

# Neka obilježja "poreza na barke"

---

**Urban, Ivica**

*Source / Izvornik:* **Newsletter : povremeno glasilo Instituta za javne financije, 2009, 11, 1 - 6**

**Journal article, Published version**

**Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:242:092313>

*Rights / Prava:* [Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International/Imenovanje-Nekomercijalno-Bez prerada 4.0 međunarodna](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-08-25**



*Repository / Repozitorij:*

[Institute of Public Finance Repository](#)

# NEWSLETTER

Br. 45

Kolovoz 2009.

ISSN 1333-4263

Institut za javne financije • 10000 Zagreb, Smičiklasova 21, Hrvatska  
p.p. 320; tel: (385 1) 4886 444; fax: 4819 365; e-mail: ured@ijf.hr; www.ijf.hr

Ivica Urban\*

## Neka obilježja “poreza na barke”

*Uvođenje bilo kojeg poreza uzrokuje mnoštvo različitih učinaka na gospodarstvo, a to se osobito odnosi na trošarine. Stoga je utvrđivanje poreznog tereta što ga sudionici na tržištu doista snose samo naizgled jednostavno. Primjenom jednoga ekonomskog modela pokazujemo da povećanje trošarina na plovila može posebice pogoditi proizvodne faktore u industriji malih brodova, a posredno – zbog smanjenja proizvodnje i povećanja cijena – i kupce brodova. Povećanje trošarina na plovila bilo je, uz povećanje poreznih prihoda, motivirano i namjerom povećanja poreznog tereta za pojedince s visokom “ekonomskom snagom”. No pritom bi kao “kolateralne žrtve” mogli nastradati proizvodni faktori u industriji malih brodova.*

### Uvod

Povećanjem posebnog poreza na plovila<sup>1</sup> država želi povećati porezne prihode, ali i pokazati da će i potrošači većih platežnih mogućnosti snositi prikladan dio kriznoga poreznog tereta. No građane ta gesta i nije posebno utješila pa još uvijek prosvjeduju zbog “kriznog poreza” na dohodak.<sup>2</sup> Istodobno domaći proizvođači malih brodova, obveznici plaćanja trošarina na plovila, najavljuju propast te industrije i otpuštanje 2500 radnika.

\* Institut za javne financije

<sup>1</sup> Posebni porez ne odnosi se na sva plovila, već na brodove ili brodice (jahte) i čamce unutarnje plovidbe koji služe za razonodu, sport ili rekreaciju.

<sup>2</sup> Najveća pozornost javnosti ovih je dana bila usmjerena na “krizni porez”, “porez solidarnosti” iliti “harač”, koji je, dakle, dobio barem tri “aliasa”. Nova verzija Zakona o posebnom porezu na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove dobila je alternativno ime – *porez na luksuz*, što nije prikladan naziv jer sugerira da je riječ o nekom novom porezu na luksuz (zapravo je to preoblikovana postojeća trošarina kojom se oporezuju i automobili prodajne cijene manje od 50.000 kuna). Usto, u Hrvatskoj već imamo *posebni porez na luksuzne proizvode* (kojim se oporezuju satovi, nakit itd.).

Institut za javne financije bavi se ekonomskim istraživanjima i analizama vezanim uz razne vidove javnih financija poput proračuna, poreza i carina. Tom djelatnošću usmjeren je na ekonomske, pravne i institucionalne teme važne za zdrav dugoročni ekonomski razvoj Hrvatske. Kako bi se javnosti približile određene teme, u Newsletteru se povremeno objavljuju stručne i nezavisne analize ekonomskih pitanja. Stavovi u člancima objavljenim u Newsletteru izražavaju mišljenja autora koja ne moraju neminovno odražavati i mišljenje Instituta kao institucije. Potpuni tekst Newslettera na hrvatskom i na engleskom jeziku nalazi se i na Internet adresi: <http://www.ijf.hr/newsletter>.

