

SLAVIŠA PETKOVIĆ, NAČELNIK ODELJENJA ZA TEHNIČKI NADZOR TRŽIŠNE INSPEKCIJE

# KONTROLE ĆE BITI NEPREKIDNE

Zbog čega uvođenje markiranja donosi višestruku korist i državi i potrošačima, šta i kako će se kontrolisati i da li ćemo najzad moći da budemo sigurni u ono što sipamo na pumpama? Kakva su dosadašnja iskustva i očekivanja tržišne inspekcije i kakve kazne čekaju prodavce goriva koji se ne budu pridržavali novih pravila o markiranju



– Markiranjem će biti otkriveni i mnogi propusti u trgovini gorivima koji do sada nisu bili očigledni. Kada uzmemo uzorak i stavimo ga u aparat, tačno znamo šta se dešavalo sa gorivom

– Slaviša Petković, načelnik Odeljenja za tehnički nadzor tržišne inspekcije



Markiranjem ćemo postići ono što i jeste naš cilj – da gorivo koje se prodaje na pumpama bude propisanog kvaliteta i da se potrošači otarase bojazni da će kupiti nešto što može da im upropasti automobil



Početak ove godine u Srbiji je počeo da radi potpuno novi sistem kontrole tržišta naftnih derivata. Radi se o markiranju, čiji je princip da se u sve gorivo koje regularnim kanalima stiže na tržište dodaje posebna supstanca, nanomarker. Njegovo prisustvo se otkriva specijalnim uređajima, a ako se pri kontroli pokaže da ga u gorivu nema, ili ga nema u dovoljnoj koncentraciji, to je znak da je bilo nekih malverzacija. Upravo u taj deo sistema, kontrolu goriva, uključena je Tržišna inspekcija, koja je markiranjem dobila novo „oružje“ u borbi za uspostavljanje reda na tržištu naftnih derivata. Zato smo sa Slavišom Petkovićem, tržišnim inspektorom i načelnikom Odeljenja za tehnički nadzor, razgovarali o tome koliko markiranje utiče na rad inspekcije i prodavaca goriva, kako iz njegovog ugla ceo sistem izgleda i šta od njega očekuje.

**Sistem markiranja pokrenut je u februaru. Šta je u međuvremenu radila tržišna inspekcija?**

– Propisi kojima je uveden markiranje određuju da od momenta početka markiranja, narednih šest meseci traje uvođenje Tržišne inspekcije u posao. Tih šest mese-

ci nismo želeli da izgubimo, već smo bili vrlo aktivni na tržištu. Sve koji se bave trgovinom gorivima obavestili smo o njihovim obavezama i zajedno sa njima utvrdili eventualne rizike koji postoje. Obavljali smo probne provere goriva, obilazili smo veletrgovce, prevoznike goriva i malo-prodajne objekte, proveravali kako rade i objašnjavali im šta ih čeka.

**Kakva su dosadašnja iskustva?**

– Od ranije znamo da dosta trgovaca, naročito manjih, ne zna pravilno da manipuliše gorivom. Dešava se da se snabdevaju iz nepouzdatih izvora, mešaju goriva koja ne bi smeli i tome slično. I proteklih meseci bilo je lakvih slučajeva i to smo mogli da uočimo zahvaljujući markeru. Dešavalo se na primer da utvrdimo da je koncentracija markera manja od propisane, kažemo to trgovcu i on prvo kaže da je sve radio kako treba, da bi ubrzo priznao da je imao 500 litara zaostalog goriva koje je dodao u novo, markirano, čime je poremetio koncentraciju markera.

**Pripremni period uskoro ističe. Šta prodavce čeka kada krenete u prave kontrole?**

– Trgovci moraju da shvate da se mar-

ker stavlja u gorivo pri samom ulasku na tržište Srbije, odnosno odmah nakon uvoza ili pri izlasku iz rafinerije. Zato ne sme biti odstupanja u količini markera u gorivu ni u veletrgovinskim skladištima, ni tokom transporta ni na benzinskim stanicama. Mora biti maksimalna predviđena količina markera.

