

Janez Dolšak,
Marko Hočevar,
Gregor Langus

330

320

310

300

290

280

Regulacija cen naftnih derivatov v Sloveniji in njena učinkovitost pri obvladovanju energetske krize

A 8 4 5 4 2 3 2 3 5 5 6

90

80

70

60

50

40

30

20

10

0

Janez Dolšak
Marko Hočevar
Gregor Langus

REGULACIJA CEN NAFTNIH DERIVATOV V SLOVENIJI IN NJENA UČINKOVITOST PRI OBVLADOVANJU ENERGETSKE KRIZE

Univerza v *Ljubljani* **EKONOMSKA** FAKULTETA
Založništvo

Znanstvene monografije Ekonomske fakultete

E-izdaja

Avtorji: Janez Dolšak, Marko Hočvar, Gregor Langus
Regulacija cen naftnih derivatov v Sloveniji in njena učinkovitost pri obvladovanju energetske krize

Založila: Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta v Ljubljani,
Za založnika: dekan prof. dr. Tomaž Turk

Uredniški odbor: prof. dr. Mojca Marc (predsednica), doc. dr. Mateja Bodlaj,
prof. dr. Andreja Cirman, lekt. dr. Nadja Dobnik,
prof. dr. Marko Košak, prof. dr. Tjaša Redek
prof. dr. Miha Škerlavaj

Recenzenta: prof. dr. Marko Jaklič in doc. dr. Miha Dominko

Lektorica: Danijela Čibej

Oblikovna zasnova
naslovnice: Robert Ilovar
Priprava spletne izdaje: Nina Kotar

Ljubljana, 2024
Cena 0,00

DOI: 10.61375/9789612404024



Monografija je v PDF dostopna na spletni strani
http://www.ef.uni-lj.si/zaloznistvo/raziskovalne_publicacije

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani
COBISS.SI-ID 216456451
ISBN 978-961-240-402-4 (PDF)

KAZALO

UVOD	1
1 REGULACIJA CEN NAFTNIH DERIVATOV	5
1.1 Regulacija cen v ekonomski teoriji	5
1.1.1 Regulacija cen na monopolnih trgih	5
1.1.2 Obravnava zunanjih tržnih učinkov	6
1.1.3 Regulacija cen na konkurenčnih trgih	6
1.1.4 Družbeni učinki regulacije cen	8
1.1.5 Regulacija v času tržnih distorzij	10
1.1.6 Učinek regulacije cen pri zaježitvi inflacije	11
1.2 Vrste regulacij cen	13
2 PREGLED REGULACIJE CEN NAFTNIH DERIVATOV V SLOVENIJI	17
2.1 Struktura maloprodajne cene naftnih derivatov	19
2.2 Sestavni deli maloprodajne cene naftnih derivatov	21
2.2.1 Nabavna cena naftnih derivatov	21
2.2.2 Dodatek za biokomponente	21
2.2.3 Takse CO ₂	22
2.2.4 Prispevek URE	23
2.2.5 Prispevek OVE + SPTE	23
2.2.6 Trošarine	24
2.2.7 Davek na dodano vrednost (DDV)	24
2.2.8 Članarina Zavodu RS za obvezne rezerve nafte in njenih derivatov	24
2.2.9 Marža distributerja	25
2.2.10 Posredni davki pri nabavi	25
2.3 Metodologija za oblikovanje cen določenih naftnih derivatov	25
2.3.1 Modelska cena za NMB-95 in dizel	26
2.3.2 Modelska cena za KOEL	29
3 EVROPSKI TRG NAFTNIH DERIVATOV	31
3.1 Struktura trga naftnih derivatov EU	31
3.2 Poraba naftnih derivatov v EU	32
3.3 Primeri regulacije v drugih državah	35
3.3.1 Belgija	36
3.3.2 Luksemburg	38
3.3.3 Kanada	38
3.4 Ocenjevanje marže distributerjev v državah EU	39
4 ANALIZA DEJAVNIKOV MALOPRODAJNIH CEN GORIVA V SLOVENIJI	49
4.1 Pregled literature	49
4.2 Slovenski maloprodajni trg goriv	51
4.3 Podatki in metodologija	53
4.3.1 Podatki	53
4.3.2 Metodologija	58

4.4	Rezultati	61
4.4.1	Osnovni model	61
4.4.2	Model blagovne znamke	67
4.4.3	Preverjanje robustnosti	69
4.5	Razprava o rezultatih analize	69
5	ANALIZA REGULACIJE NAFTNIH DERIVATOV V SLOVENIJI	72
5.1	Analiza regulacije s cenovnimi kontrolami	72
5.1.1	Učinki regulacije s cenovnimi kontrolami	72
5.1.2	Dodatek biokomponente	75
5.1.3	Inflacija stroškov poslovanja	79
5.2	Analiza ukrepa omejitve cen v obdobju energetske krize	86
5.2.1	Regulativni ukrepi v Sloveniji	86
5.2.2	Pričakovanja glede gospodarskih gibanj pred energetske krizo	87
5.2.3	Razmere na veleprodajnih trgih energentov	88
5.2.4	Uspešnost ukrepa omejitve cen pri zaščiti širokega kroga gospodarskih subjektov	89
5.2.5	Ocenjevanje sorazmernosti ukrepa omejitve cen	91
5.2.6	Učinki ukrepa omejitve cen na slovensko gospodarstvo in družbo	97
5.2.7	Alternativni ukrepi in njihovi predvideni učinki	100
5.3	Primerjava regulacij in ukrepov med državami v času energetske krize	104
5.3.1	S katerimi državami je primerljivo ekonomsko okolje v Sloveniji?	104
5.3.2	Regulativni ukrepi v državah EU	106
5.3.3	Regulativni ukrepi v sosednjih državah	106
5.3.4	Regulativni ukrepi v državah zahodnega Balkana	108
6	PREDLOG METODOLOGIJE ZA OBLIKOVANJE CEN	113
6.1	Metodologija za oblikovanje cen določenih naftnih derivatov	113
6.2	Metodologija za določanje marže distributerjev	115
6.3	Simulacija izračuna marže	116
6.3.1	Simulacija izračuna marže za NMB95	117
6.3.2	Simulacija izračuna marže za dizel	118
7	POVZETEK GLAVNIH UGOTOVITEV	121
7.1	Povzetek pregleda slovenskega trga naftnih derivatov in njegove regulacije	121
7.2	Povzetek analize dejavnikov maloprodajnih cen	122
7.3	Povzetek analize regulacije cen v Sloveniji	123
7.4	Povzetek analize ukrepa omejitve cen v energetske krizi	124
7.5	Predlog novega modelskega izračuna	125
	LITERATURA IN VIRI	126
	PRILOGA 1	130
	PRILOGA 2	138

KAZALO TABEL

Tabela 1: Primerjava ocenjenih marž za NMB95 po državah EU v obdobju 2016–2022	40
Tabela 2: Primerjava ocenjenih marž za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022	41
Tabela 3: Primerjava ocenjenih marž za KOEL po državah EU v obdobju 2016–2022	42
Tabela 4: Primerjava deleža ocenjene marže v končni maloprodajni ceni za NMB95 po državah EU v obdobju 2016–2022	44
Tabela 5: Primerjava deleža ocenjene marže v končni maloprodajni ceni za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022	45
Tabela 6: Primerjava deleža ocenjene marže v končni maloprodajni ceni za KOEL po državah EU v obdobju 2016–2022	46
Tabela 7: Povzetek opisnih statistik	54
Tabela 8: Regresija maloprodajne cene dizelskega goriva	64
Tabela 9: Regresija maloprodajne cene bencina	66
Tabela 10: Regresija cen dizelskega goriva in bencina pri blagovnih znamkah	68
Tabela 11: Uteži v simulacijskih modelih	117
Tabela 12: Simulacijski izračun marže distributerjev za NMB95	117
Tabela 13: Simulacijski izračun marže distributerjev za dizel	119
Tabela 14: Poraba NMB95 po državah EU v letih 2020, 2021 in 2022 (v tisočih tonah)	130
Tabela 15: Poraba dizla in KOEL-a po državah EU v letih 2020, 2021 in 2022 (v tisočih tonah)	131
Tabela 16: Poraba naftnih derivatov in biogoriv v prometu (kvote v letu 2014)	132
Tabela 17: Primerjava maloprodajnih cen brez davkov v evrih na liter za NMB95 po državah EU v obdobju 2016–2022	133
Tabela 18: Primerjava maloprodajnih cen brez davkov v evrih na liter za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022	134
Tabela 19: Primerjava ocenjenih marž za NMB95 po državah EU v obdobju 2016–2022	135
Tabela 20: Primerjava ocenjenih marž za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022	136
Tabela 21: Število bencinskih črpalk in poraba pogonskih goriv po državah EU	137
Tabela 22: Regresija maloprodajnih cen dizelskega goriva (lokalni trgi s polmerom 5 km)	139
Tabela 23: Regresija maloprodajnih cen bencina (lokalni trgi s polmerom 5 km)	140

KAZALO SLIK

Slika 1: Struktura cene za NMB-95 v obdobju med letoma 2020 in 2022 v Sloveniji	20
Slika 2: Struktura cene za dizel v obdobju med letoma 2020 in 2022 v Sloveniji	21
Slika 3: Lokacije evropskih rafinerij	31
Slika 4: Poraba NMB95 v EU v letih 2019, 2020 in 2021 (v tisočih tonah)	33
Slika 5: Poraba dizla in KOEL-a v EU v letih 2019, 2020 in 2021 (v tisočih tonah)	33
Slika 6: Spremembe porabe NMB95 po državah EU v % v letih 2020 in 2021 v primerjavi z letom 2019	34
Slika 7: Spremembe porabe za dizel in KOEL po državah EU v % v letih 2020 in 2021 v primerjavi z letom 2019	35
Slika 8: Primerjava dinamike ocenjenih marž za NMB95 Slovenije z okoliškimi državami v obdobju 2016–2022	47
Slika 9: Primerjava dinamike ocenjenih marž za dizel Slovenije z okoliškimi državami v obdobju 2016–2022	47
Slika 10: Primerjava dinamike ocenjenih marž za KOEL Slovenije z okoliškimi državami v obdobju 2016–2022	48
Slika 11: Porazdelitev bencinskih črpalk po občinah in blagovnih znamkah (v %)	56
Slika 12: Intenzivnost konkurence na lokalnih trgih (v polmeru 3 km)	57
Slika 13: Gostota porazdelitve maloprodajnih cen goriva in delež oligopolnih blagovnih znamk	57
Slika 14: Cene NMB95 in dizla brez davkov v evrih na liter za izbrane države in povprečje EU-27 od leta 2015 do 2022 (tedenska pogostost)	73
Slika 15: Razlike med cenami EU za NMB95 in dizel brez davkov ter slovenskimi cenami za NMB95 in dizel brez davkov od leta 2015 do 2022 (tedenska frekvenca)	74
Slika 16: Razlika v neto cenah po državah	75
Slika 17: Delež vpliva cen energije na inflacijo cen življenjskih potrebščin	81
Slika 18: Nabavne cene za NMB95 in dizel (pogodbe CIF) v EUR/liter	81
Slika 19: Indeks stroškov dela	82
Slika 20: Indeks cen industrijskih proizvodov v predelovalnih dejavnostih skupaj	83
Slika 21: Indeks cen storitev skupaj	83
Slika 22: Index OVX – volatilnost cene surove nafte	84
Slika 23: Gibanje referenčne obrestne mere ECB – Euribor-6M	85
Slika 24: Indeks maloprodajnih cen NMB95 in dizla	85
Slika 25: Gibanje veleprodajnih cen glavnih energentov	89
Slika 26: BDP po dejavnostih SKD in poraba goriv v industriji (SURS, 2021)	90
Slika 27: Realna rast BDP v evroobmočju (četrletne spremembe v odstotkih, desezonirani četrletni podatki, prilagojeni za število delovnih dni)	93
Slika 28: HICP v evroobmočju (medletne spremembe v odstotkih)	94
Slika 29: Makroekonomske projekcije za evroobmočje (medletne spremembe v odstotkih)	95
Slika 30: Gibanje porabe in cene NMB95 v Sloveniji, sosednjih državah in v EU	98

Slika 31: Gibanje porabe in cene dizelskega goriva v Sloveniji, sosednjih državah in v EU	99
Slika 32: Primerjava modelske cene regulacije (nabavni stroški + stroški poslovanja) in cene, določene z uredbo, med 15. 3. in 20. 6. 2022 za NMB95	102
Slika 33: Primerjava modelske cene regulacije (nabavni stroški + stroški poslovanja) in cene, določene z uredbo, med 15. 3. in 20. 6. 2022 za dizel	103
Slika 34: Medletno zmanjšanje obveznih rezerv surove nafte in naftnih derivatov v državah EU	104
Slika 35: BDP na prebivalca v državah iz primerjave	105
Slika 36: Stroški škode zaradi emisij ogljikovega dioksida ob uporabi fosilnih goriv in proizvodnji cementa v državah iz primerjave	105
Slika 37: Primerjava mesečnih povprečij cen goriva NMB95 v državah bivše Jugoslavije in Albaniji	111
Slika 38: Primerjava mesečnih povprečij cen dizelskega goriva v državah bivše Jugoslavije in Albaniji	111
Slika 39: Gibanje verižnih indeksov, uporabljenih za izračun marže	117
Slika 40: Gibanje simulirane marže za NMB95	118
Slika 41: Gibanje simulirane marže za dizel	120
Slika 42: Regresijski koeficienti sezonskih nespremenljivih učinkov in časovnih ciklov	138

UVOD

Regulacija cen naftnih derivatov je že dolgo v središču gospodarske politike in raziskav še zlasti v gospodarstvih, kjer stroški energije igrajo ključno vlogo pri oblikovanju gospodarske stabilnosti in rasti. Kompleksnost tega vprašanja je poudarjena z medsebojnim vplivom globalnih tržnih dinamik, domačih regulativnih okvirov in socioekonomskih vplivov, ki izhajajo iz nihanj cen energije. Ta monografija se poglobi v zapletenosti regulacije cen v sektorju naftnih derivatov, s posebnim poudarkom na Sloveniji in ob upoštevanju širšega konteksta Evropske unije (EU). Predstavljena analiza ni le refleksija slovenskih regulativnih praks, temveč tudi prispevek k trajajoči razpravi o učinkovitosti in posledicah regulacije cen na podobnih trgih po svetu.

Tema regulacije cen naftnih derivatov predstavlja več izzivov in zapletov. Med njimi je najpomembnejše notranje nasprotje med zagotavljanjem pravičnih tržnih cen in ohranjanjem tržne učinkovitosti. V mnogih primerih je regulacija cen nujna za preprečevanje monopolističnih praks, kjer bi lahko en subjekt ali majhna skupina subjektov določala cene v škodo potrošnikov in celotnega gospodarstva, vendar pa tovrstno regulativno posredovanje pogosto vodi do tržnih izkrivljanj, ki lahko zavirajo konkurenco in inovacije. Poleg tega se mora regulacija cen naftnih derivatov soočiti tudi z eksternalijami, še posebno z okoljskimi vplivi, ki pogosto niso ustrezno vključeni v tržne cene. Uravnoteženje teh vidikov dodatno otežuje potreba po obravnavi inflacijskih pritiskov, ki jih lahko še poslabšajo nihanja cen energije, ter izziv ohranjanja socialne pravičnosti pri dostopu do energetskih virov.

Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) je ugotovila, da je pomanjkanje konkurence na maloprodajnih trgih goriv za cestni promet pogosta težava v državah članicah, pri čemer vse večje ovire za vstop poslabšujejo situacijo (OECD, 2023). To lahko privede do neoptimalnih maloprodajnih cen goriva, ki lahko vplivajo na blaginjo potrošnikov. V Evropski uniji (EU) so npr. izdatki za električno energijo, plin in druga goriva v letu 2021 predstavljali skoraj 4,5 % potrošniškega proračuna, v Sloveniji pa kar 5,4 % (Eurostat, 2021). Protimonopolni organi in oblikovalci politik proučujejo učinke nezadostne konkurence na cene in imajo dolg seznam primerov.

Čeprav je slovenska vlada v letih med 1999 in 2020 regulirala maloprodajne cene goriva, da bi obvladovala vedenje oligopolistov na relativno visoko koncentriranem trgu, je bil slednji 1. oktobra 2020 popolnoma liberaliziran, vendar je vlada 15. marca 2022 zaradi znatnih nesezonskih nihanj na trgu ponovno regulirala cene standardnih naftnih derivatov, tj. bencina in dizelskega goriva. Agencija za varstvo konkurence (AVK) je ugotovila, da se konkurenca na trgu goriv ni povečala, odkar je bila 1. oktobra 2020 kljub pričakovanjem odpravljena regulacija cen goriva. Agencija je menila, da bi nizkocenovne bencinske črpalke uvedle več konkurence na trg in koristile potrošnikom, vendar pa velike vstopne ovire in majhen potencial za dobiček preprečujejo vstop novih konkurentov na trg. Čeprav je agencija na trgu opazila nekatere nepravilnosti, ni bilo neposrednih dokazov o protikonkurenčnem ravnanju (AVK, 2021).

Primarni namen te monografije je raziskati in analizirati različne dimenzije regulacije cen naftnih derivatov v Sloveniji in EU. Cilji so večplastni: (1) zagotoviti celovit pregled teoretičnih temeljev regulacije cen s poudarkom na uveljavljenih ekonomskih teorijah in njihovi uporabi v resničnih scenarijih; (2) oceniti specifične regulativne okvire, ki jih uporablja Slovenija, ter presoditi njihovo učinkovitost pri doseganju zastavljenih ciljev politike; (3) ponuditi vpogled v alternativne regulativne strategije, ki bi morda bolje uravnotežile tržno učinkovitost s socialno blaginjo. S tem želi to delo prispevati k širšemu razumevanju, kako je mogoče optimizirati regulacijo cen na trgu naftnih derivatov v korist potrošnikov in gospodarstva.

Empirični cilj te monografije je proučiti dejavnike maloprodajnih cen goriv s poudarkom na vplivu konkurence na lokalnem trgu in njeni sestavi. Predlagani model upošteva, da na cene goriva vplivajo intenzivnost lokalne konkurence, oddaljenost od najbližjega konkurenta, pripadnost blagovni znamki in vrsta konkurentov (trgovci na debelo, neodvisni trgovci, supermarketi). Poleg kazalnikov konkurence model upošteva zunanje dejavnike, kot so nabavna cena goriva, intenzivnost prometa, lokacija, vrsta ceste ter fiksni učinki časa in lokacije. Z opredelitvijo ključnih dejavnikov sprememb cen in z oceno vpliva konkurence na lokalnem trgu je mogoče predlagati prihodnjo protimonopolno ureditev in druge tržne posege. Ta raziskava je še posebno pomembna za manjše države, kot je Slovenija, ki imajo dolgo zgodovino tržnih posegov, posledica katerih so najnižje stopnje marž za trgovce z naftnimi derivati v EU.

V empiričnem delu je uporabljen velik nabor panelnih podatkov, ki ga sestavljajo dnevne cene dizelskega goriva in bencina, zbrane na vseh bencinskih črpalkah, ki delujejo v Sloveniji. Čeprav dizelsko gorivo predstavlja večino prodanih goriv v Sloveniji (79 %), kar je tudi posledica velikega deleža tovornega prometa (FuelsEurope, 2022a), analiza ocenjuje tudi regresijsko funkcijo za bencin. Podatki so bili zbrani od 1. oktobra 2020 do 15. marca 2022 in vključujejo več kot 280.000 podatkov o cenah s 554 bencinskih črpalk. Kot mejo lokalnega trga uporabljamo radialno razdaljo 3 km od žariščne bencinske črpalke, ki se običajno uporablja tudi v drugih raziskavah (Barron et al., 2004; Kihm et al., 2016).

Nadalje je v empiričnem delu cenovna enačba ocenjena v reducirani obliki ob predpostavki, da na ceno vpliva več endogenih pojasnjevalnih spremenljivk, kot je intenzivnost konkurence, ki je odvisna od števila konkurentov na lokalnem trgu in oddaljenosti do najbližjega konkurenta. Strategija identifikacije te raziskave nadalje predpostavlja, da so tržna vrednotenja s strani potrošnikov neodvisna na lokalnih trgih pri upoštevanju vrste bencinskih črpalk in demografskih značilnosti lokalnega trga. Endogeni pojasnjevalni instrumenti, uporabljeni v tej analizi, zagotavljajo, da so informacije o intenzivnosti konkurence na okoliških lokalnih trgih z enakimi tržnimi pogoji (vstopna regulacija, stroškovni pogoji itd.) enake kot na fokusnem trgu. Za izpolnitev te predpostavke se uporablja pristop instrumentalne spremenljivke.

Ta model zajema širok spekter dejavnikov, ki temeljijo na povpraševanju in stroških, ki določajo maloprodajne cene goriva in upoštevajo zunanje učinke na cene. Poleg tega model upošteva dejavnike, povezane s povpraševanjem, vključno z gostoto prometa, dohodkom (Chouinard in Perloff, 2007; Alm et al., 2009) in časovnimi dejavniki, kot so tedenski cikli (Atkinson, 2009;

Foros in Steen, 2013) in mesečni cikli (Hastings in Washington, 2010). Poleg tega so vključeni kazalniki, specifični za blagovno znamko, ki odražajo značilnosti glavnih dobaviteljev. Model upošteva tudi značilnosti ponudbe, kot so nihanja nabavnih cen goriva.

Da bi dosegli te cilje, monografija uporablja strogo in sistematično metodološko zasnovo. Analiza se začne s pregledom ekonomskih teorij, povezanih z regulacijo cen, s poudarkom na monopolnih trgih, eksternalijah in učinkih regulacije na tržno konkurenco in socialno blaginjo. Po tej teoretični podlagi se analiza osredotoči na specifični primer Slovenije. Tukaj je podrobno analizirana struktura maloprodajnih cen naftnih derivatov s posebnim poudarkom na komponentah, ki sestavljajo te cene, kot so davki, marže distributerjev in dodatki za biogoriva. Metodologija, uporabljena za zbiranje podatkov, vključuje kombinacijo kvantitativne analize tržnih podatkov in kvalitativnih ocen, ki temeljijo na obstoječi literaturi in regulativnih dokumentih. Ta dvojni pristop zagotavlja celovito razumevanje regulativnega okolja in njegovih učinkov na trg.

Prispevek te monografije je v podrobni in kontekstualno specifični analizi slovenskega trga naftnih derivatov, ki služi tako kot analiza primera kot tudi širši primer za podobna gospodarstva. Z analizo učinkovitosti slovenskih regulativnih ukrepov to delo ponuja vpogled v prednosti in slabosti trenutnih praks. Poleg tega monografija ponuja niz priporočil za oblikovalce politik, kako bi lahko regulacijo cen prilagodili, da bi bolje izpolnjevali izzive hitro spreminjajoče se energetske pokrajine. Ta priporočila temeljijo tako na empiričnih ugotovitvah analize kot na teoretičnih okvirih, obravnavanih v prejšnjih poglavjih, zato so uporabna ne le za Slovenijo, temveč tudi za druge države, ki se soočajo s podobnimi regulativnimi izzivi.

Empirični del monografije ima tri glavne prispevke: (1) preučuje vpliv konkurence na lokalnem trgu in razkriva, da je večje število konkurentov v polmeru 3 km povezano z nižjimi cenami, medtem ko vpliv razdalje do najbližjega tekmeca ni pomemben; (2) cene goriva na bencinskih črpalkah, ki se nahajajo v bližini meja s sosednjimi državami, so bistveno višje kot drugje, pri čemer je ta razlika vse izrazitejša, ko se povečuje cenovna vrzel v primerjavi s cenami v sosednji državi; (3) preučijo se drugi dejavniki, ki vplivajo na maloprodajne cene goriva, vključno z (i) nabavnimi cenami in vrsto bencinske črpalke, ki vplivajo predvsem na maloprodajne cene goriva, z (ii) višjimi cenami na avtocestah in hitrih cestah, pri čemer so intenzivnost prometa in prihodki pozitivno povezani s cenami, in (iii) ne z vplivom deleža oligopolnih blagovnih znamk na cene.

Slovenski maloprodajni trg goriv je prepričljiv primer zaradi obstoječe uganke, da kljub izjemno visokim oligopolnim deležem v obdobju deregulacije ni večje zlorabe tržne moči v smislu previsokih cen, poleg tega je ta trg med najbolj koncentriranimi v EU. Naše ugotovitve zagotavljajo dragocen vpogled v to, kako lahko oligopolna podjetja uveljavljajo svojo tržno moč pod takimi pogoji, ki so reprezentativni za številna območja v EU. Ta trg nosi tudi znake dolgoročne regulacije in razumevanje posledičnih učinkov lahko osvetli učinke regulativne inercije. Čeprav je Slovenija majhna država, gre skozi ključna prometna pot, ki povezuje Jadransko morje in Italijo z vzhodno Evropo, kar dokazuje ena najvišjih stopenj cestnega prometa na prebivalca v Evropi.

Monografija vsebuje sedem poglavij. V prvem delu predstavimo regulacijo cen v ekonomski teoriji s poudarkom na njeni uporabi tako na monopolnih kot na konkurenčnih trgih. Temu sledi predstavitev razlogov za njeno uveljavitev ter njene omejitve. V drugem poglavju predstavljamo

regulacijo cen naftnih derivatov v Sloveniji, strukturo maloprodajne cene naftnih derivatov ter mehanizem obstoječe uredbe o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov. V tretjem poglavju predstavljamo cenovnoregulativne vidike na tujih trgih, ocenimo povprečne marže po državah EU ter navedemo primere dobrih praks regulacije. V četrtem poglavju empirično analiziramo dejavnike, ki vplivajo na maloprodajne cene goriv v Sloveniji v obdobju deregulacije. V petem poglavju analiziramo učinkovitost regulacije naftnih derivatov v Sloveniji ter njeno učinkovitost pri obvladovanju energetske krize. To poglavje vsebuje tudi primerjalno analizo regulativnih pristopov v Sloveniji in v drugih državah EU. V šestem poglavju podamo predlog dopolnitve mehanizma oblikovanja cen določenih naftnih derivatov, vključno z izračunom marže, ki si prizadeva uravnovežiti tržno učinkovitost s socialno blaginjo. V sedmem poglavju povzemamo glavne ugotovitve monografije in jih ovrednotimo v širšem makroekonomskem pogledu.

1 REGULACIJA CEN NAFTNIH DERIVATOV

1.1 REGULACIJA CEN V EKONOMSKI TEORIJ

Temeljno načelo, ki je vodilo razvoj regulacije v najbolj naprednih gospodarstvih, je, da se je treba izogibati regulaciji cen in proizvodnje na konkurenčnih trgih (Viscusi et al., 2018). Kot je razvidno iz vseh osnovnih učbenikov ekonomije, igra prosto gibljiva cena ključno vlogo pri učinkovitem delovanju trgov. Predpisi, kot je regulacija cen, ki posegajo v to vlogo prostega gibanja cen, lahko na koncu škodujejo potrošnikom.

Kljub inherentnim omejitvam regulacije je ekonomska literatura priznala, da lahko izboljša blaginjo v okoljih, kjer neomejena konkurenca ne deluje dobro. V praksi, kot pojasnujemo spodaj, lahko pride do tega v dveh sklopih okoliščin: v prisotnosti naravnega monopola (ali kadar imajo podjetja vztrajno visoko tržno moč iz drugih razlogov) in kadar obstajajo izraziti tržni zunanji učinki.

Osredotočamo se na določen regulatorni instrument določanja cen. Določanje cen je regulativni poseg, katerega namen je narediti določeno blago ali storitve bolj dostopne z omejitvami cen ali z drugimi omejitvami svobode določanja cen. V nadaljevanju pojasnujemo, zakaj so morda upravičeni na trgih z monopolno tržno strukturo, niso pa neprimerna rešitev za problem zunanjih učinkov, kot je pojasnjeno v nadaljevanju. Pojasnujemo tudi, zakaj je regulacija cen verjetno škodljiva na trgih z dobrimi obeti za učinkovito konkurenco.

1.1.1 Regulacija cen na monopolnih trgih

Nekateri trgi imajo naravno monopolno strukturo. Na takih trgih je zaradi ekonomske učinkovitosti dejavno samo eno podjetje (ali majhno število podjetij). Prvotna podjetja na takšnih trgih so pred konkurenco zaščitena z vstopnimi ovirami. Izraziti primeri monopolnih trgov so javne službe. V teh primerih ni ekonomsko učinkovito imeti veliko malih podjetij, ki bi gradila lastna distribucijska omrežja električne energije, železniško omrežje ali polagala telefonske kable. Morska pristanišča so še en primer monopolnih trgov.

Na monopolnih trgih imajo prvotna podjetja možnost in spodbudo, da cene stalno postavljajo visoko nad ravnmi, ki bi prevladovale v konkurenčnem merilu. Na takšnih trgih prosto gibljive cene ne vodijo do učinkovitih gospodarskih rezultatov: pri nadpovprečnih cenah sta povpraševanje in proizvodnja pod svojimi družbeno optimalnimi ravnmi. Regulacija cen lahko izboljša gospodarske rezultate na takšnih trgih tako, da zniža cene na nižjo raven, bližje konkurenčnemu merilu, kjer sta povpraševanje in proizvodnja višja. Na monopolnih trgih je torej lahko regulacija cen ekonomsko upravičena.

1.1.2 Obravnava zunanjih tržnih učinkov

Določena oblika gospodarske ureditve je lahko upravičena tudi, kadar trgi kažejo močne zunanje učinke. Zunanji učinek je pozitiven ali negativen učinek komercialne ali zasebne dejavnosti na tretje osebe, ki se ne odraža v tržnih cenah. Primer pozitivnega zunanjega učinka je oprashaevanje okoliških pridelkov s čebelami, ki jih gojijo za med. Drug primer je dejavnost raziskav in razvoja, ki izboljšuje splošno znanje, vendar si vrednost tega napredka ne more v celoti prisvojiti podjetje, ki je vložilo v zadevne raziskave in razvoj. Primer negativnega zunanjega učinka je vpliv potniškega in tovornega transporta na okolje.

Ob prisotnosti zunanjih učinkov je morda učinkovito, če vlade posredujejo za povečanje spodbud za dejavnosti, ki povzročajo pozitivne zunanje učinke, ali za zmanjšanje dejavnosti, ki povzročajo negativne zunanje učinke. Običajno se uporabljajo ukrepi, ki so neposredno usmerjeni na zunanje učinke. V primeru pozitivnih zunanjih učinkov, kot so npr. davki na določene proizvode ali dejavnosti z negativnimi zunanjimi učinki, omejitve izpustov, količinske kontrole, omejitve vstopa, kot tudi izobraževanje ali raziskave in razvoj, lahko vlade uporabijo subvencije za spodbujanje takšnih dejavnosti, hkrati pa imajo takšni instrumenti značilne negativne učinke na raven konkurence. Za zmanjšanje teh negativnih učinkov se lahko uvedejo sheme trgovanja (vključno z avkcijami), ki podjetjem omogočajo, da od drugih podjetij kupijo pravice do ustvarjanja zunanjih učinkov (npr. emisij CO₂).

Regulacija cen pa je redko (če sploh kdaj) primeren instrument za obravnavo zunanjih učinkov, ker ni neposredno usmerjena na zunanje učinke, medtem ko posega v učinkovito delovanje trgov, kot pojasnjujemo v naslednjem podpoglavju.

1.1.3 Regulacija cen na konkurenčnih trgih

Regulacija cen ni upravičena na dobro delujočih trgih, kjer so možnosti za učinkovito konkurenco dobre, ker po eni strani ni možnosti za regulacijo cen, da bi izboljšali izid konkurenčnega procesa na takih trgih. Ko dobro delujoči trgi niso obremenjeni z regulacijo cen, bo konkurenčni proces vodil do rezultatov, za katere je značilna produktivna in alokativna učinkovitost. Produktivna učinkovitost se nanaša na tržni rezultat, kjer se blago in storitve proizvajajo z najnižjimi možnimi stroški. To pomeni, da najučinkovitejša podjetja proizvajajo blago ali storitve z uporabo optimalne proizvodne metode. Učinkovitost dodeljevanja se nanaša na tržni rezultat, pri katerem se viri gospodarstva uporabljajo za najbolj dragocene namene z vidika družbe. Regulacija cen ne more še izboljšati teh rezultatov, po drugi strani pa lahko z vmešavanjem v določanje cen zaduši prav proces, ki bi sicer vodil do učinkovitih gospodarskih rezultatov.

V nadaljevanju tega podpoglavja najprej opišemo dve vrsti neučinkovitosti, ki ju povzroči regulacija cen, nato pa ponudimo seznam ključnih dejavnikov, zaradi katerih je lahko regulacija cen nepriljučna politika. Ti vključujejo (i) neposredne stroške regulacije, (ii) regulativne napake zaradi asimetričnih informacij med podjetji in regulatorjem, (iii) medtržne povezave in (iv) regulativno vztrajnost.

Prosto gibljive cene zagotavljajo spodbude in signale, ki usmerjajo dejanja udeležencev na trgu k učinkovitim gospodarskim rezultatom znotraj trgov in med njimi. Takšne cene prispevajo k alokativni učinkovitosti z zagotavljanjem signalov in spodbud za udeležence na trgu, da preusmerijo vmesno in končno blago od manj vrednih k bolj dragocenim uporabam. Prosto gibljive cene prispevajo k produktivni učinkovitosti z:

- a) usmerjanjem povpraševanja od visokocenovnih podjetij k nizkocenovnim;
- b) delovanjem kot indikatorjem moči povpraševanja in ponudbe za različne izdelke; s tem služi kot signal in nagrada za vstop (ali izstop) ali signal za povečanje (ali zmanjšanje) proizvodnje;
- c) ohranjanjem spodbud za naložbe v izboljšanje kakovosti ali dodatne zmogljivosti z omogočanjem podjetjem, ki prodajajo visokokakovostne izdelke ali zadovoljujejo povečano povpraševanje, da določijo višje cene in dosežejo višje marže.

Regulacija cen omejuje učinkovitost prostega gibanja cen kot katalizatorja konkurenčnega procesa in s tem škoduje gospodarskim rezultatom tako na trgih, kjer velja regulacija, kot tudi na povezanih trgih, ki nimajo regulacije cen. Izkušnje nas učijo, da regulacija cen pogosto povzroči:

- a) drago pomanjkanje ponudbe,
- b) zmanjšanje kakovosti ali upočasnitev tehničnega napredka in/ali
- c) povzroči potencialno še višje cene kot brez regulacije cen v prihodnosti.

Regulacija cen je draga, saj pogosto zahteva dolge in podrobne ekonomske raziskave, ki jih je treba izvajati v rednih časovnih presledkih na trgih, kjer se pogoji ponudbe in povpraševanja pogosto spreminjajo. Tudi ko bodo raziskave izvedene, je zelo verjetno, da bo imel regulator nepopolne informacije, ki bodo precej manj od tistega, kar je potrebno za optimalno regulacijo.

Poleg tega mora regulacija za doseganje učinkovitih gospodarskih rezultatov upoštevati prihodnje nepredvidene razmere na trgu in te nepredvidene dogodke vključiti v izrecne ali implicitne regulativne pogodbe med podjetji in regulatorjem pod nedvoumnimi pogoji. Če regulator npr. želi, da bi podjetja vlagala v dodatne zmogljivosti, da preprečijo drago občasno pomanjkanje ponudbe, bo moral podjetjem omogočiti, da v času pomanjkanja določijo višje cene (da lahko povrnejo naložbe) ali neposredno subvencionirati proste zmogljivosti. Način prilagoditve regulacije cen ali potrebnega obsega subvencij, da bi se izognili pomanjkanju, bo treba določiti v dolgotrajnem postopku med regulatorjem in podjetji. V tem procesu bodo imela podjetja prednost, ker so bolje obveščena o trenutnem in verjetnem prihodnjem razvoju pogojev ponudbe in povpraševanja. Ta postopek bo zagotovo neučinkovit.

