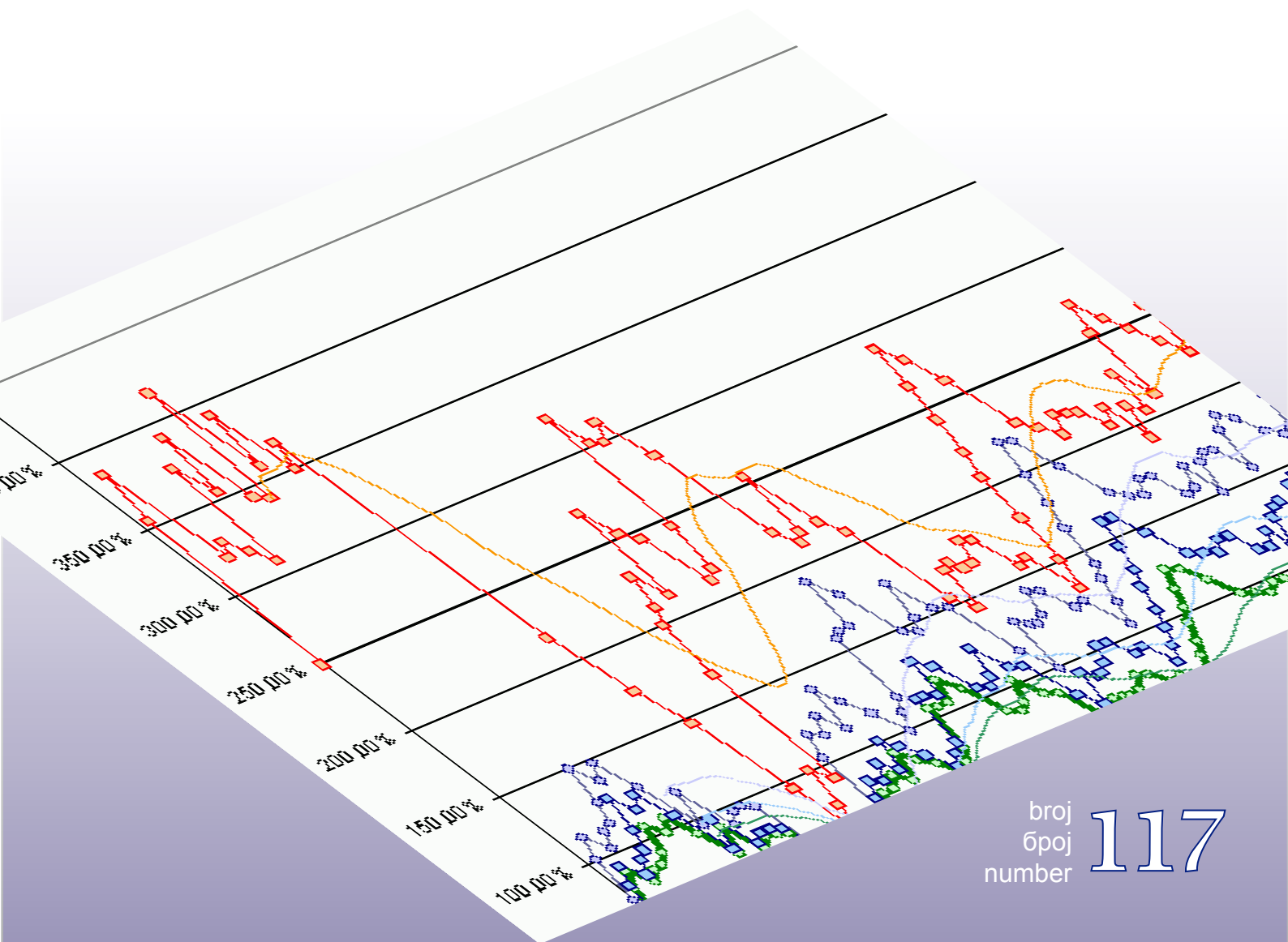




Macroeconomic Unit of the Governing Board of the Indirect Tax Authority

Oma Bilten



broj
број
number **117**

Уз овај број

У марту 2015. је забиљежен раст како укупних прихода од индиректних пореза тако и свих најважнијих врста прихода. Бруто наплата је повећана за 37,6 мил КМ, што представља повећање од 8,3% у односу на март 2014. Први пут након годину дана континуираног раста исплате поврата индиректних пореза су смањене за 1,2%. Све то је резултовало растом нето наплате прихода од 38,7 мил КМ, односно 10,5%. Захваљујући снажном расту наплате прихода у марту кумулативна бруто наплата у првом кварталу је прешла у зону позитивног раста од 3,4%. Међутим, повећане исплате поврата од 5% у првом кварталу у односу на исти квартал 2014. године утицале су на нешто нижи раст нето наплате од 3,1%. Поређење наплате прихода од индиректних пореза у првом кварталу 2015. у односу на први квартал претходне године указује на закључак да је наплата прихода од индиректних пореза у номиналном износу била најуспјешнија од успоставе УИО (Графикон 1).



Графикон 1

Графикон 2

Посматрано по врстама прихода највећи раст у првом кварталу 2015. је забиљежен код акциза и путарине, укупно 31,1 мил КМ, те код прихода од царина 5,8 КМ, док је код ПДВ-а забиљежен пад прихода од 22,3 мил КМ. Будући да се већина од 23,7 мил КМ неусклађених прихода односи на ПДВ реално је очекивати да кумулативна нето наплата ПДВ-а у првом кварталу 2015. достигне ниво из истог квартала 2014 (Графикон 2 - ознака „▲“).

