

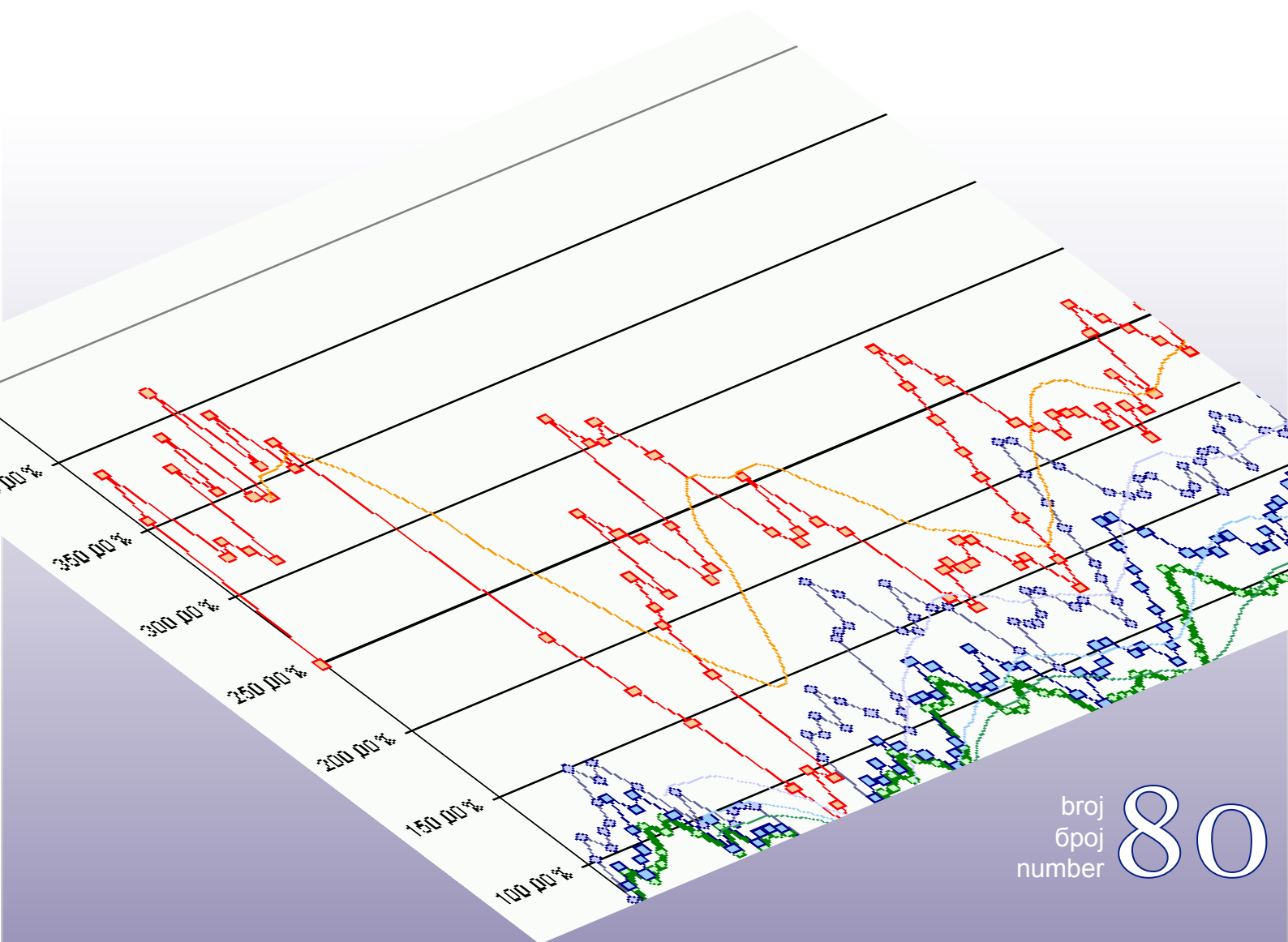
Bosna i Hercegovina
Odjeljenje za makroekonomsku analizu
Upravnog odbora Uprave za indirektno-
neizravno oporezivanje



Босна и Херцеговина
Одјељење за макроекономску анализу
Управног одбора Управе за indirektno-
опорезивање

Macroeconomic Unit of the Governing Board of the Indirect Tax Authority

Oma Bilten

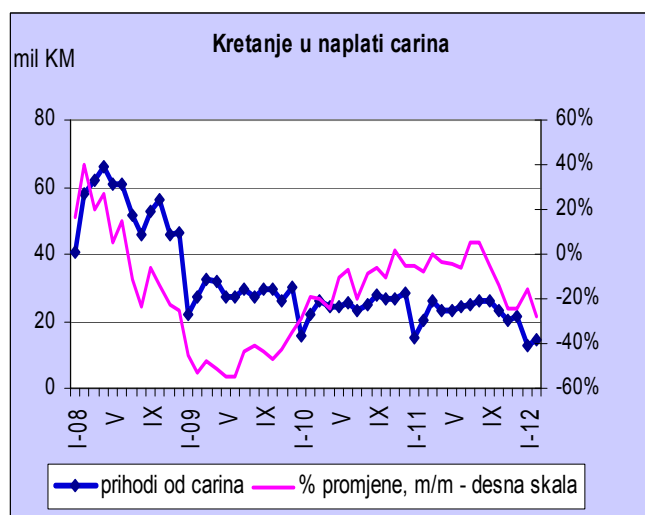


broj
број
number 80

• Mart 2012 • Ožujak 2012 • Март 2012 • March 2012 •

Uz ovaj broj

Prilikom izrade projekcija indirektnih poreza uzimaju se u obzir mnogobrojni inputi, od makroekonomskih projekcija, tekućih i istorijskih trendova naplate prihoda, preferencija potrošača, politika kompanija, do najava izmjene politika. Svakako da se niko nije mogao nadati da će vremenske nepogode u februaru ozbiljno ugroziti izvršenje projekcija naplate prihoda. Prema preliminarnom izvještaju UIO je u februaru 2012. naplatila, po odbitku povrata, 318,454 mil KM indirektnih poreza, što je za 6,95% manje nego u istom mjesecu 2011.g. Loša naplata u februaru je utjecala da ukupna naplata prihoda od indirektnih poreza na nivou prva dva mjeseca bude manja za 2,3% nego u istom razdoblju 2011.



Slabiji učinak u mjesecu februaru većinom je rezultat smanjenog uvoza i domaćeg prometa u BiH zbog snježnih nepogoda. Pad uvoza je samo povećao pad prihoda od carina koji je bio očekivan zbog izmjene carinske politike. Efekti izmjene carinske politike snažno se odražavaju na smanjenje prihoda od carina u posljednje četiri godine (vid. Grafikon). Smanjenje ili ukidanje carina je bilo najviše izraženo u prve dvije godine primjene Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju sa EU, kada je obuhvaćen najveći dio proizvoda, a u naredne dvije godine smanjenje prihoda je bilo postepeno. Međutim, od oktobra 2011. ukinuta je naplata 1% carinske evidencije, što je dovelo do značajnog smanjenja prihoda od carina u četvrtom kvartalu, te u

januaru 2012., dok je pad prihoda u februaru dodatno naglašen zbog smanjenja uvoza. Snažniji pad prihoda od carina po osnovu ukidanja carinske evidencije trajeće sve do oktobra 2012.godine. U svjetlu lošijeg početka 2012.g. u pogledu naplate prihoda potrebno je pažljivo razmotriti svaku inicijativu koja bi dovela do smanjenja prihoda od indirektnih poreza. U ovom broju Biltena dajemo analizu inicijetive za izmjenu akcizne politike kod energenata.

dr.sc. Dinka Antić
šef Odjeljenja

Sadržaj:

Oporezivanje energenata u BiH	2
Konsolidovani izvještaji: Opća vlada	13
Konsolidovani izvještaji: Kantoni	14

tehnička obrada : Sulejman Hasanović, IT saradnik
lektor : Darija Tošić, prof. anglistike

Oporezivanje energenata u BiH

(piše: dr.sc. Dinka Antić)