U ovom tekstu pokušavamo odgovoriti na važno pitanje: tko sve snosi teret povećane trošarine na plovila? Na početku moramo reći nešto o naravi i metodologiji ove analize. Riječ je o primjeni ekonomske teorije na jedan primjer iz prakse, a to je povećanje trošarina na plovila. Pri tome ekonomski model kojim se koristimo nije načinjen za specifičnu analizu trošarina na plovila, već za analizu općenitih učinaka trošarina. Takav pristup – karakterističan za ekonomsku teoriju – zasniva se na pretpostavci da će se uvođenjem trošarina ostvariti određeni učinci bez obzira na to kojem se proizvodu i industriji trošarina nameće. Stoga, iako ne poznajemo specifičnosti proizvodnje i tržišta malih plovila u Hrvatskoj i svijetu, ipak možemo nešto valjano reći o tendencijama kojima vodi trošarina. Mi ne možemo prognozirati što će se točno dogoditi s industrijom brodova, njihovim cijenama i poreznim prihodima, ali možemo upozoriti na moguće probleme i teškoće vezane za ostvarenje ciljeva što ih je imalo povećanje trošarina, a to je povećanje tereta za osobe s visokim dohocima.

### Porezi na potrošnju

Svrha *poreza na potrošnju* nekog proizvoda, kako mu i naziv kaže, trebala bi biti oporezivanje potrošnje osobe

koja troši taj proizvod. Glavni porezi na potrošnju u Hrvatskoj jesu porez na dodanu vrijednost (PDV) i posebni porezi na potrošnju, odnosno trošarine. PDV-om se oporezuju isporuke gotovo svih roba i usluga, dok se trošarinama oporezuju pojedine skupine proizvoda poput goriva, kave, duhana, piva, automobila itd. Obveznici poreza na potrošnju nisu kupci već proizvođači odnosno prodavatelji dobara. Naime, prodavatelja je na tržištu po pravilu mnogo manje nego kupaca, pa je državi lakše i jeftinije porez ubirati od te manje skupine.

No ako su obveznici poreza prodavatelji, kako onda možemo reći da su to porezi na potrošnju koje snose potrošači? Pretpostavlja se da obveznik poreza – proizvođač ili trgovac – na jednostavan i lak način može prevaliti (prebaciti, pomaknuti, proslijediti) porez na svog kupca. Svi sudionici u proizvodno-trgovačkom lancu prosljeđuju porez na sljedećeg člana u lancu, a zadnji član – konzument finalnog dobra – to ne može učiniti te snosi puni teret poreza.

Ako se uvede novi porez na potrošnju u visini 20% cijene proizvoda, proizvođaču se ukupni troškovi poslovanja povećavaju za  $P \times Q \times 20\%$ ;  $P$  je cijena, a  $Q$  količina prodanog proizvoda na koji je uvedena trošarina. *Pojam* poreza na potrošnju podrazumijeva sljedeće: povećane troškove koje uzrokuje plaćanje novog poreza proizvođač će riješiti na jednostavan i bezbolan način – povećat će cijenu svog proizvoda za 20%, čime će ostvariti dodatni ukupni prihod od  $P \times Q \times 20\%$ , upravo koliko mu je potrebno da kompenzira plaćanje poreza. Teret poreza tako je prevaljen na kupca, koji za svaku jedinicu proizvoda plaća 20% veću cijenu.

Argumenti su prilično jednostavni, a među zaključcima koji se nameću osobito je važan sljedeći: ako neka skupina građana troši glavninu proizvedene količine nekog dobra  $X$ , a želimo toj skupini nametnuti dodatni porezni teret (odnosno, povećati doprinos te skupine u ukupnim poreznim prihodima), pojavljuje se jednostavna mogućnost: nametnuti poseban porez na potrošnju dobra  $X$ .

## Promjene zakona o posebnim porezima

Upravo takva ideja stoji iza nedavnih promjena u Zakonu o posebnom porezu na osobne automobile, ostala motorna vozila, plovila i zrakoplove<sup>3</sup>. Pri oporezivanju automobila i motocikala promjene su se dogodile za vozila s prodajnom cijenom *iznad* 400.000 kuna: uvedena su tri nova razreda s graničnim stopama od 53, 58 i 63%.