др Динка Антић
шеф Одјељења

Садржај:

Анализа иницијатива за повећање пореза на деривате у БиХ у свјетлу импликација текуће политике акциза	2
Консолидовани извјештаји:	11
- Прелиминарни извјештај: ЈР, Институције БиХ и ентитети, I-II 2015	
- Прелиминарни извјештај: Општа влада, 2014	

техничка обрада : Сулејман Хасановић, ИТ сарадник
лектор : Дарија Комленовић, проф. англистике

Анализа иницијатива за повећање пореза на деривате у БиХ у свјетлу импликација текуће политике акциза

(аутор: др Динка Антић)

Досадашње иницијативе за повећање пореза на деривате нафте углавном су се односиле на увођење намјенске акцизе за финансирање жељезница. Најновије иницијативе ентитетских влада подразумијевају (i) повећање намјенске путарине за аутопутеве са 0,10 КМ/л на 0,15 КМ/л и (ii) увођење намјенске акцизе за успостављане обавезних резерви деривата у висини од 0,03 КМ/л. У савременим државама свијета акцизе се користе као инструмент за остварење циљева политике заштите околине, социјалне и здравствене политике. У комплексној фискалној архитектури БиХ, у којој надлежности за наведене политике припадају ентитетима, политика опорезивања енергената је нужно у функцији остварења фискалних циљева. Тек је увођењем намјенске путарине из цијене нафтних деривата финансирање изградње аутопутева повезано са опорезивањем потрошње деривата. Међутим, селективна политика, која је подразумијевала плаћање намјенске путарине искључиво на дизел и бензине подстакла је нелегално кориштење лож-уља за погон возила. Тиме су умањени очекивани фискални ефекти и створене дисторзије на тржишту енергената. Уколико се прихвате иницијативе за повећање намјенске путарине за аутопутеве још више ће се продубити постојећи јаз у опорезивању између дизела и лож-уља. Имајући то у виду, као боља опција се намеће повећање акциза на све деривате у истом номиналном износу и редефинисање расподеле у ентитетима у корист дирекција за аутопутеве. Иако се и у том случају може очекивати појачана потрошња лож-уља због генерално повољнијег пореског аранжмана у односу на дизел фискални губици и дисторзије на тржишту ће бити мање него у случају повећања намјенске путарине за аутопутеве.

1. ПОЛИТИКА ОПОРЕЗИВАЊА ЕНЕРГЕНАТА У БИХ

За разлику од политике опорезивања енергената у ЕУ, која обухвата опорезивање деривата нафте, плина, кокса, угља и електричне енергије, политика опорезивања енергената у БиХ односи се само на опорезивање деривата нафте акцизом и путарином из цијене нафтних деривата. У основи, политика опорезивања деривата нафте у БиХ подразумијева диференцирано опорезивање деривата акцизом према врсти деривата и селективну примјену путарине. Коначно, потрошња деривата нафте се опорезује јединственом стопом ПДВ-а од 17%.

Диференцијација акцизе се огледа у томе што је стопа акцизе на дизел и лож-уље мања него код бензина. И код врста бензина постоји диференцирање, те је моторни бензин више оптерећен акцизом него безоловни бензин. Ова диференцијација није више релевантна због нестанка моторног бензина из потрошње деривата.

Акцизе на деривате се нису мијењале већ 15 година. Акциза на моторни бензин износи 0,40 КМ/л, на безоловни бензин 0,35 КМ/л, а на дизел и лож-уље 0,30 КМ/л. Поред акцизе, на бензине и дизел плаћа се и путарина од 0,15 КМ/л. Новим Законом о акцизама, који је у примјени од 1.7.2009.г., уведена је додатна путарина за финансирање аутопутева у висини од 0,10 КМ за литар деривата нафте.

За оцјену иницијатива за измјену политике опорезивања деривата значајан аспект представља прикупљање и расподела прихода. Путарина од 0,15 КМ/л нема намјенски

карактер, те се као и сви остали приходи од индиректних пореза уплаћује на јединствени рачун УИО и расподјељује на ентитете према коефицијентима расподјеле које утврђује Управни одбор УИО. У оквиру ентитетске расподјеле прихода дирекције за путеве партиципирају у расподјели укупно дозначених прихода ентитету у постотку који је прописан ентитетским прописима.

За разлику од „стандардне“ путарине нова додатна путарина је намјенског карактера. Везивање одређених индиректних пореза за намјену је захтијевало значајне измјене у систему индиректног опорезивања у подручју расподјеле. У техничком смислу било је потребно осигурати засебно прикупљање додатне путарине на посебне рачуне код комерцијалних банака, те њихово издвајање из расподјеле, на сличан начин као што се ради са повратима индиректних пореза и средствима за финансирање буџета БиХ. Издвајање нове путарине из „танка“ прихода од индиректних пореза је захтијевало и доношење посебних коефицијената за њихову расподјелу. Наиме, имајући у виду да би искључива намјена прихода од додатне путарине трабала бити кориштена за развој мреже аутопутева, примјена критеријума крајње потрошње, који је темељ за расподјелу индиректних пореза у БиХ, није одржива. Логика сврхе прихода од додатне путарине налаже да се њихова расподјела између ентитета и Дистрикта треба темељити на удјелу ентитета и Дистрикта у укупно планираној мрежи аутопутева. Управни одбор УИО је крајем 2009.г. донио одлуку о привременим коефицијентима расподјеле према којој се приходи од додатне путарине расподјељују на сљедећи начин:

- 10% прихода се задржава на подрачуну јединственог рачуна УИО и служи за поравнање између ентитета и Дистрикта приликом утврђивања коначних коефицијената расподјеле;
- 90% прихода се дијели између корисника расподјеле на начин да Федерацији БиХ припада 59%, Републици Српској 39%, а Брчко Дистрикту 2%.

Да би се могла дати оцјена иницијатива за измјену политике опорезивања потребно је сагледати импликације текуће политике опорезивања деривата у БиХ у периоду 2009-2014 на потрошњу деривата и наплаћене приходе.