Uvod

Snažan rast cijena nafte na tržištu BiH, uzrokovan političkom krizom na Bliskom Istoku, te inicijative za značajnije povećanje standardne stope PDV-a, ponovno je pažnju javnosti fokusiralo na oporezivanje energenata akcizom. Prevoznici kompanije, suočene sa rastom ulaznih troškova, zahtijevaju smanjenje akciznog opterećenja. S druge strane, javljaju se inicijative za povećanjem standardne stope PDV-a. Porast stope PDV-a PDV i akcize na različit način utječu na visinu maloprodajne cijene. Akcize na derivate nafte su fiksnog karaktera, one pripadaju specifičnim porezima, koji se ne mijenjaju sa promjenom cijene prije oporezivanja. Porastom cijena akcizno opterećenje mjereno udjelom u maloprodajnoj cijeni se smanjuje. S obzirom da PDV pripada *ad valorem* porezima, svako povećanje stope PDV-a, uz zadržavanje iste cijene prije oporezivanja, dovodi do porasta maloprodajnih cijena. U kom stepenu će porast stope PDV-a povećati cijene ovisi o karakteru proizvoda ili usluge koji se oporezuje PDV-om. U slučaju lokalnog dobra ili dobra koje isporučuje monopolista cjelokupnu poresku incidencu će snositi krajnji potrošač – kupac koji nema načina na prevazi dodatno poresko opterećenje. Ukoliko je dobro cjenovno elastično obveznik može odlučiti, ukoliko ima prostora, da dio poreske incidence snosi na teret marže ili dobiti. Kretanja potrošnje derivata nafte u posljednjih nekoliko godina su pokazala da je potrošnja benzina, kojeg najviše koriste građani, u vrijeme smanjene ekonomske aktivnosti više oscilirala nego potrošnja dizela, iz čega implicira da ni distributeri nafte ne mogu poresku incidencu u slučaju povećanja PDV-a u cijelosti prenijeti na krajnjeg kupca. Iako PDV, s obzirom na primjenu kreditne metode odbitka ulaznog poreza, ne predstavlja element cijene koštanja za obveznika i ne opterećuje dobit, on ipak preko viših maloprodajnih cijena negativno djeluje na prodaju u finalnoj potrošnji građanima, malim firmama, institucijama javnog sektora i svima ostalima koji nisu u sistemu PDV-a. Pored fiskalnih, ekonomskih i socijalnih implikacija s obzirom na evropski put BiH svaku inicijativu u sferi politike indirektnih poreza treba sagledati u svjetlu preuzimanja obaveza iz *acquis-a* i dinamike harmonizacije sa standardima EU.

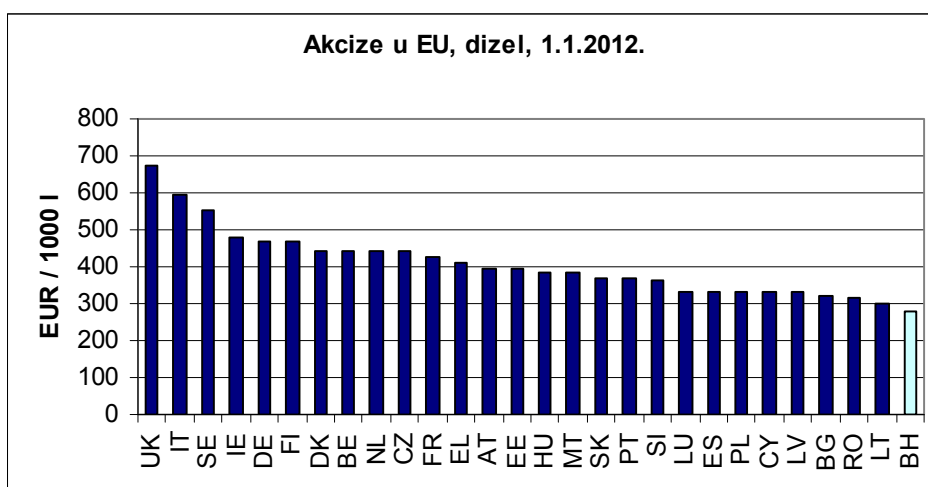
Politika akciza na energente u EU

Politika akciza na energente (derivate nafte, plin, električnu energiju, ugalj i koks) u EU je uređena tzv. Energetskom direktivom iz 2003.godine. Direktivom je bilo predviđeno fazno povećavanje minimalnih stopa akciza, sa tranzicijskim razdobljem koje se odobrava određenim novim članicama, a koje je potrebno za usklađivanje nacionalnih stopa akciza.

Posljednje povećanje minimalnih stopa akciza na energente u EU od 1.1.2010. odnosilo se na akcize na dizel, dok su akcize na ostale derivate nafte ostale nepromijenjene. Povećanje stopa akciza na dizel rezultat je istraživanja zagađivanja okoliša koja su pokazala da dosadašnje mišljenje da vozila na dizel manje zagađuju okološ od vozila na bezolovni benzin nisu utemeljena. Evropska komisija se u vrijeme donošenja Energetske direktive opredijelila za postepeno izjednačavanje akciza na benzin i dizel, te za postepenu eliminaciju motornog benzina iz upotrebe.

Dizel

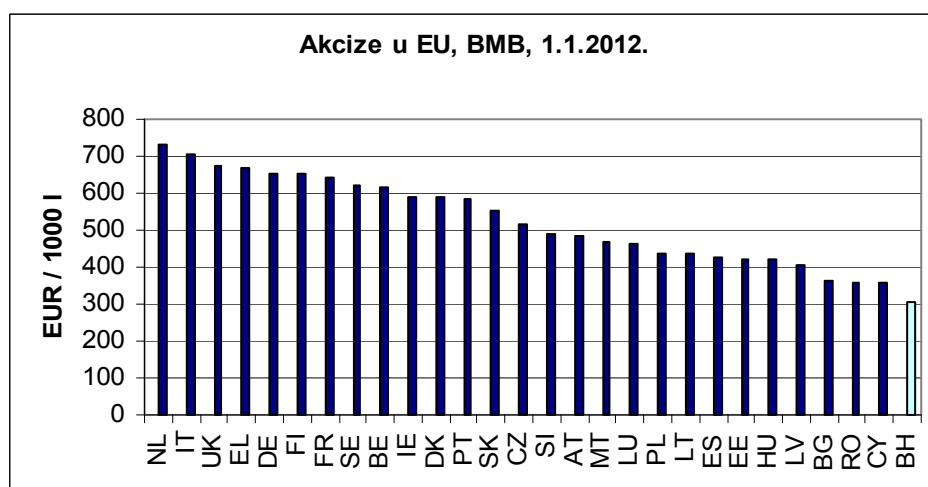
Od 1.1.2004.g. akciza na dizel je iznosila 302 EUR / 1000 l, da bi od 1.1.2010. bila povećana na 330 EUR / 1000 l. Sve članice su do kraja 2009. dostigle minimalnu akcizu od 302 EUR. Međutim, novu donju granicu od 330 EUR, i pored nekoliko povećanja u posljednje dvije godine, nisu još uvijek dostigle Litvanija, Latvija, Rumunija i Bugarska (Grafikon 1). Prema planiranoj dinamici povećanja stopa akciza u EU članice će biti dužne da usklade nacionalne stope akcize na dizel sa novim minimumom najkasnije do kraja 2013.godine.



Grafikon 1

Bezolovni benzin

Minimalna akciza na bezolovni benzin od 359 EUR / 1000 l, koja je propisana 1.1.2004., nije se mijenjala početkom 2010.godine. Prema Grafikonu 2 sve članice su dostigle propisanu minimalnu akcizu od 359 EUR (Grafikon 2).