Tako se na automobil s prodajnom cijenom<sup>4</sup> od milijun kuna plaća trošarina od čak 492.500 kuna. Međutim, znatno veće promjene dogodile su se u oporezivanju plovila i zrakoplova – za njih je porezna osnovica do sada bila *plovilo* odnosno *zrakoplov*, te se porezni iznos računao s obzirom na njihova obilježja (duljinu i postojanje kabine za plovilo, odnosno broj sjedala u zrakoplovu), a sada je osnovica *prodajna cijena*, jednako kao za automobile i motocikle, pri čemu se primjenjuje isti porezni raspored. Dakle, za plovilo od milijun kuna plaćat će se također 492.500 kuna; za usporedbu, do sada je najveća trošarina iznosila 150.000 kuna, a plaćala se za plovilo s kabinom duljom od 15 metara.

Promjene spomenutog poreza dogodile su se u fiskalnom paketu zajedno s uvođenjem "kriznog poreza" na dohodak, naknade na usluge mobilne telefonije<sup>5</sup> i povećanjem stope PDV-a s 22 na 23%. Promjenama u oporezivanju *automobila, plovila i zrakoplova* Vlada je zacijelo željela ublažiti negativnu reakciju građanstva zbog povećanja ostalih triju poreza. Dakle, povećana trošarina trebala bi dovesti do toga da pojedinci s visokim dohocima više nego do sada pridonose državnim prihodima.

No je li u stvarnosti sve baš tako jednostavno? Hoće li veći porez na plovila namrgoditi samo lica budućih kupaca koji će sada za njih morati platiti znatno veću cijenu? Situacija uopće nije tako jednostavna, a u nastavku ćemo vidjeti zašto.

## Sve bi bilo lako da nema domaće proizvodnje brodova...

Ovaj osvrt motiviran je zbivanjima nakon promjene zakona o trošarinama, a koja su opisana u članku Gordane Galović u *Jutarnjem listu*.<sup>6</sup> Veći dio članka posvećen je opisu promjena u oporezivanju koje smo i mi upravo naveli, te mogućim reakcijama kupaca na tržištu luksuznih automobila. No uznemirujuće djeluje popratni članak koji se odnosi na oporezivanje plovila: "Nove trošarine uništiti će male hrvatske brodograditelje ... Riječ je o velikom udaru na našu proizvodnju jer je kupovina već ionako drastično pala. S još većim cijenama zbog trošarina mala brodogradnja o kojoj ovisi više od 2500 radnika će propasti", tvrdi Mario Križman, direktor Klastera male brodogradnje, koji okuplja 29 od stotinjak proizvođača u toj industriji. Mali brodograditelji traže razgovor s predstavnicima Vlade o novim trošarinama i zahtijevaju da ih se izuzme iz oporezivanja.

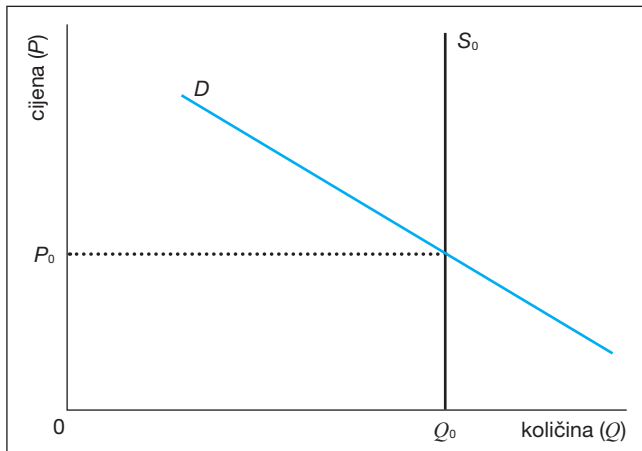
<sup>3</sup> U nastavku: Zakon (NN 136/02, 44/03, 95/04 i 94/09).

<sup>4</sup> Prodajna cijena je cijena bez poreza na dodanu vrijednost, a pri uvozu je to carinska vrijednost uvećana za iznos carine (dakle, prodajna cijena ne uključuje trošarinu).

