



УНИЈА ПОСЛОДАВАЦА СРБИЈЕ

Бр. RS-S-10-1081/21

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
СОЦИЈАЛНО-ЕКОНОМСКИ САВЕТ

27.08. 2021 год.
Београд - Стевана Марковића 8

Београд, Нови Београд 11070
Булевар Михајла Пупина бр. 2а
Палата Србије

ПРЕДМЕТ: Иницијатива за корекцију фискалне политике
кроз смањење акциза на еводизел гориво
за комерцијалну транспортну привреду

Унија послодаваца Србије подржава настојања Владе Републике Србије и репрезентативних синдиката уједињених заједно са нашом организацијом у Социјално-економском савету Републике Србије, у циљу спровођења структурних реформи које су замајац за повећање конкурентности националне економије, стварање привредног раста и развоја, креирање нових радних места и темељ за бољи живот грађана.

У том смислу, како би допринели уређењу пословног амбијента и услова пословања у сектору друмског транспорта, **предлажемо да највише трипартитно тело на националном нивоу разматра и прихвати иницијативу за корекцију фискалне политике кроз смањење акциза на еводизел гориво за привредне субјекте који поседују лиценцу за обављање јавног превоза путника и ствари у домаћем и међународном друмском саобраћају.**

Сматрамо, да ће се **усвајањем предложених мера остварити директна корист и повећање прихода у буџету Републике Србије на годишњем нивоу од преко 26 милиона евра.** Истовремено, примена истих, допринеће конкурентности националне транспортне привреде, подстицању легалног пословања и сузбијању *сиве економије*, унапредиће квалитет услуга јавног транспорта и привредни амбијент у Републици Србији уопште.

Наш предлог је у потпуности усклађен са Директивом Европске уније, број 2003/96/ЕЗ о реструктурирању система опорезивања енергената и електричне енергије у Европској заједници, која третира опорезивање енергената и електричне енергије и која препоручује олакшице и ниже цене енергената за комерцијалну транспортну привреду. Предметном директивом, прописан је износ свих такси на еводизел гориво у износу од 330 евра / 1.000 литара за јавни друмски транспорт и комерцијалну услугу јавног превоза на тржишту и истовремено се не препоручују олакшице рефакције акцизе за превоз за сопствене потребе.

Чланом 9. став 1. тачка 3) *Закона о акцизама* („Сл. гласник РС“, бр. 22/2001, 73/2001, 80/2002, 43/2003, 72/2003, 43/2004, 55/2004, 135/2004, 46/2005, 101/2005 - др. закон, 61/2007, 5/2009, 31/2009, 101/2010, 43/2011, 101/2011, 6/2012 - усклађени дин. изн., 43/2012 - одлука, 76/2012 - одлука, 93/2012, 119/2012, 8/2013 - усклађени дин. изн., 47/2013, 4/2014 - усклађени дин. изн., 68/2014 - др. закон, 142/2014, 4/2015 - усклађени дин. изн., 5/2015 - усклађени дин. изн., 55/2015, 103/2015, 5/2016 - усклађени дин. изн., 108/2016, 7/2017 - усклађени дин. изн., 18/2018 - усклађени дин. изн., 30/2018, 4/2019 - усклађени дин. изн., 5/2020 - усклађени дин. изн., 7/2020 - изм. усклађених дин. изн., 78/2020 - изм. усклађених дин. изн., 153/2020, 11/2021 - усклађени дин. изн. и 53/2021 од 28/05/2021, Верзија на снази: 05/06/2021), предвиђено је да се акциза за гасна уља (евродизел) и гасна уља (тарифне ознаке номенклатуре ЦТ: 2710 19 43 00, 2710 19 46 00, 2710 19 47 00, 2710 19 48 00, 2710 20 11 00, 2710 20 15 00, 2710 20 17 00 и 2710 20 19 00) од 15. фебруара 2021. године плаћа у износу од 59,48 динара/литри. **Предлажемо** да се чланом 9. став 5. тачка 1) за гасна уља из става 1. тачка 3) овог члана која се користе: (1) **дефинише као моторно гориво за транспортне сврхе за ЈАВНИ превоз лица и ствари**, и то: износ до којег се купцу - крајњем кориснику деривата нафте умањује плаћена акциза од 39,00 динара/литри.