Grafikon 2

Motorni benzin

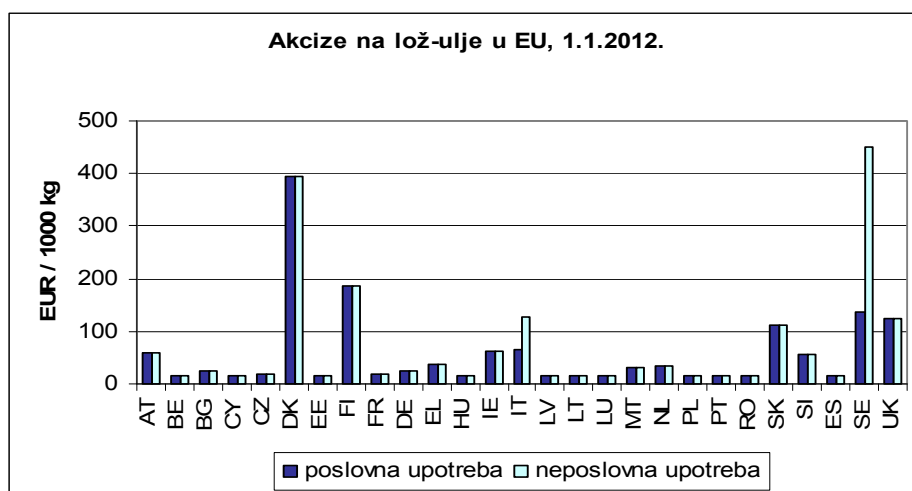
Minimalna akciza na motorni benzin u EU iznosi 421 EUR / 1000 l i nije se mijenjala od 1.1.2004. Sve članice su dostigle postavljenu minimum. S obzirom na opredjeljenje EU da se zbog štetnog utjecaja na okoliš motorni benzin povuče iz upotrebe automobilska industrija sve više usmjerava proizvodnju na izradu automobila na bezolovni benzin, tako da se očekuje da će tokom vremena motorni benzin potpuno nestati iz prodaje.

Kerozin

Od 1.1.2010. minimalna akciza na kerozin koji se koristi kao pogonsko gorivo je povećana sa 302 EUR na 330 EUR / 1000 l.

Lož-ulje

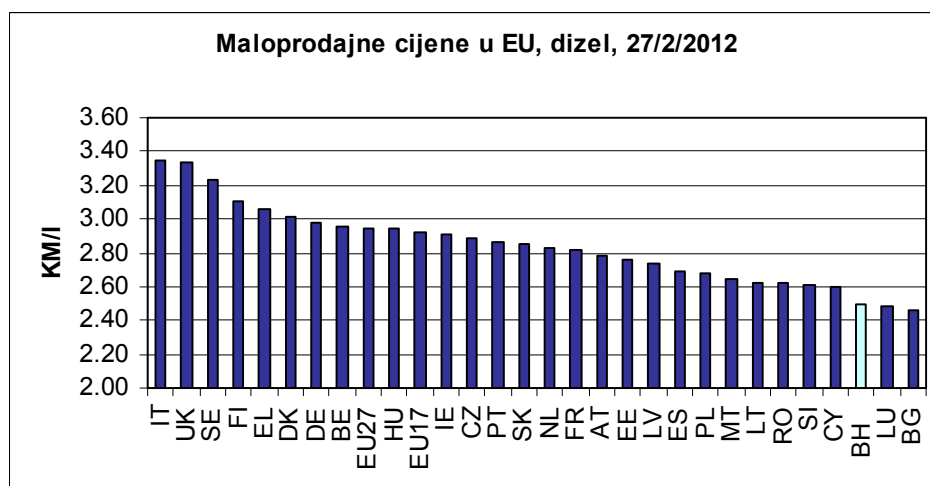
Minimalna akciza na lož-ulje koje se koristi za zagrijavanje prostorija iznosi 15 EUR / 1000 kg. Od svih članica jedino Italija i Švedska diferenciraju stope akcize na lož-ulje, ovisno o tome da li se ono troši za zagrijavanje poslovnih ili neposlovnih prostorija, s tim da favoriziraju upotrebu lož-ulja za zagrijavanje poslovnih prostorija. Stope akcize se u većini članica kreću u rasponu od minimalne do 40 EUR / 1000 kg, dok Danska naplaćuje akcizu od 393 EUR / 1000 kg za zagrijavanje prostorija, bez obzira da li je u pitanju poslovna ili neposlovna uporaba (Grafikon 3).



Grafikon 3

Tekući trendovi u članicama EU

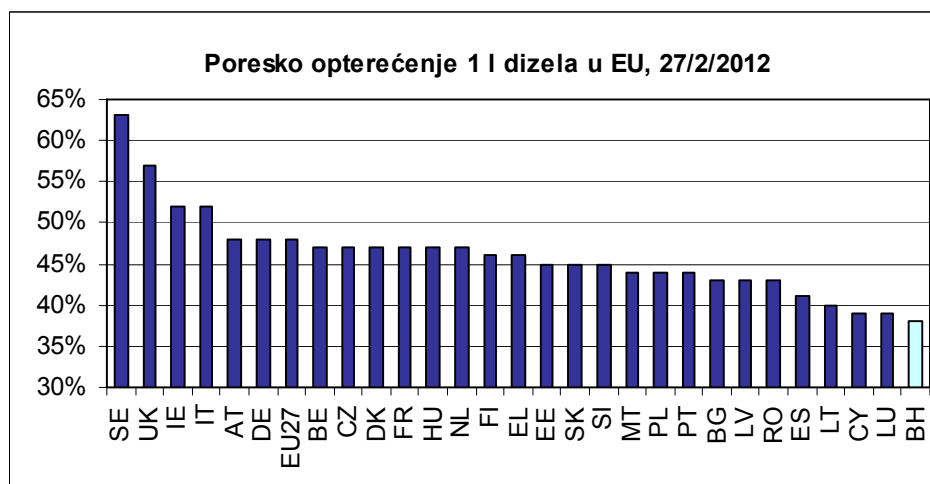
Zaoštavanje političke situacije na tržištu nafte odrazilo se i na tržište energenata u EU. Prema posljednjoj raspoloživoj statistici maloprodajnih cijena derivata¹ maloprodajne cijene dizela na tržištu Unije se kreću od 2,5 do 3,5 KM. Najniže cijene dizela imaju očekivano Luksemburg, zbog najniže stope PDV-a u EU i niskih akciza, te Bugarska, zbog niske stope akciza (Grafikon 4).



Grafikon 4

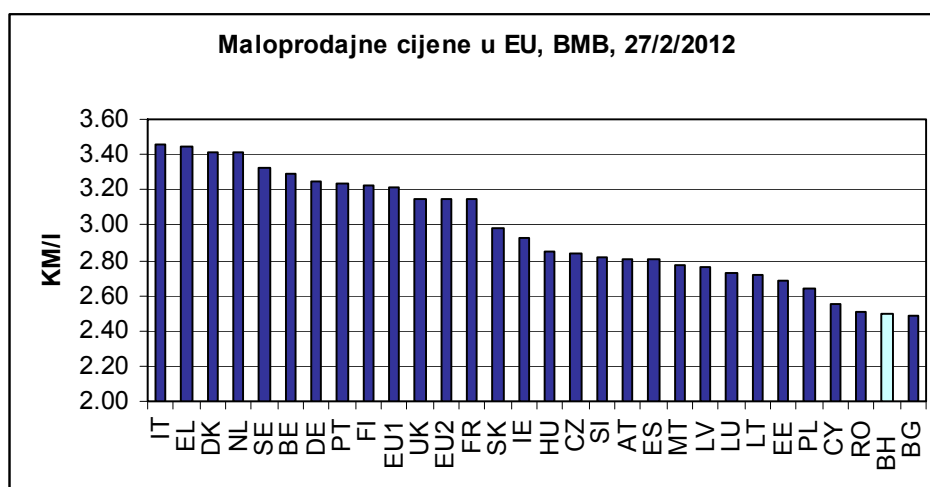
¹ Izvor: Evropska komisija, Direktorat za energiju, Oil Bulletin: 27/02/2012.
 Banja Luka: Bana Lazarevića, 78 000 Banja Luka, Tel/fax: +387 51 335 350, E-mail: oma@uino.gov.ba
 Sarajevo: Đoke Mazalića 5, 71 000 Sarajevo, Tel:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba

S obzirom na širok dijapazon standardnih stopa PDV-a (od 15% do 27%) i stopa akciza u članicama EU interesantno je analizirati ukupno poresko opterećenje cijene dizela u EU. Prema podacima Evropske komisije ukupno poresko opterećenje dizela u EU se kreće u rasponu od 38% do 63%, dok prosječno ponderirano poresko opterećenje u EU-27 iznosi 48%. Primjećuje se da najveće poresko opterećenje imaju stare članice EU (Grafikon 5).