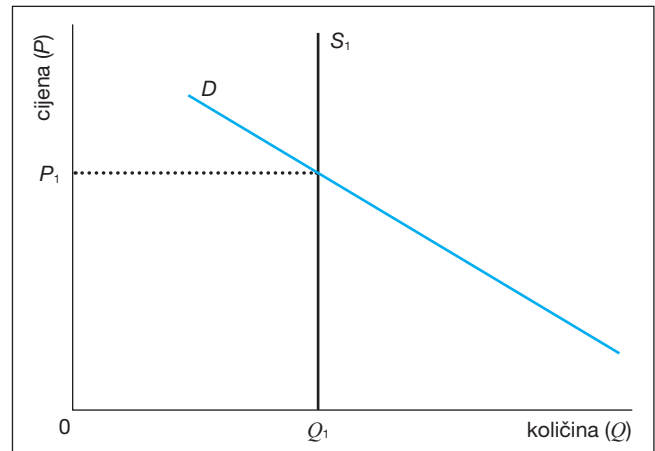
<sup>5</sup> Prema Zakonu o naknadi za pružanje usluga u pokretnim elektroničkim komunikacijskim mrežama (NN 94/09).

<sup>6</sup> Galović, Gordana: Zakapareno 5 najnovijih Ferrarija, a svaki vrijedi pola milijuna eura, *Jutarnji list*, 14/15. kolovoza 2009, s posebnim dijelom posvećenim trošarini na plovila pod nazivom "Za brodove čak 12 puta više". Dostupno na: <http://www.jutarnji.hr/vijesti/clanak/art-2009,8,13,172787.jl>

Grafikon 1. Tržište proizvoda Y u vrijeme uvođenja trošarine



Grafikon 2. Tržište proizvoda Y nakon prilagodbe trošarini



Prisjetimo li se rasprave na početku, moramo si postaviti sljedeća pitanja: Kako je moguće da se zbog poreza na *potrošnju* oštećenima osjećaju *proizvođači* – vlasnici poduzeća i njihovi radnici? Kako to da ne mogu povećati cijene svojih brodova za iznos trošarine i prevaliti porez na “bogate” kupce? Je li možda riječ o pokušaju izvlačenja posebnih povlastica od države? Nešto u cijeloj priči nije logično...

## “Ekonomska logika”

Nasreću, odgovore na tih nekoliko neugodnih pitanja imamo gdje pronaći: u knjizi *Moć i tržište* (s podnaslovom *Država i gospodarstvo*) američkog ekonomista Murraya N. Rothbarda, koju je prije dvije godine izdao Institut za javne financije.<sup>7</sup> Rothbard u toj knjizi temeljito analizira različite oblike državne intervencije, a veliko poglavlje posvećeno je oporezivanju. Uvođenje bilo kojeg poreza stvara složen ciklus učinaka na cijelo gospodarstvo i potrebna je dobra ekonomska podloga kako bismo ih razumjeli. *Moć i tržište* pruža nam tu podlogu i u nastavku ukratko opisujemo što se sve događa uvođenjem trošarina, kako bismo objasnili zbivanja u Hrvatskoj vezana za oporezivanje malih brodova.

Poduzeća u svakom trenutku, pa tako i u trenutku uvođenja ili povećanja nekog poreza, drže cijenu svog proizvoda na razini pri kojoj se ostvaruje najviša dobit. Ponuda proizvoda u trenutku uvođenja poreza ne može se

promijeniti, a potražnja proizvoda se ne mijenja jer promjena trošarine ne utječe na potražnju dobra. To prikazuje grafikon 1: tržišna krivulja potražnje *D* govori koliko jedinica proizvoda Y kupci na tržištu žele kupiti pri svakoj mogućoj cijeni; ona je padajuća jer se po nižim cijenama može kupiti više proizvoda. Tržišna je krivulja ponude  $S_0$  uspravna jer je ponuda proizvoda Y u svakom trenutku fiksna, i to pri količini od  $Q_0$  jedinica.<sup>8</sup> Cijena koju proizvođač može postići u prikazanom trenutku jest  $P_0$ . “Tržište diktira cijenu”, kaže se, i upravo je to prikazano slikom 1.<sup>9</sup> Grafikon 2. predočuje stanje nakon uvođenja trošarine, ali njezinu ćemo se opisu vratiti nakon što opišemo proces koji se zbiva kao posljedica nametanja novog poreza.