ДИРЕКТНИ ПОЗИТИВНИ ЕФЕКТИ који би били остварени овом мером су:

- Сузбијање *сиве економије, рада на црно* и нелегалног пословања уз увођење превозника у легалан рад и повећавање обрачуна и прилива ПДВ;
- **Свеобухватни позитивни ефекти на буџет Републике Србије од минимално 90 милиона евра на годишњем ниво;**
- Ниже цене услуга у јавном превозу путника и смањење субвенција за градско приградски превоз путника, комуналну услугу по јавним набавкама и јавно приватном партнерству;
- **Бољи пословни амбијент, доступнија и квалитетнија услуга;**
- Смањење потреба за миграцијама становништва из села у град, због доступности и квалитета услуге организованог јавног превоза путника;
- **Нижа цена транспортне услуге за све производе што је један од бенефита за произвођаче у смислу смањења логистичких трошкова пословања;**
- Подстицај међународног транспорта, већи девизни прилив и конкурентнији производи и услуге националне привреде на извозном тржишту;
- **Значајан позитиван утицај на унапређење безбедности саобраћаја;**
- Значајно повећање продаје и потрошње евродизела у Републици Србији од стране домаћих и страних транспортних компанија, односно повећање промета националних нафтних компанија;
- **Боља контрола и евиденција пословних прихода и већа наплата ПДВ-а;**
- Промоција коришћења јавног (масовног) друмског превоза путника у односу на лични (појединачни) превоз путничким аутомобилима;
- **Позитиван ефекат смањења загађења издувним гасовима из фосилних горива;**
- Позитиван ефекат смањења буке и вибрација, нарочито у урбаним зонама;
- **Мање загушење саобраћаја, смањење густине саобраћајног тока у градовима, нарочито током вршног оптерећења.**

Наши предлози и иницијативе су усаглашени са представницима кључних институција и организација (Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Привредна комора Србије и др.) и у потпуности су у складу са потребама уређења пословног амбијента, подстицања конкурентности и усаглашени са закључцима Радне групе за

сузбијање сиве економије у области превоза у друмском саобраћају коју је формирало Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Променом политике фискалног опорезивања деривата нафте и увођењем нових такси, у периоду од 2012-2020. године, промет деривата нафте у Републици Србији је преоптерећен обимом и разним дажбинама. Апсолутни износ и релативни удео дажбина које се наплаћују приликом стављања деривата нафте у промет, када је у питању дизел гориво за транспортне сврхе легалне транспортне привреде, већи су него у било којој земљи у окружењу и спадају у сам европски врх.

Актуелни однос акцизног опорезивања енергената је успостављен кроз *Закон о акцизама* из октобра 2012. године („Службени гласник РС“, број 93/2012) и Фискалну стратегију из 2015. године („Службени гласник РС“, број 100/2015). Од 2017. године, практично се динарски износи акциза само усклађују са индексом потрошачких цена у претходној години.

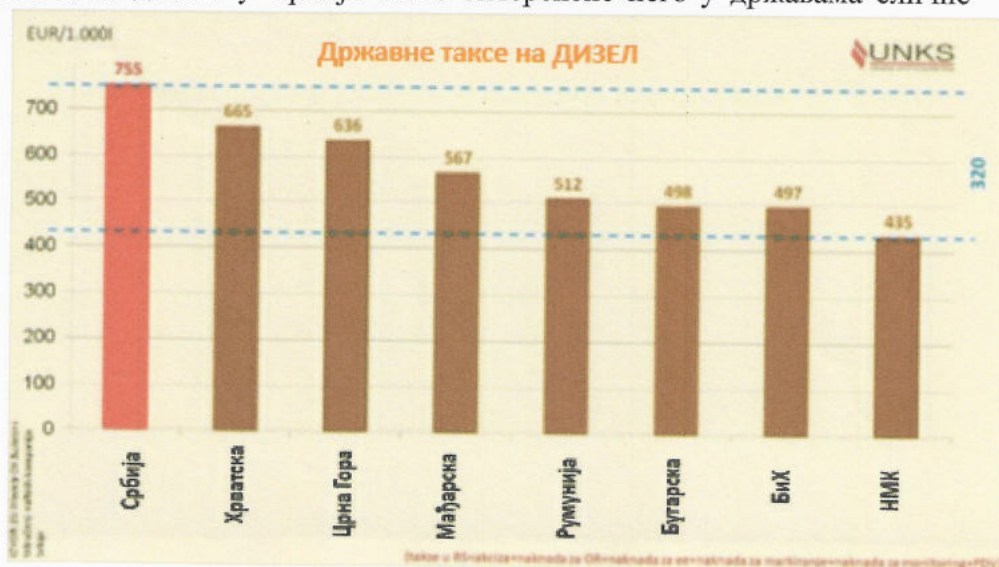
Посебно указујемо да, у Републици Србији нису уведени принципи акцизне политике у складу са директивама ЕУ на делатност јавног транспорта. Ако се има у виду садашњи ниво акцизе од 50,12 дин/литру (по рефакцији плаћене акцизе) и друге таксе и накнаде које се плаћају на евродизел гориво, у Србији је трошак већи за преко 36,5% у односу на сада примењена оптерећења која плаћају комерцијални транспортери у ЕУ.