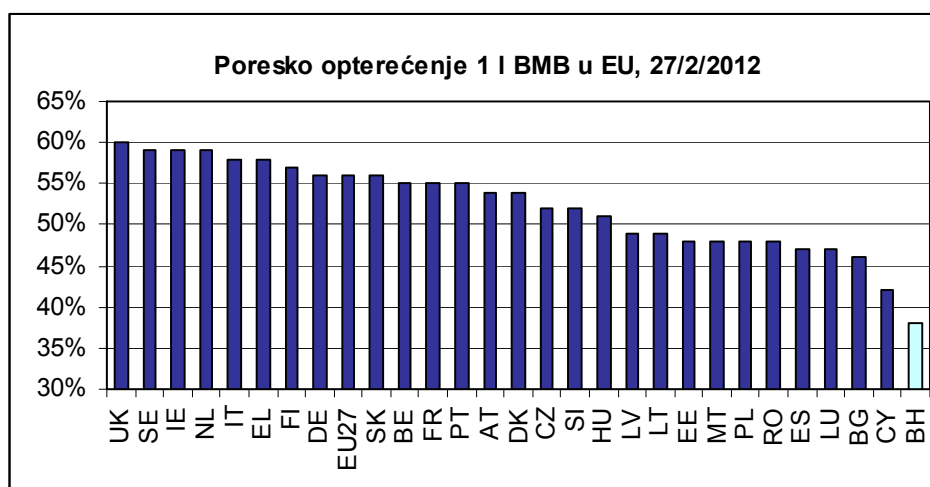
Grafikon 5

Najniže cijene bezolovnog benzina imaju Bugarska, Rumunija i Kipar (Grafikon 6).



Grafikon 6

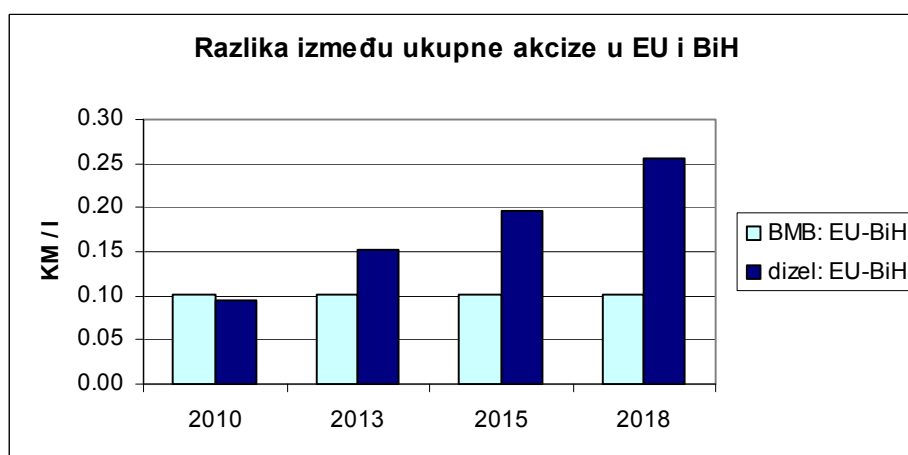
Poresko opterećenje maloprodajne cijene bezolovnog benzina u članicama se kreće u rasponu od 42% do 60% (Grafikon 7), dok prosječno ponderirano poresko opterećenje cijene bezolovnog benzina u EU-27 iznosi 56%. Više poresko opterećenje bezolovnog benzina je rezultat prakse da se bezolovni benzin oporezuje sa višim stopama akcize u odnosu na dizel. Do 2010.g. minimalna stopa akcize na bezolovni benzin je bila za 18,9% veća od akcize na dizel, dok je najnovijim usklađivanjem minimalne stope akcize na dizel ta razlika smanjena na 8,8%. Članice su na različite načine pristupile oporezivanju derivata. I pored nove politike koja treba voditi konvergenciji stopa akciza na dizel i bezolovni benzin razlike su značajne i kreću se i preko 60%, kao što je u Grčkoj, Poljskoj, Holandiji i Portugalu.



Grafikon 7

Akcize u BiH vs. EU

Usvajanjem novog Zakona o akcizama BiH je započela složeni proces harmonizacije akciza sa minimalnim akcizama u EU. Pozitivan korak u procesu harmonizacije predstavlja uvođenje dodatne putarine u cijeni naftnih derivata, čime se ukupna akciza na naftne derivate približila minimalnim standardima EU². Međutim, to je bilo kratkog efekta, budući da je EU od 1.1.2010. povećala minimalne stope akciza na dizel, što je povećalo raspon između akciza u BiH i EU. Kako EU planira da do 2013.g. izjednači akcize na dizel/kerozin i bezolovni benzin, pa potom akcize na dizel značajno poveća, očekuje se da će jaz između akciza u EU i akciza u BiH, ukoliko ne dođe do promjene u akciznoj politici u BiH, postati sve veći, od sadašnjih 0,10 KM/l na obje vrste derivata do 0,25 KM/l na dizel (Grafikon 8). Prikaz razlika između akciza se temelji na planovima Evropske komisije, međutim, tekuća recesija u članicama može odložiti planove Evropske komisije za određeno vrijeme.



Grafikon 8

Analiza sistema akciza u EU pokazala je i različit pristup oporezivanju lož-ulja u BiH u odnosu na EU. Akcize na lož-ulje su u BiH izjednačene sa akcizom na dizel da bi se smanjile moguće prevare. S obzir na veliki raspon između akciza na dizel i lož-ulje moglo bi se zaključiti da je u pogledu

² Putarine predstavljaju akcize sa namjenskim karakterom potrošnje prikupljenih prihoda (tzv. destinirani porezi).
 Banja Luka: Bana Lazarevića, 78 000 Banja Luka, Tel/fax: +387 51 335 350, E-mail: oma@uino.gov.ba
 Sarajevo: Đoke Mazalića 5, 71 000 Sarajevo, Tel:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba

prostora za prevare sistem akciza u EU ranjiviji nego u BiH. Međutim, djelovanjem pravne države i institucija u članicama, te primjenom direktive koja propisuje opće aranžmane za postupanje sa akciznim proizvodima u EU i uspostavom elektronskog sistema nadzora kretanja akciznih proizvoda na nivou EU prostor za prevare je značajno reduciran. Ovo ukazuje na činjenicu da uvođenje poreskih olakšica zahtijeva postojanje uređenog pravnog sistema i tržišta.

Fiskalna konkurentnost BiH u području derivata

Analiza politike akciza u članicama EU i poređenje sa situacijom u BiH ukazuju na dvije činjenice:

- maloprodajne cijene derivata u BiH su na minimumu EU
- poresko opterećenje maloprodajne cijene derivata je najmanje u odnosu na sve članice EU.

Pretpostavljajući da kvalitet derivata na tržištu BiH odgovara minimalnim dozvoljenim standardima u EU iz gornjeg se može zaključiti da je BiH fiskalno i cjenovno konkurentna u području derivata. Tome je doprinijelo kumulativno djelovanje nekoliko faktora:

- *sistem PDV-a*: Stopa PDV-a od 17% u BiH je jedna od najnižih u Evropi, što direktno utječe na visinu maloprodajne cijene;
- *sistem akciza*: Ukupna stopa akciza na derivate nafte u BiH je i nakon uvođenja putarine 1.7.2009. ispod minimalnih standarda EU, što pozitivno djeluje na maloprodajne cijene;
- *Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju sa EU*: Primjena Sporazuma je donijela smanjenje i konačno ukidanje carine na uvoz derivata iz EU, čime je smanjena carinska vrijednost uvezenih derivata;
- *ulazak Rafinerije iz Broda na tržište BiH*: Podizanjem kvaliteta derivata i kapaciteta proizvodnje, te procesima širenja prodajne mreže Rafinerije na tržište BiH došlo je do okrupnjavanja distribucije derivata i ispoljavanja pozitivnih efekata ekonomije veličine na cijene. Dosadašnja rascjepkanost tržišta derivata, koja se ogledala u poslovanju velikog broja manjih distributera derivata nafte, negativno je utjecala na maloprodajne cijene derivata. Nizak obim prodaje malih distributera zahtijevao je više maloprodajne cijene kako bi se pokrili visoki fiskalni troškovi po jedinici proizvoda i ostvarila marža. U takvim uvjetima veći distributeri su ostvarivali ekstraprofite. Okrupnjavanje distribucije ulaskom Rafinerije na tržište dovelo je do smanjenja marži i pojeftinjenja derivata.