Nakon uvođenja trošarine, poduzeće za svaki prodani proizvod snosi dodatni trošak trošarine. Kako se cijena u tom trenutku ne može povećati, poduzeće mora smanjiti ostale troškove. Zbog manje raspoloživih sredstava smanjuje se potražnja proizvodnih faktora rada i zemlje koji su zaposleni u oporezovanoj grani, te se smanjuje potražnja od dobavljača za tu industriju, zbog čega nadnice, najamnine i cijene dobavljača teže smanjenju. Stoga se proizvodni faktori nastoje preseliti u druge proizvodne grane, tražeći veće naknade od onih u grani u kojoj je upravo nametnuta trošarina. Dio njih će u tome uspjeti, a to se odnosi na tzv. nespecifične faktore proizvodnje (npr. računovođe, menadžere i čistače, te na si-

<sup>7</sup> Rothbard, Murray N.: *Moć i tržište*, Institut za javne financije, 2007. Izvornik: *Power and Market*, Institute for Humane Studies, 1970. Murray N. Rothbard (1926-1995) jedan je od najvažnijih predstavnika “austrijske” ekonomske škole koja je ime dobila po zemlji podrijetla njezinih utemeljitelja Karla Mengera, Eugena von Böhm-Bawerka i Ludwiga von Misesa. Iako zasnovana na marginalističkoj teoriji određivanja cijena, zbog drukčijeg metodološkog pristupa po zaključcima se razlikuje od ostalih ekonomskih doktrina. Jak naglasak u djelima “austrijanaca” stavljen je na ekonomsku argumentaciju štetnosti državne intervencije u gospodarstvu. Knjiga *Moć i tržište* dio je Rothbardova velikog ekonomskog udžbenika “austrijske” ekonomike pod nazivom *Man, Economy, and State*.

<sup>8</sup> U standardnoj (*mainstream*) ekonomskoj analizi krivulja ponude je rastuća jer odražava vremenski aspekt: poduzeća mogu povećati proizvodnju, uz uvjet veće cijene proizvoda koja će pokriti rastuće troškove. U “austrijskoj” analizi “cijena se određuje *jedino* međudjelovanjem već proizvedene zalihe proizvoda i subjektivnih korisnosti i rasporeda potražnje za tim zalihama” (v. Rothbard, Murray N.: *The Consumption Tax: A Critique*, *The Review of Austrian Economics*, 7 (2) 1994.).

<sup>9</sup> Ipak, treba spomenuti da se na tržištima s relativno malim brojem kupaca i prodavatelja (kakvo i jest tržište malih brodova), cijena može uspostaviti i u određenom intervalu oko cijene  $P_0$ , a hoće li biti malo veća ili manja od  $P_0$ , ovisi o pregovaračkoj sposobnosti prodavatelja i kupca.

rovine, materijal i opremu koja se može upotrijebiti za različite namjene), no njihovo će ih tržište apsorbirati, uz smanjenje naknade na cijelom tržištu toga proizvodnog faktora. Drugi dio proizvodnih faktora, a to su tzv. specifični faktori (npr. uskospecijalizirani inženjeri, vlasnici zemljišta na kojemu je smješteno poduzeće<sup>10</sup>, kapitalna oprema koja se ne može iskoristiti za druge namjene), ne mogu se preseliti u druge sektore i morat će prihvatiti snižene naknade ili čak nezaposlenost. Slično je i s dobavljačima, odnosno s njihovim proizvodnim faktorima i dobavljačima.

Bilo da je riječ o specifičnim ili o nespecifičnim faktorima, povećanje troškova zbog nametnute trošarine uzrokovat će tegobe preseljenja i neizvjesnosti oko budućeg zaposlenja. Što je trošarina viša, to je problem, dakako, veći. Neki se proizvođači neće moći održati u toj “tržišnoj utakmici” u kojoj je država zadala nova pravila i morat će je napustiti. Zbog toga će se ponuda cijele grane smanjiti, te će se uspostaviti nova – viša cijena. Svi faktori ostvaruju niže dohotke, dok su “osobito pogođeni specifični faktori, a potrošači trpe jer je alokacija faktora i cijena iskrivljena u usporedbi s onom koja bi zadovoljila njihove želje”, kaže Rothbard.