2. ТРЕНДОВИ У ПОТРОШЊИ ДЕРИВАТА

Креирање аналитичке основе за анализу трендова у потрошњи деривата нафте је у великој мјери комплексно из сљедећих разлога:

- Подаци о потрошњи не представљају стварну потрошњу становништва него збир количина увезених деривата на које су плаћене акцизе и количина деривата на које је плаћена акциза од стране Рафинерије;
- Потрошња деривата је исказана у килограмима (увоз) и у литрима (Рафинерија). За потребе анализе трендова у потрошњи количине деривата из Рафинерије (подаци у периоду 2009-2014) прерачунате су у килограме према просјечној специфичној тежини одређене врсте деривата. Супротно конверзијом (из колограма у литре), која омогућава израчун прихода од акциза и њихову компарацију са стварно наплаћеним приходима, установљено је минимално одступање које битније не утиче на закључке анализе.

До појаве глобалне економске кризе потрошња деривата у БиХ се континуирано повећавала (Графикон 1). Примјетан је значајан пораст у 2006., што се, поред раста економије, може повезати и са успоставом УИО, у погледу јачања јединственог економског простора и тржишта. Један од важних разлога за раст потрошње деривата је снажни раст прихода од индиректних пореза након увођења ПДВ-а у 2006 и 2007 који је подстакнуо спиралу потрошње у земљи.

Глобална економска криза доноси умјерено смањење потрошње деривата у БиХ до 2011, да би у 2012 дошло до снажног раста који представља историјски максимум који се није могао достићи у наредне двије године. Примјећује се цјеновна нееластичност потрошње деривата до појаве глобалне кризе (Графикон 1 – скала десно), да би се посљедње двије године потрошња кретала уобичајеном логиком у односу на пад цијена.

Графикон 1 Трендови у потрошњи деривата (2003-2014)

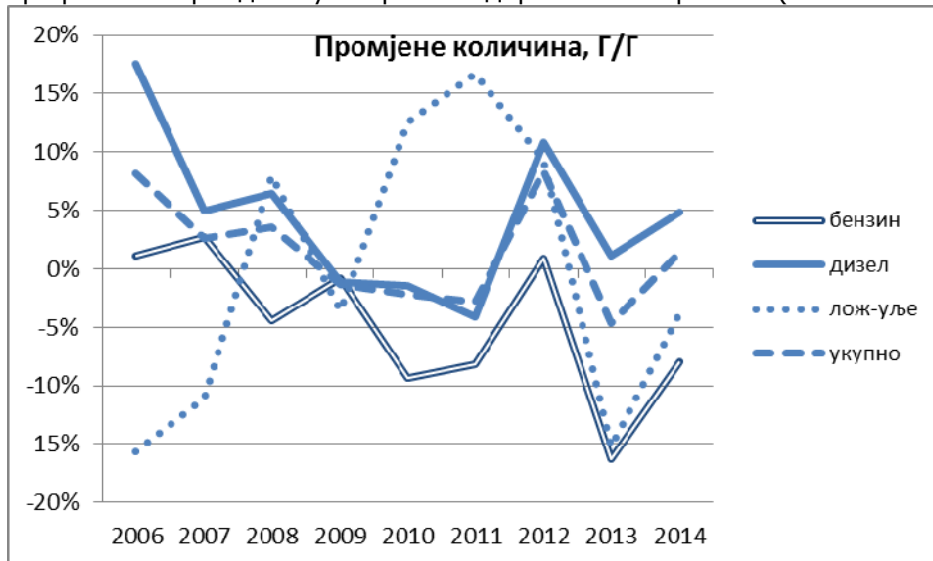


Природна реакција субјеката који сnose порески терет јесте да порески терет избјегну, умање или превале на другога. Велике разлике у пореском оптерећењу добара који су међусобни супститути увијек представљају потицај потрошачима да смање порески терет. У случају опорезовања деривата нафте потрошачи се могу опредијелити за деривате који су мање опорезовани, нпр. да се умјесто аутомобила на бензин опредијеле за набавку аутомобила на дизел. Ова супституција потрошње је законита, али оставља посљедице по приходе.

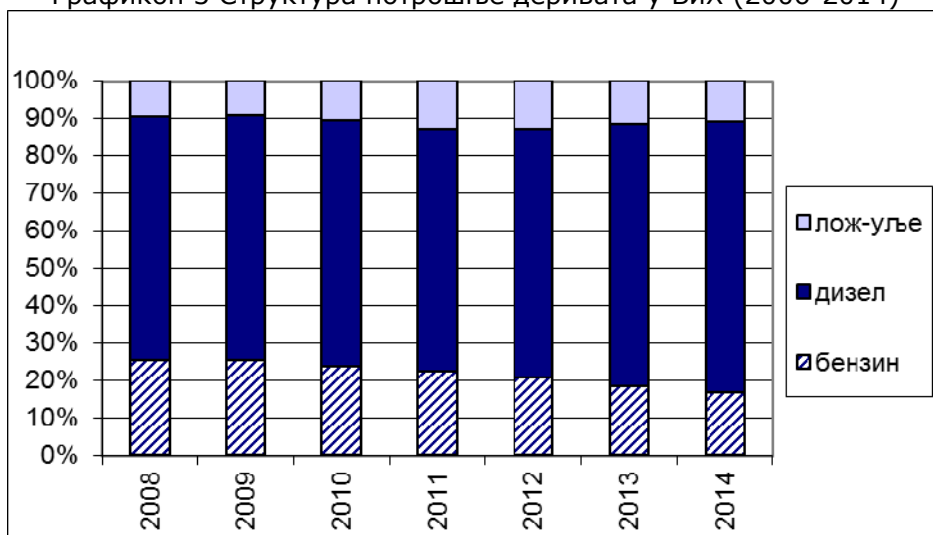
Анализа кретања потрошње деривата по врстама указују на дивергентне трендове (Графикон 2).