Nakon ukidanja 1% carinskog evidentiranja na uvoz dobara iz trećih zemalja, koje je opterećivalo ulaznu cijenu nafte u Rafineriji³, očekivalo se da će doći do nastavka procesa stabilizacije cijena. Skok cijena nafte na svjetskom tržištu i nepovoljne prognoze u pogledu smirivanja političke situacije neutralizirali su gore navedene pozitivne efekte na cijene derivata u BiH. Međutim, imajući u vidu da rast cijena nafte podjednako pogađa sve zemlje, a da članice EU kontinuirano povećavaju stope akciza i PDV-a, BiH je i dalje ostala fiskalno konkurentna. S obzirom na povoljan geografski položaj BiH (na tranzitu između Bliskog Istoka i Zapadne Evrope, na tranzitu između centralne Evrope i Jadrana), te imajući u vidu da BiH ima Rafineriju koja ima potrebne kapacitete i postiže evropske standarde kvalitete derivata, niska stopa PDV-a i niske stope akcize mogu da privuku međunarodne prevoznike kompanije da preusmjere rute preko BiH. Iako princip odredišta kod oporezivanja dobara eliminiira utjecaj PDV-e stope na konkurentnu poziciju dobara u međunarodnoj razmjeni analize Evropske komisije pokazuju da zbog niskih stopa PDV-a u nekim članicama dolazi do prelijevanja prihoda iz članica sa visokim stopama PDV-a u tranzitnom i malograničnom prometu akciznih dobara (goriva, cigareta i dr.) i ostalih dobara i usluga. Analize su pokazale da u uvjetima postojanja različitih stopa akciza u članicama EU međunarodne prevoznike kompanije, koje u svom voznom parku imaju kamione sa rezervoarima za gorivo velikog kapaciteta, ostvaruju konkurentnu prednost. Te kompanije, tankajući gorivo u članicama gdje su akcize na gorivo (a time i maloprodajne cijene) najniže vode određenu „mikro-fiskalnu“ politiku. Ovim kompanije ostvaruju izravne fiskalne uštede na troškovima goriva, dok država u

³ Prema izmjenama Zakona o carinskoj politici od oktobra 2011. je ukinuta primjena 1% carinskog evidentiranja na cjelokupni uvoz.

kojoj kupuju gorivo ostvaruje dodatne fiskalne prihode, veću zaposlenost i rast u određenim sektorima. Da potencijalni efekti nisu beznačajni pokazuje i slučaj najmanje članice EU Luksemburga, čija politika fiskalne konkurentnosti je popularno nazvana politikom „tank-turizma“⁴. Iako namjerno skretanje sa rute u zemlju sa nižim porezima na gorivo proizvodi dodatne troškove prevoznicima eksperti procjenjuju da veliki tegljači ostvare neto uštede u visini od 20% troškova na 1,000 km dionice. Čak i u slučaju da prevozničke kompanije imaju pravo na povrat PDV-a⁵ složene procedure, uvjeti i dugi rokovi povrata značajno vremenski odlažu moment povrata PDV-a, što primorava prevoznike da angažiraju sredstva unaprijed za finansiranje troškova goriva. U tom smislu, kompanije imaju interes da biraju rute kroz države sa najnižim akciznim i PDV opterećenjem. S druge strane od „tank turizma“ ima koristi i država koja je fiskalno konkurentna. Čak i u slučaju da u određenom momentu treba da vrati PDV sa faktura prevoznika, dugi rokovi povrata PDV-a u međunarodnoj razmjeni relaksiraju upravljanje prihodima ostvarenih po tom osnovu.

Efekti povećanja standardne stope PDV-a

U posljednje vrijeme javljaju se i inicijative za povećanje stope PDV-a u BiH. Povećanje standardne stope PDV-a u svakom slučaju proizvodi višestruke fiskalne, mikroekonomske i makroekonomske implikacije⁶. U Tabeli 1 je data ilustracija efekata povećanja stope PDV-a u BiH na 25% uz zadržavanje istog nivoa akciza. Pod pretpostavkom da će ukupna poreska incidenca biti prevaljena na krajnjeg kupca povećanje standardne stope sa 17% na 25% dovodi do rasta maloprodajne cijene od 6,84%. Istovremeno, udio PDV-a u cijeni će porasti za 47%, što će utjecati i na povećanje ukupnog poreskog opterećenja jedne litre derivata nafte. Međutim, s obzirom na fiksni karakter akciza udio akciznog opterećenja će se smanjiti, a udio PDV opterećenja povećati.

Tabela 1

Elementi maloprodajne cijene (KM)	simulacija 1		simulacija 2		promjena
	BMB *)	Dizel *)	BMB	Dizel	
MPC	2.45	2.55	2.62	2.72	6.84%
PDV	0.36	0.37	0.52	0.54	47.06%
Akciza	0.35	0.30	0.35	0.30	0.00%
Putarina	0.25	0.25	0.25	0.25	0.00%
cijena prije oporezivanja	1.49	1.63	1.49	1.63	0.00%
akcize, % MPC	24.49%	21.57%	22.92%	20.19%	
PDV, % MPC	14.53%	14.53%	20.00%	20.00%	
ukupno poresko opterećenje, % MPC	39.02%	36.10%	42.92%	40.19%	

*) Maloprodajne cijene derivata u Banjaluci na dan 20.3.2012.

⁴ Prema procjenama Evropske komisije i članica Luksemburg ostvaruje koristi od „tank turizma“ od 2-3% BDP godišnje. Koliki je promet kroz Luksemburg pokazuju i podaci o potrošnji goriva po stanovniku od 4,200 l, što je enormno visoko u odnosu na prosječnu potrošnju u EU od 750 l. Ulazak novih članica EU otvorio je nove rute „tank turizma“ na istoku EU, dok članice sa visokom stopom akcize ostvaruju značajne fiskalne gubitke. Komisija procjenjuje da zbog „tank turizma“ Njemačka godišnje izgubi 2 mlrd EUR od trošarina na gorivo, odnosno još dodatnih 1,6 mlrd na PDV i prihode u cijeni cigareta i drugih roba koje se prodaju na benzinskim pumpama. Oko 55% gubitka Njemačke prelije se u Poljsku i Češku.

⁵ Obveznici koji nemaju sjedište u državi u kojoj su nabavili oporeziva dobra ili usluge imaju pravo na povrat pod određenim uvjetima. EU je ovo pitanje uredila dvojako: obveznici koji imaju sjedište u drugoj članici ostvaruju povrat prema Osmoj PDV direktivi, dok obveznici iz trećih zemalja ostvaruju povrat prema Trinaestoj PDV direktivi i propisima članice u kojoj traže povrat. Sličan tretman je propisan i u Zakonu o PDV-u u BiH.

⁶ Više: Antić D., „Studija o implikacijama diferenciranih stopa PDV-a u Bosni i Hercegovini“, Upravni odbor UIO, juli 2011.g, www.oma.uino.gov.ba.

Zadržavanje iste stope PDV-a bi značajno relaksiralo poziciju distributera nafte u slučaju rasta cijena na svjetskom tržištu. Iz Tabele 2 se može zaključiti da dodatno povećanje ulazne cijene od 0,15 KM / l ima isti efekat na maloprodajne cijene kao i povećanje stope PDV-a na 25%, s tim da je u slučaju stabilizacije tržišta moguć automatski povratak na „stare“ cijene derivata.