Što se konkretno događa s vlasnicima malih brodogradilišta? Oni se pojavljuju u više uloga: (a) kao vlasnici proizvodnih faktora koji zarađuju *nadnice i rente*, (b) kao poduzetnici koji usmjeravaju proizvodne faktore na tržištu kako bi zaradili *poduzetnički profit* (ako nisu u tome uspješni doživjet će *poduzetnički gubitak*), i (c) kao kapitalisti koji posuđuju poduzeću potreban novčani kapital (u toj se ulozi pojavljuju i vanjski pozajmljivači: vlasnici dioničkog kapitala i vlasnici duga poduzeća, npr. banke) i za to zarađuju *kamatu*. Već smo opisali što se događa vlasnicima proizvodnih faktora. Kao poduzetnici, vlasnici će trebati pokazati osobitu vještinu u uvjetima velikih promjena uzrokovanih trošarinama: oni sposobniji preživjet će udar i ostat će u utakmici; ostali će morati potražiti neki drugi posao. S obzirom na kontrakciju industrije, dio kapitalista, odnosno pozajmljivača novčanog kapitala napustit će tu granu kako bi se *jedinstvena stopa povrata* zadržala jednakom za cijelo gospodarstvo.<sup>11</sup> Poslovna dobit cijele grane smanjuje se, a sukladno procjenama buduće dobiti, mijenja se i tržišna vrijednost poduzeća.

Dakle, prvi na udaru trošarina nisu kupci dobara već proizvodni faktori u proizvodnji tih dobara. No to ne

znači da i kupci nisu na gubitku. Nakon sniženja ponude povećava se cijena proizvoda, pa kupci moraju odabrati jeftinije proizvode ili za isti proizvod platiti više nego prije. To je prikazano grafikonom 2. Tržišna ponuda proizvoda Y smanjila se na  $Q_1$  jedinica, a cijena se povećala na  $P_1$ .<sup>12</sup>

Međutim, kako naglašava Rothbard, ta pojava – da kupci nakon trošarine plaćaju više cijene – ne može se nazvati *prevaljivanjem poreza* u smislu u kojemu smo ga spominjali na početku ovog teksta. Ondje smo istaknuli da bi prevaljivanje poreza trebao biti jednostavan i bezbolan proces u kojemu proizvođač samo poveća cijenu za iznos trošarine. No do povećanja cijena, kako smo vidjeli, dolazi nakon tegobnog procesa u kojemu mogu propasti i cijela poduzeća, smanjuju se dohoci svima, a trajno se uspostavlja neželjeni model potrošnje i proizvodnje. Tko, dakle, plaća cijenu trošarina i jesu li ostvareni ciljevi?

## Ne u isti koš s uvoznicima!

Činjenica koju ne smijemo zanemariti jest da se 70 – 80% domaće proizvodnje malih brodova plasira na domaće tržište. U obrnutom slučaju – kada bismo pretežan dio proizvodnje izvozili – ne bismo bili tako osjetljivi na trošarine uvedene u Hrvatskoj. Problem za hrvatsku malu brodogradnju tada bi nastao kad bi se povećale trošarine u najvećim zemljama uvoznicama njihovih brodova. Suprotno tome, kada se trošarine nameću na proizvode koje ne proizvodimo u Hrvatskoj, onda se spomenuti učinci na proizvodnju, dakako, u nas ne primijete. Učinak većih trošarina na automobile u Hrvatskoj, naravno, neće potresti svjetsku automobilsku industriju i neće izazvati prosvjed njihovih vlasnika i radnika, ali određeni negativan učinak – razmjeran veličini našeg tržišta u odnosu prema svjetskome – ipak će se ostvariti. Skloni smo zanemariti negativne utjecaje naših trošarina na njemačke ili češke radnike, pa će jedino što ćemo primijetiti biti povećanje cijena automobila za domaće kupce.