Vztrajna asimetrija informacij med regulatorjem in reguliranimi podjetji vodi do dveh dodatnih težav: do moralnega tveganja in neugodne selekcije (Laffont & Tirole, 1993). Moralno tveganje se nanaša na dejanja reguliranih podjetij, ki jih regulativni organi ne opazijo in ki nekako nasprotujejo namenu uredbe. Regulator npr. želi, da podjetja svojim najboljšim menedžerjem ali inženirjem zaupajo nalogo izboljšanja učinkovitosti v reguliranem segmentu trga, vendar bo podjetje svoje najboljše menedžerje in inženirje raje kopicilo v segmentih, ki niso regulirani. Na ta način lahko regulacija cen vodi do visokih stroškov in posledično do višjih cen.

Neugodna izbira se nanaša na situacijo, v kateri ima potencialno regulirano podjetje boljše informacije o resničnih stroških podjetij za zagotavljanje določene količine ali kakovosti storitev. V regulativnem okolju bodo imela celo podjetja, ki imajo nizke stroške, spodbudo, da regulatorju potrdijo visoke stroške, da bi pridobila dodatne najemnine. V tem primeru bi se regulacija cen lahko končala z višjimi cenami kot brez regulacije.

Naslednja inherentna omejitev regulacije izhaja iz dejstva, da običajno obstajajo neposredne in posredne povezave med reguliranimi in dereguliranimi trgi. Čeprav ima regulator omejene informacije o tem, kako deluje trg pod drobnogledom, ima verjetno še manj informacij o povezavah med gospodarskimi rezultati na reguliranih in dereguliranih trgih ter o učinku regulacije na slednje. Te povezave in učinke pa je treba upoštevati pri izbiri regulativnega režima, saj bo izbira vplivala tudi na rezultate na povezanih trgih. Vzemimo npr. situacijo, v kateri so cene bencina regulirane strožje kot cene dizla. To bo izkrivilo spodbude za vzorce uporabe avtomobilov z dizelskim in bencinskim motorjem ter bo imelo stranske učinke na trge za prodajo novih in rabljenih avtomobilov. Medtem ko je upoštevanje učinkov regulacije cen na različnih trgih verjetno nepremostljiv informacijski in računski izziv za regulatorja, prosto gibljive cene na dobro delujočih trgih delujejo nemoteno in brez napora na trgih ter usmerjajo gospodarske akterje k učinkovitim rezultatom znotraj trgov in med povezanimi trgi.

V praksi regulatorji ne morejo zelo pogosto spreminjati parametrov regulacije. To lahko povzroči težave na trgih, kjer so pogoji ponudbe in povpraševanja spremenljivi. V takšnih razmerah bo regulacija cen verjetno povzročila visoko stopnjo poslovne negotovosti za regulirana podjetja in lahko privede do izstopa učinkovitih konkurentov (ali vsaj odvrne sicer učinkovit vstop).

Poleg tega bo regulacija cen v takšnih razmerah verjetno vodila do pomanjkanja ponudbe, razen če regulator izvaja tudi dodatne sheme za zagotavljanje spodbud za dodatno zmogljivost. Izvajanje takšnih shem bo verjetno drago za davkoplačevalce, prav tako regulator ni v najboljšem položaju, da bi ocenil, katera podjetja bi morala vlagati v takšno zmogljivost in koliko.

Zaradi vseh teh razlogov regulacije trgov z dobrimi obeti za učinkovito konkurenco običajno ni mogoče upravičiti s sklicevanjem na »javni interes«. Regulacija takšnih industrij je pogosto v nasprotju z javnim interesom in na koncu škoduje potrošnikom ali davkoplačevalcem.

1.1.4 Družbeni učinki regulacije cen

Za popolnost obravnavamo še eno možno motivacijo za regulacijo cen, ki se nanaša na prerazporeditev bogastva med razredi potrošnikov. Dejansko lahko regulacija cen povzroči navzkrižno subvencioniranje različnih izdelkov ali storitev, kjer so cene za nekatere storitve določene pod povprečnimi stroški (tudi če so morda nad spremenljivimi stroški) in izravnajo posledično zmanjšanje dobička z določanjem cen drugih storitev nad stroški.

Takšno cenovno vedenje bega, ker načeloma ni v skladu z maksimiranjem dobička in zaščito interesov potrošnikov (blaginja potrošnikov) (Viscusi et al., 2018). Nekateri ekonomisti so tako predlagali, da bi uredba izvajala navzkrižno subvencioniranje za pomoč vladi pri prerazporejanju bogastva med državljani (Posner, 1971).

Regulatorji v mnogih državah so npr. v preteklosti uvedli enotne cene za lokalne telefonske ali poštne storitve, zato potrošnik, ki živi v urbani regiji, kjer so stroški na enoto storitve strankam relativno nizki, plača enako ceno kot potrošnik, ki živi v podeželski regiji, kjer so ti stroški bistveno višji. Enotno oblikovanje cen v tem kontekstu subvencionira potrošnike, ki živijo na manj gosto poseljenih območjih, na račun potrošnikov, ki živijo v gosteje poseljenih regijah.

Na splošno je mogoče navzkrižno subvencioniranje razložiti z razlikami v politični moči različnih interesnih skupin ali z bolj zakonitim interesom za zaščito ranljivejših skupin strank. V zvezi s slednjim ciljem je logika, da lahko nekatere skupine potrošnikov porabijo večji delež svojega dohodka za storitev ali izdelek pod regulacijo cen. To je razlog, zaradi katerega so v manj razvitih državah pogosto upravičene regulacije cen energije.

V zvezi z motornimi gorivi lahko pride do navzkrižnega subvencioniranja, ko se regulacija cen na avtocestah in hitrih cestah uvede drugače kot na drugih cestah. Takšno navzkrižno subvencioniranje ima lahko več razlogov.

- a) Potniki po avtocestah, ki raje prihranijo čas, kot da bi zavijali z avtoceste, in nakupijo dražje gorivo na avtocesti, si lahko privoščijo tako višjo ceno, zato bi morali subvencionirati ranljivejše in cenovno občutljivejše skupine potrošnikov. Druga možnost je, da so ti potniki manj občutljivi za visoke cene in verjetno ne bodo izvajali pomembnega družbenega pritiska zaradi višjih cen.
- b) V poletni sezoni so številni potniki na avtocestah tujci v tranzitu. Višje cene goriva na avtocestah tako ne vplivajo v celoti na družbeno blaginjo v državi.
- c) V primeru regulacije cen pod ravnjo mejnih stroškov se poveča potrošnja predvsem tujih potnikov iz držav z višjimi cenami. V tem primeru so ti deležni posrednih spodbud iz naslova obvladovanja druginje, do katerih so upravičeni samo državljani. Na ta način se družbena blaginja celo zmanjšuje.

Različen pristop k regulaciji cen dizelskega goriva in bencina ima lahko naslednje vzroke:

- a) dobro organizirani prevozniki kamionov lahko uspešno prelijejo cene na končne uporabnike;
- b) visoke cene kamionskih prevozov bi se lahko prelile v višje cene hrane, kar bi najbolj prizadelo ranljive sloje prebivalstva.

Zadnja od obeh utemeljitev je verjetno manj ustrezna, saj obseg znižanja cene dizla zaradi strožje regulacije cen dizla ne bo imel pomembne vloge pri dosegljivosti hrane v Sloveniji ali na Hrvaškem predvsem iz dveh razlogov. Prvič, stroški lokalnega prevoza hrane po slovenskih cestah verjetno predstavljajo razmeroma majhen delež skupnih stroškov hrane. To ne pomeni, da cene nafte in plina ter cene hrane niso tesno povezane. Dejansko obstaja močna povezava med nafto in plinom ter cenami hrane. Obstaja tudi vzročna povezava med cenami nafte in plina in cenami hrane (glej

npr. Taghizadeh-Hesary et al., 2019), vendar se ta povezava večinoma pojavi višje v vrednostni verigi, ki je regulacija maloprodajnih cen motornih goriv ne doseže. Npr. proizvodnja gnojil, zlasti tistih na osnovi dušika (ki predstavljajo več kot 70 % gnojil, proizvedenih v Evropi), zahteva dušik iz zraka in vodik iz plina (skupaj tvorita amonijak, ki je osnova gnojil na osnovi dušika). Plin se uporablja tako kot surovina kot tudi vir energije za poganjanje procesa sinteze gnojil in predstavlja do 90 % variabilnih stroškov pri proizvodnji dušikovih gnojil. Stroški gnojil so se v letu 2022 povečali za več kot 100 %. Poleg tega se energija, ki ni pogonsko gorivo, kot je elektrika, uporablja pri pridelavi poljščin in vzreji živine, nafta in plin pa se uporabljata za proizvodnjo te energije.

Drugič, marže slovenskih trgovcev z gorivi so bile že v obdobju brez regulacije cen relativno nizke, zato je malo možnosti za regulacijo cen za nadaljnje znižanje maloprodajne cene pogonskih goriv, ne da bi trgovce na drobno spravili v izgube. Morebitni vpliv regulacije cen na cene hrane bi bil torej zanemarljiv.

Regulacija cen za prerazporeditev bogastva je ekonomsko neučinkovita, bolj zdrav pristop k taki prerazporeditvi so neposredni transferji skupini, ki ji je cenovna regulacija namenila prednost.

1.1.5 Regulacija v času tržnih distorzij

Splošno javnost bolj skrbijo zvišanja maloprodajnih cen kot zvišanja veleprodajnih cen. To pomeni, da se bo pritisk za regulativno posredovanje verjetno povečal v obsegu, v katerem se bodo veleprodajni cenovni šoki prenašali na kupce v maloprodaji. Vendar pa se obseg prenosa pogosto poveča, ko se poveča stopnja konkurence na maloprodajni ravni – to je v razmerah, ko je regulacija cen najmanj zaželena. Ta ugotovitev razkriva možno nasprotje med močjo želje po regulaciji na maloprodajni ravni in močjo ekonomske utemeljitve za tako regulacijo.

Pretresi v veleprodajnih cenah se na splošno spremenijo v maloprodajne cene, kar se je zgodilo na trgih motornih goriv po vsej EU. Obseg prenosa veleprodajnih cenovnih šokov pa je odvisen od pogojev konkurence na maloprodajni ravni ter od drugih dejavnikov povpraševanja in ponudbe. Načeloma lahko trgovci na drobno prenesejo spremembe pri stroških vložkov manj kot v celoti, v celoti ali več kot v celoti.

Na splošno ekonomska teorija predvideva, da močnejša ko je konkurenca, večji bo verjetno prenos običajnih veleprodajnih cenovnih šokov glede na vse druge dejavnike povpraševanja in ponudbe. Intuitivno je to zato, ker so v razmerah močne konkurence variabilne marže trgovcev na drobno že tako nizke, tj. na ravni, ki je potrebna za pokrivanje stroškov poslovanja in stroškov kapitala, podjetja pa imajo malo prostora za absorpcijo stroškovnih šokov (naše predhodne ocene kažejo, da je kratkoročni prenos cen nafte na maloprodajne cene bencina in dizla relativno visok, na ravni 0,8).

Raziskave kažejo, da se distributerji zavedajo cenovne elastičnosti svojih marž in se nagibajo k njihovem strateškemu povečanju, ko pričakujejo, da bo povpraševanje doseglo vrhunec (Porcher in Porcher, 2014; Boroumand et al., 2015). Boroumand et al. (2016) ugotavljajo, da ob visoki volatilnosti cen distributerji ne ravnajo tako, kot bi pričakovali, in sicer da bodo izkoristili kratkovidnost potrošnikov, ko se cene pogosto spreminjajo. Nasprotno, zdi se, da distributerji

postavljajo cene, ki so bolj lepljive, kot bi pričakovali (običajno so cene lepljive navzdol). Takšno obnašanje je zanimivo v panogi, kjer so stroški sprememb cen razmeroma nizki (cene na črpalkah se lahko preprosto spremenijo). To vedenje je lahko posledica strategije distributerjev, ki želijo privabiti potrošnike v naslednjih obdobjih.

Klemperer (1987) je razvil model, v katerem so potrošniki zvesti svojim bencinskim črpalkam, zato podjetja določajo cene, da bi jih pritegnili v naslednjem obdobju. V prvem obdobju želijo črpalke pritegniti potrošnike, da bi jim v naslednjem obdobju prodajale, še zlasti če se v naslednjem obdobju pričakuje povečanje marž. Če povpraševanje ostane enako in se pričakuje, da se bodo mejni stroški povečali, lahko distributerji ohranijo cene, ko se mejni stroški (tj. cena surove nafte) povečajo, da bi pritegnili potrošnike. Zdi se, da je takšno vedenje opaziti, ko je prisotna velika volatilitnost cen, kar lahko potrošnikom poveča stroške prehoda od enega distributerja k drugemu. Proizvajalci bi se nato ob nizki volatilitnosti obnašali drugače in bi zagotovili prelivanje cen, ko se cena nafte poveča, verjetno zato, ker je pri nizki volatilitnosti preglednost cen večja in imajo potrošniki nižje stroške zamenjave.

To pomeni, da lahko za določeno zvišanje veleprodajne cene pričakujemo večje zvišanje maloprodajne cene, ko se poveča intenzivnost konkurence v maloprodaji, toda to je tudi položaj, v katerem je družbena podpora regulaciji cen verjetno najmočnejša, hkrati pa je na konkurenčnih trgih regulacija cen najmanj upravičena. Ne samo, da bo regulacija cen neučinkovito posegla v cenovni mehanizem, ne bo prinesla niti bistvenega dobička v smislu znižanja cen. Razlog je v tem, da so na konkurenčnih trgih marže nizke, zato jih ni mogoče še dodatno znižati z regulacijo cen, ne da bi povzročili, da bi vlagatelji umaknili svoj kapital in nazadnje povzročili izstop trgovcev na drobno ali znižanje kakovosti storitev pod učinkovito raven.

Ta ugotovitev pomeni, da je, paradoksalno, družbeni pritisk na regulacijo maloprodajnih cen morda najmočnejši na konkurenčnih maloprodajnih trgih, kar je natanko položaj, v katerem regulacija cen skoraj zagotovo škoduje istim potrošnikom, ki so zahtevali regulacijo cen na začetku (čeprav jim bodo kratkoročno morda koristile nekoliko nižje cene).

1.1.6 Učinek regulacije cen pri zaježitvi inflacije

Kljub družbenemu pritisku po nižjih maloprodajnih cenah regulacija cen ni primeren instrument za zaježitev inflacije. To še zlasti velja za trge, kjer je konkurenca učinkovita, vendar velja tudi za trge, kjer imajo podjetja določeno stopnjo tržne moči. Razlog za to je, da regulacija cen pogosto ne pomaga odpraviti vzroka za inflacijo. Če je inflacija npr. posledica presežnega povpraševanja (kot se je zgodilo po pandemiji), bo regulacija cen naredila blago samo bolj privlačno, kar bi lahko poslabšalo težavo. Če je inflacija posledica pomanjkanja blaga in dejavnikov, ki spodbujajo stroške (kot se je zgodilo po sankcijah proti Rusiji), se pomanjkanje ne reši z ohranjanjem nižjih cen.

Ko inflacijo povzroči povečanje povpraševanja (kot se je zgodilo po pandemiji), bo regulacija cen namesto pomoči vladi pri zaježitvi inflacije zmanjšala spodbudo za podjetja, da bi povečala ponudbo kot odgovor na presežno povpraševanje. V takšnih okoliščinah bi bila lahko regulacija cen potencialno učinkovita pri zaježitvi inflacije le v kombinaciji z racionalizacijo (ki bi načeloma

odstranila presežno povpraševanje), toda samo racioniranje ima stroške in je zelo nepriljubljeno. Če se uporablja kot orodje za zajezitev inflacije, bo regulacija cen na splošno povzročila težave s pomanjkanjem ponudbe, ki so pogosto dražje od inflacije. Poleg tega je znano, da regulacija cen vodi do potratnih dejavnosti, kot sta večja birokracija in potratno politično vmešavanje podjetij.

V času zvišanja cen zaradi stroškovnega pritiska na strani ponudbe prosto gibljive cene učinkovito preusmerijo povpraševanje po blagu, ki ne doživi stroškovnega pritiska. Regulacija cen preprečuje takšno substitucijo povpraševanja, pravzaprav lahko dodatno neučinkovito poveča povpraševanje po dražjem izdelku. To moti proizvodno in alokacijsko učinkovitost gospodarstva in lahko podaljša obdobje visoke inflacije. Ko bo regulacija cen odpravljena, lahko pride do še višje inflacije.

Čeprav lahko kratkoročno izboljšajo ocene priljubljenosti, imajo regulacije cen pogosto nenamerne dolgoročne družbenopolitične učinke, ki presegajo negativne učinke, ki jih imajo na delovanje trgov. Dejansko je regulacijo cen težko odpraviti. Poskus odprave take regulacije cen za oživitev učinkovitega konkurenčnega procesa lahko privede celo do državljskih nemirov. Znano je, da relativno majhna zvišanja cen, ki jih povzroči odprava regulacije cen, lahko zanetijo politične nemire in nestabilnost ter celo smrtonosne družbene revolucije.

Preprost primer vladno regulirane spremembe cen, ki je sprožila revolucijo, je bila majhna sprememba cene vozovnice za čilsko podzemno železnico leta 2019 v Santiagu. Cena vozovnice za podzemno železnico se je zvišala le za 3,5 % (0,04 USD ali 30 pesov) in povzročila več kot dva meseca političnih in družbenih nemirov. Na ulice je pripeljala vojsko, da bi nadzorovala nasilne protestnike, in povzročila 29 smrti iz različnih vzrokov. Jasno je, da se protestniki niso prepirali le o reguliranih cenah vozovnic za podzemno železnico, ampak o široki paleti vprašanj od neenakosti do revščine, ki potekajo skozi družbeno mobilnost. Toda ta majhna sprememba vladno regulirane cene je zanetila plamen.

Drug primer je bil Iran leta 2020. Novembra se je iranska vlada odločila zvišati cene goriv (še ena cena, ki jo regulira vlada), protestniki pa so besno odšli na ulice in tako sprožili novo socialno revolucijo. Druge vlade, kot sta Mehika in Ruanda, so lahko v preteklosti odpravile regulacijo cen goriva, tako da so izkoristile padce trga leta 2014 in jih nadomestile s subvencijami za revnejše državljane in za večjo porabo za zdravje in izobraževanje, vendar na splošno z objavo vseh teh kompenzacijskih javnih politik za preprečevanje družbenih nemirov.

Primer spektakularnega neuspeha regulacije cen pri zajezitvi inflacije so ZDA v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja. Leta 1971 je Nixonova administracija napovedala zamrznitev plač in cen (vključno z uvedbo regulacije cen nafte in plina). Po 90-dnevni zamrznitvi bi morala zvišanja odobriti »plačilni odbor« in »cenovna komisija«. Sprva je bil cilj odpraviti regulacijo po volitvah leta 1972, vendar se to ni zgodilo in čez nekaj let se je izkazalo, da gre za neuspešen gospodarski eksperiment, ki se je končal z obdobjem visoke inflacije, skupaj s počasno gospodarsko rastjo in stalno visoko brezposelnostjo (Walker, 2021).

Regulacija cen nafte in motornih goriv je imela pomembno vlogo v tem neuspelem gospodarskem poskusu Nixonove administracije. V prejšnjem desetletju je sistem regulacije cen nafte v ZDA ustvaril več stopenj cen nafte. Z omejevanjem cen nafte so bili proizvajalci prisiljeni subvencionirati

uvoženo nafto. Dodelan sistem regulacije cen, pravic in dodeljevanja nafte je povzročil pomanjkanje pri oskrbi in jezne vrste na črpalkah. Do iranske krize leta 1979 je predsednik Carter opustil regulacije cen nafte in plina ter sprostil druge regulacije, da bi končal pomanjkanje, vendar je zvišanje cen nafte in motornih goriv prispevalo k inflaciji, zato je ameriška centralna banka (Fed) oktobra največkrat zvišala obrestno mero, kar je povzročilo recesijo v ZDA.

1.2 VRSTE REGULACIJ CEN

Tako obseg škode za dobiček reguliranih podjetij kot celoten vpliv regulacije cen na celotno gospodarstvo sta odvisna od več dejavnikov.

- a) Ravni in možnosti za učinkovito konkurenco v industriji. Kadar je konkurenca učinkovita ali so možnosti za takšno konkurenco dobre, je regulacija cen na splošno kontraproduktivna.
- b) Vrsta regulacije cen in kako se izvaja v praksi. Vrsto regulacije cen bi bilo treba izbrati tako, da ne bi neupravičeno preprečevala učinkovitega vstopa na trg, kadar je tak vstop na voljo, ali ovirala spodbud za širitev ponudbe ob povečanem povpraševanju, pri čemer tudi zakonodaja ne bi smela zadušiti spodbud za učinkovito vlaganje v kakovost.
- c) Dejavniki ponudbe in povpraševanja, razen intenzivnosti konkurence, kot so pomembnost vstopnih stroškov, fiksni operativni stroški, stroški širitve ponudbe, možnosti za zmanjšanje stroškov ali izboljšanje kakovosti in elastičnost povpraševanja. Ko so npr. stroški širjenja ponudbe visoki, lahko stroga regulacija cen povzroči drago pomanjkanje ponudbe, zlasti če je tudi elastičnost povpraševanja visoka.

Pri izbiri regulativnega režima bi moral regulator tako upoštevati različne dejavnike ponudbe in povpraševanja, ki prevladujejo v obravnavani panogi. Poleg tega mora regulator upoštevati pravne in upravne omejitve (npr. ali so prenosi z vlade na regulirano podjetje dovoljeni ali ne). Morda najpomembnejše pa je, da bi regulator moral upoštevati tudi informacijske zahteve različnih načinov regulacije.

Druge razsežnosti, ki bi jih moral regulator upoštevati pri izbiri režima regulacije cen, so:

- a) struktura cen pri regulaciji večproduktnih podjetij (ali je dovoljeno navzkrižno subvencioniranje, v kakšnem obsegu in zakaj);
- b) pogostost regulatornih pregledov in zaostanki (tj. čeprav je to odvisno od izbire režima regulacije cen, na splošno velja, da strožja kot je regulacija cen oziroma hitreje kot se spreminjajo pogoji ponudbe in povpraševanja, pogostejši so potrebni regulatorni pregledi).

Na splošno razlikujemo med (i) regulacijo stroškov storitev (uravnoteženje skupnih stroškov in skupnih prihodkov) in (ii) spodbujevalno regulacijo. Regulacija stroškov storitev ali regulacija stopnje donosa določa ceno, ki podjetju omogoča povrnitev stroškov, običajno z določeno omejeno stopnjo dobička. Regulacija spodbud določa cene na podlagi različnih dejavnikov, kot so predvideni stroški, proizvodni vložki, pričakovana učinkovitost in inflacija. Znotraj regulacije spodbud obstajajo različne možnosti, zlasti omejitve cen in delitev dobička (Vogelsang, 2021). Omejitev cene omogoča reguliranemu podjetju, da si v celoti prisvoji vse prihranke stroškov, ki jih doseže, vendar

se v praksi omejitve cen pregledujejo letno ali pogosteje na podlagi pričakovane inflacije, izboljšav učinkovitosti in potencialnih stroškovnih postavk. Pri delitvi dobička se presežek, ki ga podjetja ustvarijo z zniževanjem stroškov poslovanja, razdeli med regulirano podjetje in potrošnike.

Da bi bilo to bolj konkretno, predpostavimo, da je cena, ki jo lahko določi podjetje, določena z njegovimi stroški C , vladnim pribitkom m , vnaprej določeno ciljno ceno P_i in z relativno težo, ki jo pripisuje ciljni ceni in stroškom a . Ta okvir zajema različne regulacije cen na maloprodajnih trgih motornih goriv, kot so nedavno veljali v Sloveniji. Cena, ki jo podjetje lahko nato zaračuna, je lahko predstavljena z naslednjo preprosto formulo:

$$\text{Cena} = aP_i + (1-a)(C+m)$$

Regulacija stroškov storitve nastopi, ko je a nastavljen na nič. V tem primeru je cena, ki jo lahko zaračuna podjetje, njegova cena plus pribitek. Čista (zavezujoča) cenovna omejitev se pojavi, ko je a nastavljen na ena. V tem primeru je cena, ki jo mora postaviti podjetje, v celoti določena s P_i in podjetje si v celoti prilasti vse prihranke stroškov. Ko je a nastavljen strogo med 0 in 1, smo v regulativnem načinu delitve dobička.

Različne oblike regulacije cen se razlikujejo glede na:

- a) spodbude, ki jih regulativni režim zagotavlja podjetjem za zmanjšanje stroškov ali izboljšanje kakovosti;
- b) učinek regulativnega režima na zmožnost in spodbude podjetij, da vstopijo, se razširijo in intenzivno tekmujejo s cenami in kakovostjo v regulirani industriji;
- c) zahteve po informacijah (kako podrobno je zahtevano znanje o ravni in verjetnem prihodnjem razvoju stroškov in povpraševanja, da se zmanjša tveganje slabih rezultatov zaradi napačne ureditve).

Iz zgornje formule je razvidno, da so omejitve cen primer močne spodbujevalne regulacije. Regulirana podjetja imajo močno spodbudo za znižanje stroškov z omejitvami cen, ker se maloprodajna cena ob znižanju stroškov ne prilagodi (vsaj dokler se omejitve ne spremenijo). To pomeni, da izboljšave stroškovne učinkovitosti vodijo k višjim dobičkom podjetja. Opozorilo je, da je regulator na splošno v skušnjavi, da bi v naslednjem obdobju pregleda znižal zgornjo mejo cen, če je reguliranemu podjetju uspelo zmanjšati svoje stroške v trenutnem obdobju.

Slaba stran regulacije omejitve cen je, da bi se proizvajalci lahko soočili z velikimi izgubami v primeru povečanja stroškov. Leta 2021 je npr. v Združenem kraljestvu bankrotiralo trinajst dobaviteljev električne energije, saj jim omejitve cen niso omogočale prenosa povečanja veleprodajnih stroškov energije (Marris, 2021). Omejitve cen na splošno niso najboljši način regulacije cen, če so pogoji dobave zelo spremenljivi ali ko je večina stroškov bodisi malo ali sploh nespremenljiva (kot je v primeru veleprodajnih cen energije).

Na drugem koncu spektra ali možnosti regulacije cen je čista regulacija, ki temelji na stroških. Podjetja sili, da zmanjšanje ali povečanje stroškov v celoti prenesejo na potrošnike. V tem načinu regulacije cen lahko podjetja še naprej služijo konstantno – čeprav potencialno nizko – maržo

ne glede na nihanje stroškov. To zagotavlja določeno stopnjo zaščite podjetja v primeru skokov stroškov. Slaba stran regulacije, ki temelji na stroških, je, da podjetja nimajo spodbude za vlaganje v izboljšave učinkovitosti – glede na to, da je marža pri tej obliki regulacije cen fiksna, se vse izboljšave učinkovitosti v celoti prenesejo na potrošnika (Den Hertog, 2010).

V začetku leta 2022 je slovenska vlada ponovno uvedla regulacijo cen motornih goriv v maloprodaji. Medtem ko je bila regulacija cen na začetku v obliki omejitev cen (kar naj bi povzročilo celo izgube pri poslovanju trgovcev na drobno), se je v drugem delu leta 2022 uveljavila regulacija z določanjem stroškov in z določitvijo marže. Ob tem cene niso regulirane na avtocestah in hitrih cestah. Zunaj avtocest tako regulacija temelji na stroškovnem pristopu, kjer vlada določi stroške na podlagi tehtanega indeksa cen Platts (pretvorjenih v evre) in gostote goriva. Vlada nato tem stroškom doda maržo. Natančneje, cena se določi po naslednji formuli:

$$P_t = \left[\left(\frac{\sum_{i=1}^n CIFMedH_i * e_i}{n} \right) \frac{\rho}{1000} \right] + r + M$$

V formuli *CIFMedH* temelji na PLATT-ovih indeksih, e_i je tečaj dolar – evro, ρ je gostota derivata, r je članarina pri Agenciji RS za blagovne rezerve, M pa nastavljena marža.

Ta pristop k regulaciji cen ima skupne značilnosti regulacije na podlagi stroškov in regulacije na podlagi spodbud (cenovne omejitve). Natančneje, ta pristop predpostavlja, da po eni strani končna cena vključuje znaten delež glavne stroškovne kategorije (motorno gorivo), ki jo imajo trgovci na drobno. Vključitev stroškov delno ščiti trgovce na drobno pred negativnimi dobički, podobno kot čista stroškovna ureditev.

Po drugi strani pa formula ne vključuje nekaterih kategorij stroškov (razen goriva), kot so stroški dela, najemnin in stroški kapitala. Fiksna marža M je namenjena kritju teh stroškov, toda ker je M fiksna, se bo njegova efektivna stopnja dobička povečala, če bo trgovcu na drobno uspelo zmanjšati svoje stroške poslovanja. Uredba torej ohranja spodbudo za naložbe v zniževanje stroškov. Ponovno je opozorilo, da se bodo te spodbude ohranile samo, če trgovci na drobno ne bodo pričakovali, da bo regulator nekoč v prihodnosti oportunistično znižal M , potem ko bo opazil določena znižanja stroškov. Upoštevati je treba tudi, da so stroški v formuli za oblikovanje cen neko povprečje veleprodajne cene motornih goriv v zadnjih dveh tednih in ne dejanski stroški trgovca na drobno. To zagotavlja spodbude za trgovce na drobno, da kupujejo gorivo na zgornjem trgu z najnižjimi možnimi stroški, kar je zaželeno z vidika ekonomske učinkovitosti. Ta način tako združuje funkcijo omejitve cen in ureditev na podlagi stroškov.

V teoriji veljavna shema regulacije cen v Sloveniji ohranja tudi spodbude za vstop učinkovitejših trgovcev na drobno. Ali se bo vstop spodbujal tudi v praksi, je odvisno – poleg eksogenih dejavnikov, kot so vstopne ovire – od sposobnosti regulatorja, da se verodostojno zaveže, da ne bo znižal pribitka M , potem ko bodo trgovci na drobno investirali v učinkovitejše poslovanje. Številni ekonomisti verjamejo, da se regulatorji na splošno ne bodo mogli upreti skušnjavi, da bi zmanjšali pribitek ob izboljšavah učinkovitosti. V tem primeru bi bil sedanji pristop podoben ureditvi, ki temelji na stroških, in bi bil slab v smislu spodbud za učinkovite naložbe trgovcev na drobno.

Na koncu je treba upoštevati, da če se stroški trgovcev na drobno povečajo zaradi dejavnikov zunaj njihovega nadzora (npr. inflacije), lahko trgovci na drobno še vedno utrpijo izgube v tem režimu regulacije cen zaradi fiksnega M . Ta parameter bo zato morda treba prilagoditi, če se bo spremenilo poslovno okolje: če se bodo npr. stroški dela, stroški najemnin, stroški kapitala ali drugi operativni stroški povečali zaradi inflacije.

Na podlagi teh premislekov, če je regulacija cen neizogibna, je sedanji režim verjetno boljši od čiste ureditve, ki temelji na stroških, ker režim vsaj delno ohranja spodbude za trgovce na drobno, da optimizirajo nakup motornih goriv na nabavnem trgu in zmanjšajo svoje stroške poslovanja.

Trenutni mešani pristop je tudi boljši od čiste omejitve cen. Čeprav bi takšna omejitev cen zagotovila močnejše spodbude za trgovce na drobno, da zmanjšajo stroške, bi zaradi velike nestanovitnosti veleprodajnih cen zahtevala zelo pogoste in potencialno drage regulativne preglede. Trenutni režim omogoča trgovcem na drobno, da (čeprav z zamikom) del sprememb svojih stroškov prenesejo na kupce, kar zmanjša tveganje, da bi bila maloprodajna cena na koncu nižja od stroškov trgovcev na drobno, kar zmanjša zahtevano pogostost regulatornih pregledov.

Kljub temu trenutni režim regulacije cen duši vlogo cene v smislu usmerjanja dejanj udeležencev na trgu k učinkovitim rezultatom, zato bi jih bilo treba odstraniti takoj, ko bi se razmere na veleprodajnih trgih normalizirale.

2 PREGLED REGULACIJE CEN NAFTNIH DERIVATOV V SLOVENIJI

V Republiki Sloveniji je od leta 1999 do leta 2020 najvišje maloprodajne cene naftnih derivatov določala Vlada RS na podlagi vsakokratne veljavne Uredbe o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov (v nadaljevanju Uredbe ND). Slednje določajo mehanizme oblikovanja cen določenih naftnih derivatov, sestavine, ki jih morajo upoštevati podjetja, ki se ukvarjajo z dejavnostjo prodaje teh naftnih derivatov (v nadaljevanju distributerji), in merila, po katerih se morajo oblikovati cene ali njihove sestavine. V skladu z obstoječo Uredbo ND so se cene naftnih derivatov praviloma oblikovale na enoto liter ter določale vsakih 14 dni. Med naftne derivate, ki so predmet te monografije, spadajo 95-oktanski neosvinčeni motorni bencin (v nadaljevanju NMB-95), 98-ali večoktanski neosvinčeni motorni bencin, ki se uporablja v cestnem ali pomorskem prometu (v nadaljevanju NMB-98), dizelsko gorivo (v nadaljevanju dizel) in ekstra lahko kurilno olje (v nadaljevanju KOEL).

V letu 2016 je Vlada RS sprejela odločitev o postopni liberalizaciji trga naftnih derivatov v naslednjih letih. Najprej sta bili sproščeni ceni za NMB-98 in KOEL z 9. 4. 2016 (Uradni list RS, št. 26/16), nato še ceni za NMB-95 in dizel z 9. 11. 2016 (Uradni list RS, št. 69/16), vendar le na bencinskih črpalkah na servisnih prometnih površinah avtocest in hitrih cest v Sloveniji. Tako so se z 9. 11. 2016 na avtocestah in hitrih cestah prosto oblikovale cene vseh naftnih derivatov. Za območje izven avtocest in hitrih cest so bile za NMB-95 in dizel s 1. 4. 2020 (Uradni list RS, št. 39/20) določene le najvišje maloprodajne cene. Trg naftnih derivatov je postal popolnoma liberaliziran s 1. 10. 2020, ko je Vlada RS sprejela informacijo o stanju na tem trgu in ugotovila, da ukrep kontrole cen ni več potreben za noben naftni derivat.

Z 9. 11. 2021 je Vlada RS ponovno regulirala cene za KOEL za obdobje treh mesecev z Uredbo ND (Uradni list RS, št. 166/21), in sicer z uporabo istega mehanizma o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov kot pred liberalizacijo (9. 4. 2016 – Uradni list RS, št. 26/16), pri čemer je tokrat določila najvišjo dovoljeno maržo v velikosti 0,0600 EUR/liter. V začetku leta 2022 je Vlada RS s ponovno Uredbo ND (Uradni list RS, št. 9/22) podaljšala regulacijo cen za KOEL za nadaljnje tri mesece, pri čemer je ohranila najvišjo dovoljeno maržo na 0,0600 EUR/liter. Vlada RS je tudi po preteku treh mesecev podaljšala regulacijo cen za KOEL za en mesec in ohranila najvišjo dovoljeno maržo na 0,0600 EUR/liter v Uredbi ND (Uradni list RS, št. 55/22).

Vlada RS je v letu 2022 zaradi spremenjenih razmer na trgu naftnih derivatov, ki so povzročile velika nesezonska nihanja, ponovno regulirala tudi cene standardnih naftnih derivatov, in sicer NMB-95 in dizel. Ponovna regulacija je bila sprejeta na podlagi Zakona o kontroli cen (Uradni list RS, št. 51/06) in Uredbe o listi blaga in storitev, za katere se uporabljajo ukrepi kontrole cen (Uradni list RS, št. 80/00 in 17/04). Najprej sta bili z Uredbo ND (Uradni list RS, št. 36/22) s 15. 3. 2022 določeni najvišji maloprodajni ceni za NMB-95 in dizel za obdobje 30 dni. Najvišja maloprodajna cena za NMB-95 je znašala 1,503 EUR/liter, za dizel pa 1,541 EUR/liter. Podlaga za določitev cen je bilo 7-dnevno povprečje reprezentativnih cen naftnih derivatov za Slovenijo, ki so bile sporočene na Evropsko komisijo za Weekly Oil Bulletin.