Tabela 2

Elementi maloprodajne cijene (KM)	simulacija 1		simulacija 3	
	BMB	Dizel	BMB	Dizel
MPC	2.45	2.55	2.62	2.72
PDV	0.36	0.37	0.38	0.40
Akciza	0.35	0.30	0.35	0.30
Putarina	0.25	0.25	0.25	0.25
cijena prije oporezivanja	1.49	1.63	1.64	1.78
akcize, % MPC	24.49%	21.57%	22.92%	20.19%
PDV, % MPC	14.53%	14.53%	14.53%	14.53%
ukupno poresko opterećenje, % MPC	39.02%	36.10%	37.45%	34.72%

Opcije za ublažavanje cjenovnog šoka

Postavlja se pitanje da li postoji način da se neutralizira ili barem ublaži efekat cjenovnog šoka koji izaziva situacija na svjetskom tržištu energenata. Osim strateškog opredjeljenja koji podrazumijeva smanjenje korištenja fosilnih pogonskih goriva i orijentaciju na nove oblike pogona (električni, hibridni), distributeri bi trebali sagledati mogućnosti unaprjeđenja interne ekonomije i integracije poslovanja kako bi smanjili fiksne troškove i stvorili prostor za smanjenje cijene prije oporezivanja (Tabele 3 i 4).

Tabela 3

dizel	Luksemburg		Slovenija		BiH	
MPC (KM). mart 2012		2.50		2.61		2.50
PDV	13.04%	0.33	16.67%	0.44	14.53%	0.36
akciza		0.65		0.71		0.55
cijena prije oporezivanja		1.52		1.47		1.59

Tabela 4

benzin	Luksemburg		Slovenija		BiH	
MPC (KM), mart 2012		2.78		2.81		2.42
PDV	13.04%	0.36	16.67%	0.47	14.53%	0.35
akciza		0.91		0.82		0.60
cijena prije oporezivanja		1.51		1.52		1.47

Opcije u okviru poreskog sistema je potrebno analizirati i u svjetlu obaveza iz *aquis*. Smanjenje stopa akciza, koje predlažu prevoznici, zasigurno bi BiH udaljilo sa evropskog puta. Zaostatak u odnosu na evropske standarde bio bi povećan, što bi zahtijevalo prolongiranje perioda za usklađivanje akciza sa standardima EU. Treba imati u vidu da je povećanje akciza na energente uvijek nepopularno, politički, ali i sa ekonomskog stajališta. Iskustva drugih članica pokazuju da su zbog makroekonomskih implikacija pažljivo birale momenat kada je makroekonomska situacija u zemlji bila povoljna za povećanje stopa akciza na energente.

Da politika snižavanja akciza više ne predstavlja opciju članica EU ukazuje i ukidanje diferenciranog oporezivanja derivata. U cilju relaksiranja cijene derivata neke članice EU su propisivale niže stope PDV-a na određene energente ili određenu upotrebu. Ipak, globalna ekonomska kriza je primorala članice da odustanu od ovog modela diferenciranja poreza na energente, s obzirom na urgentnu potrebu povećanja prihoda kako bi se zatvorili ili smanjili fiskalni deficiti u nacionalnim budžetima. Latvija je 1.7.2011. uvela standardnu stopu PDV-a na plin koji se isporučuje domaćinstvima, a Portugal ima namjeru da u sklopu mjera fiskalne konsolidacije ukine snižene stope na dizel za poljoprivredu. U Tabeli 5 je dat pregled sniženih stopa PDV-a na određene derivate nafte koje od 1.1.2012. primjenjuju samo tri članice, Irska, Portugal i Luksemburg⁷.

Tabela 5

Derivati nafte	Članica
Dizel, posebna upotreba	Irska (13,5%), Portugal (13%)
Dizel, grijanje, poslovna upotreba	Irska (13,5%), Luksemburg (12%)
Dizel, grijanje, neposlovna upotreba	Irska (13,5%), Luksemburg (12%)
Lož-ulje	Irska (13,5%)

Slijedeći princip „zagađivači plaćaju“ (engl. *polluters pay*), koji podrazumijeva da troškove održavanja cesta, odnosno zagađenja okoliša i ugrožavanja zdravlja ljudi treba da snosi onaj ko koristi ceste i zagađuje okoliš, politika EU sve više se usmjerava ka selektivnom oporezivanju vozila. Porezima na vlasništvo i upotrebu vozila, taksama i naknadama i ubiranjem raznih vidova „zelenih“ poreza EU, pogotovo na visokolitražna i teretna vozila, postiže se nekoliko ciljeva:

- rasterećuje se maloprodajna cijena goriva
- stimulira se potražnja vozila na određeni pogon (hidrogen, električni, hibridni)
- na posredan način se usmjerava potrošnja goriva prema ekološki prihvatljivim vrstama.

U augustu 2008.g. Europska komisija je objavila paket mjera popularno nazvan „ozelenjavanje transporta“ (engl. *„greening transport“*), kojim se oporezivanje transporta stavlja u funkciju politike zaštite okoliša. Predložene izmjene se sastoje u implementaciji pristupa tzv. „pametnog“ oporezivanja (engl. *„smart“ charging*) koje podrazumijeva sljedeće:

- oporezivanje vlasnika vozila troškovima koji nastaju zbog klimatskih promjena usljed zagađivanja okoliša i troškovima u vezi saobraćajnih udesa koje izazivaju teška teretna vozila;
- ukidanje gornjih ograničenja oporezivanja u članicama;
- članicama i dalje ostaje puna sloboda u vezi oporezivanja na magistralnim i regionalnim putovima unutar nacionalnog teritorija;
- uvođenje vinjeta prema pređenim kilometrima umjesto vremenskih vinjeta.

S obzirom da su dugoročne prognoze cijena nafte i derivata krajnje nepovoljne zbog ograničenih zaliha fosilnih energenata pobrojanim instrumentima EU se osposobljava da u turbulentnim vremenima u pogledu cijena energenata može djelovati na stabilizaciju cijena inputa i transporta, te na smanjenje ovisnosti o nafti i derivatima. Time se ujedno utječe na jačanje konkurentnosti privrede, poboljšanje socijalnog položaja stanovništva i ublažavanje regresivnih efekata koje oporezivanje akcizom ima na male firme i građane sa nižim dohocima. Novi kurs ka oporezivanju vozila i vlasništva nad vozilima omogućava i pravedniju redistribuciju poreskog tereta, pomjerajući oporezivanje od svih građana (ukoliko se akcizom ili visokim stopama PDV-a oporezuje cijena energenata) prema imućnijim građanima - vlasnicima vozila (ukoliko se oporezuju vozila i vlasništvo nad njima). Istodobno je olakšano planiranje prihoda i osiguran stabilniji priliv javnih

⁷ Pored navedenih još nekoliko članica primjenjuje snižene stope PDV-a na ugalj, koks, plin i električnu energiju. Izvor: Evropska komisija, stanje 1.1.2012.

prihoda članica, budući da naplata ne ovisi o oscilacijama cijena nafte na tržištu, stepenu poreskih i carinskih prevara i razvijenosti crnog tržišta.

Zaključak

Inicijative koje dolaze od vlada, obveznika i građana u BiH pogledu oporezivanja dobara i usluga su krajnje divergentna. U cilju saniranja fiskalnih dubioza neki nivoi vlasti u BiH se zalažu za snažnije oporezivanje potrošnje, zanemarujući pri tome negativne efekte rasta maloprodajnih cijena na socijalni položaj građana i privredu u vrijeme pada zaposlenosti, dohodaka i recesije, što, povratno derogira i očekivane fiskalne efekte. S druge strane, obveznici i građani zahtijevaju fiskalno rasterećenje.

Situacija u članicama EU ukazuje da činjenicu da snažan rast stopa PDV-a u posljednje tri godine, u nekim članicama od 4 do 7 procentnih poena, nije donio fiskalnu stabilizaciju, već suprotno, fiskalne dubioze su postale sve veće. To samo pokazuje da se fiskalna konsolidacija ne može ostvariti bez čvrstih fiskalnih pravila, fiskalne odgovornosti za javni novac i oštih rezova na strani neproaktivnih javnih rashoda.