Vratimo se malim brodogradilištima u Hrvatskoj i analizirajmo još jedan važan problem. Njihov predstavnik izložio je jedan zanimljiv zahtjev: da se ne “stavljaju u isti koš s uvoznicima”. Drugim riječima, od Vlade će tražiti da domaće proizvođače oslobodi plaćanja trošarina, no uvoznike bi ostavili u košu u koji ih je bacila Vlada.

<sup>10</sup> U ovom primjeru zemljište je pogodno samo za tu specifičnu namjenu – izgradnju brodogradilišta. Pretpostavljamo da nije obradivo niti je poželjno za izgradnju kuća i vikendica odnosno za turizam.

<sup>11</sup> Pojmovi kao što su specifični i nespecifični proizvodni faktori, poduzetnik, poduzetnički profit, kapitalisti, kamata, jedinstvena stopa povrata, imaju specifično značenje u “austrijskoj” ekonomici. Za više detalja o njihovom značenju vidjeti, na primjer, Rothbardovu knjigu *Man, Economy, and State* ili teksto ve na web stranici Misesova instituta: [www.mises.org](http://www.mises.org)

<sup>12</sup> *Mainstream* ekonomska analiza uvođenja trošarine vodi istim zaključcima: proizvodnja oporezovanog dobra se smanjuje i cijena se povećava, ali se smatra da proizvođači mogu prevaliti dio novog poreza na potrošače već u samom procesu prilagodbe tržišta. Koliki će biti prevaljeni dio, ovisi o elastičnosti krivulja potražnje i ponude. Usto, Rothbard smatra kako je nemoguće porez prevaliti *unaprijed* (s proizvođača na potrošače), već je moguće samo prevaljivanje *unatrag* (s proizvođača na proizvodne faktore).

Međutim, kad bi Vlada prihvatila taj prijedlog, takva trošarina samo na uvezene male brodove istisnula bi s tržišta inozemnu konkurenciju ili je stavila u znatno slabiji položaj, zbog čega bi uvoznici ostali bez posla, a potez se ne bi svidio ni stranim proizvođačima, vladama njihovih zemalja, niti Europskoj komisiji koja se brine o nenarušavanju konkurencije. Ta selektivna trošarina, koja bi izuzimala domaće proizvođače, imala bi učinak zaštitne carine – omogućila bi veće dohotke domaćoj industriji malih brodova (otprilike, pojavili bi se suprotni učinci od onih koje smo opisali za slučaj kada se uvodi trošarina za sve dobavljače brodova), a znatno veće cijene za kupce. Dugoročno to može dovesti do pada efikasnosti domaćih proizvođača kojima je, nakon što su zaštićeni od konkurencije, smanjen poticaj usavršavanja.

## Slamka spasa?

Dva su načina na koja će se možda ublažiti negativni utjecaji trošarine na proizvodnju: jedan je u rukama samih proizvođača, a drugi ovisi o reakciji domaćih kupaca brodova. Brodograditelji mogu u izvoz plasirati veći dio svoje proizvodnje nego do sada. Izvoznici su oslobođeni plaćanja trošarine u Hrvatskoj, te će se njihovi proizvodi oporezovati samo u zemlji uvoznici.

Zakon dopušta oslobođenje plaćanja trošarine i kada plovila kupe domaći kupci, ako ona služe kao sredstvo u proizvodnji novih usluga. Ta je mogućnost uvedena promjenama zakona 2004. godine, ali samo za plovila, dok oni koji se kao kapitalnim sredstvima koriste automobilima, motociklima i zrakoplovima nemaju takav povoljniji tretman.<sup>13</sup> Dakle, posljednjih pet godina dio brodova oslobođen je trošarine, a na dio brodova trošarina se plaća. Ako bi se promijenila struktura domaće potražnje u odnosu prema dosadašnjoj – time da se poveća broj kupaca brodova koji vode registriranu djelatnost, a smanji broj kupaca koji brodove kupuju za “čisti gušt” – smanjilo bi se opterećenje za brodogradilišta uzrokovano trošarinom.<sup>14</sup>

Navedimo još jedan mogući učinak trošarine, a to je prijava brodova pod tuđom zastavom. “Ljudi će kupovati brodove i registrirati ih u inozemstvu, početak će se prazniti naše marine”, rekao je Romano Pičuljan, predsjednik Udruge hrvatske nautičke proizvodnje za *Novi list*.<sup>15</sup> Dakle, moglo bi se dogoditi da domaći kupci kupuju domaće brodove u inozemstvu i ondje ih registriraju. Time bi se također sma-

nijio teret za brodogradilišta: pad proizvodnje bio bi manji, a trošarine se ne bi plaćale jer je riječ o izvozu.