Nato je Vlada RS z dopolnitvijo Uredbe ND (Uradni list RS, št. 46/22) s 1. 4. 2022 določila najvišjo dovoljeno veleprodajno ceno z DDV za NMB-95 in dizel. Ta je znašala 1,483 EUR/liter za NMB-95 in 1,521 EUR/liter za dizel. S to dopolnitvijo je razlika med maloprodajno in veleprodajno ceno znašala 0,022 EUR/liter za NMB-95 in 0,02 EUR/liter za dizel. Veleprodajne cene so bile določene na podlagi ocene, da bo razlika med maloprodajno in veleprodajno ceno omogočala prodajo naftnih derivatov tudi distributerjem, ki zaradi visokih veleprodajnih cen niso poslovali. Dopolnitev Uredbe je njeno veljavnost podaljšala do vključno 30. 4. 2022. Vlada RS je s to dopolnitvijo prav tako distributerjem naložila, da ne smejo prenehati s prodajo naftnih derivatov, ter ob tem napovedala možnost določitve primerne nadomestila distributerjem, ki jim je ukrep povzročil občutno škodo (kot to veleva 14. člen Zakona o kontroli cen – Uradni list RS, št. 51/06). Nadomestilo bo Vlada RS določila z odlokom po izteku ukrepa.

Po izteku veljavnosti zadnje Uredbe ND (Uradni list RS, št. 46/22) s 30. 4. 2022 je veljala sprostitev regulacije cen, ki pa jih je Vlada RS zaradi utemeljeno pričakovanih motenj na trgu naftnih derivatov in velikih nihanj cen, ki niso sezonska, ponovno regulirala z Uredbo ND (Uradni list RS, št. 64/22). Tako je Vlada RS z 11. 5. 2022 ponovno določila obenem najvišje maloprodajne kot tudi veleprodajne cene za NMB-95 in dizel. Najvišje dovoljene maloprodajne cene naftnih derivatov (z DDV) znašajo 1,560 EUR/liter za NMB-95 in 1,668 EUR/liter za dizel, medtem ko najvišje dovoljene veleprodajne cene (z DDV) znašajo 1,540 EUR/liter za NMB-95 in 1,648 EUR/liter za dizel. Te so ponovno določene na podlagi zadnje 7-dnevne povprečne reprezentativne cene naftnih derivatov za Slovenijo, ki je bila sporočena Evropski komisiji za Weekly Oil Bulletin. Prav tako pa tudi tokrat razlika med veleprodajno in maloprodajno ceno znaša 0,02 EUR/liter, kar po oceni Vlade RS omogoča prodajo naftnih derivatov tudi malim distributerjem. Obenem so bili distributerji ponovno obvezani za prodajo naftnih derivatov, medtem ko se je Vlada RS obvezala, da bo po izteku ukrepa za čas trajanja ukrepa določila primerno nadomestilo podjetjem, ki jim ta ukrep povzroča občutno škodo.

Vlada RS je z Uredbo ND (Uradni list RS, št. 84/22) z 21. 6. 2022 določila nov mehanizem oblikovanja cen za NMB-95 in dizel, sestavine, ki jih morajo upoštevati distributerji, in merila, po katerih se morajo oblikovati cene ali njihove sestavine, iz katerih je izločila cenovno komponento dodatka za biokomponente (slednja je bila del zadnje Uredbe ND, ki je vsebovala mehanizem oblikovanja cen določenih naftnih derivatov – Uradni list RS, št. 39/20). Vlada RS je z novo Uredbo ND določila najvišjo dovoljeno maržo, ki je znašala 0,0994 EUR/liter za NMB-95 in 0,0983 za dizel, pri čemer je do vključno 16. 8. 2022 veljala znižana marža v višini 0,0607 EUR/liter za NMB-95 in 0,0591 EUR/liter za dizel. Vlada RS je s spremembo Uredbe ND (Uradni list RS, št. 118/22) s 13. 9. 2022 določila najvišjo dovoljeno maržo tudi za KOEL, ki je znašala 0,08 EUR/liter, ter ohranila najvišji dovoljeni marži za NMB-95 in dizel. 2. 12. 2022 je stopila v veljavo še ena sprememba in dopolnitev Uredbe ND (Uradni list RS, št. 151/22), ki ponovno vključuje dodatek za biokomponento pri naftnih derivatih NMB-95 in dizlu.

Potem ko je Vlada RS 15. marca 2022 določila najvišje maloprodajne cene za NMB-95, dizelsko gorivo in KOEL, je te cene periodično prilagajala z različnimi odloki (Uradni list RS, št. 36/22, 46/22, 64/22). Po izteku veljavnosti vsake uredbe so bile cene določene na podlagi stroškovne formule z dodano fiksno maržo, ki se je prav tako redno prilagajala (Uradni list RS, št. 84/22, 118/22, 119/22 – korekcija, 151/22, 66/23, 120/23, 15/24, 25/24 in 51/24).

Vlada je 30. novembra 2023 spremenila uredbo (Uradni list RS, št. 120/23) in znižala najvišjo dovoljeno maržo za NMB-95 z 0,0994 EUR/liter na 0,0694 EUR/liter in za dizelsko gorivo z 0,0983 EUR/liter na 0,0683 EUR/ liter, medtem ko je marža za KOEL ostala pri 0,08 EUR/ liter. Ta odlok je začel veljati 5. decembra 2023 in naj bi veljal do 29. februarja 2024.

Vlada je 22. februarja 2024 ponovno spremenila uredbo (Uradni list RS, št. 15/24) in povečala najvišjo maržo za 1 cent za NMB-95 na 0,0794 EUR/ liter in za dizelsko gorivo na 0,0783 EUR/ liter, pri čemer je marža KOEL ostala pri 0,08 EUR/ liter. Ta sprememba je začela veljati 27. februarja 2024 in naj bi trajala do 25. marca 2024.

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je 15. maja 2024 v javno posvetovanje predložilo osnutek uredbe, ki določa nov mehanizem regulacije cen naftnih derivatov, ki se prodajajo na bencinskih črpalkah zunaj avtocest in hitrih cest. Javnost je lahko predložila pripombe do 27. maja 2024. Ta predlagana uredba je cene temeljila na svetovnih tržnih trendih (vir: PLATT'S European Marketscan) in menjalnem tečaju USD/EUR, vključno z doplačilom za biokomponente. Ključna sprememba je bila podaljšanje obdobja veljavnosti cene na vsake štiri tedne. Marže distributerjev so bile omejene na 0,0783 EUR/ liter za dizelsko gorivo, 0,0794 EUR/ liter za NMB-95 in 0,08 EUR/ liter za KOEL. Uredba naj bi začela veljati 18. junija 2024 in bi veljala eno leto.

Nazadnje so bile 16. julija 2024 največje dovoljene marže določene na 0,0983 EUR/liter za dizelsko gorivo, 0,0994 EUR/liter za NMB-95 in 0,08 EUR/liter za KOEL (Uradni list RS, št. 58/24)¹.

2.1 STRUKTURA MALOPRODAJNE CENE NAFTNIH DERIVATOV

Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (v nadaljevanju MGRT) je pristojno za določitev modelske cene, opredeljene v Uredbi ND, medtem ko se maloprodajna cena določa na podlagi višine trošarine in drugih dajatev. MGRT v 14-dnevni intervalih poroča Ministrstvu za finance podatke o modelski ceni naftnih derivatov. V skladu s trenutno Uredbo ND je maloprodajna cena posameznega naftnega derivata sestavljena iz naslednjih kategorij (Vir: Cene naftnih derivatov, MGRT):

- › prodajne cene brez dajatev,
- › dodatka za biokomponente,
- › okoljske dajatve za onesnaževanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida (takse CO₂),
- › prispevka za energetske učinkovitost (URE) (prispevek URE),

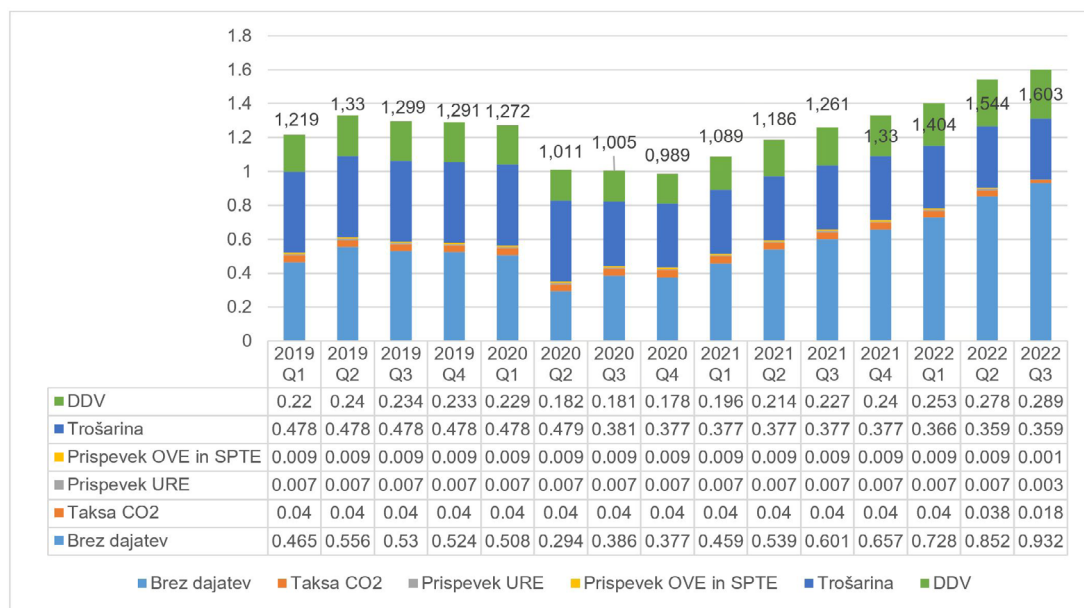
¹ Glej <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=URED9125>

- › prispevka za zagotavljanje podpor proizvodnji električne energije v sproizvodnji z visokim izkoristkom (SPTE) in iz obnovljivih virov energije (OVE) (prispevek OVE+SPTE),
- › trošarine in
- › davka na dodano vrednost (DDV), ki se obračuna na vse prejšnje postavke.

Ob tem predstavljata nabavni ceni naftnih derivatov in biokomponent variabilni del cene, ki se spreminja vsakih 14 dni glede na borzne cene, medtem ko so ostali deli cene za čas posamezne Uredbe ND fiksni. Variabilni del predstavlja okoli 90 % maloprodajne cene naftnih derivatov. Poleg tega na maloprodajno ceno vplivajo še nabavni pogoji na veleprodajnem trgu pogonskih goriv, sprememba tečaja ameriškega dolarja, maloprodajne cene goriv na trgu (torej postavljene cene konkurenčnih ponudnikov), stroški logistike (to so stroški skladiščenja in dostave na posamezne bencinske črpalke), posredni in neposredni stroški obratovanja bencinskih črpalk (kot so stroški dela, vzdrževanja, bančni stroški, amortizacija, materialni stroški, stroški IT-komunikacij, posredni stroški uprave ipd.), količina zalog na bencinskih črpalkah in nabavna cena teh zalog, morebitna premija dobavitelja in marža ponudnikov v ožjem pomenu.

Slika 1 prikazuje strukturo maloprodajne cene NMB-95 v obdobju 2020–2022. Medtem ko je v tretjem četrtletju leta 2020 cena brez dajatev predstavljala 38,4 %, je ta v istem četrtletju leta 2022 predstavljala kar 58,1 %, tj. povečanje za 51,3 odstotne točke. Ob tem so se znižali vsi prispevki: trošarina za 5,8 %, prispevka za OVE in SPTE za 88,9 %, prispevek za URE za 57,1 % in taksa CO₂ za 55,0 %. Pri navzgor omejeni marži tako večinski delež končne cene NMB-95 predstavlja nabavna cena naftnih derivatov.

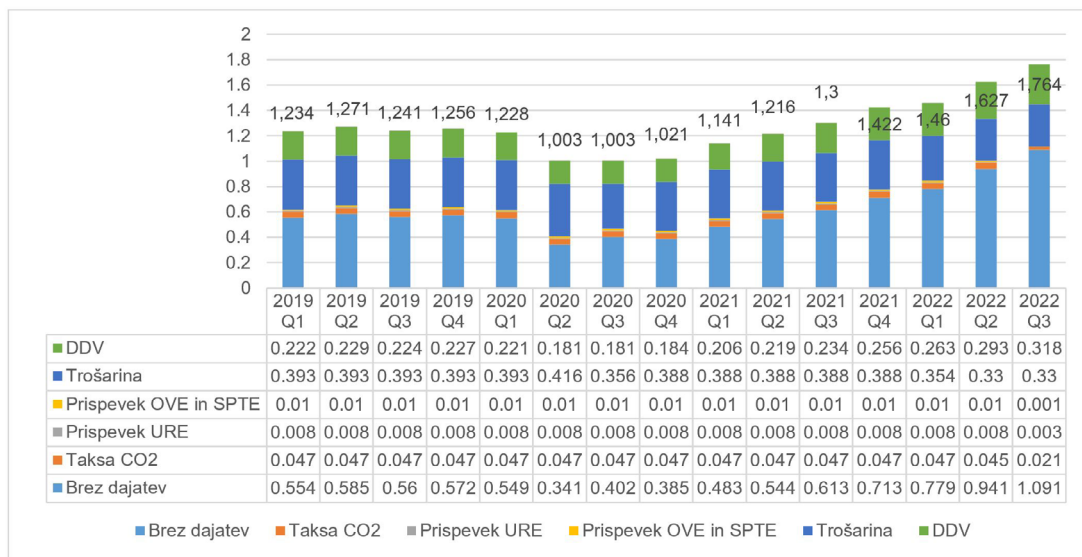
Slika 1: Struktura cene za NMB-95 v obdobju med letoma 2020 in 2022 v Sloveniji



Vir: Ministrstvo za infrastrukturo - Direktorat za energijo.

Slika 2 prikazuje strukturo maloprodajne cene dizla v obdobju 2020–2022. Medtem ko je v tretjem četrtletju leta 2020 cena brez dajatev predstavljala 40,1 %, je ta v istem četrtletju leta 2022 predstavljala kar 61,8 %, tj. še večje povečanje kot pri NMB-95, in sicer za 54,1 odstotne točke. Ob tem so se znižali vsi prispevki: trošarina za 7,3 %, prispevka za OVE in SPTE za 90,0 %, prispevek za URE za 62,5 % in taksa CO₂ za 55,3 %. Pri navzgor omejeni marži tudi za dizel večinski delež končne cene predstavlja nabavna cena naftnih derivatov.

Slika 2: Struktura cene za dizel v obdobju med letoma 2020 in 2022 v Sloveniji



Vir: Ministrstvo za infrastrukturo - Direktorat za energijo.

2.2 SESTAVNI DELI MALOPRODAJNE CENE NAFTNIH DERIVATOV

2.2.1 Nabavna cena naftnih derivatov

V skladu z Uredbo ND se modelska cena naftnega derivata določa glede na 14-dnevno povprečje borzne kotacije derivata na kotaciji CIF Mediteran-High in dnevnega tečaja USD/EUR. To omogoča sprotno prilagajanje maksimalno določene cene naftnih derivatov glede na njihove nabavne cene na svetovnih trgih. Podatki o borznih kotacijah naftnih derivatov so pridobljeni od Platts European Marketscan, ki je ponudnik tovrstnih informacij.

2.2.2 Dodatek za biokomponente

Vlada RS je na podlagi drugega odstavka 380. člena Energetskega zakona (Uradni list RS, št. 17/14 in 81/15) izdala Uredbo o obnovljivih virih energije v prometu (v nadaljevanju Uredba OVE) (Uradni list RS, št. 64/16 in njene dopolnitve št. 31/21, 121/21 – ZSROVE in 208/21), s katero je bila

s 1. 7. 2017 distributerjem naložena obveznost dodajanja biogoriv k navadnim fosilnim gorivom. Energijski delež obnovljivih virov energije v prometu distributer lahko doseže s prodajo skladnih biogoriv, električne energije iz obnovljivih virov energije, vodika iz obnovljivih virov energije in s kombinacijo navedenih goriv. Prav tako je predpisana enačba za izračun deleža obnovljivih virov energije v prometu ter načini in mehanizmi, ki omogočajo zavezancem izpolnjevati predpisane deleže. Uredba OVE v prometu vsako leto dviguje obveznosti primešavanja biogoriv, in sicer v letu 2017 najmanj 6,20 %, v letu 2018 najmanj 7,00 %, v letu 2019 najmanj 8,40 %, v letu 2020 najmanj 10,00 % in tudi v letu 2021 najmanj 10,00 % energijske vrednosti. S 1. 1. 2022 je stopila v veljavo nova Uredba OVE (Uradni list RS, št. 121/21), ki določa, da mora dobavitelj goriva pri prodaji goriv in električne energije za uporabo v prometnem sektorju v posameznem koledarskem letu dosegati zahtevani energijski delež obnovljivih virov energije v prometnem sektorju. Ta v letu 2022 znaša najmanj 10,1 %, v letu 2023 najmanj 10,3 %, v letu 2024 najmanj 10,6 %, v letu 2025 najmanj 11,2 %, v letu 2026 najmanj 13,8 %, v letu 2027 najmanj 15,8 %, v letu 2028 najmanj 18,3 %, v letu 2029 najmanj 20,8 %, v letu 2030 najmanj 20,8 %.

Modelska cena naftnih derivatov po trenutni Uredbi ND (Uradni list RS, št. 151/22) upošteva stroške nakupa in uvoza biogoriv. Pri nakupni ceni uporablja borzno kotacijo bioetanola in biodizla, in sicer 14-dnevno povprečje najvišjih dnevni vrednosti v EUR/m³ borznih kotacij biogoriv po viru Platts Bio-fuelscan. Te se znotraj informacijskega vira Platts nahajajo v rubriki "Northwest Europe Ethanol Price Assessments" pod vrstico "Ethanol FOB T2 Rotterdam H" za bioetanol in v rubriki "Biodiesel Price Assessments – Northwest Europe (USD/mt)" pod vrstico "RME (RED) FOB ARA High" za biodizel. Modelska cena biogoriv prav tako upošteva priznani strošek transporta z železniško cisterno za bioetanol in biodizel prostornine 60 m³ na relaciji Ljubljana–Rotterdam–Ljubljana v EUR/liter po ceniku Slovenskih železnic, ki znaša 0,056 EUR/liter. Modelska cena prav tako določa delež bioetanola in biodizla, ki izražena v volumskem odstotku znašata 5 % za NMB-95 in 7 % za dizel.

2.2.3 Takse CO₂

Vlada RS je v letu 2018 izdala Uredbo o okoljski dajatvi za onesnaževanje zraka z emisijo ogljikovega dioksida (v nadaljevanju Uredba CO₂) (Uradni list RS, št. 48/18), ki je stopila v veljavo s 1. 8. 2018. Ta je predvidevala obveznost plačila okoljske dajatve za obremenjevanje okolja z emisijo ogljikovega dioksida (v nadaljevanju takse CO₂) v višini 0,03979 EUR/liter za NMB-95, 0,04671 EUR/liter za dizel in KOEL. V sklopu ukrepov za omilitev druginje je Vlada RS v letu 2022 sprejela Zakon o varstvu okolja (ZVO-2, Uradni list RS, št. 44/22), na podlagi katerega je posegla po instrumentu uravnavanja takse CO₂, s katerim je 21. 6. 2022 začasno ukinila obveznost plačila okoljske takse CO₂ za določene naftne derivate, ki so predmet te monografije. Po preteku instrumenta se je taksa CO₂ z 2. 8. 2022 ponovno začela obračunavati z Uredbo o spremembi Uredbe CO₂ (Uradni list RS, št. 104/22) po tarifi iz Uredbe CO₂ (Uradni list RS, št. 48/18), in sicer v višini 0,03979 EUR/liter za NMB-95, 0,04671 EUR/liter za dizel in KOEL. S 13. 9. 2022 je stopila v veljavo Uredba o spremembi Uredbe CO₂ (Uradni list RS, št. 118/22), ki ponovno ukinja plačilo takse CO₂ za naftne derivate, ki so predmet te monografije. Posledično bo z ukinitvijo plačevanja takse CO₂ maloprodajna cena goriv (z vključenim DDV) nižja za 0,04854 EUR/liter za NMB-95, za 0,05699 EUR/liter za dizel in KOEL.

2.2.4 Prispevek URE

Vlada RS je na podlagi Energetskega zakona (EZ-1, UL RS 17 z dne 7. 3. 2014; uradno prečiščeno besedilo EZ-1-UPB2, UL RS 60 z dne 8. 10. 2019) sprejela Uredbo o zagotavljanju prihrankov energije (v nadaljevanju Uredba URE) (Uradni list RS, št. 96/14). Višina prispevka za energetska učinkovitost na podlagi Uredbe URE in vseh njenih sprememb in dopolnitev (Uradni list RS, št. 96/14 in 158/20 – ZURE) je znašala 0,00736 EUR/liter za NMB-95, 0,00800 EUR/liter za dizel in 0,00800 EUR/liter za KOEL. 21.10. 2020 je bil sprejet še Zakon o učinkoviti rabi energije (Uradni list RS, št. 158/20), ki med drugim predvideva, da bodo dobavitelji tekočih goriv za promet v naslednjih letih dosegli prihranke energije v primerjavi s predhodnim letom. Ti znašajo 0,25 % za leto 2020, 0,30 % za leto 2021, 0,40 % za leto 2022, 0,50 % za leto 2023, 0,60 % za leto 2024 in 0,70 % za leto 2025.

21. 6. 2022 je stopila v veljavo Uredba o dopolnitvi Uredbe URE (Uradni list RS, št. 84/22). Vlada RS je zaradi zagotavljanja enakih pogojev vsem kupcem, tako tistim, ki gorivo kupujejo na servisnih prometnih površinah izven avtocest in hitrih cest, kot tistim, ki gorivo kupujejo na servisnih prometnih površinah avtocest in hitrih cest, ukinila zbiranje prispevkov URE za NMB-95 in dizel. Ob tem je Vlada RS izrazila, da se od distributerjev pričakuje, da bodo konkurenčno prilagodili maržo, ki na avtocestah in hitrih cestah ni regulirana. S tem naj bi ceno dizla na bencinskih črpalkah ob avtocestah in hitrih cestah za vse voznike približali regulirani ceni zunaj teh cest. V naslednji spremembi Uredbe URE (Uradni list RS, št. 86/22) je bila višina prispevka URE za NMB-95 vrnjena na prejšnjo raven. Od 17. 8. 2022 je v veljavi nova Uredba o spremembi Uredbe URE (Uradni list RS, št. 107/22), ki ponovno določa višino prispevka URE za dizel na vrednost 0,00800 EUR/liter.

2.2.5 Prispevek OVE + SPTE

Uredba o načinu določanja in obračunavanja prispevkov za zagotavljanje podpor proizvodnji električne energije v sproizvodnji z visokim izkoristkom in iz obnovljivih virov energije (v nadaljevanju Uredba OVE + SPTE) je bila sprejeta na podlagi Zakona o spodbujanju rabe obnovljivih virov energije (Uradni list RS, št. 121/21 in 189/21) in je v veljavi od 27. 11. 2021 (Uradni list RS, št. 184/21). Ta je na podlagi Akta o prispevkih za zagotavljanje podpor za proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov energije in v sproizvodnji z visokim izkoristkom (Uradni list RS, št. 121/21 – ZSROVE) določila višino mesečnega prispevka za naftne derivate, in sicer 0,00911 EUR/liter za NMB-95 in 0,00990 EUR/liter za dizel.

V sklopu ukrepov za blažitev druginje se je Vlada RS začasno odpovedala zbiranju sredstev iz prispevka za zagotavljanje podpore proizvodnji električne energije v sproizvodnji z visokim izkoristkom in iz obnovljivih virov energije (prispevek OVE + SPTE) z Uredbo o spremembi in dopolnitvi Uredbe OVE + SPTE, zato je 21. 6. 2022 stopila v veljavo Uredba o dopolnitvi Uredbe OVE + SPTE (Uradni list RS, št. 84/22). S tem je Vlada RS zaradi zagotavljanja enakih pogojev vsem kupcem, tako tistim, ki gorivo kupujejo na servisnih prometnih površinah izven avtocest in hitrih cest, kot tistim, ki gorivo kupujejo na servisnih prometnih površinah avtocest in hitrih cest, ukinila zbiranje prispevkov OVE + SPTE za vse naftne derivate, ki so predmet Uredbe ND. Ob tem je Vlada RS izrazila, da se od distributerjev ob tem pričakuje, da bodo konkurenčno prilagodili maržo, ki na avtocestah in hitrih cestah ni regulirana. S tem naj bi ceno dizla na bencinskih črpalkah ob

avtocestah in hitrih cestah za vse voznike približali regulirani ceni zunaj teh cest. Z novo Uredbo o spremembi in dopolnitvi Uredbe OVE + SPT (Uradni list RS, št. 86/22 in 112/22) je prilagodila prispevke, in sicer jih ohranila na ničelni ravni za dizel (tudi tistega, ki se prodaja na bencinskih črpalkah zunaj avtocest in hitrih cest) in za NMB-95, vendar le za tista goriva, ki se prodajajo na bencinskih črpalkah zunaj avtocest in hitrih cest.

2.2.6 Trošarine

Višina trošarin je v domeni Ministrstva za finance. Na podlagi Zakona o trošarinah z dne 1. 7. 2016 (ZTro-1, Uradni list RS, št. 47/16) je Vlada RS 21. 5. 2018 sprejela Uredbo o določitvi zneska trošarine za energente (Uradni list RS, št. 34/18), ki so se v naslednjih letih spreminjale v skladu s spremembami Uredbe (Uradni list RS, št. 34/18, 45/20, 55/20, 62/20, 72/20, 81/20, 87/20, 92/20, 99/20, 105/20, 109/20, 114/20, 119/20, 125/20, 12/22, 57/22 in 99/22). Na podlagi Zakona o trošarinah ob tem Uredba določa, da trošarine za biogoriva znašajo o EUR za 1.000 litrov, za 1.000 kilogramov ali za en kubični meter (od biogoriv iz šestega odstavka 88. člena ZTro-1, med katera spadajo npr. bioetanol, biodizel ipd.)

Pred letom 2022 so bile v veljavi trošarine, določene z Uredbo o spremembah Uredbe o določitvi zneska trošarine za energente (Uradni list RS, št. 125/20) z dne 22. 9. 2020. Po tej Uredbi so znašale trošarine za naftne derivate 0,37701 EUR/liter za NMB-95 in NMB-98, 0,38767 EUR/liter za dizel in 0,15750 EUR/liter za KOEL (za slednjega so obveljale trošarine z dne 22. 5. 2018 – Uradni list RS, št. 34/18). Vlada RS je s 1. 2. 2022 izdala novo Uredbo o spremembah Uredbe o določitvi zneska trošarine za naftne derivate z obdobjem veljave tri mesece (Uradni list RS, št. 12/22). Po tej Uredbi se trošarine zmanjšajo na 0,35900 EUR/liter za NMB-95 in NMB-98, na 0,33000 EUR/liter za dizel in na 0,07857 EUR/liter za KOEL. Vlada RS je obstoječe višine trošarin za naftne derivate s 1. 5. 2022 podaljšala še za tri mesece z Uredbo o spremembah Uredbe o določitvi zneska trošarine za energente (Uradni list RS, št. 57/22). Po preteku predhodne Uredbe je Vlada RS sprejela novo Uredbo o določitvi zneska trošarine za energente in električno energijo (Uradni list RS, št. 99/22), ki je v veljavi od 1. 8. 2022 in ohranja vrednosti trošarin na prejšnjih ravneh.

2.2.7 Davek na dodano vrednost (DDV)

V skladu z Zakonom o davku na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 13/11 – uradno prečiščeno besedilo, 18/11, 78/11, 38/12, 83/12, 86/14, 90/15, 77/18, 59/19, 72/19, 196/21 – ZDOsk, 3/22 in 29/22 – ZUOPDCE) se pri izračunu maloprodajne cene naftnih derivatov upošteva DDV v višini 22 % in se obračuna na vse prejšnje postavke.

2.2.8 Članarina Zavodu RS za obvezne rezerve nafte in njenih derivatov

V skladu z Zakonom o blagovnih rezervah (ZBR, Uradni list RS, št. 60/95 z dne 20. 10. 1995) je bila 25. 11. 1999 sprejeta Uredba o določitvi in načinu obračunavanja posebnega nadomestila za izvrševanje gospodarske javne službe oblikovanja obveznih rezerv nafte in njenih derivatov (Uradni list RS, št. 96/99, 29/00, 102/00, 85/01, 39/03, 55/04, 26/06, 41/08, 34/09, 22/10, 39/15, 39/19). Na podlagi te

Uredbe so zavezanci (v tem primeru distributerji) dolžni Zavodu RS za blagovne rezerve plačevati članarino v višini 0,01222 EUR/liter za NMB-95 in 0,01166 EUR/liter za dizel, pri čemer članarina ne vključuje DDV. Članarina se doda prodajni ceni pred obdavčitvijo (2. člen Uredbe).

2.2.9 Marža distributerja

V skladu z Uredbo o oblikovanju cen naftnih derivatov (Uradni list RS, št. 71/14) je po Uredbi ND od 9. 10. 2014 višina marže distributerjev enaka in predpisana v absolutnem znesku, ki po uredbi za NMB-95 na bencinskih črpalkah izven avtocest in hitrih cest znaša 0,08701 EUR/liter, za dizel 0,08158 EUR/liter in za KOEL 0,05370 EUR/liter. Omenjene marže distributerjev ne veljajo za cene naftnih derivatov na bencinskih črpalkah avtocest in hitrih cest, kjer se od 9. 11. 2016 oblikujejo prosto na trgu. Zaradi omenjenega je bila dejanska povprečna vrednost marže distributerjev višja, kot je določena z Uredbo ND, in so znašale marže okrog 11 % maloprodajne cene. V obdobju liberaliziranega trga naftnih derivatov so distributerji marže določali na različne načine, pri čemer so upoštevali letne prodajne cilje, razmere na trgu, dolgoročne vzdržnosti pri pokrivanju stroškov poslovanja in druge dejavnike, ki so pomembni za določanje marže. Nekateri distributerji pa maržo izračunajo tako, da od maloprodajne cene odštejejo nabavno ceno in vse dajatve, preostanek pa predstavlja maržo.

V začetku leta 2022 je Vlada RS s ponovno Uredbo ND (Uradni list RS, št. 9/22) podaljšala regulacijo cen za KOEL za nadaljnje tri mesece, pri čemer je ohranila najvišjo dovoljeno maržo na 0,0600 EUR/liter. Vlada RS je tudi po preteku treh mesecev podaljšala regulacijo cen za KOEL za en mesec in ohranila najvišjo dovoljeno maržo na 0,0600 EUR/liter v Uredbi ND (Uradni list RS, št. 55/22). V skladu z Uredbo ND (Uradni list RS, št. 84/22), ki je začela veljati 21. 6. 2022, je Vlada RS določila najvišjo dovoljeno maržo tudi NMB-95, in sicer 0,0994 EUR/liter, ter za dizel 0,0983 EUR/liter, pri čemer je do vključno 16. 8. 2022 veljala nižanja najvišja marža, in sicer 0,0607 EUR/liter za NMB-95 in 0,0591 EUR/liter za dizel. S 13. 9. 2022 je bila z Uredbo o spremembah Uredbe ND (Uradni list RS, št. 118/22) določena še najvišja dovoljena višina marže za KOEL, in sicer 0,08 EUR/liter.

2.2.10 Posredni davki pri nabavi

Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (ZIUGDT, Uradni list RS, št. 51/18) predvideva dodatno plačilo uporabnine za drugi tir, ki bo izračunana skladno z metodologijo, ki jo bo določil in objavil upravljavec v programu omrežja.

2.3 METODOLOGIJA ZA OBLIKOVANJE CEN DOLOČENIH NAFTNIH DERIVATOV

V skladu s trenutno veljavno Uredbo o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov (Uradni list RS, št. 84/22, 118/22, 119/22 – popr. in 151/22) je bil z 2. 12. 2022 določen mehanizem oblikovanja cen določenih naftnih derivatov, sestavine, ki jih morajo upoštevati distributerji, in merila, po katerih

se morajo oblikovati cene ali njihove sestavine. Naftni derivati, ki so predmet te Uredbe, so NMB-95, dizel in KOEL. Pri tem se mehanizem ne uporablja za oblikovanje cen naftnih derivatov, ki se prodajajo na bencinskih črpalkah na servisnih prometnih površinah avtocest in hitrih cest.

2.3.1 Modelska cena za NMB-95 in dizel

Povprečna 14-dnevna prodajna cena tekočega obdobja brez dajatev (v nadaljnjem besedilu: modelska cena naftnega derivata) za NMB-95 in dizel na enoto proizvoda (liter) se določi z izračunom po naslednji formuli:

$$P_t = P_{t(Min)} + \Delta_{t(Bio)} + r + M$$

pri čemer je:

P_t	modelska cena naftnega derivata v EUR/liter;
$P_{t(Min)}$	modelska cena mineralnega naftnega derivata v EUR/liter;
$\Delta_{t(Bio)}$	dodatek za biokomponento, ki se primešava mineralnim gorivom, v EUR/liter;
M	marža distributerjev v EUR/liter, pri čemer najvišja višina marže znaša: > 0,0994 EUR/liter za NMB-95, > 0,0983 EUR/liter za dizel;
r	članarina Zavodu Republike Slovenije za blagovne rezerve v EUR/liter, ki jo na podlagi 21.b člena Zakona o blagovnih rezervah (Uradni list RS, št. 96/09 – uradno prečiščeno besedilo in 83/12) z uredbo določi Vlada RS.

Modelska cena mineralnega naftnega derivata (za NMB-95 in dizel) v EUR/liter iz izračuna zgoraj se določi z naslednjo formulo:

$$P_{t(Min)} = \left(\frac{\sum_{i=1}^n CIF Med H_i * e_i}{n} \right) * \frac{\rho}{1000}$$

pri čemer je:

$P_{t(Min)}$	modelska cena mineralnega naftnega derivata v EUR/liter;
ρ	gostota naftnega derivata (za motorne bencine znaša 0,755 kg/liter in za dizel 0,845 kg/liter);
i	dnevni podatek; $i = 1, 2, 3, \dots, n$;
t	14-dnevni interval tekočega obdobja;
n	$n = 14$ -dnevno povprečje oziroma $n = 10$ (ker za soboto in nedeljo ni objave borznih kotacij);
e	1 USD = x EUR (objavljeni dnevni tečaj Banke Slovenije);
$CIF Med H_i$	Platts kotacija derivata (najvišja dnevna vrednost v USD/tono po viru: Platts European Marketscan v rubriki "Mediterranean Cargoes CIF Med High (Genova/Lavera)", pri čemer je: > Prem Unl 10 ppm = NMB-95, > ULSD 10 ppm = dizel.

Osnova za izračun najvišje modelske cene mineralnega naftnega derivata v EUR/liter, ki se lahko uveljavi na trgu, so Platts European Marketscan kotacije CIF Med H (Mediterranean Cargoes CIF Med High Genova/Lavera), izražene v ameriških dolarjih/tono. Modelska cena mineralnega naftnega derivata v EUR/tono se izračuna tako, da se vsakodnevna Platts kotacija pomnoži s tečajem USD za isti dan, skupna vsota pa se deli s številom dni, za katere so podatki na voljo (če za določen dan ni podatka o deviznem tečaju, se kot relevanten podatek upošteva zadnji razpoložljivi devizni tečaj). Modelska cena naftnega derivata se izračuna na podlagi podatkov za deset dni, in sicer od ponedeljka v tednu x do petka v tednu $x + 1$. Izračunana modelska cena mineralnega naftnega derivata, izražena v EUR/tono, se preko gostote (ρ) derivata in faktorja 1/1000 preračuna v EUR/liter.