Посљедњих десет година удио бензина се константно смањује, како у укупним количинама погонског горива (дизел + бензини), тако и у укупним количинама деривата (Графикон 3). Удио потрошње безоловног бензина је смањен са 25% у 2008. на свега 17%, у 2014. Или речено на други начин, потрошња безоловног бензина у 2014 износила је свега 64% потрошње из 2008. (Графикон 4). Удио дизела је у истом периоду повећан са 65% на 72%, док је удио лож-уља повећан са 9,6% на 11%, с тим да је у 2011 и 2012 износио 13%.

Графикон 2 Трендови у потрошњи деривата по врстама (2006-2014)

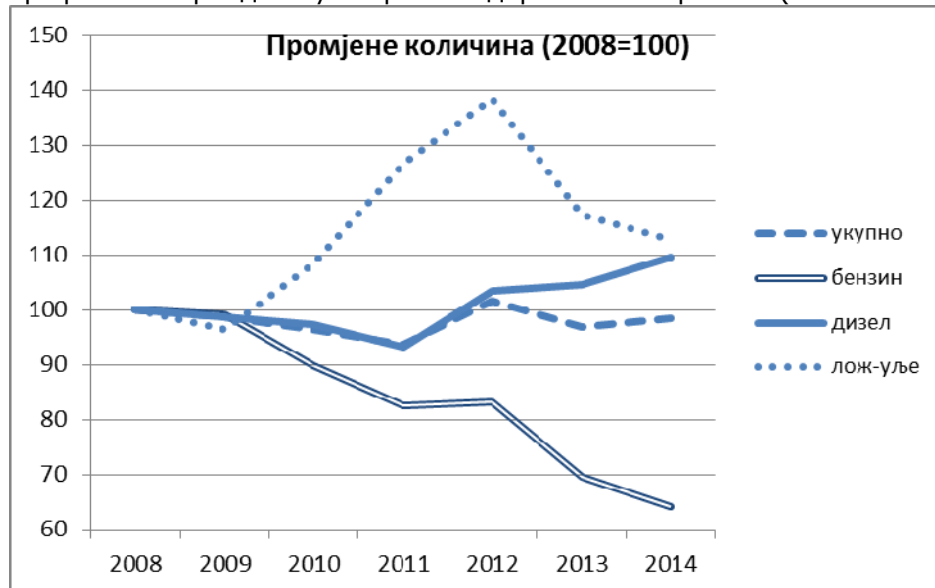


Графикон 3 Структура потрошње деривата у БиХ (2006-2014)



За разлику од бензина потрошња дизела има стабилан раст у посљедње три године (Графикон 3). Потрошња дизела је осцилирала око потрошње у 2008. у уском распону од -7% до +10%, што представља максимум који је остварен у 2014. години. Промјене у структури потрошње погонских горива могу су објаснити нижим порезима на деривате, али и растућом преференцијом грађана БиХ према возилима да дизел. Појавом економске кризе, тренд смањења кориштења бензина у корист дизела је појачан. Један од разлога је свакако и економичност потрошње дизела у односу на возила на бензин. Начелно, потрошња дизела би требала бити мање цјеновно еластична у односу на бензин, будући да су велики потрошачи дизела компаније, за разлику од бензина којег углавном користе грађани.

Графикон 4 Трендови у потрошњи деривата по врстама (2006-2014)



Најупечатљивији је снажан раст потрошње лож-уља. Примјетно је снажно повећање потрошње лож-уља од 2009.г., а максимум је постигнут у 2012. када је потрошња лож-уља премашила потрошњу у преткризној 2008. години за 38% (Графикон 4). Раст потрошње лож-уља може се директно повезати са повољнијим пореским третманом лож-уља у односу на дизел након што је 2009.г. увођењем намјенске путарине повећан јаз у опорезивању ових деривата. Може се закључити да је додатна путарина дала снажан потицај за злоупотребе код кориштења лож-уља за погон возила умјесто за загријавање. Након појачаних контролних мјера значајно је успорен раст потрошње лож-уља, да би након турбуленција потрошња лож-уља у 2014. години премашила потрошњу у 2008. години за 13% (Графикон 2).

Имајући у виду девијације на тржишту лож-уља узроковане разликом у висини опорезивања може се закључити да су негативни трендови код дизела у периоду 2010-2012 резултат супституције лож-уљем која се, ипак, знатно слабије одразила код дизела због високе статистичке основице за поређење.

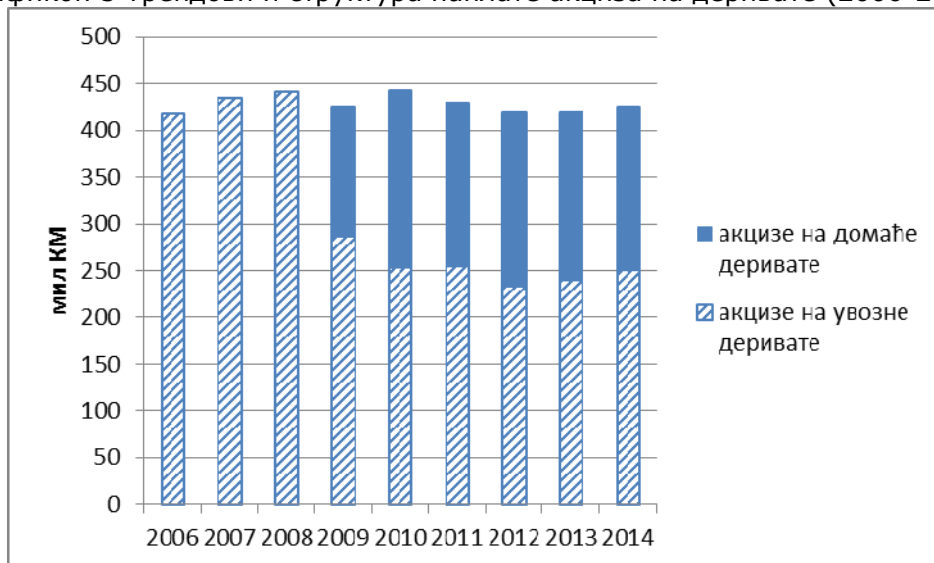
3. ТРЕНДОВИ У ПРИХОДИМА ОД АКЦИЗА И ПУТАРИНЕ