Karakteristike sistema PDV-a u BiH u mnogome se podudaraju sa karakteristikama idealnog sistema PDV-a kojeg zagovaraju EU, OECD i MMF, kojeg karakteriziraju umjerena stopa i široka poreska osnovica. Svako povećanje stope PDV-a ili uvođenje više stopa bi derogiralo sistem, otvorilo prostor prevarama i jačanju sive ekonomije, tako da ostvarenje planiranih fiskalnih efekata postaje krajnje neizvjesno. Očigledno je da se izlaz nalazi u reformama na strani javnih rashoda, selektivnoj politici budžetskih transfera, ali i u području efikasnijeg ubiranja poreskih prihoda, saradnje poreskih uprava i uvođenju progresivnih poreza kod oporezivanja dohotka, nepokretnosti, vozila, cigareta i drugih luksuznih dobara.

BiH ima dodatni zadatak da fiskalnu politiku balansira i u svjetlu strateških opredjeljenja – obaveza iz *acquis-a*. Iako je neizvjesno kada bi BiH mogla postati članicom EU, s obzirom na opsežnost i težinu obaveza u sferi oporezivanja energenata akcizom, nužno je kontinuirano pratiti legislativu u EU i postepeno inkorporirati evropske standarde i najbolju praksu članica EU u domaće zakonodavstvo i praksu. Pored toga, nužno je politiku oporezivanja energenata staviti u kontekst ukupne ekonomske politike, imajući u vidu snažne interakcije između politike oporezivanja i ostalih politika (energetske, politike transporta, politike zaštite okoliša, zdravstvene i socijalne politike), ali i dokazana iskustva članica EU da harmonizacija akciza sa minimalnim standardima EU proizvodi značajne makroekonomske i mikroekonomske implikacije po ekonomski sistem. Konačno, dugoročno gledano za BiH bilo bi važno razmotriti strateške implikacije uvođenja akciza na ugalj, koks i električnu energiju na ekonomski položaj kompanija, pogotovo velikih potrošača, ali i na standard građana i opću razinu cijena u zemlji. Ukoliko se BiH u narednih nekoliko godina uključi u projekt „Južni tok“, s obzirom na najavljene rokove izgradnje može se očekivati da će se vrijeme eksploatacije plinovoda podudariti sa razdobljem ulaska BiH u EU. Imajući u vidu činjenicu da će plinovodi povezati najveće gradove u BiH, čime će se udjel potrošnje plina u energetsom bilansu značajno povećati, potrebno je razmišljati i o implikacijama obaveze uvođenja akciza na plin.

Konsolidovani izvještaji

(pripremila: Aleksandra Regoje)

Tabela 1. (Konsolidovani izvještaj: Opća vlada)

Preliminarni konsolidovani izvještaj uključuje:

- prihode i rashode budžeta institucija BiH,
- prihode i rashode budžeta FBiH, kantona, općina i fondova u FBiH,
- prihode i rashode budžeta RS, općina i fondova u RS,
- prihode i rashode budžeta BD i fondova u BD.

Nisu uključeni podaci za projekte finansirane iz inostranstva.

Tabela 2.1-2.3 (Konsolidovani izvještaji: kantoni)

1. Konsolidovani izvještaj uključuje:

- Prihode i rashode budžeta kantona,
- Prihode i rashode budžeta pripadajućih općina.

2. Neto finansiranje se odnosi na razliku primljenih zajmova i njihove otplate

Preliminarni konsolidovani izvještaj: Opća vlada 2011

	Q1	Q2	Q3	Q4	Ukupno
Prihodi	2.436,1	2.753,9	2.871,8	2.963,9	11.025,6
Poreski prihodi	1.267,7	1.459,9	1.499,1	1.525,5	5.752,2
Indirektni porezi	1.048,0	1.207,5	1.288,7	1.294,5	4.838,8
Direktni porezi	219,7	252,3	210,4	231,0	913,4
Prihodi od poreza na dobit	79,7	88,6	58,5	60,9	287,7
Prihodi od poreza na dohodak	110,0	133,6	131,9	142,5	517,9
Ostali direktni porezi	30,0	30,2	20,1	27,6	107,8
Doprinosi	913,9	1.018,3	1.014,2	1.096,3	4.042,7
Neporezni prihodi	242,8	271,6	259,5	302,7	1.076,7
Grantovi	11,7	4,1	12,8	10,3	38,9
Ostali prihodi	0,0	0,0	86,2	29,0	115,2
Rashodi	2.420,7	2.778,5	2.744,8	3.196,5	11.140,5
Bruto plaće i naknade	787,5	808,0	805,3	828,3	3.229,0
Izdaci za materijal i usluge	400,3	486,2	460,2	610,0	1.956,8
Subvencije i transferi	1.076,5	1.250,0	1.221,1	1.400,8	4.948,4
Kamate	30,6	38,2	45,7	48,3	162,7
Kamate na ino-dug	17,2	33,2	23,4	38,3	112,2
Kamate na unutrašnji dug	13,4	4,9	22,3	10,0	50,6
Ostala tekuća potrošnja	81,9	141,1	126,3	167,5	516,8
Kapitalni izdaci	35,0	86,9	106,1	147,1	375,0
Ostali izdaci	26,5	10,8	9,6	15,5	62,3
Primljene otplate datih zajmova (neto) i kapitalni dobici	-17,6	-42,7	-29,3	-20,9	-110,5
Bilans	15,4	-24,6	127,0	-232,7	-114,9
Finansiranje	-15,4	24,6	-127,0	232,7	114,9

Tabela 1.

Posavski kanton, I-XII 2011

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I-XII
1 Prihodi (11+12+13+14)	2.418.228	2.345.460	3.060.083	2.793.428	2.634.478	2.587.117	3.270.606	3.150.032	3.661.182	2.723.442	3.850.831	4.997.758	37.492.646
11 Prihodi od poreza	1.968.419	1.781.395	2.407.635	2.101.183	2.165.674	2.170.462	2.482.458	2.466.158	2.351.268	2.196.058	2.107.439	2.248.137	26.446.287
Porezi na dohodak i dobit	277.172	283.313	668.178	411.946	284.236	290.837	342.939	391.764	281.621	341.071	297.825	436.037	4.306.938
Porez na imovinu	42.007	27.496	38.594	52.805	29.657	37.298	26.633	38.318	65.119	41.602	43.387	34.354	477.269
Indirektni porezi	1.645.781	1.469.687	1.698.888	1.635.617	1.851.088	1.841.574	2.111.425	2.031.116	2.000.960	1.808.627	1.764.606	1.776.459	21.635.826
Ostali porezi	3.459	900	1.976	815	693	754	1.462	4.961	3.568	4.758	1.621	1.287	26.253
12 Neporezni prihodi	423.076	492.210	452.867	670.958	447.517	372.667	438.715	572.350	441.122	425.861	436.394	674.677	5.848.414
13 Grantovi	26.733	71.855	199.581	21.288	21.288	43.989	349.433	111.523	868.792	101.523	1.306.998	2.074.944	5.197.946
14 Ostali prihodi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Rashodi (21+22)	2.546.146	2.891.870	3.352.048	2.539.791	2.826.577	3.006.188	2.834.306	2.527.624	3.051.477	2.940.399	2.941.067	4.729.049	36.186.542
21 Tekući izdaci	2.546.146	2.891.870	3.352.048	2.539.791	2.826.577	3.006.188	2.834.306	2.527.624	3.051.477	2.940.399	2.941.067	4.729.049	36.186.542
Bruto plaće i naknade	1.689.347	1.702.412	1.738.132	1.684.304	1.713.396	1.669.583	1.557.853	1.583.718	1.881.141	1.786.852	1.886.655	1.748.808	20.642.201
Izdaci za materijal i usluge	770.030	598.979	726.527	481.733	514.709	505.452	486.076	470.498	518.035	512.228	491.921	1.106.221	7.182.409
Grantovi	73.515	589.781	886.671	373.013	561.834	819.793	789.729	432.060	651.664	638.157	560.939	1.872.547	8.249.702
Izdaci za kamate i ostale naknade	13.255	699	718	741	36.638	11.360	648	41.348	637	3.162	1.552	1.473	112.231
Doznake nižim potrošackim jedinicama	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22 Neto pozajmljivanje	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Neto nabavka nefinansijskih sredstava	29.398	117.932	42.080	88.915	231.490	465.799	275.546	247.359	106.008	1.136.774	359.112	796.423	3.896.837
4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)	-157.316	-664.343	-334.045	164.722	-423.589	-884.870	160.754	375.049	503.697	-1.353.731	550.652	-527.714	-2.590.733
5 Neto finansiranje	-30.494	0	0	0	0	-28.191	0	-2.280	0	-9.247	0	0	-70.212

Tabela 2.1.