Dodatek za biokomponento v EUR/liter se izračuna, kot sledi.

a) Za NMB-95 po naslednji formuli:

$$\Delta_{t(\text{Bio-bencin})} = \left[\left(\frac{\sum_{i=1}^n (\text{FOB Rott T2 Eth H}/1000)_i}{n} \right) - P_{t(\text{Min.bencin})} + T_{Q(\text{Bio-b})} \right] * D_{\text{Bio-b}}$$

pri čemer je:

$\Delta_{t(\text{Bio-bencin})}$	dodatek za biokomponento v mineralnem bencinu NMB-95 v EUR/liter;
i	dnevni podatek; $i = 1, 2, 3, \dots, n$;
t	14-dnevni interval tekočega obdobja;
n	$n = 14$ -dnevno povprečje oziroma $n = 10$ podatkov (ker za soboto in nedeljo ni objave borznih kotacij);
FOB Rott T2 Eth H	Platts kotacija bioetanola (najvišja dnevna vrednost v EUR/m ³ po viru: Platts Bio-fuelscan v rubriki "Northwest Europe Ethanol Price Assesments" pod vrstico "Ethanol FOB T2 Rotterdam H");
$P_{t(\text{Min.bencin})}$	modelska cena mineralnega naftnega derivata NMB-95 v EUR/liter, izračunana po formuli za mineralne naftne derivate;
$T_{Q(\text{Bio-b})}$	priznani strošek transporta z železniško cisterno za bioetanol prostornine 60 m ³ na relaciji Ljubljana–Rotterdam–Ljubljana v EUR/liter po tarifniku Slovenskih železnic, ki znaša 0,056 EUR/liter;
$D_{\text{Bio-b}}$	delež vsebnosti bioetanola v mineralnem bencinu NMB-95, izražen v volumskem odstotku, ki znaša 5 %.

Osnova za izračun modelske cene bioetanola so dnevne kotacije bioetanola, objavljene v Platts Bio-fuelscan v rubriki "Northwest Europe Ethanol Price Assesments" in za "Ethanol T2 FOB Rotterdam High", izražene v EUR/m³. Modelska cena za bioetanol se izračuna tako, da se dnevni podatek o kotaciji za bioetanol deli s 1000, skupna vsota dnevnih podatkov pa se deli s številom dni, za katere so podatki na voljo. Od tako dobljene modelske cene za bioetanol v EUR/liter se odšteje izračunana modelska cena za mineralni bencin NMB-95 v EUR/liter in prišteje strošek transporta $T_{Q(\text{Bio-b})}$ v EUR/liter za železniški transport bioetanola. Ta seštevek se pomnoži s 5 %, s čimer se dobi dodatek

za biokomponento za mineralni bencin NMB-95 v EUR/liter. Dodatek za biokomponento za mineralni bencin NMB-95 se izračuna na podlagi podatkov za deset dni, in sicer od ponedeljka v tednu x do petka v tednu $x + 1$.

b) Za dizel po naslednji formuli:

$$\Delta_{t(\text{Bio-dizel})} = \left[\left(\left(\frac{\sum_{i=1}^n (\text{RME FOB ARA } H_i * e_i)}{n} \right) * \frac{\rho}{1000} \right) - P_{t(\text{Min.dizel})} + T_{Q(\text{Bio-d})} \right] * D_{\text{Bio-d}}$$

pri čemer je:

$\Delta_{t(\text{Bio-dizel})}$	dodatek za biodizel v mineralnem dizlu v EUR/liter;
i	dnevni podatek; $i = 1, 2, 3, \dots, n$;
t	14-dnevni interval tekočega obdobja;
n	$n = 14$ -dnevno povprečje oziroma $n = 10$ (ker za soboto in nedeljo ni objave borznih kotacij);
$\text{RME FOB ARA } H_i$	Platts kotacija biodizla (najvišja dnevna vrednost v USD/mt po viru: Platts Bio-fuelscan v rubriki "Biodiesel Price Assessments – Northwest Europe (USD/mt)" pod vrstico "RME (RED) FOB ARA High"); ρ gostota za biodizel, ki znaša 0,883 kg/liter;
$P_{t(\text{Min.dizel})}$	modelska cena mineralnega dizla v EUR/liter, izračunana po formuli za mineralne naftne derivate;
$T_{Q(\text{Bio-d})}$	priznani strošek transporta z železniško cisterno za biodizel prostornine 60 m ³ na relaciji Ljubljana–Rotterdam–Ljubljana v EUR/liter po tarifniku Slovenskih železnic, ki znaša 0,063 EUR/liter;
$D_{\text{Bio-d}}$	delež vsebnosti biodizla v mineralnem dizlu, izražen v volumskem odstotku, ki znaša 7 %.

Osnova za izračun modelske cene biodizla so dnevne kotacije biodizla, objavljene v Platts Bio-fuelscan v rubriki "Northwest Europe Bio-diesel Price Assessments" in za "RME (RED) FOB ARA High", izražene v USD/tono. Modelska cen za biodizel v EUR/tono se izračuna tako, da se vsakodnevna kotacija Platts Bio-fuelscan pomnoži s tečajem ameriškega dolarja za isti dan, skupna vsota pa se deli s številom dni, za katere so podatki na voljo (če za neki dan ni podatka o deviznem tečaju, se kot relevanten podatek upošteva zadnji razpoložljivi devizni tečaj). Izračunana modelska cena za biodizel, izražena v EUR/tono, se preko gostote (ρ) biodizla in faktorja 1/1000 preračuna v EUR/liter. Tako izračunani modelski ceni za biodizel v EUR/liter se odšteje izračunana modelska cena za mineralni dizel v EUR/liter in se prišteje strošek transporta $T_{Q(\text{Bio-b})}$ v EUR/liter za železniški transport biodizla. Šeštevek se nato pomnoži s 7 %, s čimer se dobi dodatek za biokomponento za dizel v EUR/liter. Dodatek za biokomponento za dizel se izračuna na podlagi podatkov za deset dni, in sicer od ponedeljka v tednu x do petka v tednu $x + 1$.

Maloprodajna cena se nadalje določa tako, da se modelski ceni naftnega derivata, obrazloženi zgoraj, v skladu z veljavnimi predpisi dodajo vse davčne obremenitve, izražene v EUR/liter. Maloprodajna cena se zaokroži na tri decimalna mesta. S ponovnim preračunom se po odbitku vseh davčnih

obremenitev določi najvišja popravljena prodajna cena brez dajatev P^*t , ki se lahko uveljavi na trgu v obdobju $t + 1$. Nova najvišja cena se uveljavi v torek v tednu $x + 2$ in velja do ponedeljka v tednu $x + 4$, distributerji pa v ponedeljek v tednu $x + 2$ o višini oblikovane cene obvestijo Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo.

2.3.2 Modelska cena za KOEL

Povprečna 14-dnevna modelska cena za KOEL se določi z naslednjim izračunom:

$$P_t = \left[\left(\frac{\sum_{i=1}^n \text{CIF Med } H_i * e_i}{n} \right) * \frac{\rho}{1000} \right] + r + M$$

pri čemer je:

P_t	modelska cena naftnega derivata v EUR/liter;
ρ	gostota naftnega derivata (za KOEL 0,845 kg/liter);
i	dnevni podatek; $i = 1, 2, 3, \dots, n$
t	14-dnevni interval tekočega obdobja;
n	$n = 14$ -dnevno povprečje oziroma $n = 10$ (ker za soboto in nedeljo ni objave borznih kotacij);
e	1 USD = x EUR (objavljeni dnevni tečaj Banke Slovenije);
$\text{CIF Med } H_i$	Platts kotacija derivata (najvišja dnevna vrednost v USD/tono po viru: Platts European Marketscan v rubriki "Mediterranean Cargoes CIF Med High (Genova/Lavera)", pri čemer se za KOEL uporabijo kotacije 10 ppm ULSD);
M	marža distributerjev v EUR/liter, pri čemer najvišja višina marže znaša 0,08 EUR/liter;
r	članarina Zavodu Republike Slovenije za blagovne rezerve v EUR/liter, ki jo na podlagi 21.b člena Zakona o blagovnih rezervah (Uradni list RS, št. 96/09 – uradno prečiščeno besedilo in 83/12) z uredbo določi Vlada RS.

Osnova za izračun najvišje modelske cene mineralnega naftnega derivata v EUR/liter, ki se lahko uveljavi na trgu, so Platts European Marketscan kotacije CIF Med H (Mediterranean Cargoes CIF Med High Genova/Lavera), izražene v USD/tono. Modelska cena mineralnega naftnega derivata v EUR/tono se izračuna tako, da se vsakodnevna Platts kotacija pomnoži s tečajem USD za isti dan, skupna vsota pa se deli s številom dni, za katere so podatki na voljo (če za določen dan ni podatka o deviznem tečaju, se kot relevanten podatek upošteva zadnji razpoložljivi devizni tečaj). Modelska cena naftnega derivata se izračuna na podlagi podatkov za deset dni, in sicer od ponedeljka v tednu x do petka v tednu $x + 1$. Izračunana modelska cena mineralnega naftnega derivata, izražena v EUR/tono, se preko gostote (ρ) derivata in faktorja $1/1000$ preračuna v EUR/liter.

Maloprodajna cena se nadalje določa tako, da se modelski ceni naftnega derivata, obrazloženi zgoraj, v skladu z veljavnimi predpisi dodajo vse davčne obremenitve, izražene v EUR/liter. Maloprodajna cena se zaokroži na tri decimalna mesta. S ponovnim preračunom se po odbitku vseh davčnih obremenitev določi najvišja popravljena prodajna cena brez dajatev P^*t , ki se lahko uveljavi na trgu

v obdobju $t + 1$. Nova najvišja cena se uveljavi v torek v tednu $x + 2$ in velja do ponedeljka v tednu $x + 4$, distributerji pa v ponedeljek v tednu $x + 2$ o višini oblikovane cene obvestijo Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo.

3 EVROPSKI TRG NAFTNIH DERIVATOV

3.1 STRUKTURA TRGA NAFTNIH DERIVATOV EU

Trg naftnih derivatov je odvisen od trga surove nafte in drugih komponent, ki se uporabljajo pri postopku rafineracije oziroma pri pridobivanju naftnih derivatov. V državah EU ni pomembnejših nahajališč nafte, zato jo je treba uvoziti. Države uvažajo spremenljive deleže surove nafte iz številnih virov, odvisno od različnih dostopov do uvoznih vozlišč, zmogljivosti, nabavnih in prodajnih cen itd. V letu 2016 je največji delež surove nafte prišel iz Rusije (32 %), ki so ji je sledili Norveška (12 %), Irak (8 %), Savdska Arabija (8 %), Kazahstan (7 %) in Nigerija (6 %). Skupaj torej prispe v Evropo prek vzhodne Evrope 32 % surove nafte, prek južne Evrope 29 % ter prek severne Evrope 15 % (Meili et al., 2018). V severno in južno Evropo po večini nafta pripluje po morju, medtem ko v vzhodno Evropo po večini priteče po celinskih naftovodih. V letih 2019–2022 so se deleži držav izvoznic spreminjali. V letu 2019 je bilo 25,4 % nafte iz Rusije, 10,4 % iz Norveške, 8,7 % iz Iraka, 8,1 % iz Nigerije, 7,7 % iz Kazahstana, 7,4 % iz ZDA in 6,5 % iz Libije.

Imajo pa države EU pomembno vlogo pri rafineraciji surove nafte. Kot kaže slika 3, je v EU veliko število rafinerij, ki omogočajo zadovoljevanje evropskega povpraševanja po naftnih derivatih, ki so nato distribuirani po Evropi. V severni Evropi se v glavnem rafinira lahka surova nafta, črpana v Severnem morju, medtem ko se v vzhodni Evropi rafinira večinoma težka surova nafta iz Rusije.

Slika 3: Lokacije evropskih rafinerij



Vir: Evropska komisija (2017).

V splošnem lahko trg naftnih derivatov v EU razdelimo na tri geografska območja glede na vir naftnih derivatov, in sicer na severozahodni del, mediteranski oziroma južni del ter vzhodni del. Referenčna točka za severozahodni del je t. i. območje ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerp). Za južni del sta referenčni točki Genova (Italija) in Lavera (Francija). S teh dveh območij se večino naftnih derivatov do končnih destinacij prepelje z ladjami in vlaki, na vzhodu pa večina surove nafte priteče po naftovodu "Družba" iz Rusije. Ta se predela v rafinerijah na Poljskem, Češkem, Slovaškem, Madžarskem in v Nemčiji. Analiza je pokazala, da so nabavne cene naftnih derivatov vzhodnih držav močno korelirane z nabavnimi cenami na trgih severozahodne Evrope. To je posledica dejstva, da je pomemben vir surove nafte istega izvora, in sicer iz Rusije. V nadaljnji analizi smo zato predpostavili, da je referenčna nabavna cena teh držav cena z območja ARA, medtem ko je referenčna nabavna cena za mediteranske države Genova in Lavera za države, ki del svojega povpraševanja po naftnih derivatih pokrivajo tako na območju severozahodne in vzhodne Evrope in hkrati južne Evrope.

Na podlagi zgornjih ugotovitev sodijo v območje severne Evrope Belgija, Nemčija, Danska, Estonija, Finska, Irska, Latvija, Luksemburg, Litva, Nizozemska in Švedska. Sem spadajo tudi države vzhodne Evrope, kot so Češka, Poljska in Slovaška, ter Portugalska, ki se po večini oskrbuje prek Atlantskega oceana. Države, ki se deloma oskrbujejo prek severne Evrope in deloma prek južne Evrope, so Avstrija, Bolgarija, Francija, Madžarska in Romunija. Za te države smo predpostavili, da polovico nabavne cene določajo kotacije na območju severne Evrope in drugo polovico na območju južne Evrope.

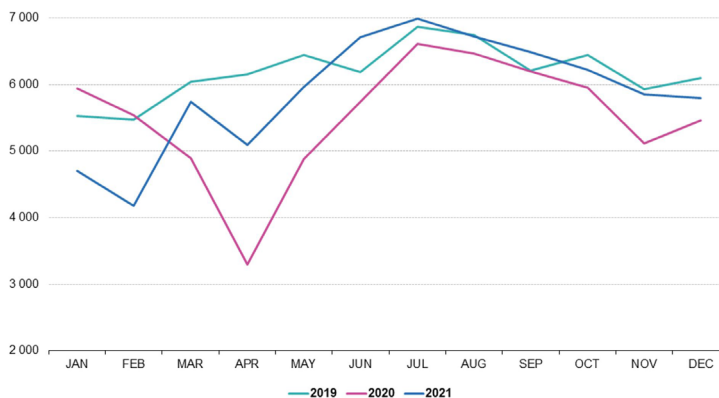
Dve najpogostejši vrsti pogodb, ki jih sklepajo distributerji z rafinerijami, se razlikujeta glede na delež odgovornosti, ki jo prevzame bodisi prodajalec bodisi kupec za ladijski promet, in sicer CIF-pogodbe in FOB-pogodbe. CIF-pogodbe (angl. *Cost, Insurance, and Freight*) predpostavljajo popolno odgovornost prodajalca skozi celotno prodajno pot, medtem ko FOB-pogodbe (angl. *Free on Board*) predpostavljajo odgovornost, omejeno le na vkrcanje, zato so kotacije CIF nekoliko dražje kot FOB. V naši analizi smo predpostavili, da se vse evropske države odločajo za CIF-pogodbe, ki predstavljajo tudi zgornjo mejo nabavnih cen po posameznih naftnih derivatih.

3.2 PORABA NAFTNIH DERIVATOV V EU

Glede na podatke poročila FuelsEurope (2022) je skupno povpraševanje po nafti v EU-27 leta 2021 znašalo 524 milijonov ton in se je povečalo za 3,4 % v primerjavi z letom 2020. Povpraševanje po nafti je bilo leta 2020 znatno manjše zaradi pandemije covid-19. Leta 2021 so se začele omejitve zaradi covid-19 rahljati, kar je povzročilo okrevanje gospodarstva in tudi povečanje povpraševanja po nafti. Države z največjim porastom povpraševanja po nafti so bile Romunija (+21,5 %), Bolgarija (+20 %) in Madžarska (+15 %), države, ki so zabeležile največji padec povpraševanja po nafti, pa Luksemburg (-11 %), Švedska (-9,1 %) in Avstrija (-7,8 %).

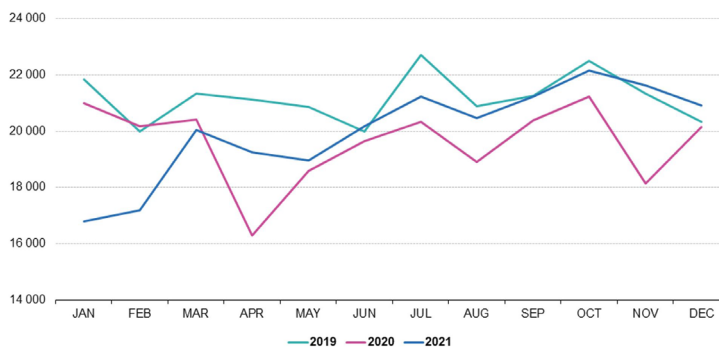
Sliki 4 in 5 prikazujeta razlike po mesecih v porabi za NMB95 in dizel v državah članicah v letih 2020 in 2021 v primerjavi z letom 2019. Kot kažeta sliki, so imeli prvi omejevalni ukrepi leta 2020 močan in dolgotrajen vpliv na porabo, saj se od takrat nobeno od goriv ni popolnoma vrnilo na raven pred covidom-19. Zdi se, da je imela ponovna uvedba omejevalnih ukrepov v drugi polovici leta 2020 manjši učinek na ta goriva.

Slika 4: Poraba NMB95 v EU v letih 2019, 2020 in 2021 (v tisočih tonah)



Vir: Eurostat (2022).

Slika 5: Poraba dizla in KOEL-a v EU v letih 2019, 2020 in 2021 (v tisočih tonah)



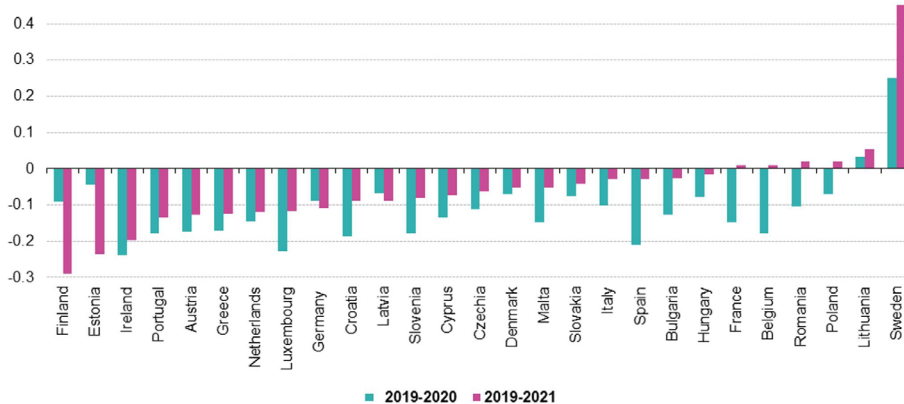
Vir: Eurostat (2022).

Podrobni podatki za NMB95 kažejo (glej sliko 6), da je prišlo do splošnega zmanjšanja porabe v večini držav članic v letih 2020 in 2021 v primerjavi z ravnmi iz leta 2019. Največji upad porabe so zabeležili na Irskem, v Luksemburgu in Španiji (na vsaki več kot 20-odstotno zmanjšanje), le na Švedskem in v Litvi je poraba v letih 2020 in 2021 rasla. Podatki za leto 2021 kažejo, da so ravni porabe v večini držav članic še vedno pod številkami iz leta 2019, vendar v manjšem obsegu kot leta 2020. Zanimivo je dejstvo, da so se ravni porabe na Finskem in v Estoniji leta 2021 glede na leto 2019

znižale še bolj kot leta 2020. To je vidno tudi v Nemčiji in Latviji, vendar v precej manjši meri. Leta 2020 je poraba na Švedskem in v Litvi še naprej rasla v primerjavi z ravnmi iz leta 2019. O podobni situaciji, vendar v veliko manjšem obsegu, so poročale Poljska, Romunija, Belgija in Francija.

Kot kaže tabela 14 v prilogi, so leta 2020 države članice EU skupno zmanjšale porabo NMB95 za 11 % (s 74 milijonov ton na 66 milijonov ton). V primerjavi z ravnmi iz leta 2019 pomeni ta vrednost leta 2021 5-odstotno zmanjšanje (s 74 milijonov ton na 70,4 milijona ton leta 2021). Štiri največja gospodarstva EU: Španija, Nemčija, Francija in Italija predstavljajo skoraj 60 % celotne porabe NMB95 in so v letu 2020 skupaj doživela 11-odstotno zmanjšanje s skoraj 44 milijonov ton na 38,6 milijona ton. Leta 2021 je bila njihova poraba še vedno za 6 % nižja od ravnmi iz leta 2019.

Slika 6: Spremembe porabe NMB95 po državah EU v % v letih 2020 in 2021 v primerjavi z letom 2019

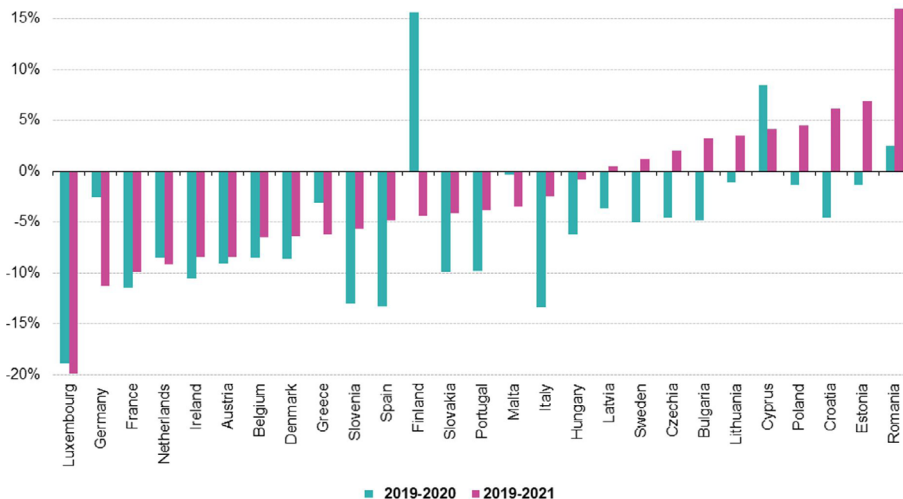


Vir: Eurostat (2022).

V letu 2020 se je v skoraj vseh državah članicah (EU -7,4 %) poraba plina in dizelskega goriva izrazito zmanjšala, zlasti v Luksemburgu, Italiji, Španiji in Sloveniji (glej sliko 7). Samo na Finskem, Cipru in v Romuniji je bila poraba večja kot leta 2019. Leta 2021 se je poraba v celotni EU povečala, vendar je bila še vedno pod ravnmi iz leta 2019 (-5,6 %). Na ravni držav članic je poraba leta 2021 v primerjavi z ravnmi iz leta 2019 padla še nižje kot leta 2020 (Luksemburg, Nemčija, Nizozemska in Grčija), medtem ko je nadaljnjih 10 držav članic povečalo porabo plina in dizelskega goriva nad ravni iz leta 2019 (Romunija, Estonija, Hrvaška, Poljska, Ciper, Litva, Bolgarija, Češka, Švedska in Latvija). Vse ostale države članice so v letu 2021 povečale svojo porabo, vendar so še vedno ostale na ravni pod številkami iz leta 2019. V letu 2021 je imela Finska nižjo porabo kot leta 2019.

V absolutnih vrednostih so v letu 2020 največji upad porabe plina in dizelskega goriva glede na leto 2019 zabeležile Francija (-5 milijonov ton), Španija (-4 milijone ton) in Italija (-4 milijone ton), medtem ko je leta 2021 najbolj zmanjšala porabo Nemčija (-6 milijonov ton), sledita Francija (-4 milijone ton) in Italija (-1 milijon ton) (glej tabelo 15 v prilogi).

Slika 7: Spremembe porabe za dizel in KOEL po državah EU v % v letih 2020 in 2021 v primerjavi z letom 2019



Vir: Eurostat (2022).

3.3 PRIMERI REGULACIJE V DRUGIH DRŽAVAH

Cestni promet je prevladujoč način prevoza v državah OECD in je skoraj v celoti odvisen od nafte. To ne dopušča nobenega dvoma, da so cene goriva še posebno zanimive za potrošnike, regulativne organe in oblikovalce politik na splošno. Regulativne organe skrbi vprašanje, ali velike naftne družbe uporabljajo svojo tržno moč, da potrošnikom zaračunajo višje cene, kot je treba. Eno posebno vprašanje, o katerem se razpravlja v javni in politični razpravi, je domneva, da naftne družbe odlašajo z znižanjem cen surovin, vendar zvišanje cen surovin takoj prenesejo na maloprodajni trg. To vedenje je splošno znano kot asimetrični prenos cen (APT). Z vidika standardne ekonomske teorije taki asimetrični prenosi cen vodijo do izgube blaginje potrošnikov, čemur se je treba izogniti, zato je asimetrično oblikovanje cen goriva pritegnilo veliko pozornosti v ekonomski literaturi (Asane-Otoo in Schneider, 2015; Schweikert, 2017). Raziskava Perdiguera (2013) je pokazala, da bi heterogenost rezultatov lahko pojasnili med drugim segment analizirane industrije, različni načrti raziskav in časovni razpon analize. Poleg tega se zdi, da je raven konkurence ključni dejavnik za obstoj asimetriji na določenem trgu goriva.

V Evropi je malo primerov regulacij trga naftnih derivatov. Regulacija obstaja predvsem na trgih manjših držav, kot sta Luksemburg in Malta. V drugih državah obstajajo t. i. delne regulacije, ki regulirajo posamezni del cen oziroma cenovne strategije distributerjev. V Avstriji imajo npr. v veljavi predpis, ki onemogoča distributerjem dvige cen večkrat na dan. Raziskava Fasoula in Schweikert (2018) je pokazala pozitiven vpliv tovrstne regulacije na konkurenco med distributerji v Avstriji. V Belgiji in Luksemburgu so določene najvišje maloprodajne cene, v Belgiji so po formuli določene tudi marže distributerjev.

3.3.1 Belgija

Belgija je vpeljala regulacijo cen naftnih derivatov s sklenjenim programskim sporazumom, ki je sporazum med ministroma za gospodarstvo in energijo ter belgijsko zvezo Energia. Programski sporazum določa najvišje cene najpogostejših naftnih derivatov in način spreminjanja teh cen. Programska pogodba velja za prodajo končnemu uporabniku. Programska pogodba je sestavljena iz glavne pogodbe, ki določa splošni okvir, znotraj katerega se določijo najvišje cene. Programski pogodbi je priložena "Tehnična priloga", ki določa cenovne formule, na podlagi katerih se določi najvišja cena za glavne naftne derivate. To tehnično prilogo je mogoče kadar koli spremeniti s t. i. "pogodbo", če se obe strani strinjata. To omogoča hiter odziv na spremenjene specifikacije izdelka ali spremembe drugih parametrov. Programski sporazum velja tri leta in se lahko tiho podaljša za nadaljnja triletna obdobja. Katera koli stranka ga lahko odpove kadar koli z 12-mesečnim odpovednim rokom od datuma odpovedi.

Prvi programski sporazum sega v leto 1974 in je bil posledica naftne krize v zgodnjih sedemdesetih letih. Po prvi naftni krizi leta 1973 je bila oskrba Belgije ogrožena zaradi počasnega spreminjanja najvišjih cen naftnih derivatov kot odgovor na razvoj svetovnega trga. Spremembe cen je morala v tistih dneh odobriti komisija za cene. Ta neprilagodljivi postopek je privedel do razlike med cenami nafte na mednarodnih trgih (= merilo za nabavno ceno naftnih derivatov) in prodajnimi cenami, po katerih se lahko proizvodi prodajajo na belgijskem trgu. Leta 1974 je vlada zato razvila nov mehanizem, s katerim so se nihanja kotacij naftnih derivatov na mednarodnih trgih samodejno prevedla v najvišjo ceno na črpalki.

Za izračun najvišje cene posameznega naftnega derivata se upoštevajo naslednji elementi: 1) nabavna cena naftnega derivata, 2) najvišja dovoljena bruto marža distributerja, 3) prispevki ter 4) trošarine in davki.

1. Nabavna cena je odvisna od kotacije končnega proizvoda na rotterdamskem trgu, izražena v dolarjih za tono in preračunana v evre za 1000 litrov. Kotacije, uporabljene v programskem sporazumu za izračun najvišjih cen, so kotacije Argusa. Argus je referenčno informacijsko središče za cene energije, ki dnevno objavlja okvirne kotacije končnih izdelkov na glavnih svetovnih trgih. Temu so dodani stroški prevoza na poti Rotterdam–Antwerpen, prevoz do belgijskih rafinerij (vedno prek Rotterdama) ter zavarovanje in izgube.
2. V skladu s programskim sporazumom je najvišja dovoljena bruto marža, dodeljena distributerjem, na novo določena vsako leto dvakrat, in sicer 1. aprila in 1. oktobra. Njen namen je pokrivanje stroškov, povezanih z distribucijo in logistiko, da se naftni derivat pripelje do končnega potrošnika. Ti stroški zajemajo transport od rafinerije do skladišča, skladiščenje, transport do bencinskih črpalk, distribucijo do teh bencinskih črpalk, distribucijo kurilnega olja kupcem, trženje in promocijo.

3. Prispevki so naslednji:

- a) Prispevek APETRA je prispevek za obvezno hrambo. Uporablja se za financiranje družbe APETRA (Agencija za nafto - Petroleum Agentschap), ki je odgovorna za vzdrževanje strateških zalog surove nafte in naftnih derivatov v Belgiji. Te zaloge zagotavljajo zanesljivost oskrbe Belgije v primeru krize. Ta prispevek se indeksira štirikrat letno: 1. aprila, 1. julija, 1. oktobra in 1. januarja.
- b) Prispevek BOFAS je prispevek v sklad za sanacijo tal bencinskih črpalk v Belgiji. Ta prispevek velja samo za najvišjo prodajno ceno bencina in dizla, namenjenega končnemu potrošniku. Uporablja se za financiranje sklada BOFAS, ki zagotavlja operativno in finančno pomoč bencinskim črpalkam, ki čistijo svojo zemljo.
- c) Prispevek v sklad za socialno ogrevanje je vključen le v najvišjo ceno propana (nasipnega in v jeklenkah), kerozina in kurilnega olja. Uporablja se le za delno financiranje računa za ogrevanje gospodinjstev z nizkimi dohodki.

4. Trošarine na energente so pavšalni davki (fiksni znesek na proizvod v absolutni vrednosti), neodvisni od cene končnega izdelka. Predstavljajo pomemben del skupne najvišje cene zlasti pri bencinu in dizlu. Nato sledi 21-odstotni DDV na seštevek vseh prejšnjih postavk, vključno s trošarinami.

Najvišja dovoljena bruto marža je določena z uporabo naslednje formule (člen 16 tehnične priloge programskega sporazuma iz leta 2019):

$$Marža_{nova} = Marža_{stara} * \left(a * \frac{ITLB_{t+1}}{ITLB_t} + b * \frac{CPI_{t+1}}{CPI_t} + c * \frac{CF_{t+1}}{CF_t} \right)$$

kjer so:

$Marža_{nova}$	nova marža;
$Marža_{stara}$	stara marža;
$ITLB$	indeks stroškov, ki predstavlja razvoj stroškov in lastne cene belgijskih profesionalnih prevoznih podjetij za domači prevoz, razdeljen na splošni prevoz (polni tovori) in kurirske storitve (zbiranje in distribucija), ki ga izračuna in objavi belgijski inštitut za cestni transport in logistiko (ITLB);
CPI	indeks cen potrošnih dobrin, kot je opredeljen v zakonu z dne 23. aprila 2015 o spodbujanju zaposlovanja (Moniteur belge z dne 27. aprila 2015), ki ga je določilo in objavilo Zvezno javno gospodarstvo za področje energije;
CF	finančni stroški, ki so enaki obrestni meri za nova posojila do 1 milijona evrov za več kot 5 let (objavi BNB), povečani za 2,5 % in nato pomnoženi z vsoto zmnožkov trajanja skladiščenja in njegove dogovorjene cene (tj. cena CIF za skladišče ali najvišja cena brez DDV za lastni rezervoar);
$a, b \text{ in } c$	uteži, določene za posamezne tipe potrošnje naftnih derivatov (podrobneje opredeljeno v ustreznih dokumentih);
$t \text{ in } t+1$	časovna indeksa (trenutno in naslednje časovno obdobje).

Mednarodna agencija za energijo (IEA) v pregledu energetske politike v Belgiji (IEA, 2022) ugotavlja, da sedanji sistem, v katerem vlada med drugim določa najvišje cene bencina in dizla, ovira konkurenco in uvajanje obnovljivih goriv, in daje priporočilo po čimprejšnji odpravi sistema najvišjih cen za večino naftnih derivatov, vključno s kurilnim oljem. V večini držav članic IEA pa so takšni mehanizmi določanja cen že zdavnaj izginili, "kar ima za posledico dinamične maloprodajne trge za transportna goriva brez negativnih vplivov na potrošnike". Mehanizem določanja cen povzroča dodatne upravne obremenitve in stroške za zvezno vlado in belgijske naftne družbe, medtem ko ne zagotavlja jasnih koristi. Medtem ko so bili ti mehanizmi za omejevanje uvedeni, da bi zagotovili, da cene ne narastejo skokovito, so belgijske cene dizla in plina med najvišjimi v državah članicah IEA.

Druga opažena pomanjkljivost mehanizma je, da je tudi "potencialna ovira" za sprejetje trajnostnih biogoriv in drugih novih nizkoogljičnih goriv, saj nimajo referenčne cene. Pred tem je IEA dosledno priporočala, da Belgija odpravi mehanizem najvišje cene (nazadnje v pregledih energetske politike iz let 2016 in 2013), sam sektor pa daje prednost sistemu oblikovanja cen na prostem trgu. Šele pred kratkim se je izkazalo, da je sistem najvišjih cen prisilil bencinske črpalke v prodajo goriva z izgubo, čeprav je to zakonsko prepovedano. »Zvezna vlada bi morala odpraviti mehanizem določanja cen,« je poudarila IEA. Na splošno je IEA v svojem 151 strani dolgem poročilu precej kritična do belgijske energetske politike. V svojem predgovoru vodja IEA Fatih Birol navaja, da je Belgija kljub "opaznim uspehom pri napredovanju prehoda na čisto energijo" še vedno močno odvisna od fosilnih goriv.

3.3.2 Luksemburg

V Luksemburgu je od 17. 12. 2010 v veljavi uredba o zamejitvi cen naftnih derivatov, ki določa najvišje cene naftnih derivatov. Te so določene s programskimi pogodbami, sklenjenimi z distributerji. Luksemburg ohranja mehanizem za izravnavo cen naftnih proizvodov s podpisanim sporazumom z nacionalnim združenjem naftne industrije. Ta mehanizem določa najvišjo ceno za naftne derivate, ki se prodajajo končnemu potrošniku, vključno z bencinom, avtomobilskim dizelskim gorivom, kurilnim oljem in utekočinjenim naftnim plinom (LPG). Formula za oblikovanje cen temelji na objavljeni ceni naftnih derivatov (cene proizvodov Platt's Antwerp CIF), ki ji vlada doda standardne stroške prevoza od Antwerpna do Luksemburga, standardno distribucijsko maržo, ki pokriva dobiček uvoznikov in bencinskih črpalk, in stroške obvezne hrambe. Te različne stroške določi vlada po pogovoru z združenjem naftnih družb (Groupement Pétrolier Luxembourgeois) in trgovci na drobno.