Политике опорезивања у Републици Србији - при укупном оптерећењу цене моторних горива постоје обавезе које имају фискални карактер:

- акциза;
- накнада за формирање и одржавање обавезних резерви (НОР);
- накнада за маркирање горива (НМГ);
- накнада за мониторинг квалитета горива (НМК);
- накнада за унапређење енергетске ефикасности (НЕЕ);
- порез на додату вредност (ПДВ).

Поређење дажбина на промет моторног горива различитих земаља

Када се укупне дажбине на промет горива у Републици Србији ставе у релацију са дажбинама које се примењују у европским земљама са упоредивим Бруто друштвеним производом по глави становника, а то су углавном земље које нас окружују, јасно се види колико су пре свега цене дизела у Србији више оптерећене него у државама сличне економске снаге.



БДП по глави становника у Републици Србији је око 38% од просечне вредности БДП на нивоу Европске уније, док су дажбине на дизел веће и то за 14% од просека европских. У односу на минималне акцизе у складу са горе поменутом директивом ЕУ, такође се може уочити велико одступање, а посебно ако се има у виду економска снага земље у односу на друге државе ЕУ.

Високи трошкови инпута, ограничења у пословању, губици времена задржавања на границама и ниска цена услуге на тржишту транспортних услуга су велики проблем економске одрживости пословања. Економски неодрживо пословање легалних превозника у друмском транспорту за последицу имају старост возног парка, ниске зараде запослених а које имају велику претњу по безбедност и подстичу одлив возача, чиме се драматично угрожава делатност.

Нико од страних превозника у путничком и теретном саобраћају у транзиту не купује гориво у Републици Србији. Променом политике акцизног опорезивања за ову категорију домаћих превозника и закључивањем билатералних уговора о поврату ПДВ-а на купљено гориво са што више земаља чији камиони транзитирају кроз Србију, постоји могућност значајног повећања продаје горива на транзитним саобраћајницама и повећање буџетских прихода.

Истовремено, домаћи превозници у међународном саобраћају из године у годину повећавају количине горива које купују у земљама у окружењу, које су као такве својом пореском политиком привукле купце у транзиту. Превозници пограничних региона су почели да купују гориво у суседним земљама и ради даље продаје у Републици Србији, па је тако настао ланац илегалне трговине горивом који се протеже и 100 км у унутрашњост земље.

Домаћи превозници у међународном транспорту велики део горива не купују у Републици Србији. Они се доминантно горивом снабдевају у земљама у окружењу (око 50%), а приликом повратка у Србију у погонским резервоарима возила довозе гориво и за своје потребе на домаћем тржишту. Због тога што су државне таксе на дизел у Србији далеко више него у земљама у окружењу, ово далеко најзаступљеније гориво у саобраћају је и најскупље у нашој земљи за легалног комерцијалног превозника. Поред тога, у појединим земаљама у окружењу транспортери, имају право на поврат ПДВ-а, па чак и дела акцизе, тако да теретна возила и аутобуски превозници у међународном транспорту, укључујући и домаће превознике у пограничним местима, пре уласка у Србију по правилу гориво купују у тим, суседним земљама.