## Zaključak

Prosvjed predstavnika malih hrvatskih brodograditelja protiv nedavnoga značajnog povećanja trošarina na plovila naveo nas je na paradoksalni zaključak: posebni porez na plovila – povećan kako bi se oporezovala potrošnja kupaca visoke platežne sposobnosti – može znatno ugroziti proizvodnju u industriji male brodogradnje!

Potvrdu i znanstveno objašnjenje te indicije pronašli smo u knjizi *Moć i tržište* američkog ekonomista Murraya N. Rothbarda. Proučili smo i ukratko prikazali njegov ekonomski model o utjecaju uvođenja trošarine na gospodarstvo. Na temelju tih teoretskih zaključaka pokušavamo otkriti koje mogu biti posljedice uvođenja trošarina na proizvodnju, dohotke, cijene i potrošnju.

Uvedene trošarine povećavaju troškove poduzeća koji se ne mogu na jednostavan način prevaliti na potrošače povećanjem cijene, kako se to uobičajeno pretpostavlja. Trošarine smanjuju dohotke svih proizvodnih faktora, a neka se poduzeća moraju povući s tržišta jer ne mogu kompenzirati novonastale troškove. Nakon prilagodbe trošarini povećava se i cijena proizvoda koju plaćaju potrošači.

Tko će doista platiti porez, nije sasvim jednostavno odrediti. Uvođenjem trošarina na robe koje proizvodimo u zemlji kažnjavamo domaće proizvođače i potrošače. Ako ih ne proizvodimo u zemlji, kažnjavamo strane proizvođače i domaće potrošače. To vrijedi za sve trošarine. Poduzećima oporezovanim trošarinama država može kao kompenzaciju dati određene povlastice, npr. monopol-ski položaj, subvenciju ili zaštitnu carinu. No ne smijemo pristati na takva rješenja jer tada “neefikasni dobivaju zakonsko pravo jahanja na leđima efikasnih”, kako kaže Rothbard. Mogli bismo tome dodati sljedeće: i efikasni će uz povlastice s vremenom postati neefikasni.

Povećanje trošarina na plovila bilo je, uz povećanje poreznih prihoda, motivirano i namjerom povećanja poreznog tereta za pojedince visoke “ekonomske snage”. Ovom smo analizom pokazali da bi pritom kao “kolateralne žrtve” mogli nastradati proizvodni faktori u industriji malih brodova.

Na koje se drukčije načine mogu zadovoljiti “načela pravednosti” u oporezivanju? O tome ćete moći pročitati u idućim newsletterima.

<sup>13</sup> Zakon (NN 94/09), čl. 4, t. 3: “Posebni porez ne plaća se na plovila – brod ili brodicu (jahtu) i čamac unutarnje plovidbe, koji se uvoze ili isporučuju za obavljanje registrirane djelatnosti.”

<sup>14</sup> U sklopu toga moguće je i da neki kupci odluče “fiktivno” obavljati djelatnost: koristiti se plovilima za vlastiti užitak, pri čemu plovilo dobiju po nižoj cijeni, a prodavatelj ne mora platiti trošarinu. U slučaju porezne kontrole vlasnici se mogu opravdati time da imaju “slab promet”.

<sup>15</sup> Šuljić, Branko: Trošarine će ugasiti malu brodogradnju, *Novi list*, 5. kolovoza 2009. Dostupno na: <http://www.novolist.hr/2009/08/13/trosarine-ce-ugasiti-malu-brodog.aspx>

**Poštarina plaćena  
u poštanskom uredu  
10000 ZAGREB**

**TISKANICA**