3.3.3 Kanada

Po drugi strani je v Kanadi večina provinc in teritorijev v določenem trenutku že uvedla regulacije in deregulacije trga naftnih derivatov. Trenutno pet od trinajstih provinc in ozemelj uravnava svoje cene goriva in so sprejeli zakone o cenah naftnih derivatov, ki določajo bodisi zgornje meje bodisi spodnje meje cen, vendar se ta politični ukrep med provincami razlikuje. Te so Otok princa Edvarda (regulacija cen od leta 1988), Nova Fundlandija in Labrador (od leta 2001), Nova Škotska in Novi Brunswick (obe od leta 2006) ter Quebec. V Novi Škotski določajo najnižje in najvišje cene

za vsak teden (pred letom 2009 so bile cene določene za naslednja dva tedna). Nekatere cene goriva na črpalki so določene na podlagi referenčne promptne cene goriva (New York Harbour Spot), veljavnih davkov, veleprodajnih in maloprodajnih marž ter stroškov prevoza. Veleprodajne cene so določene za 6 centov na liter nad referenčno ceno, pribitek za prevozne stroške se giblje med 0,2 in 2,0 centa na liter, stopnja dobička pa je določena med 4,0 in 5,5 centa na liter. Podobno tudi na Otoku princa Edwarda določajo spodnjo in zgornjo mejo cen, pri čemer jih določajo le dvakrat na mesec (1. in 15. v mesecu). V Novem Brunswicku in v Novi Fundlandiji z Labradorjem regulatorni organ določi samo najvišjo ceno (Suvankulov et al., 2012).

3.4 OCENJEVANJE MARŽE DISTRIBUTERJEV V DRŽAVAH EU

Za potrebe tovrstne primerjave smo zbrali ustrezne podatke, ki se zbirajo na ravni EU in globalnih trgov naftnih derivatov. Kot vsaka članica EU je tudi Slovenija obvezana na podlagi Odločbe Sveta 1999/280/ES in Odločbe Komisije 1999/566/ES poročati o cenah naftnih derivatov, vključno z njihovo strukturo, na tedenski ravni Evropski komisiji. S tem želi Evropska komisija zagotoviti večjo preglednost in notranjo krepitev trga naftnih derivatov. V Sloveniji je za poročanje pristojno Ministrstvo za infrastrukturo.

V nadaljevanju smo na podlagi zgornjih predpostavk o alokaciji držav ter izboru referenčnih borznih kotacij ocenili povprečne marže oziroma razlike v ceni (RVC) distributerjev naftnih derivatov. Prvi vir podatkov so tako podatki o cenah in strukturah cen naftnih derivatov, zbranih na ravni EU. Evropska komisija aktualne informacije o strukturi maloprodajnih cen naftnih derivatov na tedenski ravni za vse države članice EU javno objavlja na spletni strani Weekly Oil Bulletin (vsebina je v angleškem jeziku). Države pošljejo podatke vsako sredo, objavijo pa se vsak četrtek. Ti podatki vsebujejo 7-dnevna povprečja cene naftnih derivatov z davki, cene brez davkov, skupaj z davki, delež davkov v ceni, stopnjo davka na dodano vrednost, trošarine, komponente trošarin, druge posredne davke in porabo naftnih derivatov.

Drugi vir podatkov so borzne kotacije naftnih derivatov, pri čemer se najpogosteje uporabljajo referenčni podatki ponudnika Platts, ki je največji ponudnik industrijskih informacij o trgih z energijo in s podobnimi surovinami. Plattsova ključna informacijska storitev o trgih nafte in naftnih derivatov je Platts Global Alert, ki naročnikom, torej širokemu krogu podjetij v energetski dobavni verigi in drugim zainteresiranim zagotavlja informacije o spletnih ponudbah, ponudbah in trgovanju ter končne dnevne ocene tržnih cen. Dnevno objavljene cene Plattsa (oznake Platts) so osnova za določanje cen, npr. ker so pogodbe med vertikalno integriranimi podjetji in neodvisnimi lastniki bencinskih črpalk povezane s Plattsom. Notacije Platts imajo zato ključno vlogo pri oblikovanju cen na številnih evropskih trgih; v Sloveniji so pogodbe za določen čas skoraj izključno povezane s Plattsom. Obstajajo različne borzne notacije in vrste pogodb, zato smo zaradi združljivosti predpostavili, da so vse nabavne cene na podlagi CIF-pogodb. Tudi pri borznih kotacijah Platts smo zaradi združljivosti uporabili 7-dnevna povprečja, izračunana na iste referenčne dneve, kot jih poročajo države EU Evropski komisiji. Poleg tega so podatki borznih kotacij Platts po večini izraženi v USD in jih je treba ustrezno pretvoriti v EUR. Za ta namen smo uporabili zgodovinske podatke o dnevni tečajih EUR/USD.

Metodologija izračuna povprečne marže na liter naftnega derivata v državah EU se izračuna kot razlika med povprečno 7-dnevno ceno pred dajatvami v EUR/liter, pridobljeno od Evropske komisije (kot je opisano zgoraj), in 7-dnevno povprečno vrednostjo izbrane borzne kotacije tega naftnega derivata, katerega vrednost je transformirana z ustreznim faktorjev gostote in 7-dnevno povprečno vrednostjo izbrane biokomponente. Izračun uporablja parametre iz obstoječe Uredbe ND z edino razliko, da je interval izračuna 7 dni (oziroma 5, saj v soboto in nedeljo ni objavljenih borznih kotacij). Zaradi pomanjkljivih podatkov o drugih posrednih dajatvah in stroških za posamezne države EU smo poenostavljeno predpostavili, da slednji ne vplivajo bistveno na izračun marže, zato jih nismo vključili. V to skupino dajatev spadajo npr. zakonski prispevki za blagovne rezerve, ki so jih dolžni upoštevati distributerji v Sloveniji pri izračunu končne maloprodajne cene naftnih derivatov. Posledično se predvideva, da je razlika med ceno pred dajatvami in nabavno ceno kar marža.

Tabela 1 prikazuje ocenjene povprečne marže za NMB95 po državah EU v obdobju 2016–2022. Zaradi številnih kratkotrajnih regulacij cen goriv v letu 2022 smo to leto izvzeli iz nadaljnje analize. V obdobju 2016–2021 je bila v povprečju najvišja marža na Danskem, in sicer 0,2247 EUR/liter (z izjemo Malte, ki je zaradi velikosti in posebnosti trga izpuščena iz primerjave), ki so ji sledili Španija (0,1876 EUR/liter), Portugalska (0,1596 EUR/liter), Ciper (0,1550 EUR/liter), Estonija (0,1542 EUR/liter), Nizozemska (0,1537 EUR/liter) in Luksemburg (0,1505 EUR/liter). Najnižje marže v tem obdobju so bile v povprečju v Sloveniji (0,0944 EUR/liter), na Češkem (0,0950 EUR/liter), v Bolgariji (0,1150 EUR/liter) in v Avstriji (0,1192 EUR/liter). Povprečna marža po državah EU v obdobju 2016–2021 je znašala 0,1430 EUR/liter. V tem obdobju se je v povprečju marža najbolj povečala v Nemčiji (16,7 %), ki ji sledi Nizozemska (16,3%), in v Belgiji (13,5 %). Marža se je v povprečju znižala le v Bolgariji (-5,5 %), medtem ko je v povprečju najmanj zrasla na Cipru (3,8 %), v Luksemburgu (4,3 %) in Litvi (4,7 %). V povprečju so marže v EU v obdobju 2016–2021 zrasle za 7 %. Podatki kažejo, da je bila povprečna marža v obdobju 2016–2021 najmanjša prav v Sloveniji, kot je tudi njena rast med najmanjšimi med državami EU.

Tabela 1: Primerjava ocenjenih marž za NM B95 po državah EU v obdobju 2016–2022

Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2021	Povprečna rast 2016–2021
Avstrija	0,1039	0,1048	0,1235	0,1176	0,1328	0,1325	0,1854	0,1192	5,3 %
Belgija	0,0992	0,1211	0,1114	0,1250	0,1737	0,1773	0,2001	0,1346	13,5 %
Bolgarija	0,1259	0,1088	0,1145	0,1209	0,1333	0,0866	0,1050	0,1150	-5,5 %
Ciper	0,1442	0,1442	0,1517	0,1382	0,1889	0,1627	0,1732	0,1550	3,8 %
Češka	0,0691	0,0783	0,0964	0,1009	0,1167	0,1083	0,1297	0,0950	9,9 %
Danska	0,1847	0,1947	0,2143	0,2366	0,2579	0,2599	0,2714	0,2247	7,1 %
Estonija	0,1300	0,1802	0,1079	0,1305	0,2017	0,1750	0,2086	0,1542	12,2 %
Finska	0,1303	0,1423	0,1151	0,1278	0,1551	0,1759	0,2090	0,1411	7,2 %
Francija	0,1086	0,1042	0,1285	0,1433	0,1593	0,1553	0,0638	0,1332	7,9 %
Grčija	0,1213	0,1276	0,1418	0,1515	0,1768	0,1710	0,2047	0,1483	7,3 %
Hrvaška	0,1076	0,1146	0,1293	0,1360	0,1708	0,1687	0,1069	0,1378	9,8 %
Irska	0,1047	0,1164	0,1225	0,1053	0,1495	0,1413	0,2151	0,1233	7,8 %

3 EVROPSKI TRG NAFTNIH DERIVATOV

Italija	0,1274	0,1428	0,1522	0,1443	0,1672	0,1594	0,2099	0,1489	4,9 %
Latvija	0,1142	0,1156	0,1304	0,1336	0,1612	0,1446	0,1753	0,1333	5,4 %
Litva	0,1102	0,1227	0,1260	0,1282	0,1451	0,1369	0,1758	0,1282	4,7 %
Luksemburg	0,1397	0,1427	0,1415	0,1417	0,1670	0,1704	0,1594	0,1505	4,3 %
Madžarska	0,1193	0,1221	0,1202	0,1249	0,1642	0,1751	-0,0037	0,1376	8,6 %
Malta	0,2133	0,1793	0,1475	0,2043	0,3342	0,1444	-0,1481	0,2038	2,3 %
Nemčija	0,1125	0,1146	0,1189	0,1095	0,1618	0,2231	0,2673	0,1401	16,7 %
Nizozemska	0,1129	0,1176	0,1152	0,1426	0,2042	0,2299	0,2422	0,1537	16,3 %
Poljska	0,0976	0,1002	0,1114	0,1310	0,1554	0,1576	0,1941	0,1255	10,3 %
Portugalska	0,1205	0,1517	0,1545	0,1450	0,1834	0,2027	0,2021	0,1596	11,7 %
Romunija	0,1240	0,1178	0,1353	0,1224	0,1552	0,1561	0,1550	0,1351	5,5 %
Slovaška	0,1049	0,1054	0,1477	0,1360	0,1595	0,1595	0,0961	0,1355	10,0 %
Slovenija	0,0877	0,0832	0,0936	0,0905	0,0998	0,1118	0,0820	0,0944	5,3 %
Španija	0,1610	0,1634	0,1727	0,1833	0,2218	0,2236	0,2651	0,1876	7,0 %
Švedska	0,1110	0,1284	0,1341	0,1354	0,1712	0,2003	0,2324	0,1467	12,9 %
Povprečje	0,1217	0,1276	0,1318	0,1373	0,1729	0,1670	0,1621	0,1430	7,0 %

*Na Malti so bile v celotnem analiziranem obdobju v veljavi regulirane cene.

Tabela 2 prikazuje ocenjene povprečne marže za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022. V obdobju 2016–2021 je bila v povprečju najvišja marža na Švedskem, in sicer 0,2782 EUR/liter, ki sta ji sledili Grčija (0,2097 EUR/liter) in Danska (0,2026 EUR/liter). Najnižje marže v tem obdobju so bile v povprečju v Sloveniji (0,0805 EUR/liter), v Franciji (0,1016 EUR/liter), v Bolgariji (0,1122 EUR/liter), na Irskem (0,1166 EUR/liter) in v Litvi (0,1179 EUR/liter). Povprečna marža po državah EU v obdobju 2016–2021 za dizel je znašala 0,1461 EUR/liter. V tem obdobju se je v povprečju marža najbolj povečala na Švedskem (23,3 %), ki ji sledita Nemčija (16,8 %) in Nizozemska (13,4 %). Marža se je v povprečju znižala le v Bolgariji (-7,3 %), medtem ko je v povprečju najmanj zrasla v Grčiji (1,4 %), v Latviji (1,5 %) in v Romuniji (1,9 %). V povprečju so marže v EU v obdobju 2016–2021 zrasle za 6,6 %. Podatki kažejo, da je bila povprečna marža v obdobju 2016–2021 za dizel najmanjša prav tako v Sloveniji, medtem ko je bila njena rast nad povprečjem držav EU, kar je posledica predvsem izjemno nizkih vrednosti na začetku proučevanega obdobja.

Tabela 2: Primerjava ocenjenih marž za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022

Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2021	Povprečna rast 2016–2021
Avstrija	0,1153	0,1117	0,1256	0,1227	0,1545	0,1474	0,1878	0,1295	5,7 %
Belgija	0,1014	0,1065	0,1123	0,1157	0,1527	0,1581	0,1919	0,1245	9,8 %
Bolgarija	0,1269	0,1131	0,1070	0,1231	0,1241	0,0791	0,0654	0,1122	-7,3 %
Ciper	0,1503	0,1492	0,1530	0,1537	0,2123	0,1886	0,2062	0,1678	5,8 %
Češka	0,0969	0,1098	0,1092	0,1206	0,1475	0,1433	0,1765	0,1212	8,5 %
Danska	0,1790	0,1781	0,1923	0,2171	0,2272	0,2218	0,2215	0,2026	4,5 %
Estonija	0,1334	0,0980	0,1135	0,1429	0,1874	0,1816	0,2065	0,1428	8,7 %

3 EVROPSKI TRG NAFTNIH DERIVATOV

Finska	0,1408	0,1517	0,1883	0,2040	0,2194	0,2331	0,2892	0,1896	10,8 %
Francija	0,0747	0,0793	0,1049	0,1182	0,1277	0,1049	0,0176	0,1016	8,3 %
Grčija	0,1948	0,2004	0,2113	0,2194	0,2251	0,2072	0,1750	0,2097	1,4 %
Hrvaška	0,1196	0,1285	0,1490	0,1708	0,2076	0,2045	0,1314	0,1633	11,6 %
Irska	0,0991	0,1130	0,1076	0,0994	0,1464	0,1343	0,1750	0,1166	8,1 %
Italija	0,0987	0,1158	0,1192	0,1220	0,1496	0,1221	0,1490	0,1212	5,4 %
Latvija	0,1176	0,1204	0,1192	0,1241	0,1375	0,1255	0,1616	0,1240	1,5 %
Litva	0,1014	0,1157	0,1204	0,1338	0,1240	0,1124	0,1220	0,1179	2,5 %
Luksemburg	0,1187	0,1147	0,1199	0,1197	0,1606	0,1621	0,1843	0,1326	7,2 %
Madžarska	0,1378	0,1407	0,1382	0,1459	0,1784	0,1773	0,0029	0,1531	5,5 %
Malta	0,1832	0,1268	0,0618	0,1153	0,2662	0,0764	-0,3543	0,1383	12,8 %
Nemčija	0,1066	0,1098	0,1192	0,1115	0,1610	0,2168	0,2949	0,1375	16,8 %
Nizozemska	0,1105	0,1155	0,1249	0,1461	0,1985	0,2015	0,2512	0,1495	13,4 %
Poljska	0,0989	0,1038	0,1109	0,1408	0,1720	0,1570	0,1884	0,1306	10,4 %
Portugalska	0,1311	0,1428	0,1398	0,1490	0,1888	0,1694	0,1646	0,1535	6,0 %
Romunija	0,1336	0,1260	0,1432	0,1359	0,1619	0,1417	0,1424	0,1404	1,9 %
Slovaška	0,1222	0,1265	0,1545	0,1541	0,1769	0,1557	0,1194	0,1483	5,6 %
Slovenija	0,0596	0,0615	0,0833	0,0832	0,0925	0,1029	0,0459	0,0805	12,2 %
Španija	0,1351	0,1413	0,1438	0,1524	0,1941	0,1713	0,1974	0,1563	5,6 %
Švedska	0,1473	0,2034	0,2784	0,2930	0,3390	0,4083	0,5515	0,2782	23,3 %
Povprečje	0,1235	0,1261	0,1352	0,1457	0,1790	0,1668	0,1580	0,1461	6,6 %

*Na Malti so bile v celotnem analiziranem obdobju v veljavi regulirane cene.

Tabela 3 prikazuje ocenjene povprečne marže za KOEL po državah EU v obdobju 2016–2022. V obdobju 2016–2021 je bila v povprečju najvišja marža na Slovaškem, in sicer 0,4052 EUR/liter, sledili sta Danska (0,2953 EUR/liter) in Italija (0,2077 EUR/liter). Najnižje marže v tem obdobju so bile v povprečju na Nizozemskem, celo negativne (-0,0079 EUR/liter), v Romuniji (0,0393 EUR/liter) in v Bolgariji (0,0602 EUR/liter). Povprečna marža po državah EU v obdobju 2016–2021 je znašala 0,1307 EUR/liter. V tem obdobju se je v povprečju marža najbolj povečala v Romuniji (750,8 % kot posledica ničelnih začetnih stopenj), ki sta ji sledili Nizozemska (65,5 %) in Slovenija (28,6 %). V povprečju so marže v EU v obdobju 2016–2021 zrasle za 5,6 %. Podatki kažejo, da je bila povprečna marža v obdobju 2016–2021 v Sloveniji med nižjimi v EU, medtem ko je bila njena rast v povprečju med najvišjimi med državami EU.

Tabela 3: Primerjava ocenjenih marž za KOEL po državah EU v obdobju 2016–2022

Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2021	Povprečna rast 2016–2021
Avstrija	0,0962	0,0896	0,0967	0,1004	0,1174	0,0974	0,2047	0,0996	0,9 %
Belgija	0,0728	0,0754	0,0793	0,0855	0,0828	0,0907	0,0954	0,0811	4,6 %
Bolgarija	0,0645	0,0684	0,0507	0,0577	0,0594	0,0607	0,1014	0,0602	-0,2 %
Ciper	0,1422	0,1551	0,1486	0,1616	0,2065	0,1790	0,1866	0,1655	5,6 %

3 EVROPSKI TRG NAFTNIH DERIVATOV

Češka	0,0686	0,0707	0,0771	0,0767	0,0862	0,0809	0,1243	0,0767	3,6 %
Danska	0,2625	0,2067	0,2771	0,3242	0,3243	0,3769	0,4073	0,2953	9,2 %
Estonija	0,1045	0,1076	0,1769	0,2271	0,2610	0,2549	0,2304	0,1887	21,7 %
Finska	0,1146	0,1174	0,1280	0,1232	0,1118	0,1464	0,2381	0,1236	5,9 %
Francija	0,1271	0,1241	0,1415	0,1683	0,1993	0,1789	0,2196	0,1566	7,7 %
Grčija	0,0845	0,1236	0,0814	0,1171	0,1019	0,0907	0,0313	0,0999	6,4 %
Hrvaška	0,0802	0,0809	0,0832	0,0811	0,0732	0,0709	0,0516	0,0783	-2,3 %
Irska	0,0795	0,0593	0,0540	0,0587	0,0737	0,0544	0,0861	0,0633	-5,3 %
Italija	0,1903	0,1798	0,1737	0,2171	0,2521	0,2333	0,1894	0,2077	4,9 %
Latvija	0,0557	0,0744	0,0607	0,0631	0,0611	0,0612	0,0947	0,0627	3,2 %
Litva	0,1297	0,1424	0,1270	0,1559	0,1565	0,1724	0,1792	0,1473	6,5 %
Luksemburg	0,0867	0,0875	0,0942	0,0908	0,0970	0,1031	0,1002	0,0932	3,6 %
Madžarska	0,1666	0,1674	0,1585	0,1680	0,2109	0,2374	0,0596	0,1848	7,9 %
Malta	0,3091	0,2412	0,1523	0,1648	0,3348	0,1989	-0,2350	0,2335	2,4 %
Nemčija	0,0726	0,0738	0,0929	0,0859	0,1012	0,1565	0,2312	0,0971	18,5 %
Nizozemska	-0,0480	-0,0339	-0,0558	-0,0449	0,0206	0,1148	0,2127	-0,0079	65,5 %
Poljska	0,1283	0,1253	0,1237	0,1215	0,1741	0,1716	0,2221	0,1408	7,3 %
Portugalska	0,1318	0,1353	0,1345	0,1550	0,1834	0,1854	0,1657	0,1543	7,3 %
Romunija	0,0007	0,0273	0,0563	0,0553	0,0516	0,0445	0,1370	0,0393	750,8 %
Slovaška	0,4802	0,4132	0,3251	0,3364	0,5061	0,3703	-0,0696	0,4052	-1,6 %
Slovenija	0,0483	0,0537	0,0743	0,0988	0,1502	0,1632	0,0923	0,0981	28,6 %
Španija	0,0733	0,0774	0,0744	0,0897	0,0917	0,0876	0,1166	0,0823	4,0 %
Švedska	0,0858	0,0931	0,0775	0,1134	0,1038	0,1364	0,0219	0,1017	12,2 %
Povprečje	0,1188	0,1162	0,1135	0,1279	0,1553	0,1525	0,1294	0,1307	5,6 %

*Na Malti so bile v celotnem analiziranem obdobju v veljavi regulirane cene.

Rezultati so pokazali, da so povprečne velikosti marž najvišje v državah severne Evrope, kjer so tudi maloprodajne cene najvišje. Najnižje povprečne velikosti marž so v državah jugovzhodne Evrope. Preverili smo tudi morebitno povezavo med BDP na prebivalca države in povprečno vrednostjo marž. Rezultati niso pokazali statistično značilne povezave med spremenljivkama. Proti vzorcu povezave govorijo podatki iz Španije, ki ima relativno visoke vrednosti marž, podatki iz Francije, ki ima relativno nizke vrednosti marž, ter podatki iz Slovenije in Madžarske, ki sta predvsem v letu 2022 intenzivneje ukrepali proti energetski druginji in omejili cene naftnih derivatov. Predvsem v letu 2022 je v povprečju najnižje vrednosti marža dosegala na Madžarskem, kar je bila posledica intenzivnih ukrepov proti druginji. Pri vseh naftnih derivatih je opaziti trend upadanja povprečne vrednosti marž.

Kot kažejo rezultati, je povprečna marža za naftna derivata NMB95 in dizel v povprečju najnižja v Sloveniji, medtem ko se povprečna marža za KOEL nahaja nekoliko pod povprečjem EU. Nizka marža predstavlja vstopno oviro na trg naftnih derivatov in posledično zmanjšuje konkurenčnost.

Tabela 4 prikazuje delež ocenjenih marž v končni maloprodajni ceni za NMB95. Povprečni delež marže v končni prodajni ceni za NMB95 v obdobju 2016–2021 znaša v državah EU 11 %. Najvišji povprečni delež je v Španiji (15 %), na Danskem (14,6 %) in na Cipru (13,1 %), najnižji povprečni delež pa je v Sloveniji (7,8 %), na Češkem (8,1 %) in na Irskem (8,9 %).

Tabela 4: Primerjava deleža ocenjene marže v končni maloprodajni ceni za NMB95 po državah EU v obdobju 2016–2022

Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2021
Avstrija	9,3 %	8,9 %	9,8 %	9,5 %	12,3 %	10,4 %	10,6 %	10,0 %
Belgija	7,8 %	9,0 %	8,0 %	9,0 %	13,7 %	12,0 %	11,2 %	9,9 %
Bolgarija	12,7 %	10,6 %	10,5 %	11,1 %	14,3 %	8,1 %	7,3 %	11,2 %
Ciper	12,6 %	11,9 %	11,9 %	11,7 %	17,6 %	13,1 %	11,3 %	13,1 %
Češka	6,5 %	6,8 %	7,7 %	8,1 %	11,1 %	8,4 %	7,7 %	8,1 %
Danska	13,1 %	13,0 %	13,5 %	14,7 %	17,9 %	15,6 %	13,1 %	14,6 %
Estonija	12,2 %	15,2 %	8,1 %	9,7 %	16,2 %	12,3 %	11,4 %	12,3 %
Finska	9,4 %	9,7 %	7,6 %	8,4 %	11,1 %	10,5 %	9,9 %	9,5 %
Francija	8,3 %	7,6 %	8,6 %	9,5 %	11,8 %	10,1 %	3,4 %	9,3 %
Grčija	8,7 %	8,4 %	8,9 %	9,5 %	12,3 %	10,4 %	10,0 %	9,7 %
Hrvaška	9,1 %	9,1 %	9,6 %	10,1 %	14,3 %	12,1 %	6,7 %	10,7 %
Irska	8,2 %	8,5 %	8,5 %	7,5 %	11,6 %	9,3 %	11,7 %	8,9 %
Italija	8,8 %	9,3 %	9,5 %	9,2 %	11,7 %	9,8 %	11,6 %	9,7 %
Latvija	10,8 %	10,2 %	10,8 %	11,1 %	14,8 %	11,3 %	10,4 %	11,5 %
Litva	10,3 %	10,6 %	10,0 %	10,2 %	12,7 %	10,3 %	10,0 %	10,7 %
Luksemburg	12,8 %	12,3 %	11,6 %	11,7 %	15,6 %	12,9 %	9,6 %	12,8 %
Madžarska	11,2 %	10,6 %	10,1 %	10,7 %	16,3 %	14,3 %	-0,8 %	12,2 %
Malta	16,5 %	13,7 %	11,1 %	14,8 %	24,3 %	10,8 %	-11,0 %	15,2 %
Nemčija	8,6 %	8,3 %	8,2 %	7,7 %	12,7 %	14,2 %	13,9 %	9,9 %
Nizozemska	7,6 %	7,6 %	7,1 %	8,6 %	13,1 %	12,7 %	11,7 %	9,5 %
Poljska	9,7 %	9,3 %	9,7 %	11,3 %	15,8 %	13,2 %	13,7 %	11,5 %
Portugalska	8,8 %	10,4 %	10,1 %	9,7 %	13,3 %	12,6 %	11,0 %	10,8 %
Romunija	11,4 %	11,2 %	11,5 %	10,6 %	16,4 %	13,6 %	10,2 %	12,5 %
Slovaška	8,7 %	8,2 %	10,9 %	10,3 %	13,6 %	11,6 %	5,9 %	10,5 %
Slovenija	7,3 %	6,5 %	7,1 %	7,0 %	9,4 %	9,2 %	5,6 %	7,8 %
Španija	14,0 %	13,4 %	13,4 %	14,1 %	19,0 %	16,3 %	15,0 %	15,0 %
Švedska	8,0 %	8,8 %	9,0 %	9,1 %	12,8 %	12,5 %	12,0 %	10,0 %
Povprečje	10,1 %	10,0 %	9,7 %	10,2 %	14,3 %	11,8 %	9,0 %	11,0 %

Tabela 5 prikazuje delež ocenjenih marž v končni maloprodajni ceni za dizel. Povprečni delež marže v končni prodajni ceni za dizel v obdobju 2016–2021 znaša v državah EU 12,1 %. Najvišji povprečni delež je na Švedskem (18,7 %), v Grčiji (16,6 %) in na Danskem (15,6 %), najnižji povprečni delež pa je v Sloveniji (6,8 %), v Franciji (7,7 %) in v Italiji (8,7 %).

Tabela 5: Primerjava deleža ocenjene marže v končni maloprodajni ceni za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022

Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2021
Avstrija	11,2 %	10,1 %	10,3 %	10,2 %	14,8 %	12,0 %	10,3 %	11,4 %
Belgija	9,2 %	8,5 %	7,9 %	8,0 %	11,9 %	10,6 %	10,0 %	9,4 %
Bolgarija	13,2 %	11,2 %	9,7 %	11,1 %	13,5 %	7,5 %	4,3 %	11,0 %
Ciper	13,4 %	12,4 %	11,7 %	12,5 %	19,1 %	14,8 %	11,8 %	14,0 %
Češka	9,6 %	9,8 %	8,9 %	9,8 %	14,1 %	11,8 %	10,1 %	10,6 %
Danska	15,3 %	14,3 %	14,0 %	15,5 %	18,8 %	15,7 %	11,4 %	15,6 %
Estonija	12,9 %	8,3 %	8,7 %	10,7 %	17,1 %	14,8 %	11,7 %	12,1 %
Finska	11,7 %	11,6 %	13,4 %	14,5 %	17,5 %	15,5 %	13,7 %	14,0 %
Francija	6,8 %	6,4 %	7,3 %	8,2 %	10,2 %	7,4 %	1,0 %	7,7 %
Grčija	18,2 %	15,9 %	15,3 %	15,9 %	19,1 %	15,2 %	9,5 %	16,6 %
Hrvaška	11,1 %	10,9 %	11,4 %	12,9 %	18,1 %	15,2 %	7,6 %	13,3 %
Irska	8,6 %	9,1 %	8,0 %	7,5 %	12,3 %	9,5 %	9,3 %	9,2 %
Italija	7,7 %	8,4 %	8,0 %	8,2 %	11,4 %	8,3 %	8,2 %	8,7 %
Latvija	12,5 %	11,7 %	10,4 %	10,9 %	13,9 %	10,7 %	9,4 %	11,7 %
Litva	10,7 %	11,0 %	10,1 %	11,2 %	11,9 %	9,3 %	6,9 %	10,7 %
Luksemburg	12,9 %	11,5 %	11,0 %	10,9 %	16,7 %	13,4 %	10,6 %	12,7 %
Madžarska	13,0 %	12,2 %	11,2 %	11,9 %	17,1 %	14,3 %	0,0 %	13,3 %
Malta	15,6 %	10,7 %	5,2 %	9,2 %	21,4 %	6,3 %	-29,3 %	11,4 %
Nemčija	9,8 %	9,4 %	9,3 %	8,9 %	14,6 %	15,7 %	15,1 %	11,3 %
Nizozemska	9,7 %	9,5 %	9,4 %	10,8 %	16,1 %	13,9 %	12,9 %	11,5 %
Poljska	10,5 %	10,0 %	9,6 %	12,0 %	17,2 %	13,5 %	12,1 %	12,1 %
Portugalska	11,7 %	11,5 %	10,4 %	10,9 %	15,3 %	12,0 %	9,2 %	12,0 %
Romunija	12,5 %	12,1 %	11,8 %	11,3 %	16,9 %	12,6 %	8,6 %	12,9 %
Slovaška	11,8 %	11,2 %	12,4 %	12,5 %	16,7 %	12,7 %	7,1 %	12,9 %
Slovenija	5,6 %	5,2 %	6,5 %	6,6 %	8,7 %	8,1 %	2,8 %	6,8 %
Španija	13,4 %	12,9 %	12,0 %	12,5 %	18,3 %	13,9 %	11,1 %	13,8 %
Švedska	11,0 %	14,2 %	18,5 %	19,4 %	24,8 %	24,4 %	24,0 %	18,7 %
Povprečje	11,5 %	10,7 %	10,5 %	11,3 %	15,8 %	12,6 %	8,1 %	12,1 %

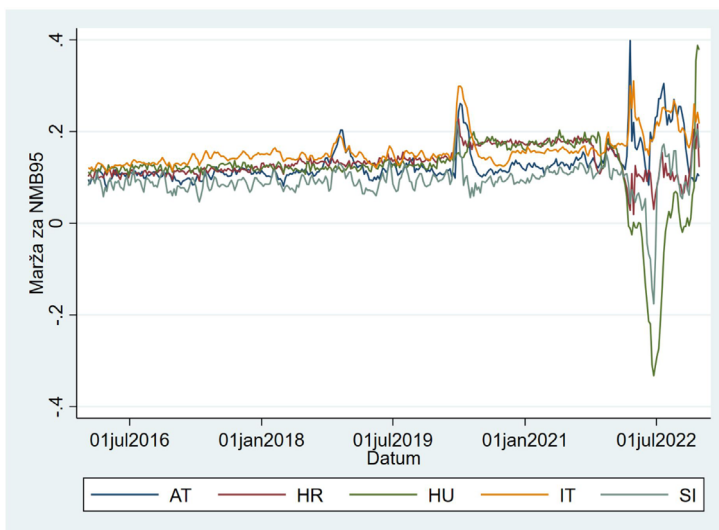
Tabela 6 prikazuje delež ocenjenih marž v končni maloprodajni ceni za KOEL. Povprečni delež marže v končni prodajni ceni za KOEL v obdobju 2016–2021 znaša v državah EU 15,4 %. Najvišji povprečni delež je na Slovaškem (40,5 %), v Estoniji (24,1 %) in na Danskem (23,2 %), najnižji povprečni delež pa na Nizozemskem (-1,2 %), v Romuniji (4,1 %) in Bolgariji (6,3 %).

Tabela 6: Primerjava deleža ocenjene marže v končni maloprodajni ceni za KOEL po državah EU v obdobju 2016–2022

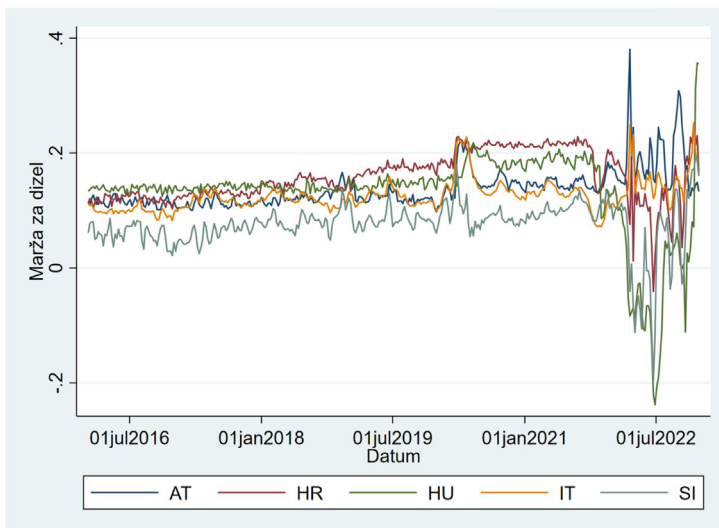
Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2021
Avstrija	15,8 %	13,1 %	12,0 %	12,7 %	19,6 %	13,1 %	14,1 %	14,4 %
Belgija	15,3 %	13,4 %	11,8 %	12,7 %	18,5 %	14,4 %	8,4 %	14,4 %
Bolgarija	6,7 %	7,4 %	5,0 %	5,7 %	7,5 %	5,4 %	6,1 %	6,3 %
Ciper	20,5 %	19,6 %	16,7 %	19,4 %	30,6 %	22,2%	14,6 %	21,5 %
Češka	12,3 %	10,9 %	10,0 %	10,2 %	15,9 %	11,3 %	9,7 %	11,8 %
Danska	23,4 %	18,2 %	20,7 %	23,4 %	27,7 %	26,0 %	20,1 %	23,2 %
Estonija	16,7 %	15,1 %	21,0 %	25,7 %	36,5 %	29,3 %	17,1 %	24,1 %
Finska	14,6 %	13,2 %	12,6 %	12,1 %	14,2 %	14,2 %	14,0 %	13,5 %
Francija	20,1 %	16,8 %	15,6 %	18,1 %	26,4 %	20,0 %	15,1 %	19,5 %
Grčija	10,8 %	12,7 %	7,9 %	11,0 %	12,2 %	9,2 %	1,9 %	10,6 %
Hrvaška	15,0 %	12,9 %	11,3 %	11,2 %	14,9 %	10,8 %	4,6 %	12,7 %
Irska	13,9 %	9,4 %	7,5 %	8,2 %	13,2 %	7,8 %	6,8 %	10,0 %
Italija	17,4 %	15,4 %	13,7 %	16,6 %	22,2 %	18,2 %	11,0 %	17,3 %
Latvija	12,2 %	13,0 %	9,3 %	9,8 %	14,2 %	10,3 %	8,2 %	11,5 %
Litva	22,4 %	21,0 %	16,4 %	19,7 %	27,2 %	22,5 %	13,8 %	21,6 %
Luksemburg	19,0 %	16,3 %	14,7 %	14,5 %	22,6 %	15,8 %	8,7 %	17,1 %
Madžarska	15,7 %	14,5 %	12,8 %	13,7 %	20,2 %	19,1 %	3,9 %	16,0 %
Malta	30,9 %	24,1 %	15,2 %	16,5 %	33,5 %	19,9 %	-23,5 %	23,4 %
Nemčija	14,0 %	12,2 %	12,5 %	12,1 %	19,9 %	20,9 %	16,9 %	15,2 %
Nizozemska	-5,3 %	-3,4 %	-5,1 %	-4,1 %	2,0 %	8,8 %	11,5 %	-1,2 %
Poljska	21,6 %	18,4 %	15,8 %	15,8 %	28,5 %	22,1 %	16,2 %	20,4 %
Portugalska	13,7 %	12,9 %	11,6 %	13,0 %	17,7 %	15,3 %	9,7 %	14,0 %
Romunija	-0,3 %	2,9 %	5,6 %	5,1 %	6,5 %	4,7 %	7,0 %	4,1 %
Slovaška	48,0 %	41,3 %	32,5 %	33,6 %	50,6 %	37,0 %	-7,0 %	40,5 %
Slovenija	6,6 %	6,4 %	7,7 %	10,1 %	18,3 %	16,5 %	6,7 %	10,9 %
Španija	13,0 %	11,8 %	9,8 %	11,6 %	16,5 %	12,2 %	9,2 %	12,5 %
Švedska	8,3 %	8,4 %	6,6 %	9,7 %	11,2 %	11,7 %	1,4 %	9,3 %
Povprečje	15,6 %	14,0 %	12,3 %	13,6 %	20,3 %	16,2 %	8,4 %	15,4 %

Če primerjamo maržo v Sloveniji z maržami v okoliških državah (Avstrija – AT, Hrvaška – HR, Italija – IT in Madžarska – HU), lahko opazimo različne dinamike njihovega spreminjanja. Slike 8, 9 in 10 prikazujejo primerjavo marže v Sloveniji z maržami v okoliških državah v obdobju 2016–2022 in jasno kažejo, da je bila marža za NMB95 in dizel pred letom 2022 v Sloveniji najmanjša.