Анализа трендова у приходима од акциза и путарине базира се на:

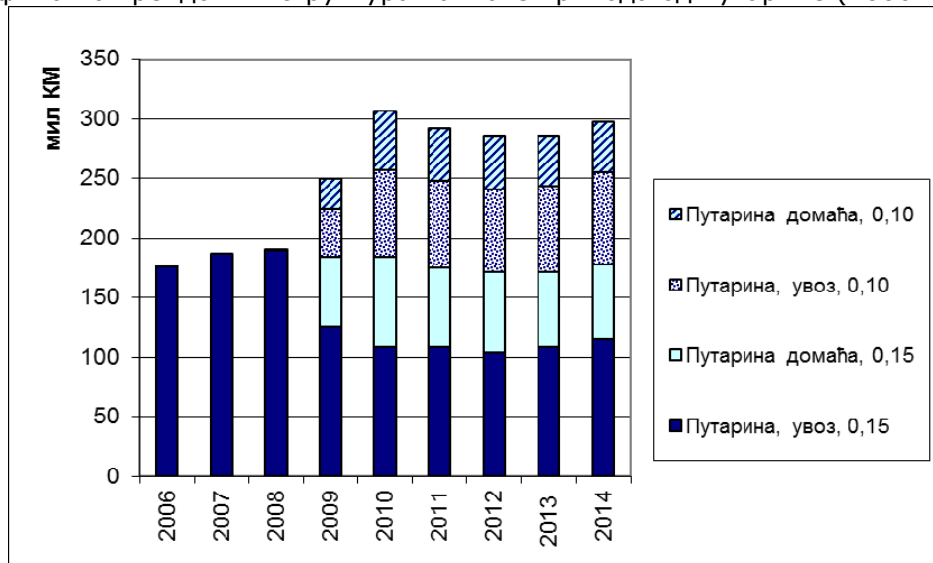
- бруто акцизама на деривате. Нису узети у обзир поврати акциза на дизел кориштеног за загријавање просторија и пластеника.
- бруто наплати путарине. Нису узети у обзир повремени поврати путарине субјектима који су ослобођени плаћања, а који су је претходно уплатили. Ради се о рудницима, термоелектранама и ентитетским жељезницама, а у складу са одлуком Управног одбора УИО.

Наплата акциза на деривате нафте је пратила кретања у потрошњи, осим у 2012. години када је забиљежен раст потрошње, а пад наплате акциза (Графикон 5). Од 2009. структуру прихода од акциза на деривате чине приходи наплаћени на увозне деривате и акцизе које уплаћује Рафинерија.

Графикон 5 Трендови и структура наплате акциза на деривате (2006-2014)



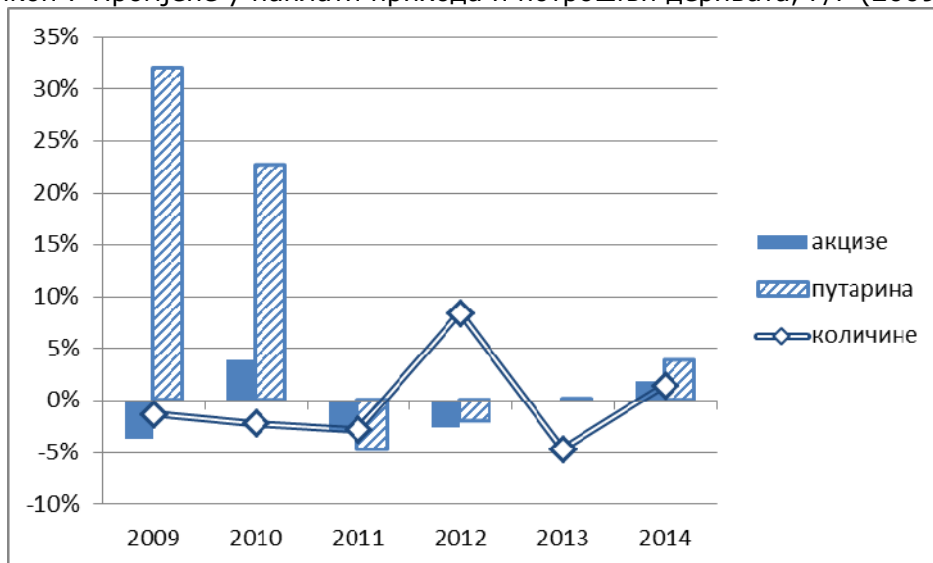
Графикон 6 Трендови и структура наплате прихода од путарине (2006-2014)



Очекивано, увођење додатне намјенске путарине за аутопутеве је довело до значајних фискалних ефеката. С обзиром да је до промјене акцизне политике дошло половином 2009.г. ефекти увођења путарине се распростиру у другој половини 2009. и првој половини 2010.г (Графикон 6). Без обзира на ту чињеницу укупни приходи од путарине су у 2009. били већи за 32% у односу на 2008. годину, односно 22,7% у односу на 2009.г.

Поредећи трендове потрошње деривата и трендове наплате прихода од акцизе и путарине може се уочити да приходи нису пратили у истој мјери потрошњу деривата (Графикон 7). Највећа одступања су 2012 када је забиљежен опадајући тренд прихода, а код потрошње растући тренд.

