ipak učinila pravu stvar.

Ova rasprava je pokazala i potrebu za evrointegracijama kao i kakav strah još uvek postoji kod građana od stranaca koji su u privatizaciji postali vlasnici velikih srpskih kompanija. Ako vlada pomaže NIS-u, ona ne pomaže ruskoj kompaniji Gaspromnjeft koja je vlasnik kompanije, već domaćoj kompaniji koja zapošljava desetine hiljada ljudi. Ili ako pomaže Duvanskoj industriji iz Niša, ona pomaže srpskoj kompaniji čiji je vlasnik američka kompanija Filip Moris. Svaka kompanija koja posluje na teritoriji Srbije, koja zapošljava radnike u Srbiji, koja plaća porez Srbiji je domaća kompanija, bez obzira ko joj je vlasnik. Možda je u otporima koje srpsko društvo ima prema strancima moguće tražiti uzroke zašto ima tako puno protivljenja evrointegracijama i zašto je danas podrška EU na najnižem nivou od 2002. godine.

Da se vratimo na početak naše priče. U Srbiji je danas lako nametnuti svoje privatne interese kao društvene i politizovati svaku stvar. To onemogućava društvo da raspravlja o pravim temama i da rešava problem koji kočje njegov napredak. Možda su i zato građani Srbije, prema istraživanjima, najdepresivniji u Evropi?