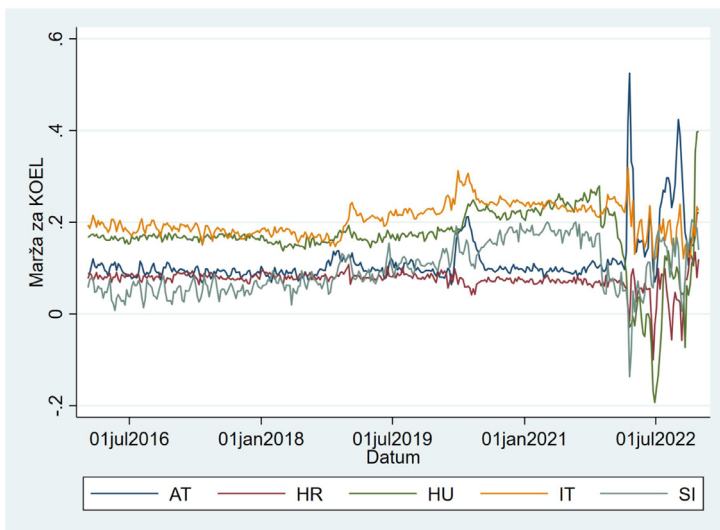
Slika 8: Primerjava dinamike ocenjenih marž za NMB95 Slovenije z okoliškimi državami v obdobju 2016–2022



Slika 9: Primerjava dinamike ocenjenih marž za dizel Slovenije z okoliškimi državami v obdobju 2016–2022



Slika 10: Primerjava dinamike ocenjenih marž za KOEL Slovenije z okoliškimi državami v obdobju 2016–2022



4 ANALIZA DEJAVNIKOV MALOPRODAJNIH CEN GORIVA V SLOVENIJI

Ta raziskava je bila originalno objavljena v reviji Applied Economic Analysis (Dolšak, 2024).

4.1 PREGLED LITERATURE

Maloprodajni trg goriv v Evropski uniji je bil zaradi svojega pomembnega vpliva na gospodarstvo in okolje obširno raziskan. Več empiričnih raziskav je opredelilo različne dejavnike maloprodajnih cen goriva, kot so konkurenca na lokalnem trgu, tržna koncentracija, Herfindahl-Hirschmanov indeks (HHI), nabavne cene, intenzivnost prometa, blagovna znamka, lokacija avtoceste, gostota prebivalstva, povprečni lokalni dohodek, značilnosti bencinske črpalke in število konkurentov. Kljub obsežnim raziskavam na to temo so bili pridobljeni mešani rezultati zlasti glede velikosti trga, kar je privedlo do nadaljnjega zanimanja za raziskave med oblikovalci politik in raziskovalci. Ta pregled literature se zato osredotoča na analizo dejavnikov maloprodajnih cen goriva v majhnih gospodarstvih in razvršča dejavnike v štiri široke kategorije, vključno z lokalno demografijo in lokacijo črpalke, fizičnimi značilnostmi črpalk, blagovno znamko in pogodbenimi dogovori ter gostoto črpalk in lokalno koncentracijo (Eckert, 2013).

V prejšnjih raziskavah je bila cena vložka ali nabavna cena opredeljena kot najpomembnejši dejavnik maloprodajnih cen goriva (npr. Haucap et al., 2017, za bencin; González & Moral, 2023, za dizelsko gorivo). Čeprav jih potrošniki ne morejo zlahka opaziti, so nabavne cene bencinskih in dizelskih proizvodov ključni dejavnik, ki vpliva na maloprodajne cene, saj predstavljajo velik vhodni strošek (Hosken et al., 2008). Haucap et al. (2017) so ugotovili, da so nabavne cene zanesljiv napovedovalec dnevnih sprememb vhodnih cen, kar pojasnjuje največji delež razlik v cenah. Poleg cene je v ekonomski literaturi poudarjen pomen heterogenosti trgovcev na drobno in bencinskih črpalk, pogosto pa se omenjajo tudi težave z usklajevanjem. Eckert (2013) se v svoji analizi osredotoča na strukturo trga, ki ima ključno vlogo pri cenovni dinamiki, izbiri ravnovesja in razlikah v cenah na lokalnih trgih in bencinskih črpalkah.

Naslednja skupina dejavnikov, povezanih z maloprodajnimi cenami goriva, se osredotoča na konkurenco na lokalnem trgu in običajno zajema dejavnike, povezane z intenzivnostjo konkurence in s pripadnostjo konkurentov blagovnim znamkam. Intenzivnost konkurence se običajno meri s številom konkurentov na lokalnem trgu, ki je opredeljen kot geografsko območje v krogu polmera približno 1–3 milje (Perdiguero in Borrell, 2019). Večina raziskav je pokazala, da večje razdalje med črpalkami in manjša gostota črpalk povečujejo cene goriva (Barron et al., 2004; Clemenz in Gugler, 2006). Npr. Barron et al. (2004) so uporabili podatke iz ZDA in ugotovili, da se trgi z več konkurenti v povprečju soočajo z nižjimi cenami v primerjavi z drugimi trgi, kar ima za posledico povprečno znižanje cene za 0,3–0,6 % glede na 50-odstotno povečanje števila konkurentov v polmeru 1,5 milje. Pennerstorfer et al. (2015) so našli podobne rezultate za Avstrijo. Haucap et al. (2017) so izvedli podobno raziskavo v Nemčiji in ugotovili, da število bencinskih črpalk in razdalja

do najbližje bencinske črpalke znatno znižata cene goriva, čeprav za zelo majhen znesek. Lach in Moraga-González (2017) sta raziskala vpliv intenzivnosti konkurence na porazdelitev cen na Nizozemskem in ugotovila, da ima konkurenca večji vpliv na srednji in zgornji del porazdelitve cen.

Čeprav je bilo v prejšnjih raziskavah predvideno, da število konkurentov enako vpliva na cene ne glede na značilnosti in sestavo prvotnih in novih konkurentov, nekatere raziskave kažejo, da bi lahko vstop novih konkurentov na trg z le nekaj uveljavljenimi konkurenti pričakoval večje znižanje cen v primerjavi s trgov z večjim številom konkurentov (Tappata & Yan, 2017). Poleg tega niso vsi konkurenti enaki. Dve raziskavi v Španiji sta obravnavali značilnosti konkurentov in jih razvrstili v skupine, kot so nizkocenovni, neodvisni ali konkurenti premium blagovnih znamk. Balaguer in Ripollés (2020) ter González in Moral (2023) so v svojih raziskavah ugotovili, da premium blagovne znamke mehčajo konkurenco na lokalnih trgih, tako da drugim konkurentom omogočajo, da določijo višje cene, vendar se ta učinek spremeni glede na to, ali njihov najbližji konkurent prodaja isto ali drugo blagovno znamko. Ugotovljeno je bilo, da so nizkocenovne blagovne znamke učinkovite pri zniževanju cen tako zase kot za druge konkurente (González & Moral, 2023).

Poleg zgoraj omenjenih raziskav se druga smer raziskav osredotoča na proučevanje vpliva tržne koncentracije na cene goriva. Clemenz in Gugler (2009) sta uporabila Herfindahl-Hirschmanov indeks in odstotke koncentracije glavne blagovne znamke in štirih velikih naftnih družb za analizo 2.856 črpalk v Avstriji in ugotovila, da koncentracija vodi do zvišanja cen. Podobno so Haucap et al. (2017) uporabili vzorec črpalk v Nemčiji, Remer (2019) pa uporablja kazalnike tržne udeležbe za Kentucky in Virginijo, da bi ugotovil, da koncentracija povzroča višje cene. Po drugi strani pa nekatere raziskave raziskujejo učinke odpiranja trga s prisotnostjo neodvisnih podjetij, kot sta Clemenz in Gugler (2009), ki ugotavljajo, da udeležba neodvisnih podjetij znižuje cene, medtem ko Haucap et al. (2017) poročajo o nasprotnem rezultatu. Kihm et al. (2016) prav tako uporabljajo indeks HHI v povezavi s ceno surove nafte Brent za vzorec 13.000 črpalk v Nemčiji in so prišli do podobnega zaključka, da tržna koncentracija vodi do višjih cen.

Medtem ko so raziskave o vplivu lokacije bencinskih črpalk v bližini državnih meja na cene goriva razmeroma redke, obstaja nekaj primerov. Leta 2005 so izvedli raziskavo, ki je pokazala pomemben vpliv razlike v ceni bencina na povpraševanje. Natančneje, 10-odstotno znižanje cene švicarskega bencina je privedlo do povečanja povpraševanja na obmejnih območjih za skoraj 17,5 %. Čezmejni učinki so bili opaženi tudi v Španiji, kjer sta Bajo-Buenestado in Borrella-Mas (2019) zabeležila povečanje prodaje dizelskega goriva v provincah vzdolž špansko-portugalske meje po davčni reformi na Portugalskem. Poleg tega sta González in Moral (2023) ugotovila, da bodo bencinske črpalke, ki se nahajajo v bližini meje province, verjetno tekmovali z nekaterimi črpalkami, ki se nahajajo v sosednji provinci. Zato je splošno sprejeto, da je lokacija ključni dejavnik pri cenah goriva in da se bodo bencinske črpalke v bližini državnih meja verjetno soočale s povečano konkurenco bližnjih črpalk.

Na maloprodajne cene goriva vpliva več dejavnikov, vključno z intenzivnostjo prometa, blagovno znamko, gostoto prebivalstva in povprečnim lokalnim dohodkom (npr. nedavno González in Moral, 2023). Informacije imajo tudi ključno vlogo pri določanju stopnje razpršenosti cen na

maloprodajnem trgu goriv (Pennerstorfer et al., 2020). Haucap et al. (2017) so ugotovili, da so cene goriva na avtocestah po navadi višje. Blagovne znamke z višjimi cenami zaračunavajo več, bencinske črpalke na avtocestah imajo višje cene kot tiste v mestih ali na podeželju, gosto poseljena območja ali območja z velikim številom avtomobilov na lokalnem trgu pa imajo po navadi tudi vpliv na cene (Perdiguero in Borrell, 2019). Raven storitev, ki jih zagotavljajo bencinske črpalke, bi lahko vplivala tudi na cene goriva, prav tako vplivajo sezonska nihanja in razmere na svetovnem trgu.

Naš pristop se osredotoča na vpliv lokalne konkurence, tržne koncentracije in čezmejnih učinkov v majhni državi EU. Drug ključni vidik naše raziskave vključuje upoštevanje endogenosti konkurence na lokalnem trgu. Natančneje, analiziramo število konkurentov, značilnosti lastne blagovne znamke in blagovne znamke najbližjega konkurenta ter ocenjujemo njihove učinke na cene na vseh ravneh trga črpalke, ne le na povprečne cene. Poleg tega so se čezmejni učinki redko upoštevali, zlasti posredni učinki na vpliv koncentracije na notranjem trgu države na maloprodajne cene goriva. Po našem najboljšem vedenju ta pristop v literaturi še ni bil raziskan.

4.2 SLOVENSKI MALOPRODAJNI TRG GORIV

Od leta 1999 do leta 2020 je Vlada Republike Slovenije določila najvišje maloprodajne cene za naftne derivate v skladu z regulativnimi dogovori. Cene naftnih derivatov, vključno z dizelskim gorivom in 95-oktanskim neosvinčenim motornim bencinom, so bile na splošno določene na litrsko enoto in posodobljene vsakih 14 dni. Leta 2016 se je vlada odločila za postopno liberalizacijo trga, začevši z bencinom in dizelskim gorivom na bencinskih črpalkah na servisnih območjih avtocest in hitrih cest. Popolna liberalizacija maloprodajnega trga goriv je potekala od 1. oktobra 2020, ko je vlada sklenila, da ukrepi za nadzor cen niso več potrebni, vendar je zaradi spremenjenih tržnih razmer, ki so povzročile velika nesezonska nihanja, 15. marca 2022 ponovno uredila cene bencina in dizelskega goriva zunaj servisnih območij avtocest in hitrih cest. Obdobje med 1. oktobrom 2020 in 15. marcem 2022 je bilo tako edino popolnoma liberalizirano obdobje v zgodovini Slovenije.

V letu 2002 je bilo v Sloveniji le 5 ponudnikov motornih goriv, v letu 2015 pa se je njihovo število postopoma povečalo na 24, do leta 2022 pa le še rahlo na 25 ponudnikov. Kljub razmeroma velikemu številu ponudnikov je bil trg leta 2022 zelo koncentriran, saj je bil indeks HHI na veleprodajnem trgu 3.394, na maloprodajnem trgu pa 3.968 točk. Največji ponudnik, Petrol, ima v lasti kar 56,5 % bencinskih črpalke; sledita OMV z 20,6 % in MOL z 9,6 %. Obstaja tudi nekaj manjših ponudnikov, kot so M-Energija, LOGO in Shell Adria s tržnimi deleži 3,8 %, 1,8 % oziroma 1,6 %. Skladno s tem so ovire za vstop na trg prodaje pogonskih goriv zelo velike, zato se domneva, da vstopa novih ponudnikov ni mogoče pričakovati v realno kratkem času, iz istega razloga pa se ne pričakuje večja širitev poslovanja niti za obstoječe ponudnike.

V letu 2023 je OMV zapustil slovenski trg in svoj delež prodal MOL-u, pri čemer je slednji po nareku Javne agencije RS za varstvo konkurence moral prodati del svojih bencinskih črpalke Shellu. Poleg Petrola imata sedaj njegova največja konkurenta naslednja tržna deleža: MOL 25 % in Shell 9 %, vendar sta v globalnem smislu bistveno večja (prisotnost na trgu, število zaposlenih, letni promet, osnovna sredstva itd.). Na slovenskem trgu so trenutno še vedno prisotni tudi drugi konkurenti, kot so Maxen, LOGO in drugi, vendar skupaj predstavljajo le 15 % trga.

Porazdelitev po slovenskih regijah kaže, da ima Petrol največ bencinskih črpalk v vseh regijah, izjemi sta obalno-kraška in primorsko-notranjska regija, kjer ima OMV več bencinskih črpalk kot Petrol. Večji ponudniki (Petrol, OMV in MOL) imajo razmeroma enakomerno porazdelitev bencinskih črpalk po regijah, izjema je OMV, ki ima največji delež bencinskih črpalk v obalno-kraški regiji (to so bencinske črpalke, ki so bile prej v lasti Istrabenza s sedežem v Kopru). Poslovne strategije manjših ponudnikov praviloma ne temeljijo na intenzivnejši prisotnosti v določeni regiji, pri čemer M-Energija izstopa v jugovzhodni Sloveniji, kjer ima tretjino vseh samopostrežnih bencinskih črpalk. Prostorska razporeditev bencinskih črpalk kaže, da se 12 % vseh bencinskih črpalk nahaja ob avtocesti, 12 % jih je v obmejnem pasu, ostale pa vsaj 6 km od meje.

Javna agencija RS za varstvo konkurence je v letu 2017 izvedla raziskavo o konkurenčnosti trga motornih goriv v Sloveniji. Na podlagi podatkov ponudnikov so ocenili, da bi 3- do 5-odstotna sprememba maloprodajne cene sprožila elastičnost povpraševanja ali zamenjavo dobavitelja goriva (AVK, 2017). Kupci izberejo bencinske črpalke glede na ceno, oddaljenost do nadomestne bencinske črpalke in kakovost goriva. V poročilu je tudi ocenjeno, da bi razlika v ceni najmanj 5 % maloprodajne cene povzročila, da bi ljudje v bližini meje kupovali gorivo v sosednjih državah, medtem ko bi bila v prometnem segmentu lahko odločilna razlika le 1 % cene. Glede na velik delež mednarodnega tovarnega prometa bencinske črpalke v Sloveniji, zlasti tiste na območju avtocest, konkurirajo bencinskim črpalkam po vsej Evropi. Agencija je na trgu opazila nekatere nepravilnosti, kot so sočasne spremembe cen in preklic cestnega prikazovanja cen motornih goriv. Kljub visoki koncentraciji trga pa teh dejanj ni mogoče neposredno pripisati protikonkurenčnemu delovanju ali kršitvam slovenske protimonopolne zakonodaje.

Stopnja konkurence ne more v celoti pokazati, kako učinkovita je konkurenca na trgu, kar pa lahko pokaže primerjava marž in cen med trgi. Ti podatki kažejo, da je bila konkurenca v maloprodaji v Sloveniji učinkovita. V obdobju med letoma 2016 in 2022 so bile cene in marže pogonskih goriv v Sloveniji nizke v primerjavi z drugimi državami EU, kar je zanesljiv pokazatelj dejanske učinkovite konkurence na trgu. Medtem ko je marža v povprečju znašala 63,5 % povprečne marže EU pri bencinu, se je pri dizlu gibala le pri 51,1 %. Maloprodajne cene v Sloveniji so predstavljale 89,8 % povprečnih cen EU za bencin ter 88,8 % za dizel. Ta primerjava jasno pokaže, da so cene v Sloveniji ostale na nizki ravni, kar kaže na prisotnost konkurence, ki potrošnikom prinaša ugodnosti.

Raziskava trga pogonskih goriv (AVK, 2021) resda ugotavlja, da je slovenski trg naftnih derivatov visoko koncentriran. To je neizpodbitno dejstvo, ki v ekonomski teoriji uvršča ta trg med oligopolne trge. Raziskava pa ne trdi, da trg zaradi visoke koncentracije ne deluje, kar bi se pokazalo v nadpovprečnih cenah in maržah. Raziskava tudi ugotavlja, da ima na oblikovanje maloprodajnih cen največji vpliv nabavna cena goriva. Na trgih, kjer oligopolisti izkoriščajo tržno moč, nabavna cena zagotovo na bo večinski delež maloprodajne cene.

Raziskava (AVK, 2021) nadalje ugotavlja, da so za znižanje koncentracije trga glavni problem visoke vstopne ovire. Med največjimi ovirami so dolgi in zapleteni birokratski postopki, povezani z gradnjo novih bencinskih črpalk, ter majhnost trga, druge ovire pa so še visoki vstopni stroški, ki so za to panogo razumljivi. Poleg tega raziskava navaja, da k visokim vstopnim stroškom spada tudi potreba po vzpostavitvi lastne mreže bencinskih črpalk. Kot kažejo izkušnje iz tujine, to ni nujno,

saj se lahko novi ponudniki osredotočijo le na maloprodajo in so le diskontni ponudniki; lahko vključijo ponudbo naftnih derivatov v svojo ponudbo poleg jedrne dejavnosti. Raziskava prav tako ugotavlja, da so pomembne vstopne ovire v Sloveniji tudi pridobitve soglasij oziroma spremembe prostornih načrtov. Agencija za znižanje koncentracije trga zato predlaga odpravljanje vstopnih ovir, npr. omogočanje hitrejše gradnje bencinskih črpalk, kar vključuje zlasti hitrejšo spremembo namembnosti zemljišč in hitrejšega pridobivanja vseh dovoljenj od ponudnikov pogonskega goriva oziroma ureditev prostorske zakonodaje. (AVK, 2021 str. 17).

Jasen dokaz neizkoriščanja tržne moči in delovanja konkurenčnega trga je bilo obdobje popolne deregulacije trga naftnih derivatov od 1. 10. 2020 do 15. 3. 2022. Deregulacija ni povzročila drastičnih podražitev goriv v Sloveniji v primerjavi z drugimi državami EU. Pred deregulacijo je maloprodajna cena bencina v Sloveniji predstavljala 90,1 % povprečne maloprodajne cene EU. V obdobju deregulacije med letoma 2020 in 2022 se je ta odstotek celo nekoliko znižal na 89,3 %. Podobno je cena dizla ostala skoraj nespremenjena: 88,4 % pred deregulacijo in 88,6 % v obdobju deregulacije. Ta dejstva jasno nakazujejo, da je konkurenca še naprej ohranjala svoj vpliv na cene. V tem času so se cene goriv v Sloveniji ohranjale na razmeroma nizki ravni, kar kaže na sposobnost konkurence, da vpliva na tržno dinamiko, zato preprosto ne drži, da konkurenca na maloprodajnih trgih goriva ne deluje.

Tudi povprečna prodaja na bencinska črpalkah v Sloveniji ni med najvišjimi v Evropi (FuelsEurope, 2022), kar kaže, da je povpraševanje ustrezno porazdeljeno. Dejstvo, da se Slovenija uvršča na sedmo mesto v EU glede povprečne porabe goriv na bencinski črpalki, kaže na raznolikost konkurence na trgu. Države, kot so Francija, Nemčija in Belgija, imajo večjo prodajo na posamezni črpalki, kar kaže, da Slovenija ni izjemno koncentrirana. To nakazuje, da konkurenca ni izključena in da obstajajo države z večjo prodajo na posamezni črpalki.

4.3 PODATKI IN METODOLOGIJA

4.3.1 Podatki

Nabor podatkov, uporabljen v tej raziskavi, je na voljo na spletni strani z informacijami o maloprodajnih cenah goriva v realnem času (www.goriva.si), ki ga je marca 2019 ustanovilo Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo Republike Slovenije, da bi obveščalo potrošnike o cenah naftnih derivatov. Bencinske črpalke so dolžne takoj poročati o vsaki spremembi cene, vključno z natančnim časom. Spletna stran poleg cen vsebuje tudi ime, blagovno znamko in geografsko lokacijo vsake bencinske črpalke v Sloveniji. Cene smo upoštevali le v obdobju skupne deregulacije maloprodajnega trga goriva med 1. oktobrom 2020 in 15. marcem 2022. Končni vzorec tako obsega nabor podatkov 548 bencinskih črpalk in je sestavljen iz 288.233 dnevniških opazovanj cen dizelskega goriva in 275.652 dnevniških cen bencina, kar predstavlja celovit nabor podatkov o cenah po vsej državi. Popolni povzetek statističnih podatkov o vzorcih, uporabljenih v analizi, je predstavljen v tabeli 7.

Tabela 7: Povzetek opisnih statistik

Spremenljivke	N	Povprečje	Std. odklon	Min.	Max.
Maloprodajna cena dizelskega goriva	288.233	1,267	0,158	0,940	1,830
Nabavna cena	288.233	0,426	0,128	0,224	1,100
Število konkurentov	288.233	2,683	3,467	0	20
Oddaljenost od najbližjega konkurenta	288.233	3,022	4,269	0,021	39,251
Intenzivnost prometa	286.109	52045,74	82477,70	6,429	1399633,1
Dohodek	288.233	2112,958	1692,73	131,496	30215,557
Veleprodaja	288.233	0,893	0,309	0	1
Supermarket	288.233	0,075	0,243	0	1
Neodvisen	288.233	0,053	0,225	0	1
Delež oligopolnih blagovnih znamk	288.233	0,867	0,211	0	1
Bencin – cena	165.672	1,267	0,157	0,997	1,730
OMV – cena	58.890	1,270	0,160	0,999	1,797
MOL – cena	28.143	1,265	0,157	0,997	1,795
Avtocesta	288.233	0,112	0,316	0	1
Meja: Hrvaška	288.233	0,072	0,258	0	1
Meja: Madžarska	288.233	0,007	0,086	0	1
Meja: Italija	288.233	0,094	0,292	0	1
Meja: Avstrija	288.233	0,042	0,201	0	1
Državni praznik	288.233	0,041	0,199	0	1
Šolske počitnice	288.233	0,235	0,424	0	1
Maloprodajna cena bencina	275.652	1,213	0,145	0,920	1,684
Nabavna cena	275.652	0,427	0,116	0,218	0,858
Število konkurentov	275.652	2,516	3,322	0	19
Oddaljenost od najbližjega konkurenta	275.652	3,108	4,333	0,021	39,251
Intenzivnost prometa	273.528	52009,651	83737,131	6,429	1399633,1
Dohodek	275.652	2117,641	1711,136	131,496	30215,557
Veleprodaja	275.652	0,911	0,285	0	1
Supermarket	275.652	0,056	0,23	0	1
Neodvisen	275.652	0,033	0,18	0	1
Delež oligopolnih blagovnih znamk	275.652	0,877	0,205	0	1
Bencin – cena	165.672	1,212	0,144	0,950	1,628
OMV – cena	56.676	1,217	0,146	0,959	1,684

MOL – cena	28.143	1,210	0,143	0,952	1,669
Avtocesta	275.652	0,118	0,322	0	1
Meja: Hrvaška	275.652	0,073	0,26	0	1
Meja: Madžarska	275.652	0,008	0,087	0	1
Meja: Italija	275.652	0,082	0,275	0	1
Meja: Avstrija	275.652	0,042	0,201	0	1
Državni praznik	275.652	0,041	0,199	0	1
Šolske počitnice	275.652	0,235	0,424	0	1

Vir: Lastno delo.

Slika 11 prikazuje porazdelitev bencinskih črpalk po občinah in blagovnih znamkah. Tri največje občine v Sloveniji po številu prebivalcev (Ljubljana, Maribor in Celje) predstavljajo 15,4 % vseh bencinskih črpalk v Sloveniji. Statistične regije, kjer so te občine, imajo tudi največje število bencinskih črpalk v državi in predstavljajo 45,1-odstotni delež. Slovenski maloprodajni trg goriv je zelo koncentriran, kar kaže Herfindahl-Hirschmanov indeks (HHI), ki znaša 3729,6, HHI_4 pa 3721,4. Maloprodajni trgi goriva so običajno koncentrirani maloprodajni trgi, kjer se HHI_4 v EU giblje med 230 in 2290 v obdobju 2012–2015² (Nowakowski in Karasiewicz, 2016). Na slovenskem maloprodajnem trgu goriv so 3 glavne blagovne znamke, PETROL, OMV in MOL, ki skupaj predstavljajo 86,6 % tržnega deleža.

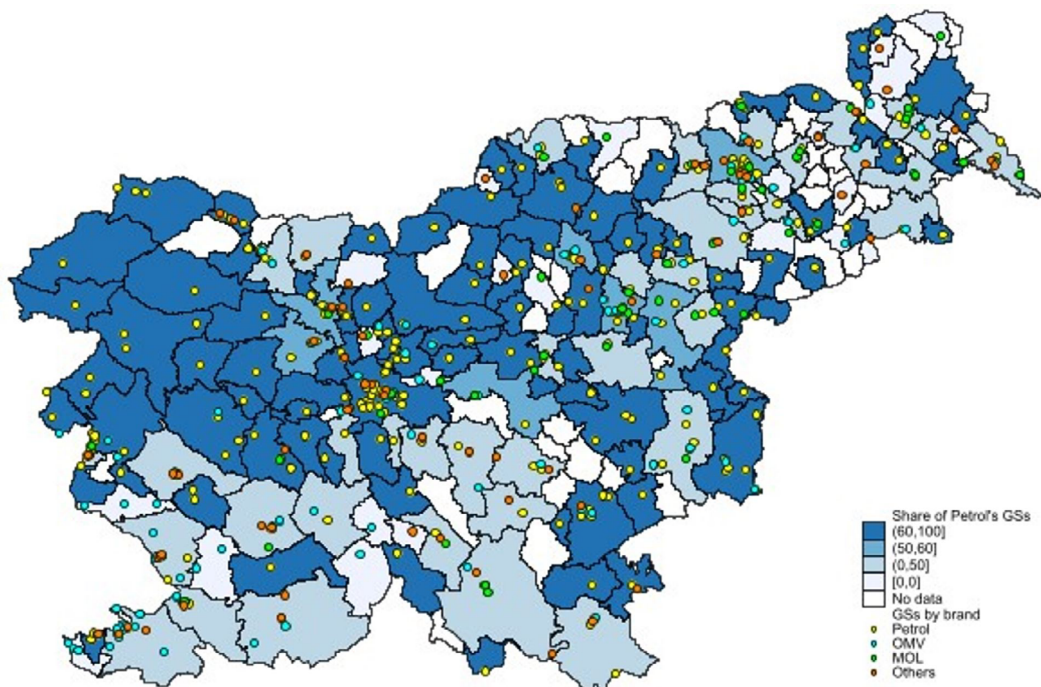
Po drugi strani pa je število bencinskih črpalk na prebivalca v Sloveniji nižje od povprečja EU: Slovenija ima 26,0 bencinske črpalke na 100.000 prebivalcev, medtem ko je povprečje EU 30,1 črpalke (FuelsEurope, 2022b). To število je večje predvsem v državah južne Evrope (Grčija, Italija in Portugalska) in severne Evrope (Estonija, Danska, Norveška, Finska in Latvija), nižje pa v srednji Evropi (Francija, Nemčija, Slovaška, Poljska in Madžarska). Gostota bencinskih črpalk v sosednjih državah je podobna: na Hrvaškem 21,5 črpalke na 100.000 prebivalcev, na Madžarskem 20,8, v Avstriji 30,8 in v Italiji 36,7 črpalke.

Podatki o geografskih koordinatah bencinskih črpalk so bili uporabljeni za izračun razdalje med bencinskimi črpalkami, da smo identificirali lokalne konkurente za vsako bencinsko črpalko. Geokoordinate so bile nadalje uporabljene za identifikacijo statistične regije in občine vsake bencinske črpalke, odvisno od razpoložljivosti in geografske bližine podatkov o povprečnem dohodku na prebivalca na mesečni ravni. Poleg tega so bile na voljo natančne geokoordinate za spremenljivke intenzivnosti prometa, ki so jih izmerili samodejni števci prometa. Te informacije so bile posredovane na dnevni ravni. V začetni fazi analize je bilo upoštevanih še več drugih spremenljivk, kot so število ljudi in avtomobilov v občini ter število prometnih nesreč, vendar so bile te zaradi velike multikolinearnosti izpuščene iz nadaljnje obravnave.

² Malta, Luksemburg in Slovenija so bili izključeni iz analize, ker so za njihove ravni cen veljali predpisi o nadzoru cen.

Na cene običajno vplivajo mikrolokacijski gospodarski pogoji vsake bencinske črpalke, stroški upravljanja, stroški nakupa goriva in konkurenčnost okolja. Pričakujemo nekoliko višje cene goriva na območju avtocest, fleksibilne na obmejnih območjih in spremenljive v preostalem delu države (v primerjavi s prej omenjenimi razmerami). Cene bi lahko določali tudi drugi dejavniki, kot so npr. bližina konkurence, gostota konkurence, intenzivnost prometa, dohodek, možnost razvoja, dodatne ponudbe in podobno.

Slika 11: Porazdelitev bencinskih črpalok po občinah in blagovnih znamkah (v %)



Opomba: Nasičenost barv v grafu prikazuje tržni delež največje blagovne znamke Petrol za vsako občino.

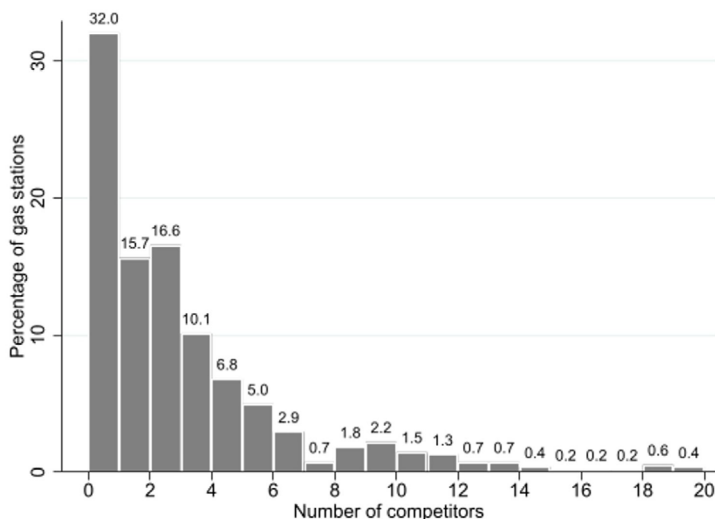
Vir: Lastno delo.

Neto maloprodajne cene goriva v konkurenčnem okolju določa konkurenca na lokalnem trgu. Kljub prisotnosti v celotni državi ali regiji ima konkurenca na lokalnem trgu velik vpliv na določanje cen. To vključuje število konkurentov na lokalnem trgu, njihovo vrsto in blagovno znamko. Lokalni trg za vsako bencinsko črpalke opredeljujemo kot geografsko območje v polmeru 3 km s središčem na lokaciji bencinske črpalke i . Medtem ko nekateri raziskovalci menijo, da je lokalni trg občina ali drugo upravno območje, danes večina uporablja evklidsko ali geodetsko razdaljo med 1 in 3 km (Hastings, 2004; Barron et al., 2004; Haucap et al., 2017; Lach in Moraga-González, 2017). Ob upoštevanju geografskih lastnosti slovenskega ozemlja in voznških navad prebivalcev Slovenije se zdi izbira polmera 3 km okoli žariščne bencinske črpalke smiselna.³

³ Izvedli smo tudi dodatna preverjanja zanesljivosti, da bi ugotovili, ali na rezultate vpliva opredelitev alternativnega lokalnega trga polmera 5 km (glej razdelek 4.4.3).

Na izoliranih lokalnih trgih je tržna koncentracija visoka, s tem pa tudi tržna moč. Hkrati so visoki tudi stroški iskanja alternativ za potrošnike (Lach in Moraga-González, 2017), zato skupni rezultati v literaturi pravijo, da večje število konkurentov na lokalnem trgu vodi do nižjih cen (npr. Barron et al., 2004; Hosken et al., 2008; Pennerstorfer et al., 2015).