Gorivo u kojem nema markera ili je smanjena koncentracija ne može nikako naknadno da se proda. To gorivo će verovatno ići u reciklažu ili će biti oduzimana ako propisi to dozvole. Drugi problem za prodavca je novčana kazna koja može da ide do tri miliona dinara. Uz to, prekršiocima se zabranjuje obavljanje delatnosti na šest meseci do tri godine, što je verovatno i najteža kazna.

**Kako će ubuduće izgledati vaše kontrole goriva i koliko će biti česte?**

– Jedna od velikih prednosti novog sistema je da je kontrola neprekidna – 12 meseci godišnje. Obavljaćemo najmanje 2.000 kontrola godišnje, i obraditi između osam i deset hiljada uzoraka. Druga prednost je da se odmah na terenu, tokom same kontrole na benzinskoj pumpi, vidi da li je gorivo regularno. Nema više potrebe za čekanjem na laboratorijsku analizu. U slučaju manje koncentracije markera, tržišni inspektor momentalno zabranjuje promet, a potom sledi dalja procedura ko-

ja podrazumeva i pomenute stroge kazne.

**Koliko će vlasnici automobila imati koristi od markiranja goriva?**

– Markiranje je sistem koji svima treba da donese dobit. Kao prvo državi koja prikuplja akcizu i PDV, što je bio početni razlog za uvođenje novog načina kontrole. Korist imaju i trgovci koji sada nemaju nelojalnu konkurenciju. Svi pod jednakim uslovima uzimaju gorivo, a kada nema „divlje“ nabavke, neće biti ni nerealno niskih cena.

I što je za većinu najvažnije, markiranje štiti i interese potrošača, vlasnika automobila koji na pumpama sipaju gorivo. Sistem je takav da se markiranom gorivu zna poreklo i da je odgovarajućeg kvaliteta. Samo gorivo koje ispunjava zahteve standarda se može markirati, i samo takvo kreće ka potrošačima.

**Da li verujete da će markiranje dati rezultate, odnosno uvesti red na tržište goriva?**

– Mi ništa nećemo dobiti na brzinu. Predstoji ogroman rad koji državni organi moraju da ulože. Nije to stvar samo markiranja i tržišne inspekcije, jer su u kontrolu prometa naftnim derivatima uključeni i policija, poreska uprava, carina i drugi organi. Svima smo ponudili saradnju jer kroz projekat markiranja možemo da pomognemo i u njihovim aktivnostima. ■ S.P.



# Dizel zauvek skuplji od benzina?

Zašto će gorivo na jesen poskupeti za oko 3,5 dinara, a posle nove godine još više od toga? Da li će nam standard dodatno biti srozan, a konkurentnost privrede ugrožena zbog basnoslovnih cena derivata koje će neminovno izazvati talas ostalih poskupljenja

Zbog povećanja akciza koje naplaćuje država i usklađivanja propisa o gorivu sa zahtevima Evropske unije očekuju nas velika poskupljenja derivata zbog kojih verovatno mnogi više neće moći da voze. Već na jesen, gorivo će poskupeti za oko tri ili tri i po dinara, zatim od 1. januara iduće godine sledi još veće poskupljenje, pa onda još jedno i još jedno. U avgustu 2015. gorivo bi moglo koštati čak deset dinara više nego sada, a ako u međuvremenu padne vrednost dinara u odnosu na dolar – i više od toga. Pitanje je možemo li izbeći ove crne prognoze i vrtoglava poskupljenja goriva koja bi poput lančane reakcije izazvala talas raznih drugih poskupljenja i dodatni pad ionako srozanog životnog standarda naših građana. Naftaši kažu da možemo, ukoliko država bude imala malo sluha da makar razmisli o manjim akcizama i tako malo olakša ono što se mora uraditi.

Zakonom o akcizama utvrđene su njihove promene od 2012. do 2016. i tada je definisano da će se državna zahvatnja za dizel i benzin izjednačiti i da će se po tom osnovu tečni naftni gas sasvim približiti pomenutim vrstama derivata. To je već počelo da se dešava i od 1. januara 2014. dobili smo za četiri dinara veću akcizu za dizel i samo 40 para povećanje za benzin. Od iduće godine, čeka nas isto takvo povećanje za dizel koji će tako u dva koraka poskupeti za ukupno osam dinara i ubuduće će zauvek biti skuplji od benzina.