Графикон 7 Промјене у наплати прихода и потрошњи деривата, Г/Г (2009-2014)



Као разлог дивергентних трендова код акциза може бити смањење удјела више опорезованог безоловног бензина у корист ниже опорезованог дизела. У овом случају фискални губитак износи 0,06 КМ/л, укључујући и припадајући ПДВ.

Разлог за одступање прихода од путарине у односу на кретање потрошње деривата могу бити (i) раст нелегалне супституције дизела лож-уљем и (ii) примјена ослобађања плаћања путарине за руднике, термоелектране и жељезнице. Ослобађање рудника, термоелектрана и жељезница односи се на количине дизела које користе наведени привредни субјекти у процесу производње или пружања услуга, као и за рад возила која се не возе категоризираним путевима. Количине дизела који се може ослободити путарине према Закону одобрава Управни одбор УИО на приједлог ентитетских влада, односно надлежних ентитетских министарстава.

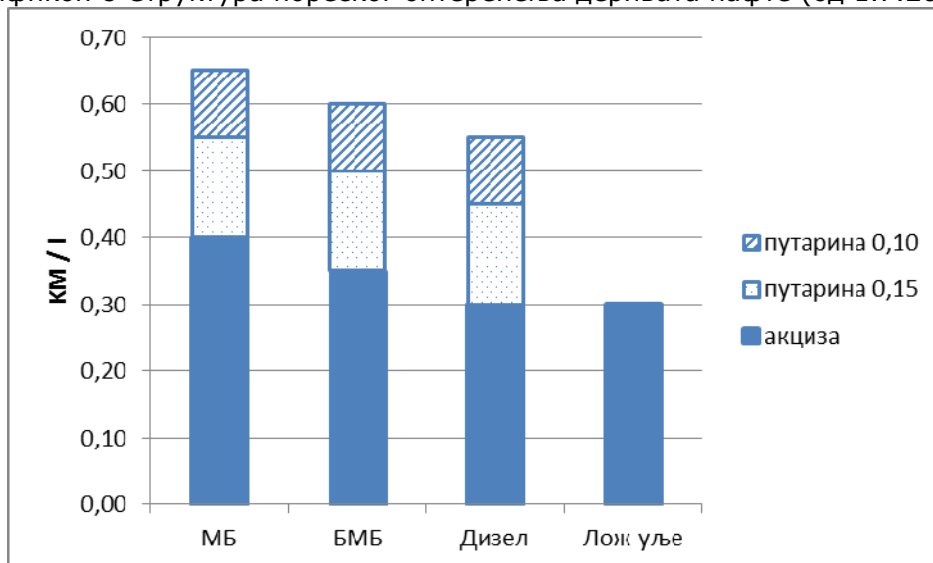
У првом случају ради се о нелегалној пореској евазији, а у другом случају о пореским издацима. У оба случаја фискални губитак је једнак збиру обје путарине и припадајућег ПДВ-а (тј. 0,29 КМ/л)¹.

4. ИМПЛИКАЦИЈЕ ИНИЦИЈАТИВА ЗА ПОВЕЋАЊЕ ПОРЕСКОГ ОПТЕРЕЋЕЊА

Према текућој структури пореског оптерећења деривата нафте имплицира да је лож-уље дериват који је најмање оптерећен порезима (Графикон 8). Пореско оптерећење дизела је за 83% веће него код лож-уља, док је код безоловног бензина удвостручено.

¹ У периоду 2011-2013 порески издатак по основу ослобађања плаћања путарине и припадајућег ПДВ-а се кретао између 11 и 16 мил КМ годишње.

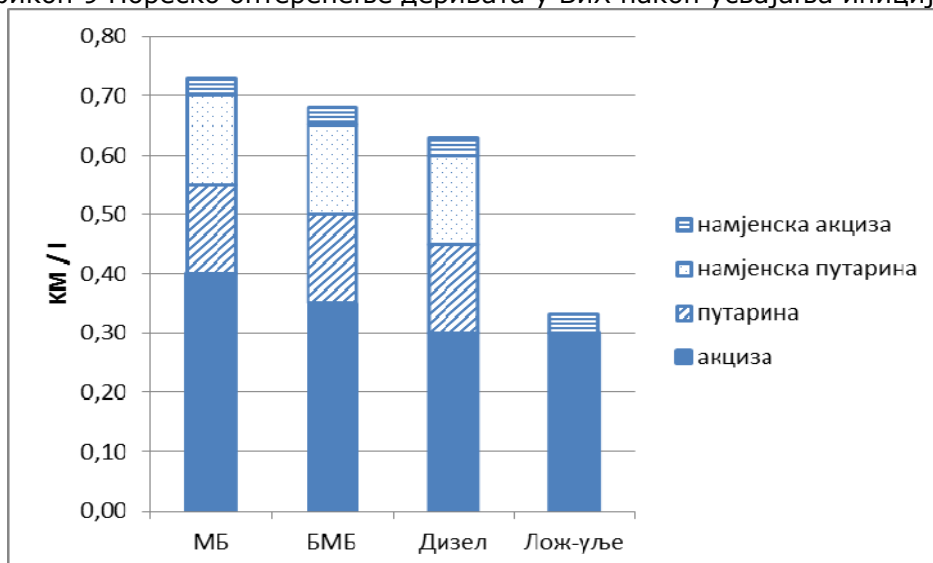
Графикон 8 Структура пореског оптерећења деривата нафте (од 1.7.2009.)



Најновије иницијативе ентитетских влада у вези са политиком опорезивања деривата нафте подразумијевају следеће:

- (i) повећање намјенске путарине за аутопутеве са 0,10 KM/I на 0,15 KM/I и
- (ii) увођење намјенске акцизе за успостављане резерви енергената у висини од 0,03 KM/I.