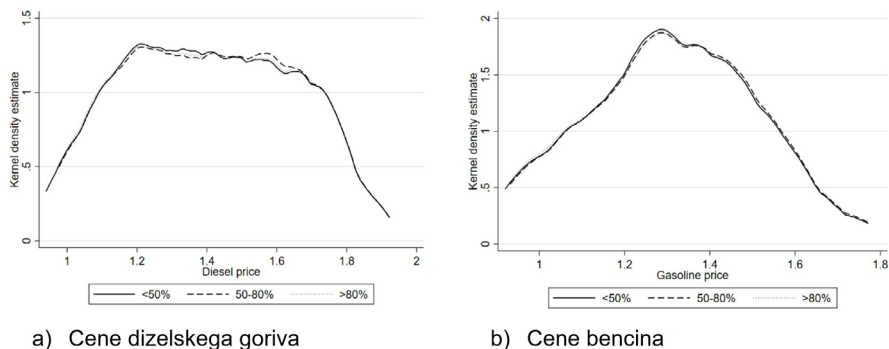
Slika 12: Intenzivnost konkurence na lokalnih trgih (v polmeru 3 km)



Vir: Lastno delo.

Slika 12 prikazuje odstotek bencinskih črpalk v Sloveniji glede na velikost njihovega lokalnega trga (v polmeru 3 km). 32,0 % bencinskih črpalk nima konkurenta v polmeru 3 km, medtem ko ima le 35,7 % bencinskih črpalk več kot 3 konkurente v polmeru 3 km. Npr. nekatere bencinske črpalke se nahajajo na podeželju ali v bližini avtocest, druge pa na najbolj naseljenih območjih. To je deloma posledica značilnosti terena z relativno nizko gostoto prebivalstva v nekaterih delih Slovenije.

Slika 13: Gostota porazdelitve maloprodajnih cen goriva in delež oligopolnih blagovnih znamk



Vir: Lastno delo.

Graf gostote porazdelitve na sliki 13 prikazuje porazdelitev cen oligopolnih blagovnih znamk z različnimi tržnimi deleži na lokalnih trgih. Kot je prikazano na sliki, se zdi, da je porazdelitev cen podobna na vseh ravneh koncentracije trga. To je lahko posledica oligopolnih blagovnih znamk, ki sodelujejo v tihem tajnem dogovarjanju, pri čemer konkurenti v industriji določajo cene na podobni ravni brez neposredne komunikacije (Byrne & De Ross, 2019). To usklajevanje je izhajalo iz prevladujočih podjetij, ki so izkoristila svojo cenovno vodilno vlogo za vzpostavitev "osrednjih točk", racionalizacijo usklajevanja in posledično za povečanje dobička. Druga možnost je, da obstajajo nekateri zunanji dejavniki, ki zmanjšujejo tržno moč, kot sta čezmejna konkurenca in odsotnost ekonomije obsega, ki so verjetno povezani z majhnim in odprtim tržnim gospodarstvom.

4.3.2 Metodologija

V tem poglavju bomo analizirali vpliv različnih časovno spremenljivih kontrol na strani ponudbe in povpraševanja ter različnih časovno stalnih značilnosti črpalk na maloprodajne cene bencinskih in dizelskih izdelkov. Model predvideva, da so nabavne cene konstantne po vsej državi, vendar njegova časovna sprememba bistveno vpliva na maloprodajno ceno, saj predstavlja velik vhodni strošek. Poleg nabavnih cen model vključuje dejavnike ponudbe, kot so število konkurentov na lokalnem trgu, oddaljenost do najbližjega neposrednega konkurenta in značilnosti blagovne znamke, vključno z veleprodajnimi blagovnimi znamkami, supermarketi ali neodvisnimi blagovnimi znamkami in deležem oligopolnih blagovnih znamk na lokalnem trgu. Poleg tega upoštevamo dejavnike povpraševanja, kot sta intenzivnost prometa in dohodek v občini, ter značilnosti, povezane z lokacijo, kot je lokacija avtoceste ali bližina državnih meja Avstrije, Hrvaške, Madžarske ali Italije. Upoštevamo tudi več časovnih kontrol, kot so tedenski in mesečni cikli, sezonski fiksni učinki ter državni prazniki in šolske počitnice.

Čeprav so bencinski in dizelski izdelki v veliki meri homogeni, pa heterogenost črpalk povzroča razlike v ceni. Za testiranje vpliva značilnosti črpalk na cene vključujemo spremenljivke, ki predstavljajo strukturo blagovne znamke, lokacijo črpalke in udobje ter meritve prostorske konkurence v modelu naključnih učinkov. Zavedamo se, da lahko obstaja pristranskost zaradi potencialno izpuščene spremenljivke, vendar pa predvidevamo robustno specifikacijo glede na raznolikost vključenih kontrolnih spremenljivk, ki je podobna drugim empiričnim raziskavam na trgih bencina, ki ocenjujejo modele naključnih učinkov. Enačba spodaj opisuje določen model.

$$p_{it} = \alpha + \beta c_t + x_{it}\gamma + y_i\delta + d_{it}\zeta + \epsilon_{it}$$

Maloprodajna cena bencina na določeni bencinski črpalki i na določen dan t , izračunana kot dnevno povprečje, je označena kot p_{it} . Pojasnjevalne spremenljivke vključujejo časovno različne in časovno nespremenljive spremenljivke: α predstavlja konstantni člen; c_t je nabavna cena, ki variira v času, ne pa med bencinskimi črpalkami; x_{it} zajema vse časovno in presečno variantne pojasnjevalne spremenljivke, medtem ko y_i vsebuje samo presečno variantne pojasnjevalne spremenljivke; d_{it} pa vključuje dihotomne spremenljivke, ki se uporabljajo za nadzor tedenskih in mesečnih ciklov, sezonskih fiksnih učinkov ter javnih in šolskih počitnic, ki se ne razlikujejo glede na bencinsko črpalko.

Najprej smo analizirali strukturo in odvisnost cene. Pesaranov test neodvisnosti presečnih podatkov s testno statistiko, ki je enaka 7967,849, s p-vrednostjo, manjšo od 0,01, je pokazal, da je spremenljivka panelnih podatkov močno odvisna od preseka. Nato smo preizkusili prisotnost enote korena. Uporabili smo Im-Peseran-Shin test enote korena, ki je primeren za neuravnotežene in presečno odvisne panelne podatke. S testno statistiko, ki je enaka -32,9945, in p-vrednostjo, manjšo od 0,01, zavračamo obstoj enosmerne korena v vseh panelih.

Če začnemo s faktorji dobave, je prva pojasnjevalna spremenljivka nabavna cena *bencina in dizelskega goriva ΔEx* , pridobljena od ponudnika informacij Refinitiv z uporabo blagovnih oznak DL-CIF-MED za dizelsko gorivo in PU-C-MED za bencin, kjer sta bila uporabljena sredozemska notacija in CIF (angl. Cost, insurance and Freight). Ker je časovna vrsta vsebovala koren enote, smo za nadaljnjo analizo uporabili prvo diferenco nabavne cene.

Za oceno ravni konkurence uporabljamo dve spremenljivki. Prva spremenljivka je *število konkurentov*, ki predstavlja število bencinskih črpalk v polmeru 3 kilometrov od črpalke *i*, ki neposredno tekmujejo za iste stranke. Na podlagi oligopolnih in prostorskih konkurenčnih modelov pričakujemo, da bodo bencinske črpalke z manj tekmeci zaračunavale višje cene. Druga spremenljivka je *razdalja do najbližjega konkurenta*, ki je izračunana kot razdalja od žariščne črpalke od najbližjega konkurenta na lokalnem trgu, tako da izračuna geodetske razdalje do vseh potencialnih tekmecev in izbere najbližjega. Ta spremenljivka meri horizontalno diferenciacijo in pomeni, da se tržna moč črpalke *i* povečuje z rastjo razdalje do najbližjega konkurenta.⁴ Odraža tudi stroške iskanja potrošnikov, saj je zaradi večje razdalje med konkurenti težje primerjati cene. Predhodne raziskave so pokazale, da so stroški iskanja ključnega pomena pri razlagi razpršenosti cen bencina. Značilnosti bencinskih črpalk predstavljajo indikatorske spremenljivke skupine *blagovnih znamk* veleprodajnih operaterjev (referenčna kategorija), *neodvisnih* blagovnih znamk in *blagovnih znamk* supermarketov. Delež *oligopolnih blagovnih znamk* zajema potencialne učinke oligopolnih blagovnih znamk na lokalnih trgih.

Pojasnjevalne spremenljivke na strani povpraševanja v našem modelu se začnejo s spremenljivko *intenzivnost prometa*, ki predstavlja dnevno število vozil, ki jih zabeležijo avtomatski števcji v bližini bencinske črpalke. Spremenljivka *dohodek* meri povprečni dohodek na prebivalca, ki se razlikuje glede na občino. Z uporabo geokoordinat je bilo ugotovljenih več pojasnjevalnih spremenljivk, povezanih z lokacijo bencinske črpalke. Bencinske črpalke, ki se nahajajo na *avtocestnih* servisnih območjih, imajo običajno višje cene zaradi višjih stroškov najemnine in vzdrževanja. Na koncu vključimo štiri dihotomne spremenljivke, ki označujejo bencinske črpalke, ki se nahajajo znotraj 6 km od avstrijske, hrvaške, madžarske in italijanske meje.

Nekaterih spremenljivk, ki jih uporabljamo, pa ni mogoče šteti za eksogene brez pogojev, ker lahko izraz napake našega modela vključuje tržno specifične neopazne dejavnike, ki vplivajo na stroške ali pripravljenost potrošnikov za plačilo, s čimer vplivajo na število bencinskih črpalk na določenem trgu. Trgi z večjo pripravljenostjo potrošnikov za plačilo lahko npr. pritegnejo več podjetij, kar vodi

⁴ V nasprotju z nekaterimi raziskavami (npr. Gonzalez & Moral, 2023), ki so uporabljale logaritmčno razdaljo do najbližjega konkurenta, smo postavili linearno razmerje med učinkom in razdaljo ob predpostavki, da se učinki zmanjšujejo bolj postopoma.

do šibkejše negativne ali celo pozitivne korelacije med številom podjetij in ceno. Če pa so neopazni dejavniki povezani z nižjimi stroški, pričakujemo nižje cene v prisotnosti več podjetij, kar bi lahko povzročilo precenjevanje vpliva konkurence na cene. Za odpravo teh pomislov smo se odločili za uporabo modela instrumentalnih spremenljivk, ki zahteva veljavne instrumente, ki vplivajo na odločitve podjetij o vstopu ali izstopu, ki so eksogene v enačbi oblikovanja cen.

Za izbiro instrumentov za našo raziskavo uporabljamo informacije o strukturi trga na bližnjih lokalnih trgih, ki imajo podobne vstopne predpise in stroškovne pogoje. Naša strategija identifikacije uporablja pristop instrumentalnih spremenljivk (IV), ki ga je navdihnilo Nevovo (2000, 2001) delo o konkurenci med podjetji na več geografskih trgih in sta ga pred kratkim uporabila González in Moral (2023). Predvidevamo, da so tržne vrednosti potrošnikov neodvisne na lokalnih trgih ob upoštevanju vrste bencinske črpalke in demografije. Poleg tega predpostavljamo, da imajo vsi lokalni trgi v isti občini enake vstopne pogoje in podobne značilnosti, kot so stroški najema, zato pričakujemo, da bo intenzivnost konkurence na lokalnem trgu črpalke *i* povezana z intenzivnostjo konkurence na drugih bližnjih geografskih trgih, vendar ne bo vplivala na cene na lokalnem trgu.⁵

Uporaba instrumentov po občinah zagotavlja precejšnjo variabilnost glede na približno 212 občin v Sloveniji. Za vsako endogeno spremenljivko (število konkurentov in razdalja do najbližjega konkurenta) izračunamo en instrument. Izračunamo povprečno vrednost spremenljivk število konkurentov v polmeru 3 km in razdaljo do najbližjega konkurenta na drugih lokalnih trgih v isti občini, razen lokalnega trga, ki ga zanima, in trgov vseh neposrednih konkurentov, ki se nahajajo v polmeru 3 km. Poleg tega smo vključili dva dodatna instrumenta: število bencinskih črpalk iste blagovne znamke na lokalnem trgu in razdaljo do najbližje bencinske črpalke iste blagovne znamke. Ti instrumenti nam pomagajo učinkovito zajeti notranje in zunanje dejavnike, ki vplivajo na prisotnost na trgu (Bergantino et al., 2020). Kljub temu bi bilo treba pri izbiri ustreznih instrumentov upoštevati omejitve izključitve.⁶

Da bi predlagane instrumente vključili v model, smo uporabili posplošeni dvostopenjski model najmanjših kvadratov z uporabo instrumentalnih spremenljivk in ob upoštevanju naključnih učinkov (G2SLS RE IV), ki se pogosto uporablja v raziskavah, ki vključujejo več endogenih spremenljivk in instrumentov. Namen tega pristopa je oceniti vzročne učinke niza pojasnjevalnih

5 Naš izbor instrumentov temelji na predpostavki, da občine kot majhne topološke enote s povprečno 95,6 km² zagotavljajo skladen okvir za analizo konkurence na lokalnem trgu. Kljub morebitnim razlikam v občinah, kot so razlike v vstopnih stroških in pripravljenosti potrošnikov za plačilo med mestnimi središči in oddaljenimi lokacijami, so občine na splošno manj poseljene (povprečna velikost manj kot 5.000 prebivalcev) in pogosto zajemajo gosto in redko poseljena območja. Ta razpon po navadi homogenizira gospodarske razmere v vsaki občini. Poleg tega občine pogosto vključujejo obmejne trge, ki črpajo informacije iz sosednjih naselij, čeprav ne iz sosednjih občin, vendar v povprečju še vedno zajemajo večino sosednjih lokalnih trgov. Fizična ločenost med občinami zaradi razgibanega terena (na slovenskem ozemlju je 58 % površine pokrite z gozdovi, več kot 72 % pa je razvrščene kot gorske) še dodatno zmanjšuje učinke med občinami, kar podpira uporabo občinskih podatkov kot instrumentov v naši analizi.

6 Korelacija med instrumentom in drugo pojasnjevalno spremenljivko poleg endogenih spremenljivk morda ni problematična, če ni neposrednih učinkov na odvisno spremenljivko. V našem primeru so korelacije med pojasnjevalnimi spremenljivkami in instrumenti pod kritičnimi vrednostmi, kar kaže, da je omejitev izključitve izpolnjena.

spremenljivk na niz rezultatov, kjer se uporabljajo eksogene spremenljivke, potem ko so bile preoblikovane v transformaciji GLS. Model G2SLS, ki sta ga prvotno predlagala Balestra in Varadharajan-Krishnakumar leta 1987, razširja tradicionalni dvostopenjski model najmanjših kvadratov (2SLS) z upoštevanjem heteroskedastičnosti in združevanja napak. Model G2SLS je fleksibilen in učinkovit ter dosledno zagotavlja robustne rezultate.

Da bi upoštevali časovne in sezonske fiksne učinke, smo vključili sedem dihotomnih spremenljivk *tedenskega cikla* za zajemanje sprememb v enem tednu in enaintrideset dihotomnih spremenljivk *mesečnega cikla*, da bi upoštevali sezonske spremembe povpraševanja. Predhodne raziskave kažejo, da maloprodajni trg bencina kaže značilne ciklične vzorce (Atkinson, 2009; Clark in Houde, 2014). Npr. cene so lahko višje ob ponedeljkih, nato pa se ves teden znižujejo (Foros in Steen, 2013). Da bi zajeli ta vzorec, smo uvedli dihotomne spremenljivke za vsak dan v tednu. Poleg tega smo raziskali mesečni cikel, saj pričakujemo povezavo med porabo in časom plačevanja najemnine, znano kot učinek "prvega v mesecu", ki je bil opažen pri vedenju potrošnikov glede nakupa hrane (Hastings in Washington, 2010). Vključili smo tudi dihotomne spremenljivke za *državne praznike* in *šolske počitnice*, da bi upoštevali morebitne spremembe cen zaradi takšnih dogodkov. Državni praznik je državni praznik in prost dan, šolske počitnice pa so dnevi, ko so osnovnošolski in srednješolski zavodi zaprti.⁷ Nazadnje vključimo dvanajst mesečnih dihotomnih spremenljivk, ki upoštevajo *sezonske fiksne učinke* in naj bi zajele učinke turizma v poletnih mesecih ter povečano zimsko povpraševanje zaradi večje porabe v zimskih mesecih.

4.4 REZULTATI

4.4.1 Osnovni model

V tem poglavju so podrobno opisani rezultati regresijskih analiz, izvedenih za dve maloprodajni vrsti goriva, dizelsko gorivo in bencin, ki sta bili proučeni v tej raziskavi. Za vsako vrsto goriva sta bila ocenjena dva regresijska modela, model OLS RE in model G2SLS RE IV. Model G2SLS RE IV je za razliko od prvega upošteval endogenost v lokalnih konkurenčnih spremenljivkah. Naši rezultati kažejo, da je endogenost zelo verjetna v obeh modelih, učinkovitost uporabljenih instrumentov pa je preverjena,⁸ zato bomo svojo razlago utemeljili na specifikaciji modela G2SLS RE IV. V vsakem modelu smo zagotovili robustne standardne napake, združene na ravni bencinske črpalke, zato popraviljanje prostorske korelacije ni potrebno, saj so združene standardne napake majhne. Na

7 Pregled praznikov je na voljo na spletni strani Ministrstva za notranje zadeve Republike Slovenije (<https://www.gov.si/en/topics/national-holidays/>), šolske počitnice pa so na voljo na spletni strani Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport (<https://www.gov.si/teme/solski-koledar-za-osnovne-sole/>).

8 Preizkusi trdnosti in veljavnosti instrumentov potrjujejo njihovo ustreznost. Natančneje, skupni pomen instrumentov v regresiji za dizelsko gorivo potrjuje F-test prve stopnje IV regresije s statistiko Kleibergen-Paap rk Wald F 23,57, kar je precej nad kritično vrednostjo 5 % največje relativne pristranskosti IV (13,97). Instrumenti so bili prav tako veljavni, kot je pokazal Sargan-Hansenov test, s testno statistično vrednostjo 1,57 in p-vrednostjo 0,67, kar nam omogoča, da ne zavrnilo ničelne hipoteze o preveč identifikacijskih omejitvah instrumentov.

splošno so koeficienti modelov večinoma statistično značilni s pričakovanimi predznaki. To je deloma posledica velike velikosti vzorca in tudi dejstva, da modeli pojasnjujejo precejšen delež variance cene (z vrednostjo R-kvadrat nad 0,90).

Tabela 8 prikazuje rezultate regresijske analize cen dizelskega goriva glede na njihove pričakovane dejavnike. Ocenjeni koeficienti kažejo na pozitiven vpliv na cene pri zvišanju nabavne cene dizelskega goriva, kot je bilo pričakovano. To je v literaturi široko podprto, saj je nabavna cena glavna sestavina končne cene (Haucap et al., 2017). Ocenjeni koeficient števila konkurentov na lokalnem trgu je negativen in statistično značilen, kar je v skladu s splošnim mnenjem, da povečanje števila konkurentov povzroči nižje cene in koristi potrošnikom. Velikost koeficienta se poveča, če upoštevamo endogenost, kar kaže, da je učinek te spremenljivke podcenjen, ko se šteje za eksogeno. Ta ugotovitev je usklajena z rezultati Tappata in Yan (2017) ter González in Moral (2023). Ocenjeni parameter našega modela G2SLS RE IV kaže, da povečanje konkurence za eno bencinsko črpalko na lokalnem trgu zmanjša povprečno ceno za 0,1 centa.

Ocenjeni parameter spremenljive razdalje do prvega konkurenta ni statistično značilen, medtem ko literatura o modelih prostorske konkurence na splošno poroča o statistično značilnih pozitivnih učinkih. Kljub temu naša regresija cen kaže, da okrepljena konkurenca v povprečju zmanjšuje vpliv na raven tržnih cen, ko so drugi dejavniki konstantni.

Po proučitvi značilnosti bencinskih črpalk smo ugotovili, da neodvisne bencinske črpalke običajno zaračunavajo nižje cene v primerjavi z veleprodajnimi blagovnimi znamkami s povprečjem 0,4 centa. Ti rezultati se ujemajo s prejšnjimi raziskavami (Haucap et al., 2017; Gonzalez & Moral, 2023), saj neodvisne blagovne znamke zaradi nižje prepoznavnosti običajno ne morejo zaračunati višjih cen kot veleprodajne blagovne znamke.

Nasprotno pa blagovne znamke supermarketov v povprečju zaračunavajo višje cene v primerjavi z veleprodajnimi blagovnimi znamkami, in sicer za 0,9 centa na liter dizelskega goriva s podobnimi lastnostmi, stroški, konkurenco, lokacijo, intenzivnostjo prometa in časovnimi cikli. Blagovne znamke supermarketov običajno zaračunavajo višje cene kot veleprodajne blagovne znamke, kar predstavlja stranski proizvod, združen na način, ki blagovnim znamkam omogoča, da učinkovito zajamejo presežek potrošnikov z višjimi cenami kljub nižjim cenam prepoznavnosti blagovne znamke (Haucap et al., 2016).

Ta razlika v ceni kaže, da bencinske črpalke (in njihovo gorivo) niso povsem homogene in se razlikujejo po kakovosti ali priročnosti. Poleg tega se blagovne znamke razlikujejo po ugledu, zlasti veleprodajne blagovne znamke, kot sta Petrol in OMV. Vzdržujejo namreč velike marketinške kampanje, vključno s športnimi sponzorstvi, kar ustvarja dojemanje višje kakovosti, za katero lahko potrošniki plačajo premijo. Zvestoba potrošnikov ali heterogenost stroškov iskanja lahko pojasni tudi opaženo razliko v cenah med blagovnimi znamkami (Lewis, 2008).

Presenetljivo je, da smo ugotovili, da delež oligopolnih blagovnih znamk na lokalnem trgu ne vpliva na cene goriva. Rezultat je v skladu s povzetkom statistične analize v prejšnjem poglavju, ki ne razkriva skoraj nobene razlike med 80 % in 100 % deležev oligopolnih blagovnih znamk na lokalnem trgu. Kljub visoki koncentraciji trga ni pozitivnega vpliva na cene, kar pomeni, da

oligopolna podjetja ne uporabljajo tržne moči za zvišanje cen ali ne tekmujejo med seboj ali se ne odzivajo na vstop neodvisne blagovne znamke, kar je v nasprotju s tem, kar se običajno navaja v literaturi (npr. Haucap et al., 2017).

Lokacija je ključni dejavnik pri določanju cen, kar je splošno priznано. Bencinske črpalke na servisnih območjih avtocest po navadi zaračunavajo cene, ki so v povprečju približno za 3,9 centa višje od cen drugih bencinskih črpalk. Vozniki na avtocestah imajo namreč višje stroške pri iskanju alternativ in oportunitetne stroške izgube časa, zato so manj nagnjeni k spreminjanju poti, da bi prihranili nekaj centov za gorivo. Nasprotno pa na bencinske črpalke, ki se nahajajo znotraj 6 km od državnih meja, vplivajo cene čez mejo. Npr. bencinske črpalke v bližini meje s Hrvaško v povprečju zaračunavajo za 0,2 centa višje cene, medtem ko tiste v bližini meje z Italijo zaračunavajo 0,4 centa več, vendar pa med bencinskimi črpalkami v bližini meje z Avstrijo in Madžarsko ter drugimi bencinskimi črpalkami ni bistvene razlike.

Naše spremenljivke za nadzor povpraševanja, intenzivnost prometa in dohodek kažejo pričakovane pozitivne predznake. Bencinske črpalke v bližini intenzivnejšega prometa imajo običajno višje cene, kot sta ugotovila tudi González in Moral (2023), vendar jih Haucap et al. (2017) niso našli. Dohodkovni učinki so pozitivni, kot je bilo pričakovano, saj občine z višjimi dohodki običajno podpirajo višje cene, kar potrjujejo tudi prejšnji rezultati (González in Moral, 2023).

Poleg tega je naša raziskava pokazala, da imajo šolske počitnice in državni prazniki, ki so pomembne spremenljivke na strani povpraševanja, na splošno pričakovane učinke na cene dizelskega goriva. Med prazniki, ko je promet nizek zaradi nedelovnih dni, so cene dizelskega goriva po navadi nižje, saj bencinske črpalke poskušajo pritegniti stranke, ki ostanejo doma. Med šolskimi počitnicami, ko je promet višji od povprečja, so cene dizelskega goriva tudi višje, saj bencinske črpalke poskušajo izkoristiti povečano povpraševanje, vendar so bili učinki počitnic redko raziskani, prejšnje raziskave pa so dale mešane rezultate. Medtem ko Hall et al. (2007) niso ugotovili učinka počitnic, so Haucap et al. (2017) ugotovili pozitiven učinek za obe vrsti počitnic, vendar so ugotovili, da so bile vrednosti koeficientov včasih nizke ali celo negativne v nekaterih specifikacijah, zlasti za dizelsko gorivo.

Naš ocenjeni tedenski cikel kaže, da so cene dizelskega goriva od ponedeljka do četrтка za 0,3 centa višje kot ob nedeljah, nato pa se vrzel zmanjša. Ta vzorec je bil opisan v literaturi (glej npr. Atkinson, 2009; Foros in Steen, 2013). Poleg tega koeficienti, ocenjeni za naše dihotomne spremenljivke za dan v mesecu, kažejo, da lahko cene sledijo ciklu porabe goriva, ki je določen z razpoložljivim dohodkom (Hastings in Washington, 2010): cene se dvignejo sredi meseca, ker je takrat plačana večina delavcev. Nazadnje ocenjeni sezonski fiksni učinki kažejo, da so cene najvišje marca in oktobra, najnižje pa septembra (glej sliko A.1 v prilogi).

Poleg tega je analiza pokazala, da so cene dizelskega goriva nižje na območjih, kjer je konkurenca močnejša, zato je treba pri strategijah določanja cen bencinskih črpalk upoštevati število konkurentov, vrsto konkurentov, njihovo lokacijo in čas.

Tabela 8: Regresija maloprodajne cene dizelskega goriva

Spremenljivke	Vzorec 1: OLS RE		Model 2: G2SLS RE IV	
	Koeficient	Rob. SE	Koeficient	Rob. SE
Konstanta	-21,61***	(0,0312)	-21,61***	(0,0104)
Nabavna cena ΔEx	0,00455***	(0,000263)	0,00455***	(0,000248)
Število konkurentov	-0,000314*	(0,000168)	-0,000553***	(0,000150)
Oddaljenost od najbližjega konkurenta	0,000108	(7,45e-05)	5,73E-05	(9,46e-05)
Supermarket	0,00585	(0,00480)	0,00629***	(0,00147)
Neodvisen	-0,00492	(0,00340)	-0,00446***	(0,00151)
Delež oligopolnih blagovnih znamk	0,000268	(0,00354)	0,000513	(0,00175)
Intenzivnost prometa	1,26e-08**	(5,91e-09)	1,34E-08***	(2,15e-09)
Dohodek	3,21e-06***	(1,01e-06)	3,21e-06***	(1,66e-07)
Avtocesta	0,0388***	(0,00115)	0,0385***	(0,000973)
Meja: Hrvaška	0,00256	(0,00159)	0,00228*	(0,00118)
Meja: Madžarska	0,00190	(0,00248)	0,00157	(0,00347)
Meja: Italija	0,00340**	(0,00153)	0,00384***	(0,00106)
Meja: Avstrija	-0,000665	(0,00179)	-0,000927	(0,00150)
Državni praznik	-0,00110***	(9,42e-05)	-0,00109***	(0,000358)
Šolske počitnice	0,00401***	(8,00E-05)	0,00401***	(0,000237)
Tedenski cikel	Da		Da	
Mesečni cikel	Da		Da	
Sezonski fiksni učinki	Da		Da	
Število opazovanj	285.162		285.162	
Število skupin	544		544	
R^2	0,9566		0,9566	

Opomba: Robustne standardne napake, združene po bencinskih črpalkah, so v oklepajih. Ravni pomembnosti so označene s: *** $p < 0,01$, ** $p < 0,05$, * $p < 0,1$. Δ označuje prve razlike spremenljivke.

Vir: Lastno delo.

Rezultati regresijske analize cen bencina glede na pričakovane dejavnike so prikazani v tabeli 9, ki je zelo podobna regresijskim modelom dizelskega goriva. Kot je bilo pričakovano, je pozitiven vpliv razlike v nabavni ceni bencinskih derivatov na ceno bencina skladen s prejšnjimi raziskavami, ki kažejo, da so cene surove nafte primarni dejavnik pri cenah bencina. Prav tako je negativen vpliv števila konkurentov v polmeru 3 km na ceno bencina v skladu z literaturo, ki poudarja konkurenco kot pomemben dejavnik, ki vpliva na cene goriva. V primerjavi z dizelskim modelom je dejanski učinek števila konkurentov podoben, saj povečanje števila bencinskih črpalk za eno povzroči v obeh primerih padec cen le za 0,1 centa. V skladu z rezultati dizelskega modela je razdalja do najbližje konkurenčne spremenljivke zanemarljiva.

Poleg tega ugotovitve kažejo, da neodvisne blagovne znamke bencina zaračunavajo nižje cene v primerjavi z veleprodajnimi blagovnimi znamkami za 1,6 centa, medtem ko ni bistvene razlike med blagovnimi znamkami supermarketov in veleprodaje. Rezultat cenovne strategije neodvisnih blagovnih znamk je skladen s prejšnjimi raziskavami, ki kažejo, da neodvisne črpalke pogosto zaračunavajo nižje cene, da bi konkurirale večjim verigam. Po drugi strani pa je naš rezultat o cenovni strategiji blagovnih znamk supermarketov v skladu z nekaterimi raziskavami, ki kažejo, da blagovne znamke supermarketov zaračunavajo višje ali enake cene za bencin, hkrati pa ponujajo razlago, da se prodaja bencina šteje za stranski proizvod njihovega poslovanja v supermarketih in da je cena ocenjena kot priročni sveženj, ki lahko učinkoviteje zajame presežek potrošnikov (Haucap et al., 2016). Blagovne znamke supermarketov s ponudbo paketnega popusta uvajajo cenovno diskriminacijo, ki koristi potrošniku, ki kupuje tako v supermarketu kot na bencinski črpalci, v primerjavi s tistim, ki kupi en sam izdelek in plača višjo samostojno ceno (Wang, 2015).

Prejšnje raziskave podpirajo ugotovitve te raziskave – pozitiven vpliv intenzivnosti prometa na cene bencina, kar kaže na vlogo udobja in stroškov prevoza pri določanju cen goriva. Poleg tega raziskava razkriva, da dohodek občine pozitivno vpliva na cene bencina (verjetno zaradi večje porabe na bogatejših območjih).

Lokacija je tudi ključni dejavnik pri določanju cen bencina, saj bencinske črpalke na avtocestah v povprečju zaračunavajo 4,4 centa višje cene v primerjavi z drugimi bencinskimi črpalkami. Tudi čezmejne razlike vplivajo na cene bencina, saj bencinske črpalke v bližini meje s Hrvaško in Italijo v povprečju zaračunavajo 0,3 oziroma 0,4 centa višje cene v primerjavi z drugimi bencinskimi črpalkami, medtem ko za bencinske črpalke v bližini meje z Madžarsko in Avstrijo ni bilo opaženega učinka.

Vpliv počitnic na cene bencina je podoben kot pri cenah dizelskega goriva. Med prazniki so cene bencina nižje, verjetno zaradi manjše prometne intenzivnosti, medtem ko so cene višje med šolskimi počitnicami, ko je poraba višja kot v povprečnem dnevu. Te ugotovitve kažejo, da so tako cene bencina kot tudi cene dizelskega goriva sezonsko povezane in odvisne od dejavnikov, kot so sezonski vzorci potovanja in povpraševanja.

Ocenjeni tedenski cikel kaže, da so cene bencina le za 0,1 centa višje ob ponedeljkih kot ob nedeljah in za 0,2 centa višje od torika do četrtega kot ob nedeljah, medtem ko so cene ob petkih in sobotah podobne tistim ob nedeljah. Poleg tega ocenjene dihotomne spremenljivke za dan v mesecu kažejo, da so cene bencina najvišje sredi meseca, ko je večina delavcev plačana. Ocenjeni sezonski fiksni učinki kažejo, da so cene najvišje marca (višje za 8,6 centa kot januarja) in oktobra (višje za 4,6 centa) ter najnižje v decembru (nižje za 1,9 centa), kar je podobno kot cene dizelskega goriva, z večjimi razlikami med meseci.

Če povzamemo, ugotovitve raziskave pri določanju cen bencina poudarjajo pomen različnih dejavnikov, kot so konkurenca, lokacija in gospodarske razmere.

Tabela 9: Regresija maloprodajne cene bencina

Spremenljivke	Vzorec 1: OLS RE		Model 2: G2SLS RE IV	
	Koeficient	Rob. SE	Koeficient	Rob. SE
Konstanta	-19,30***	(0,0286)	-19,30***	(0,00774)
Nabavna cena ΔEx	0,00496***	(0,000242)	0,00496***	(0,000222)
Število konkurentov	-0,000480***	(0,000167)	-0,000926***	(0,000167)
Oddaljenost od najbližjega konkurenta	0,000113	(7,80e-05)	2,61e-05	(0,000100)
Supermarket	0,000105	(0,00445)	0,000913	(0,00157)
Neodvisen	-0,0164**	(0,00770)	-0,0159***	(0,00202)
Delež oligopolnih blagovnih znamk	-0,00561	(0,00498)	-0,00545***	(0,00200)
Intenzivnost prometa	1,54E-08***	(5,67e-09)	1,61E-08***	(1,60E-09)
Dohodek	3,24E-06***	(1,19e-06)	3,19E-06***	(1,60E-07)
Avtocesta	0,0447***	(0,00120)	0,0442***	(0,00102)
Meja: Hrvaška	0,00341***	(0,00126)	0,00278**	(0,00125)
Meja: Madžarska	0,00253	(0,00279)	0,00186	(0,00363)
Meja: Italija	0,00344*	(0,00177)	0,00396***	(0,00120)
Meja: Avstrija	-0,00129	(0,00190)	-0,00181	(0,00161)
Državni praznik	-0,00337***	(8,85e-05)	-0,00336***	(0,000254)
Šolske počitnice	0,00653***	(7,52e-05)	0,00654***	(0,000168)
Tedenski cikel	Da		Da	
Mesečni cikel	Da		Da	
Sezonski fiksni učinki	Da		Da	
Število opazovanj	272.546		272.546	
Število skupin	519		519	
R^2	0,9732		0,9731	

Opomba: Robustne standardne napake, združene po bencinskih črpalkah, so v oklepajih. Ravni pomembnosti so označene s: *** $p < 0,01$, ** $p < 0,05$, * $p < 0,1$. Δ označuje prve razlike spremenljivke.

Vir: Lastno delo.

Regresijska analiza dejavnikov maloprodajnih cen goriv je v veliki meri potrdila pričakovane rezultate. Raziskava je pokazala, da ostra lokalna konkurenca znižuje cene goriva, potencialno zaradi trgovcev na drobno, ki znižujejo svoje cene, da bi pritegnili stranke in ohranili tržni delež. Poleg tega so lahko trgovci na drobno na zelo konkurenčnih trgih učinkovitejši pri svojem poslovanju in upravljanju dobavne verige, kar ima za posledico nižje stroške in nižje cene za potrošnike. Oddaljenost od najbližjega konkurenta ne vpliva na maloprodajne cene goriv.

Bencinske črpalke, ki jih upravljajo supermarketi, določajo višje cene v primerjavi s trgovci na debelo in neodvisnimi blagovnimi znamkami (samo za dizelsko gorivo). Cenovne strategije se lahko razlikujejo med prodajo podjetjem in neposredno prodajo potrošnikom. Presenetljivo je, da raziskava ni ugotovila učinka deleža oligopolnih blagovnih znamk na ceno na lokalnem trgu. Ta ugotovitev izpodbija konvencionalno modrost, da višja tržna koncentracija vodi do višjih cen, in poudarja potrebo po bolj niansiranem razumevanju dejavnikov, ki vplivajo na maloprodajne cene goriva.