Kada pogledate strukturu cene goriva, videćete da državna zahvatnja iznose maltene koliko i kompanijska cena u koju su uračunati proizvođački i svi drugi troškovi. I u drugim zemljama se najviše ubira od goriva, alkohola i duvana, ali bi za nas ovo moglo biti previše jer nas čekaju i ove ostale obaveze zbog usklađivanja sa propisima EU – kaže Tomislav Mićović, generalni sekretar Udruženja naftnih kompanija Srbije i dodaje da najcrnji scenario možemo izbeći samo ukoliko država promeni zakon o akcizama ili makar na izvesno vreme suspenduje odredbe o planiranim povećanjima. – Ukoliko cene goriva nastave da se zidaju ovim tempom, konkurentnost naše privrede bi mogla biti ozbiljno ugrožena, a tranzit ćemo skoro potpuno izgubiti. Kada nam gorivo ovako drastično poskupi, retko ko će više hteti da toči u Srbiji.

Zbog predstojećeg pristupanja Evropskoj uniji, naša država ima dve velike obaveze. Prva, koju moramo ispuniti do 2023, podrazumeva formiranje i održavanje obaveznih rezervi derivata nafte koje iznose 90 dana neto potrošnje ili 470.000 tona koje moramo smestiti u tankove.

– To nas, bez skladištenja i ostalih pratećih troškova, košta oko 500 miliona evra, pa se država opredelila da taj novac prikupi kroz naknadu koja će biti obračunavana na svakom litar goriva. Koliko će ta naknada iznositi, odrediće Ministarstvo

## ZA KOLIKO POSKUPLJUJE GORIVO

**od 2,5 do 3,5 din/l**

zbog naknade za formiranje obaveznih rezervi derivata nafte (na jesen, posle rebalansa i odluke Ministarstva energetike)

**4 din/l**

zbog povećanja akcize za dizel

**5 din/kg**

zbog povećanja akcize za TNG (od 1. 1. 2015)

**0,08 din/l**

zbog uvođenja monitoringa kvaliteta goriva (od avgusta 2015)

Napomena: Za markiranje goriva se već sada plaća 0,26 din/l

## STRUKTURA CENE DERIVATA U SRBIJI



Primenom novog Zakona o akcizama, Srbija je dospela u apsurdnu situaciju i nalazi se uz rame sa Velikom Britanijom, Bugarskom i Mađarskom, jedinim evropskim zemljama u kojima je dizel skuplji od benzina

## KAKO SU SE KRETALE AKCIZE

| vrsta goriva | visina akciza |           |           |
|--------------|---------------|-----------|-----------|
|              | 2013.         | 2014.     | 2015.     |
| dizel        | 42 din/l      | 46 din/l  | 50 din/l  |
| benzin       | 49,60 din/l   | 50 din/l  | 50 din/l  |
| TNG          | 30 din/kg     | 35 din/kg | 45 din/kg |

energetike odgovarajućim podzakonskim aktom, ali se pretpostavlja da bi to moglo da bude između dva i po i tri i po dinara po litru – kaže Mićović i napominje da ovo prvo poskupljenje možemo očekivati nakon sledećeg rebalansa državnog budžeta, planiranog na jesen. – Druga važna stvar je obaveza namešavanja bio-goriva koja treba da počne od 1. 1. 2015, što već svi u okruženju rade. Međutim, bio-dizel na tržištu košta za oko 45 dinara više od dizela, pa će i to dodatno povećati maloprodajnu cenu ukoliko država makar na tu vrstu derivata ne smanji ili ne ukine akcizu. Osim toga, od avgusta iduće godine moramo uvesti monitoring kvaliteta goriva što znači da se na svim skladištima i benzinskim pumpama u Srbiji, makar jednom godišnje sprovede uzorkovanje i kontrola kvaliteta, a to će nas koštati dodatnih osam para po litru goriva. ■

Ž. R.