Посебно истичемо да се бенефити фискалне политике које предвиђа и прописује директива ЕУ, не односе на превоз за сопствене потребе, већ је прописан само за привреду која поседује лиценцу за обављање делатности и обавља јавни превоз на комерцијалним принципима у функцији подстицања конкурентности.

Све ове обавезе, у складу са праксом и Директивом ЕУ за комерцијални транспорт, за превознике који поседују лиценцу за обављање делатности, треба да буду у нивоу од 330 евра /1.000 литара горива. Европска унија је у циљу спречавања појединих држава да ниском ценом енергената подигне конкурентност своје привреде, утврдила минималне акцизе за енергенте по врсти и намени. Државе чланице могу самостално да креирају своју пореску политику према енергентима. Ипак постоји одређени лимит и по висини

захватања, не могу ићи испод минимално прописаних вредности, али у интересу развоја својих привреда (корисника услуга транспорта) све државе су у нивоу директиве ЕУ.

Додајемо такође, да је напред изнети наш предлог у основи подржан и од стране Удружења нафтних компанија Србије, да се политика акцизног опорезивања, што пре усклади са захтевима директива ЕУ у овој области, наравно уз уважавање специфичности домаћег тржишта. Принципи које директиве садрже афирмишу потрошњу еколошки прихватљивих производа, али и очување међусобне конкурентности различитих енергената, како би се на тржишту очувало што више различитих извора енергије. Политика акцизног опорезивања енергената се не посматра искључиво као инструмент за повећање буџетских прихода.

Циљ промене политике акцизног опорезивања енергената

Предлог је да се измена акцизне политике спроводи фазно кроз мапу пута, али не дуже од три године. Примарни циљ промене политике акцизног опорезивања евродизел горива је повећање укупног промета деривата нафте на домаћем тржишту, што би поред раста обима пословања произвођача, увозника и дистрибутера деривата нафте допринело и расту фискалних прихода, и то без повећања номиналних износа акциза.

ПРОМЕТ У СЕКТОРУ БИ БИО ПОВЕЋАН као последица:

- смањења трошка горива за комерцијалне превознике који поседују лиценцу за обављање делатности јавног транспорта у друмском саобраћају;
- **повећања конкурентности домаће економије, па самим тим и привредних активности;**
- смањења *сивог* тржишта деривата нафте;
- **повећања продаје горива возилима у транзиту, страним превозницима;**
- повећања продаје домаћим превозницима у међународном транспорту;
- **повећања продаје домаћим правним лицима у пограничним деловима Републике Србије, нарочито ка Федерацији Босне и Херцеговине и Северној Македонији, али и другим земљама.**

Такође, **ВАЖНИ ЦИЉЕВИ ПРОМЕНЕ ПОЛИТИКЕ АКЦИЗНОГ ОПОРЕЗИВАЊА су:**

- усаглашавање нивоа акциза са реалном економском снагом привреде и становништва;
- усаглашавање политике акцизног опорезивања са директивама ЕУ;
- прихватање и имплементација Европских модела уређења пословног окружење.

ДА ЗАКЉУЧИМО - друмски транспорт партиципира са преко 80% у свим токовима путника и робе у Републици Србији и има велику важност за нашу земљу. Овај вид транспорта представља крвоток привреде и друштва и кључни фактор који утиче како на свеукупни пословни амбијент, тако и на квалитет живота грађана. Исти покреће привреду и друштво. И зато је системски приступ развоју тржишта, подизање конкурентности и развој сектора јавног друмског транспорта као веома важне привредне делатности за кориснике услуга и квалитет живота грађана уз интеграцију са другим привредним системима и тржиштима, основни предуслов за одрживи развој Републике Србије, привлачење и подстицање инвестиција.

Из свега наведеног, у очекивању да ће Социјално-економски савет Републике Србије размотрити и усвојити нашу иницијативу и исту проследити надлежним институцијама, а првенствено Влади Републике Србије и Министарству финансија,

С поштовањем,

У Београду,
Дана, 23. августа 2021. године

УНИЈА ПОСЛОДАВАЦА СРБИЈЕ

Срђан Дробњаковић, директор



ПРИЛОГ:

Образложење и анализа ефеката иницијативе корекције фискалне политике према привреди и смањења акциза на еводизел гориво за комерцијалну транспортну привреду која поседује лиценцу за обављање јавног превоза у друмском саобраћају