Графикон 9 Пореско оптерећење деривата у БиХ након усвајања иницијатива



Усвајањем ових иницијатива пореско оптерећење безоловног бензина би се повећало за 13,33%, дизела за 14,55%, а лож-уља за 10%. Нова структура пореског оптерећења по дериватима је дана на Графикону 9.

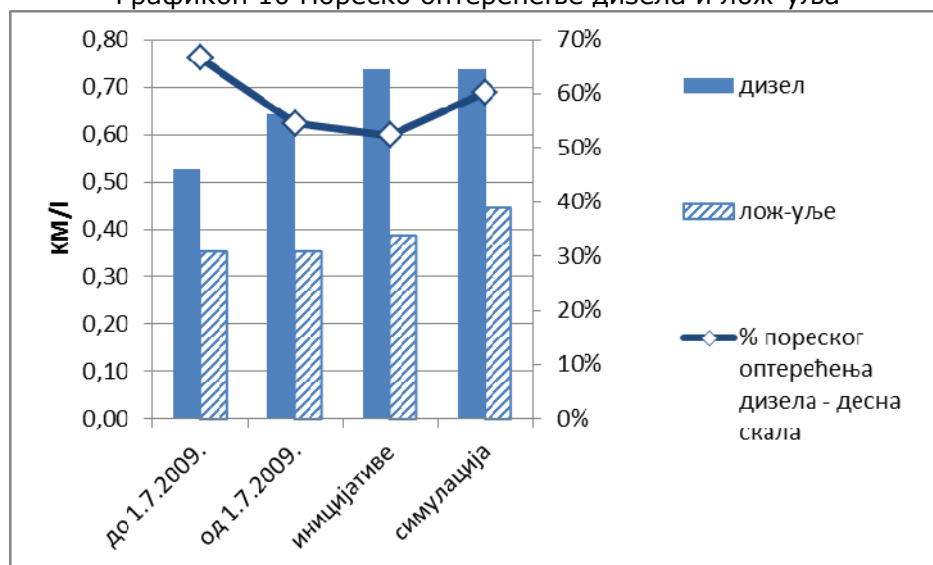
За анализу импликација иницијатива значајни су релативни односи укупног акцизног оптерећења дизела и лож-уља као супститута, увећаног за припадајући ПДВ². Из претходних анализа може се закључити да је увођење намјенске путарине довело до ширења јаза између

² Ради се о износу ПДВ-а на дио основице (цијене прије опорезивања) која се састоји од акцизе и путарина.

пореског оптерећења ова два енергента, дајући потицај за злоупотребе лож-уља за погон возила умјесто кориштења дизела.

До усвајања новог Закона о акцизама дискрепанца је износила 0,18 КМ/л, а порези на лож-уље су представљали 66,7% пореза дизел (Графикон 10). Увођењем намјенске путарине 2009.године дискрепанца се повећала на 0,29 КМ/л, док су порези на лож-уље износили свега 54,5% пореза на дизел. Повећањем намјенске путарине дискрепанца би се повећала на 0,35 КМ, док би порези на лож-уље износили свега 52,4% пореза на дизел.

Графикон 10 Пореско оптерећење дизела и лож-уља



Као боље рјешење намеће се линеарно повећање акцизе на све деривате умјесто повећања намјенске путарине. У случају да се акцизе на све деривате повећају за 0,05 КМ/л, умјесто повећања намјенске путарине, номинални јаз у опорезивању између дизела и лож-уља би остао исти као до сада, али би се релативни односи између опорезивања дизела и лож-уља побољшали у корист дизела. Наиме, постотак пореског оптерећења лож-уља у односу на порезе садржане у цијени литре дизела повећао на 60,3%, чиме се приближава ситуацији која је била прије усвајања новог Закона о акцизама (Графикон 10, „симулација“).

5. ЗАКЉУЧАК

Из анализе се може закључити да свако повећање пореза које се односи само на дизел, а не и на лож-уље као супститут, продубљује јаз између пореског оптерећења дизела и лож-уља на штету дизела. Таква политика даје потрошачима потицај за незаконито кориштење лож-уља за погон возила. Осим нерегуларности и дисторзија на тржишту повећање путарина доноси и фискалне губитке у односу на очекивани прилив.

Импликације овог рјешења су много повољније него у случају повећања намјенске путарине. Поттицаји за незакониту супституцију дизела лож-уљем су много мањи, а тиме су и веће шансе за остварење очекиваних прихода. Како свако рјешење подразумијева одређени *trade-off*, уколико се жели стабилније тржиште деривата и стабилнији прилив прихода потребно је жртвовати аутоматизам у алокацији додатних прихода. Имајући у виду ненамјенски карактер акциза и намјенски карактер путарине за аутопутеве у овом случају било би потребно осигурати редистрибуцију додатних прихода од акциза које се прикупе на јединствени рачун УИО према ентитетским дирекцијама за аутопутеве у оквиру ентитетске расподеле припадајућег дијела индиректних пореза.

Бања Лука: Бана Лазаревића, 78 000 Бања Лука, Тел/факс: +387 51 335 350, Е-mail: oma@uino.gov.ba
 Сарајево: Ђоке Мазалића 5, 71 000 Сарајево, Тел:+387 33 279 553, Факс:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba

Консолидовани извјештаји

(припремила: Александра Регоје)

Табела 1. (Консолидовани извјештај: ЈР, Институције БиХ, ентитети)

Прелиминарни консолидовани извјештај укључује:

- приходе од индиректних пореза које прикупља Управа за индиректно опорезивање на Јединствени рачун,
- трансфере са Јединственог рачуна УИО,
- приходе и расходе буџета институција Босне и Херцеговине,
- приходе и расходе буџета Федерације БиХ,
- приходе и расходе буџета Републике Српске*

Извјештај не укључује неусклађене приходе прикупљене на ЈР УИО.