Unsko-sanski kanton, I-XI 2011

		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	I-XI 2011
1	Prihodi (11+12+13+14)	19.263.874	16.405.053	19.282.566	18.578.366	18.851.551	20.765.687	21.850.154	20.460.659	22.271.247	19.805.686	18.328.926	215.863.768
11	Prihodi od poreza	15.185.987	13.341.201	15.322.108	14.875.171	15.536.856	16.735.093	17.391.648	17.096.116	17.051.849	15.627.278	15.324.325	173.487.633
	Porezi na dohodak i dobit	1.481.240	1.423.380	2.263.603	2.461.237	1.637.749	1.811.396	2.184.379	1.423.538	1.723.151	1.556.877	1.576.105	19.542.654
	Porez na imovinu	625.346	609.199	629.053	351.378	407.572	385.765	321.999	324.876	614.865	577.603	332.556	5.180.212
	Indirektni porezi	13.069.829	11.306.190	12.425.926	12.059.914	13.489.669	14.533.149	14.883.638	15.346.643	14.711.958	13.491.060	13.069.570	148.387.547
	Ostali porezi	9.573	2.432	3.526	2.641	1.866	4.782	1.631	1.059	1.876	1.738	346.095	377.219
12	Neporezni prihodi	3.167.182	2.533.691	3.376.067	3.272.591	3.230.101	2.949.296	3.856.686	2.751.805	4.747.809	3.553.234	2.521.009	35.959.472
13	Grantovi	851.697	396.366	393.839	430.603	84.250	1.081.358	601.820	612.737	471.588	625.175	483.592	6.033.026
14	Ostali prihodi	59.007	133.795	190.552	0	343	-60	0	0	0	0	0	383.638
2	Rashodi (21+22)	16.440.652	17.676.327	19.815.052	18.928.354	20.998.548	19.641.829	18.222.280	16.605.652	19.897.935	17.133.203	20.303.991	205.663.823
21	Tekući izdaci	16.440.652	17.676.327	19.416.625	18.928.354	20.998.548	19.641.829	18.222.280	16.605.652	19.897.935	17.083.696	20.303.991	205.215.888
	Bruto plaće i naknade	13.619.010	11.934.914	12.816.769	13.564.743	11.648.672	12.784.196	11.565.531	10.762.381	12.368.327	11.641.848	13.736.090	136.442.481
	Izdaci za materijal i usluge	900.713	1.439.588	2.538.286	1.947.240	2.779.372	1.987.831	2.288.172	2.049.457	1.868.256	2.105.976	2.646.523	22.551.414
	Grantovi	1.380.994	3.890.567	2.779.259	2.906.299	6.194.097	3.910.443	4.043.234	3.018.851	4.258.547	3.132.899	2.920.116	38.435.307
	Izdaci za kamate i ostale naknade	112.989	104.767	253.433	76.550	121.749	168.803	269.060	133.609	167.725	112.288	390.167	1.911.139
	Doznake nižim potrošačkim jedinicama	426.946	306.493	1.028.879	433.521	254.657	790.557	56.283	641.353	1.235.080	90.685	611.095	5.875.548
22	Neto pozajmljivanje	0	0	398.427	0	0	0	0	0	0	49.507	0	447.934
3	Neto nabavka nefinansijskih sredstava	291.426	208.423	303.783	314.966	644.970	621.038	806.230	749.450	1.963.396	714.915	814.007	7.432.603
4	Vladin suficit/deficit (1-2-3)	2.531.795	-1.479.697	-836.269	-664.953	-2.791.968	502.820	2.821.644	3.105.557	409.915	1.957.568	-2.789.071	2.767.343
5	Neto finansiranje	-5.515	-105.378	192.203	-263.772	-66.212	-172.678	-1.637.113	-324.620	1.286.833	-189.681	1.793.870	507.938

Tabela 2.2.

Tuzlanski kanton, I-X 2011

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	I-X 2011
1 Prihodi (11+12+13+14)	29.258.403	29.427.329	33.234.339	33.653.860	33.557.536	35.421.343	38.103.461	36.925.312	39.221.986	34.200.164	343.003.732
11 Prihodi od poreza	24.479.665	23.973.696	27.296.619	26.790.937	27.718.306	28.622.115	31.650.988	30.095.403	29.686.069	27.052.910	277.366.708
Porezi na dohodak i dobit	3.394.266	4.928.576	5.449.426	6.336.022	4.518.173	5.340.623	5.286.853	4.547.362	4.493.897	4.509.889	48.805.087
Porez na imovinu	703.481	913.741	905.787	592.680	746.016	944.076	742.625	829.900	695.891	676.969	7.751.164
Indirektni porezi	20.378.786	18.124.720	20.939.333	19.859.699	22.448.706	22.335.374	25.618.984	24.715.449	24.483.874	21.863.109	220.768.033
Ostali porezi	3.132	6.658	2.074	2.537	5.411	2.041	2.527	2.692	12.408	2.943	42.423
12 Neporezni prihodi	4.278.143	4.879.414	4.890.158	5.735.365	5.076.244	6.146.441	5.076.326	6.436.279	7.830.502	6.024.736	56.373.609
13 Grantovi	500.294	574.220	1.047.267	1.127.558	761.450	648.231	1.372.647	385.120	1.688.815	1.120.988	9.226.590
14 Ostali prihodi	300	0	294	0	1.536	4.556	3.500	8.510	16.600	1.530	36.826
2 Rashodi (21+22)	25.999.484	30.124.011	29.751.298	32.497.689	33.120.561	34.452.334	31.030.423	32.888.877	32.868.032	37.158.576	319.891.286
21 Tekući izdaci	26.130.634	30.232.692	29.895.562	32.609.503	33.252.303	34.588.216	31.159.606	33.017.553	32.996.154	36.708.936	320.591.160
Bruto plaće i naknade	20.028.756	20.674.695	20.801.843	20.716.484	20.665.931	20.361.721	19.072.922	20.415.490	20.337.000	22.470.839	205.545.682
Izdaci za materijal i usluge	3.527.319	4.570.798	5.141.467	5.708.966	4.869.624	5.569.670	4.330.065	4.666.029	4.428.147	6.016.297	48.828.383
Grantovi	2.500.969	4.840.051	3.784.428	6.044.959	7.480.693	8.112.404	7.589.952	7.701.099	7.996.244	8.051.148	64.101.947
Izdaci za kamate i ostale naknade	5.916	3.473	2.931	3.007	72.378	380.805	33.910	82.886	2.075	156.788	744.170
Doznake nižim potrošackim jedinicama	67.674	143.674	164.893	136.086	163.677	163.615	132.756	152.050	232.689	13.864	1.370.978
22 Neto pozajmljivanje	-131.150	-108.681	-144.264	-111.814	-131.742	-135.881	-129.183	-128.677	-128.122	449.639	-699.874
3 Neto nabavka nefinansijskih sredstava	599.373	364.432	1.234.046	1.310.442	1.094.140	2.101.062	1.495.537	2.663.956	1.378.873	3.437.166	15.679.028
4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)	2.659.546	-1.061.114	2.248.994	-154.272	-657.165	-1.132.054	5.577.501	1.372.479	4.975.081	-6.395.578	7.433.419
5 Neto finansiranje	-403.015	-225.938	-224.359	-133.498	-469.539	-2.374.148	-164.885	-59.342	-64.427	2.867.417	-1.251.734

Tabela 2.3