Табела 2 (Консолидовани извјештај: Општа влада)

Прелиминарни консолидовани извјештај укључује:

- приходе и расходе буџета институција БиХ,
- приходе и расходе буџета ФБиХ, кантона, кантоналних дирекција за путеве, општина и фондова у ФБиХ,
- приходе и расходе буџета РС*, дирекција за путеве/аутопутеве, општина и фондова у РС,
- приходе и расходе буџета БД и фондова у БД.

**Обухваћено: (А) буџет Републике и ванбуџетска средства евидентирана у Главној књизи трезора РС, (Б) укупно ино-задужење за пројекте који се реализују преко општина и предузећа, (В) податке корисника буџета Републике који имају властите банковне рачуне (укључујући и јединице за имплементацију ино-пројеката формиране при министарствима).*

Прелиминарни извјештај: ЈР, Институције БиХ и ентитети, I-II 2015

(у мил КМ)	I	II	Укупно
Укупни приходи	465,8	461,3	927,1
Порези	422,5	422,5	845,0
Директни порези	21,7	26,5	48,2
Порези на доходак и добит	20,8	25,4	46,2
Порез на имовину	0,9	1,1	2,0
Индиректни порези (нето)	373,6	395,9	769,5
ПДВ	217,9	254,1	472,0
Акцизе	118,6	97,7	216,3
Путарина	21,6	23,1	44,7
Царине	14,3	19,8	34,1
Остали индиректни порези	1,2	1,3	2,5
Остали порези	27,2	0,1	27,3
Доприноси за социјално осигурање	5,9	5,4	11,4
Грантови	0,9	0,3	1,3
Грантови од страних влада и међ. организаија	0,8	0,3	1,1
Трансфери	0,2	0,0	0,2
Непорески приходи	36,4	33,0	69,4
Укупни расходи	398,0	447,5	845,4
Текући расходи	394,1	443,9	837,9
Бруто плате и накнаде запослених	129,5	130,6	260,0
Издаци за материјал и услуге	11,2	21,8	33,0
Дознаке на име социјалне заштите	55,5	52,2	107,7
Издаци за камате	7,1	9,7	16,8
Издаци по основу камата у иностр.	3,8	6,7	10,4
Издаци по основу камата у земљи	3,3	3,0	6,3
Субвенције	2,1	3,0	5,2
Донације, трансфери (укључујући трансфере са ЈР**)	187,8	222,7	410,4
Други расходи	0,9	4,0	4,8
Нето издаци за нефинансијску имовину	3,9	3,6	7,5
Издаци за нефинансијску имовину	4,5	3,8	8,3
Примици од нефинансијске имовине	0,6	0,2	0,8
Бруто/Нето оперативни биланс (приходи минус текући расходи)	71,7	17,4	89,1
Нето позајмљивање/задуживање (ук. приходи минус ук. расходи)	67,8	13,8	81,6

** трансфери са ЈР укључују неконсолидоване трансфере БД, кантонима, општинама и дирекцијама за цесте

Табела 1

Прелиминарни извјештај: Општа влада, 2014

(у мил КМ)	Q1	Q2	Q3	Q4	Укупно
Укупни приходи	2.647,7	2.961,8	2.941,6	3.142,3	11.693,4
Порези	1.352,4	1.421,9	1.538,2	1.580,3	5.892,8
Директни порези	241,7	238,2	209,4	240,5	929,8
Порези на доходак и добит	212,8	206,0	181,6	205,7	806,1
Порези на плату и радну снагу	2,5	3,9	4,8	3,4	14,7
Порез на имовину	26,3	28,3	23,1	31,3	109,0
Индиректни порези	1.109,1	1.181,0	1.327,1	1.337,3	4.954,4
Остали порези	1,6	2,8	1,7	2,6	8,6
Доприноси за социјално осигурање	961,1	1.051,2	1.070,5	1.184,1	4.266,9
Грантови	14,8	15,5	19,8	21,9	72,0
Грантови од страних влада и међ. орг.	14,3	15,1	15,3	20,5	65,2
Трансфери	0,4	0,4	4,5	1,5	6,8
Непорески приходи	319,5	473,2	313,1	356,0	1.461,7
Укупни расходи	2.587,9	2.780,2	2.986,0	3.532,8	11.886,8
Текући расходи	2.531,2	2.685,8	2.761,9	3.237,8	11.216,8
Бруто плате и накнаде запослених	797,9	819,9	810,0	861,6	3.289,3
Издаци за материјал и услуге	462,2	500,7	511,9	653,5	2.128,3
Дознаке на име социјалне заштите	1.102,6	1.119,4	1.150,2	1.303,0	4.675,1
Издаци за камате	44,0	59,5	44,7	63,0	211,1
Издаци по основу камата у иностранству	21,6	28,5	23,3	31,4	104,8
Издаци по основу камата у земљи	22,5	31,0	21,4	31,6	106,3
Субвенције	37,0	66,6	104,0	143,9	351,5
Донације, трансфери	23,5	29,2	23,7	49,6	126,0
Други расходи	64,0	90,6	117,6	163,3	435,5
Нето издаци за нефинансијску имовину	56,7	94,4	224,1	295,0	670,1
Издаци за нефинансијску имовину	66,2	98,8	241,5	310,0	716,4
Примици од нефинансијске имовине	9,6	4,4	17,3	15,0	46,3
Бруто/Нето оперативни биланс (приходи минус текући расходи)	116,5	276,0	179,7	-95,6	476,6
Нето позајмљивање/задуживање (укупни приходи минус укупни расходи)	59,9	181,6	-44,4	-390,5	-193,5
Нето финансирање = (Минус) Нето позајмљивање/задуживање	-59,9	-181,6	44,4	390,5	193,5

Табела 2