Kot je bilo pričakovano, je raziskava ugotovila pozitiven vpliv intenzivnosti prometa in bencinskih črpalk na avtocestah na maloprodajne cene goriva. To kaže, da imajo bencinske črpalke na območjih z velikim prometom lahko višje operativne stroške, kar vodi do višjih cen za potrošnike. To je posledica višjih stroškov iskanja in oportunitetnih stroškov časa za voznike avtocest. Poleg tega višje ravni dohodka običajno podpirajo višje cene z večjo kupno močjo.

Čezmejne razlike v maloprodajnih cenah goriva so pomemben dejavnik cen. To velja še zlasti za bencinske črpalke v bližini meje s Hrvaško in Italijo. Zaradi bistveno višjih cen v sosednjih državah je učinek pozitiven. V majhni državi z velikimi in pozitivnimi čezmejnimi razlikami v cenah goriva je pozitiven vpliv na cene mogoče pripisati konkurenčnemu pritisku, ki ga povzroča čezmejna konkurenca. Na tovrstnem trgu imajo potrošniki iz drugih držav možnost nakupa goriva po nižji ceni s prečkanjem meje. To ustvarja pritisk na rast cen na lokalnem trgu, saj so trgovci na drobno prisiljeni konkurirati z dražjimi čezmejnimi gorivi.

Raziskava je tudi pokazala, da lahko trgovci na drobno prilagodijo svoje cene glede na spremembe vzorcev povpraševanja med državnimi prazniki in šolskimi počitnicami. Med prazniki, ko je povpraševanje po gorivu lahko nižje, lahko trgovci na drobno znižajo svoje cene, da bi pritegnili stranke. Nasprotno pa lahko med šolskimi počitnicami, ko je povpraševanje po gorivu večje zaradi povečanega števila potovanj, trgovci na drobno dvignejo svoje cene, da povečajo dobiček. Ocenjeni tedenski cikel je pokazal, da so cene goriva v delovnih dneh višje kot ob koncu tedna. Cene lahko sledijo tudi ciklu porabe goriva, ki se dvigne sredi meseca, ko je plačana večina delavcev. Cene goriv kažejo sezonska nihanja, pri čemer so najvišje spomladi in poleti zaradi povečanega prometa, najnižje pa pozimi. Ta vzorec je mogoče pripisati povečani potovalni aktivnosti v toplejših mesecih in nižjim zimskim cenam, ki so posledica sezonskih prilagoditev formulacije, ki jih vodijo okoljski predpisi. Ti predpisi zahtevajo zmanjšane komponente izhlapevanja poleti, da bi ublažili učinke toplega vremena, zato se rafinerije odločijo za dražje komponente z manj izhlapevanja.

4.4.2 Model blagovne znamke

Da bi raziskali vpliv določenih blagovnih znamk na cene goriva, smo uporabili model G2SLS RE IV in analizirali vpliv dihotomnih spremenljivk za 11 najštevilčnejših blagovnih znamk. Vključene so bile vse prej obravnavane spremenljivke, referenčna kategorija za blagovne znamke pa je bila 9 manjših blagovnih znamk. Tabela 10 prikazuje ocene regresije vplivov posameznih blagovnih znamk na cene goriva, pri čemer druge spremenljivke niso izrecno prikazane, vendar ostajajo primerljive po obsegu. V splošnem več blagovnih znamk kaže statistično značilne razlike v velikosti vpliva med specifikacijami modela. Naše ugotovitve v veliki meri podpirajo klasifikacijo

veleprodajnih blagovnih znamk (Petrol, OMV, MOL in Shell Adria), ki jo je pripravila AVK (2021), saj te v povprečju zaračunavajo višje cene. Kot je bilo pričakovano, veleprodajne blagovne znamke na splošno pozitivno vplivajo na cene obeh goriv, razen Shell Adria. Koeficienti za blagovne znamke supermarketov (M-Energija in FE-Trading) so dvoumni, saj M-Energija v povprečju zaračunava višje cene, FE-Trading pa nižje cene. Neodvisne blagovne znamke (LOGO, Agas, Panvita, TehnoSTOR in HOJNIK Oil) imajo še bolj heterogene cenovne strategije. To je deloma posledica njihove posebne ponudbe stranskih proizvodov, ki v nekaterih primerih predstavlja njihovo glavno poslovno dejavnost.

Tabela 10: Regresija cen dizelskega goriva in bencina pri blagovnih znamkah

Spremenljivke	Dizel		Bencin	
	Koeficient	Rob. SE	Koeficient	Rob. SE
Konstanta	-21.62***	(0.0103)	-19.32***	(0.00788)
Nabavna cena ΔEx	0.00451***	(0.000248)	0.00495***	(0.000222)
Število konkurentov	-0.000411***	(9.53E-05)	-0.000677***	(0.000122)
Oddaljenost od najbližjega konkurenta	4.43E-05	(5.52E-05)	4.79e-05	(6.92e-05)
Bencin	0.00294**	(0.00118)	0.00688***	(0.00229)
OMV	0.00489***	(0.00119)	0.0104***	(0.00231)
MOL	0.00518***	(0.00124)	0.0108***	(0.00236)
Shell Adria	0.00236	(0.00175)	0.00438	(0.00551)
M-Energija	0.0247***	(0.00143)	0.0230***	(0.00251)
FE-Trgovanje	-0.0263***	(0.00183)	-0.0197***	(0.00288)
LOGOTIP	0.00329*	(0.00172)	0.00645**	(0.00298)
Agas	0.00795**	(0.00310)	-0.0229***	(0.00426)
Panvita	0.00297	(0.00311)	0.00595	(0.00424)
TehnoSTOR	0.00161	(0.00420)	0.00687	(0.00550)
HOJNIKOVO olje	-0.0517***	(0.00309)	-0.0586***	(0.00435)
Šolske počitnice	0,00653***	(7,52e-05)	0,00654***	(0,000168)
Tedenski cikel	Da		Da	
Mesečni cikel	Da		Da	
Sezonski fiksni učinki	Da		Da	
Pripombe	285,162		272,546	
Številka id	544		519	
R ²	0.9589		0.9751	

Opomba: Robustne standardne napake, združene po bencinskih črpalkah, so v oklepajih. Ravni pomembnosti so označene s: *** p < 0,01, ** p < 0,05, * p < 0,1. Δ označuje prve razlike spremenljivke. Referenčna kategorija za blagovne znamke so druge blagovne znamke. Druge spremenljivke = intenzivnost prometa, dohodek, avtocesta, meja: Hrvaška, meja: Madžarska, meja: Italija, meja: Avstrija, praznik, šolske počitnice.

Vir: Lastno delo.

Več rezultatov te raziskave, ki niso usklajeni z večino literature, je mogoče delno pripisati značilnostim velikosti države, njeni dobri prometni povezanosti in čezmejnimi razlikam v cenah, ki presegajo visoko tržno koncentracijo. V takem scenariju prisotnost oligopolnih blagovnih znamk na lokalnem trgu morda ne bo vplivala na cene. Te blagovne znamke imajo moč, da določijo cene nad konkurenčno ravno, vendar zaradi čezmejne konkurence oligopolne blagovne znamke morda ne bodo mogle uporabiti svoje tržne moči za dvig cen, saj tvegajo izgubo tržnega deleža zaradi cenejših čezmejnih konkurentov.⁹ Poleg tega se lahko oligopolne blagovne znamke soočajo tudi s konkurenco neodvisnih trgovcev na drobno na lokalnem trgu, ki lahko ponudijo nižje cene zaradi nižjih režijskih stroškov ali drugih prednosti. Ta konkurenca še dodatno omejuje možnost oligopolnih blagovnih znamk, da bi dvignile cene.

4.4.3 Preverjanje robustnosti

Opredeletev meja geografskega trga je ključnega pomena. S protimonopolnega vidika »upoštevni geografski trg zajema območje, kjer so konkurenčni pogoji dovolj enotni in jih je mogoče razlikovati od sosednjih regij« (Fletcher in Lyons, 2016). Na splošno se pričakuje, da konkurenti na tem opredeljenem trgu prispevajo k ohranjanju konkurenčnih cen, medtem ko imajo zunanji konkurenti manjši vpliv na cenovne strategije.

Večina raziskav o cenah goriva predpostavlja, da črpalka tekmuje z vsemi drugimi v polmeru 2 ali 5 km. V tej raziskavi raziskujemo, ali se rezultati, prikazani v tabelah 8 in 9, spreminjajo glede na geografsko velikost trga s primerjavo območij v polmeru 5 km s tistimi v polmeru 3 km. Koeficienti, podrobno opisani v tabelah 22 in 23 v prilogi, so v veliki meri skladni s koeficienti iz poglavja 4.4.1, čeprav nekateri parametri kažejo majhne razlike. Zlasti se zmanjša koeficient števila konkurentov, kar kaže, da ima uvedba novega konkurenta v polmeru 3 km izrazitejši učinek na cene kot v polmeru 5 km.

Kot del preverjanja robustnosti smo ocenili tudi modele v tabelah od 8 do 10 z uporabo alternativnega nabora kontrolnih spremenljivk, ki so povezane z obstoječimi, kot so število avtomobilov in prometnih nesreč na občinski ravni, vendar se rezultati niso bistveno spremenili. Namesto gostote prebivalstva na občinski ravni smo uporabili stroške zemljišč na občinski ravni, kjer so tudi rezultati ostali večinoma nespremenjeni. V vseh omenjenih primerih so bile korelacije med temi spremenljivkami nad 0,8.

4.5 RAZPRAVA O REZULTATIH ANALIZE

Na trgih, za katere je značilen oligopol, ki prodaja homogeno blago, povečanje števila konkurentov spodbuja konkurenco, znižuje cene in na koncu koristi potrošnikom. Medtem ko se maloprodajna goriva, kot sta dizelsko gorivo in bencin, lahko štejejo za homogene izdelke, imajo dejavniki, kot sta blagovna znamka in lokacija, kritične razlikovalne razsežnosti, ko se goriva prodajajo na različnih

⁹ Če bi imele sosednje države nižje cene goriva, bi pričakovali, da bodo bencinske črpalke v bližini meje v Sloveniji znižale svoje cene, čeprav je ta prilagoditev lahko omejena zaradi pojava lepljivih cen.

bencinskih črpalkah. Ta raziskava si prizadeva proučiti vpliv intenzivnosti in vrste konkurence na lokalni ravni, pripadnosti blagovnim znamkam konkurentov ter vpliv drugih značilnosti na strani ponudbe in povpraševanja na razlike v cenah na bencinskih črpalkah.

Izvedli smo celovito analizo dejavnikov, ki vplivajo na maloprodajne cene bencina in dizelskega goriva v Sloveniji, pri čemer smo uporabili nabor podatkov o cenah na vseh bencinskih črpalkah v državi med 1. oktobrom 2020 in 15. marcem 2022. Za razliko od prejšnjih raziskav o maloprodajnih trgih goriva, ki so omejene na določene regije ali mesta, naša empirična raziskava zajema celotno državo in ponuja obsežen vpogled v naravo konkurence in cen v majhni državi EU. Čeprav se institucionalna okolja in tržne strukture med državami EU razlikujejo, menimo, da je naše rezultate do neke mere mogoče posplošiti zaradi podobnosti med trgi goriv.

Naša analiza nam je omogočila primerjavo cen na različnih lokacijah, v različnih obdobjih in tržnih segmentih ter oceno vpliva različnih značilnosti črpalk in ukrepov prostorske konkurence na ravni cen. Izračunali smo povprečne dnevne maloprodajne cene na podlagi natančnih ponudb cen znotraj dneva in jih preizkusili za porazdelitev cen, nato pa smo jih regresirali na vrsti kontrol na strani ponudbe in povpraševanja z uporabo modelov naključnih učinkov z instrumentalnimi spremenljivkami, da bi upoštevali endogenost. Razumevanje konkurenčne dinamike na trgu z večinoma homogenim izdelkom zahteva upoštevanje razlik med črpalkami in blagovnimi znamkami ter razlik v stroških in lokacijah. Organi, pristojni za konkurenco, in oblikovalci politik bi morali upoštevati te razlike, ki dejansko vodijo k razlikovanju proizvodov.

Naša analiza kaže, da je pomemben del dnevnih sprememb cen na bencinskih črpalkah mogoče pripisati opaznim značilnostim črpalk, pa tudi nabavni ceni, ki vpliva na vse črpalke. V opaznih spremenljivkah je ključnega pomena razlikovanje med avtocestnimi in cestnimi črpalkami. Prepoznavnost blagovne znamke ima tudi pomemben vpliv na raven cen v skladu z obstoječimi klasifikacijami veleprodajnih blagovnih znamk. V širšem smislu smo odkrili, da je poleg števila blagovnih znamk bistven dejavnik tudi struktura lokalne konkurence. Bolj raznolika ko je skupina neodvisnih blagovnih znamk na določenem območju, nižje so pričakovane ravni cen. To kaže, da osredotočenost zgolj na tržne deleže ne zadostuje za razlago konkurenčne dinamike tudi na lokalni ravni. Poleg tega smo v tej raziskavi ugotovili, da je bližina meja podvržena čezmejni konkurenci, kar ima za posledico zvišanje cen zaradi pozitivnih čezmejnih razlik v cenah. Raziskava upošteva tudi več dejavnikov na strani povpraševanja, povezanih z intenzivnostjo prometa (npr. dohodek, državni prazniki in šolske počitnice) in fiksnimi učinki na tedenski, mesečni in sezonski ravni. Rezultati so primerljivi po vrstah goriva in na splošno podpirajo pričakovanja glede cenovnih dejavnikov (Eckert, 2013), medtem ko se specifični vplivi naravno razlikujejo.

Raziskovalno vprašanje, zakaj slovenski maloprodajni trg goriv kljub visokemu oligopolnemu deležu ne kaže večje zlorabe tržne moči v smislu previsokih cen v obdobju deregulacije, je mogoče razložiti s kombinacijo več dejavnikov. Zgodovinske regulativne prakse so vplivale na vedenje in strategije prevladujočih podjetij, kar je privedlo do morebitne nerazvitosti cenovnih strategij in prilagajanja trga. Poleg tega geografske in gospodarske značilnosti Slovenije, vključno z njeno vlogo tranzitne države in s konkurenčnim pritiskom sosednjih držav, prispevajo k ohranjanju konkurenčnih cen. Visoka raven notranjega in čezmejnega prometa povečuje spremenljivost

povpraševanja na trgu in spodbuja konkurenčne cene za privabljanje raznolike baze strank. Kljub prevladi nekaj podjetij zunanji konkurenčni pritiski in ostanki regulativnih struktur pomagajo preprečevati znatne zlorabe trga in ohranjati nižje cene goriva v primerjavi s sosednjimi državami in širšim okvirom EU.

Ugotovitve te raziskave so zelo pomembne za politične razprave o maloprodajnih cenah bencina in dizelskega goriva, ki jih oblikovalci politik pogosto slabo razumejo in nanje gledajo sumničavo. Prevladujoči pojem konkurence, ki se uporablja pri oblikovanju politik, je pogosto preveč poenostavljen in ne upošteva diferenciacije proizvodov, ki izhaja iz heterogenosti črpalk. Vendar pa ta raziskava opredeljuje več dejavnikov, ki vplivajo na raven cen, vključno z vrsto blagovne znamke, lokacijo črpalke in nabavnimi cenami. Z upoštevanjem teh dejavnikov se pojavi bolj zapletena slika dejavnikov, ki stojijo za maloprodajnimi cenami bencina in dizelskega goriva. Pomembno je, da raziskava ugotavlja, da konkurenčne sile delujejo, čeprav v merljivem obsegu. To je v nasprotju s sumom, ki se včasih izraža v političnih krogih, da je konkurenca v industriji nezadostna. Kljub temu rezultati kažejo, da model popolne konkurence morda na maloprodajni ravni ni najbolj uporaben.

Rezultati, predstavljeni v tej raziskavi, imajo določene predpostavke in omejitve, kot je bilo pričakovano. Poleg tega bi lahko metodo, ki se uporablja za izračun povprečnih dnevnih cen, izboljšali v prihodnjih raziskavah, vključno z uporabo ponudb cen znotraj dneva. Nadaljnja raziskava na področju maloprodajnih cen dizelskega goriva in bencina bi lahko raziskala posebne vidike, povezane z dnevnimi vzorci oblikovanja cen, npr. v kontekstu teorije Edgeworthovega cikla. Poleg tega je lahko raziskovanje vpliva odpiralnega časa, ponujenih storitev in drugih spremenljivk, povezanih s konkurenco, na lokalne cene zanimiva pot za prihodnje raziskave.

5 ANALIZA REGULACIJE NAFTNIH DERIVATOV V SLOVENIJI

5.1 ANALIZA REGULACIJE S CENOVNIMI KONTROLAMI

5.1.1 Učinki regulacije s cenovnimi kontrolami

Preprosta analiza razvoja maloprodajnih cen ne daje nobenega znaka, da so imeli slovenski potrošniki koristi od regulacije cen v obdobju 2015–2020. To je najverjetneje zato, ker je bila konkurenca na maloprodajnem trgu v Sloveniji učinkovita pri ohranjanju maloprodajnih cen in nizke marže. Z drugimi besedami, maloprodajni trgi v Sloveniji delujejo dobro. To nakazuje, da regulacija cen v Sloveniji verjetno ne bo izboljšala položaja slovenskega potrošnika v času "normalnih" razmer na veleprodajnih trgih motornih goriv.

Na podlagi očitnega pomanjkanja učinka regulacije cen in ob upoštevanju njihovih inherentnih omejitev sklepamo, da regulacija cen v Sloveniji verjetno ni upravičena v "normalnih" razmerah na veleprodajnih trgih kot v obdobju 2015–2020.

Pred aprilom 2016 je v Sloveniji veljala regulacija maloprodajnih cen za vse vrste pogonskih goriv na in ob avtocestah ter hitrih cestah, v obdobju med letoma 2016 in 2020 pa je vlada omilila regulacijo cen v treh fazah.

- a) V prvi fazi, 9. aprila 2016, je bil odpravljena regulacija maloprodajnih cen 98- ali večoktanskega bencina in lahkega kurilnega olja. 95-oktanski bencin je ostal reguliran po formuli, ki temelji na veleprodajnih cenah naftnih derivatov (PLATT's European Marketscan) in menjalnih tečajih USD/EUR.
- b) V drugi fazi je bila septembra 2016 odpravljena regulacija cen na avtocestah za vsa pogonska goriva.
- c) V zadnji fazi so bile oktobra 2020 odpravljene vse cenovne regulacije.

Preprosta analiza gibanja maloprodajnih cen v Sloveniji in drugih državah EU ne kaže nobenih znakov negativnih učinkov deregulacije na slovenske potrošnike.

- a) Maloprodajne cene dizla in bencina v Sloveniji so v času regulacije in po regulaciji na splošno ostale pod cenami v sosednjih državah.
- b) Razlika med (nižjo) maloprodajno ceno v Sloveniji in (višjo) ceno za isto vrsto goriva v sosednjih državah se v obdobju, ko cene v Sloveniji niso bile regulirane, ni zmanjšala.

Primerjali smo gibanje tedenskih cen (brez vseh davkov) motornih goriv v Sloveniji s cenami v sosednjih državah ter s povprečjem EU-27 v obdobju 2015–2022. Cene goriv v izbranih državah na splošno niso bile predmet neposredne cenovne regulacije večji del obdobja kljub določenim predpisom.

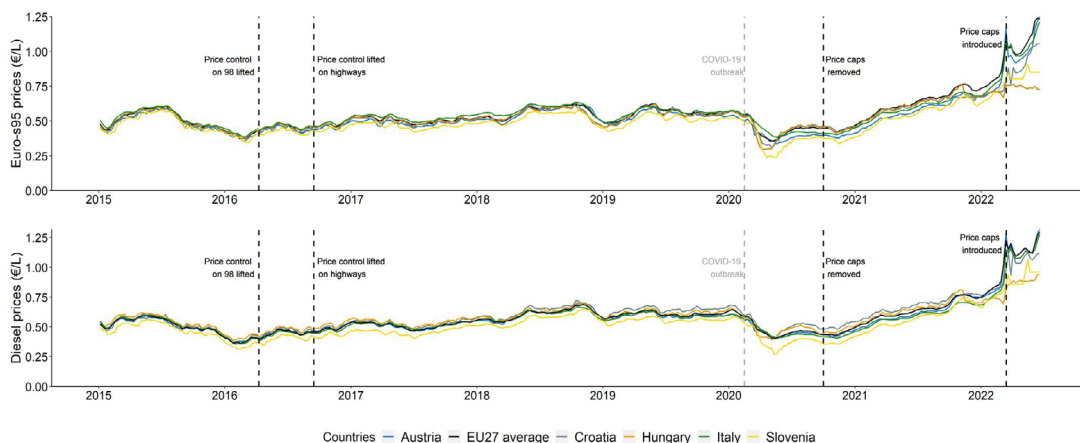
- a) Avstrijska vlada je leta 2009 uvedla zakon o določanju cen goriva, ki trgovcem na drobno dovoljuje zvišanje cen le enkrat na dan, medtem ko je znižanje cen dovoljeno kadarkoli in neomejeno.

- b) V Italiji je vlada odredila znižanje trošarin na pogonska goriva (bencin in dizel) za 25 centov na liter za obdobje 30 dni z začetkom junija 2022.
- c) Na Hrvaškem so v letu 2022 večkrat omejili maloprodajne cene goriv. Prva zgornja meja cen je bila določena sredi oktobra do 7. decembra 2021, nato od februarja do marca 2022. Zadnja zgornja meja je stopila v veljavo junija 2022 za obdobje dveh tednov. Bencinske črpalke na avtocestah in visokokvalitetna goriva niso bili predmet omejitve cen.
- d) Na Madžarskem so bile novembra 2021 uvedene omejitve cen motornih goriv, ki so bile podaljšane z julija 2022 na oktober 2022.

Slika 14 prikazuje gibanje neto maloprodajnih cen 95-oktanskega bencina in dizla v Sloveniji, pri njenih sosedah in v povprečju EU. Maloprodajne cene pogonskih goriv v Sloveniji (rumene črte) se v celotnem obdobju gibljejo pod cenovnimi ravnmi v sosednjih državah in pod povprečjem EU-27. Dejstvo, da so bile cene v Sloveniji na splošno nižje kot v državah, s katerimi se primerjamo, kaže, da je konkurenca v maloprodaji v Sloveniji učinkovita pri ohranjanju nizkih cen.

Cene v vseh državah se, kar ni presenetljivo, gibljejo vzporedno s povprečjem EU-27. Cene so se od septembra 2016 do 2020 na splošno zvišale, vendar so slovenski kupci še naprej plačevali najnižjo ceno med izbranimi državami. Ugotovimo lahko, da so se maloprodajne cene po državah EU gibale tesno skupaj, vendar so bile cene v Sloveniji nizke ne glede na to, ali je bil vzpostavljena regulacija cen ali ne.

Slika 14: Cene NMB95 in dizla brez davkov v evrih na liter za izbrane države in povprečje EU-27 od leta 2015 do 2022 (tedenska pogostost)



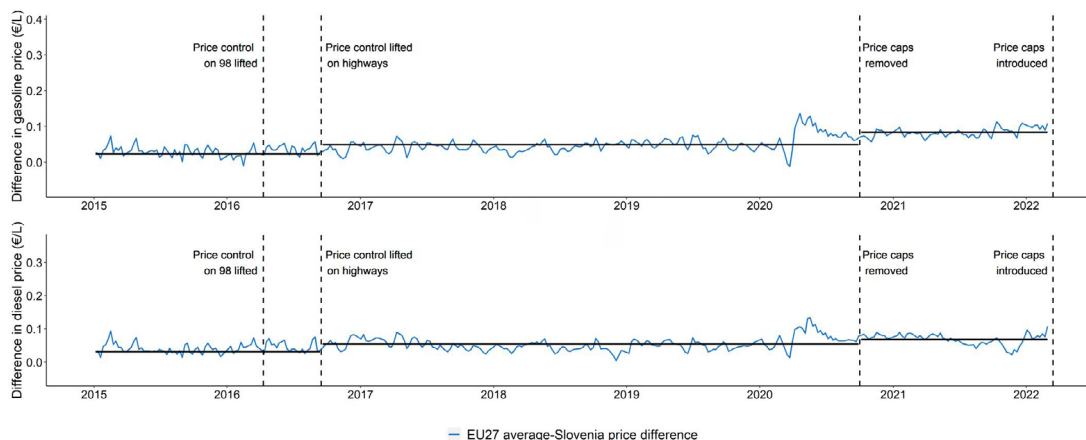
Vir: CompetitionSphere na podlagi podatkov Oil Bulletin, dostopnih na https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en.

Opombe: Prva navpična črtkana črta je za 9. april 2016, ko je bil odpravljena regulacija maloprodajnih cen 98- ali večoktanskega bencina in lahkega kurilnega olja. Druga navpična črtkana črta je za september 2016, ko je bila odpravljena regulacija cen na avtocestah za vsa pogonska goriva. Tretja črtkana navpična črta je za oktober 2020, ko so bile odpravljene vse regulacije cen. Četrta navpična črtkana črta je za 30. marec 2022, ko je slovenska vlada ponovno uvedla regulatorni nadzor.

Preverili smo tudi, ali obstajajo znaki, da je bila regulacija cen v Sloveniji učinkovita pri ohranjanju cen, nižjih, kot bi bile brez cenovne regulacije. Takih znakov ne najdemo. Najenostavnejša in najbolj verjetna razlaga za to je spet ta, da je v Sloveniji konkurenca v maloprodaji učinkovita. Regulacija cen je odveč, ker so maloprodajne marže v Sloveniji v normalnih razmerah ponudbe in povpraševanja, kot so vladale v obdobju med letom 2015 in koncem leta 2021, na konkurenčni ravni.

Slika 15 prikazuje razvoj po tedenski frekvenci, razlike med neto povprečno ceno pogonskih goriv v 27 državah članicah EU in ceno v Sloveniji od leta 2015 do 2022. Ključni regulatorni dogodki v Sloveniji so označeni z navpičnimi črtkanimi črtami. Označimo tudi 3 povprečja (vodoravne črne črte): (i) pred septembrom 2016, (ii) od septembra 2016 do oktobra 2020 in (iii) od oktobra 2020 do marca 2022, ki nam pomagajo vizualizirati, da so se motorna goriva v Sloveniji po vsaki deregulaciji prodajala s postopno višjim diskontom glede na povprečje EU. Ugotovitve tako kažejo, da regulacija cen ni povečala razlik med maloprodajnimi cenami v Sloveniji in sosednjih državah.

Slika 15: Razlike med cenami EU za NMB95 in dizel brez davkov ter slovenski cenami za NMB95 in dizel brez davkov od leta 2015 do 2022 (tedenska frekvenca)

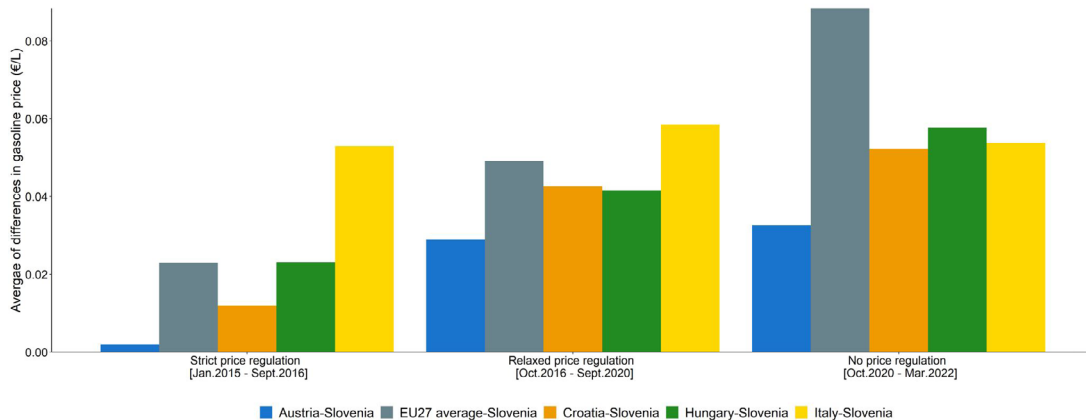


Vir: CompetitionSphere na podlagi podatkov Oil Bulletin, dostopnih na https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en.

Opombe: Prva navpična črtkana črta je za 9. april 2016, ko je bila odpravljena regulacija maloprodajnih cen 98-ali večoktanskega bencina in lahkega kurilnega olja. Druga navpična črtkana črta je za september 2016, ko je bil odpravljena regulacija cen na avtocestah za vsa pogonska goriva. Tretja črtkana navpična črta je za oktober 2020, ko so bile odpravljene vse regulacije cen. Zadnja navpična črtkana črta je za 30. marec 2022, ko je slovenska vlada prvič sprejela regulacijo cen. Povprečja razlike v cenah z EU-27 so prikazana za (i) obdobje od leta 2015 do septembra 2016 (druga črtkana črta) (ii) od septembra 2016 do oktobra 2020 in (iii) od oktobra 2020 do marca 2022 (začetek novih regulativnih ukrepov).

Analiza po državah prikazuje podobno sliko. Za vsako sosednjo državo, razen za Italijo, se razlika med povprečno neto maloprodajno ceno v sosednji državi v fokusu in v Sloveniji povečuje skozi celotno obdobje postopne deregulacije v Sloveniji. Izjema je Italija, kjer se razlika (predstavljena z rumenimi stolpci na sliki 16) nekoliko zmanjša od drugega do tretjega obdobja.

Slika 16: Razlika v neto cenah po državah



Ugotavljamo, da je direktorat za energijo ob deregulaciji leta 2016 ocenil, da se bodo cene bistveno zvišale, nasprotno pa so na ministrstvu za gospodarstvo ocenili, da se cene zaradi deregulacije ne bodo bistveno zvišale in da bodo od deregulacije na koncu imeli koristi potrošniki. Slednji pogled je podprt s temi dokazi.

5.1.2 Dodatek biokomponente

5.1.2.1 Strategija na področju obnovljivih virov energije v prometu

Evropska unija je v letu 2009 sprejela Direktivo o obnovljivih virih energije (RED I, 2009/28/ES) in določila cilj za vsako državo članico, po katerem naj bi bilo do leta 2020 10 % vse energije, porabljene v prometu, iz obnovljivih virov. RED I je uvedla tudi merila trajnosti in od leta 2011 samo biogoriva, ki izpolnjujejo ta merila, štejejo k deležu obnovljive energije. Leta 2018 je bila sprejeta prenovljena Direktiva o obnovljivih virih energije (RED II, 2018/2001/EU). Slednja razširja pravni okvir do leta 2030, postavlja nove cilje in razširja zahteve glede trajnosti bioenergije. Cilj, določen v RED II za delež energije iz obnovljivih virov v prometu, je 14 %. Evropsko plenarno zasedanje je septembra 2022 izglasovalo zvišanje skupnega cilja obnovljive energije na 45 % in nato povečanje cilja intenzivnosti transporta toplogrednih plinov na 16 % z uporabo večjih deležev naprednih biogoriv in ambicioznejše kvote za obnovljiva goriva nebiološkega izvora. Evropska komisija je prav tako opredelila različne tipe biogoriv oziroma njihovih generacij. Evropska komisija uporablja naslednje definicije: 1) konvencionalno proizvedena biogoriva ali biogoriva prve generacije so biogoriva, proizvedena iz živilskih rastlin, kot so sladkor, škrob in rastlinska olja; proizvajajo se iz zemlje z uporabo surovine, ki se lahko uporablja tudi za hrano in krmo; 2) napredna (ali druga in tretja) generacija biogoriv je opredeljena kot biogoriva, proizvedena iz surovin, ki ne tekmujejo neposredno s hrano in krmnimi rastlinami, kot so odpadki in kmetijski ostanki (tj. pšenična slama, komunalni odpadki), neprehrambene poljščine (tj. trstičje in kratkokolobarna biomasa) in alge.

Vlada RS je na podlagi drugega odstavka 380. člena Energetskega zakona (Uradni list RS, št. 17/14 in 81/15) izdala Uredbo o obnovljivih virih energije v prometu (v nadaljevanju Uredba OVE) (Uradni list RS, št. 64/16 in njene dopolnitve št. 31/21, 121/21 – ZSROVE in 208/21), s katero je bila s 1. 7. 2017 distributerjem naložena obveznost dodajanja biogoriv k navadnim fosilnim gorivom. Prav tako je predpisana enačba za izračun deleža obnovljivih virov energije v prometu ter predvideni načini in mehanizmi, ki omogočajo zavezancem izpolnjevati predpisane deleže. Uredba OVE v prometu vsako leto dviguje obveznosti primešavanja biogoriv, in sicer v letu 2017 najmanj 6,20 %, v letu 2018 najmanj 7,00 %, v letu 2019 najmanj 8,40 %, v letu 2020 najmanj 10,00 % in tudi v letu 2021 najmanj 10,00 %) energijske vrednosti. S 1. 1. 2022 je stopila v veljavo nova Uredba OVE (Uradni list RS, št. 121/21), ki določa, da mora dobavitelj goriva pri prodaji goriv in električne energije za uporabo v prometnem sektorju v posameznem koledarskem letu dosegati zahtevani energijski delež obnovljivih virov energije v prometnem sektorju. Ta znaša v letu 2022 najmanj 10,1 %, v letu 2023 najmanj 10,3 %, v letu 2024 najmanj 10,6 %, v letu 2025 najmanj 11,2 %, v letu 2026 najmanj 13,8 %, v letu 2027 najmanj 15,8 %, v letu 2028 najmanj 18,3 %, v letu 2029 najmanj 20,8 % in v letu 2030 najmanj 20,8 %. Poleg tega je bila v skladu z Uredbo OVE (Uradni list RS, št. 208/21 in 93/22) sprejeta kapica na energijski delež biogoriv prve generacije (ki se lahko uporabljajo za hrano in krmo) v vrednosti 7 %. Uredba prav tako predvideva, da se biogoriva druge in tretje generacije oziroma napredna biogoriva štejejo kot dvakratnik njihovega energijskega deleža (dvojno štetje) ter da se bo njihov delež postopoma povečeval.

5.1.2.2 Tehnične značilnosti biogoriv

Na podlagi nacionalnega energetskega in podnebnegega načrta, sprejetega v letu 2020 (NEPN, 2020), ugotavljamo, da je Slovenija v EU na 4. mestu glede na delež porabe energije v sektorju prometa v končni rabi energije, kjer je uvajanje OVE izjemno zahtevno, saj kot OVE nastopajo le biogoriva, kjer uporabo omejujejo različni standardi vozil, hkrati pa je njihova proizvodnja velik trajnostni izziv (predvsem prva generacija). Strategija za alternativna goriva predvideva povečanje deleža primešavanja bioetanola in biodizla v letih, ki sledijo po sprejetju strategije v letu 2018. Strategija prav tako predvideva postopno naraščanje deleža težkih tovornih vozil na čisti biodizel z 0 % na 10 % v obdobju med letoma 2020 in 2030. Uredba o fizikalno-kemijskih lastnostih tekočih goriv (Uradni list RS, št. 74/11, 64/14, 36/18 in 44/22 – ZVO-2) sicer omogoča, da distributerji primešavajo višje vsebnosti bioetanola in biodizla, vendar je njihova uporaba odvisna od povpraševanja in primernosti vozil za primešavanje.

Raziskava Renewables in Transport in the Energy Community Report (RTEC, 2020) je pregledala trg pogonskih goriv v Evropi. Kot kažejo podatki, imajo mešanice bioetanola omejen obseg uporabe. Bencinsko gorivo, pomešano s 5 vol % bioetanola (E5), je primerno za vsa današnja vozila na cesti, prav tako se lahko tudi bencin z 10 vol % bioetanola (E10) uporablja z vsemi sodobnimi vozili, vendar ni združljiv s starejšimi vozili brez večjih sprememb motorja in cevi za gorivo. Podatki Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov (ACEA) kažejo, da se lahko E10 uporablja v približno 90 % vseh bencinskih avtomobilov, ki se uporabljajo v Evropi, in v 99,7 % vozil na bencinsko gorivo, proizvedenih od leta 2010. Dizelsko gorivo je bolj omejeno pri uporabi biogoriv kot bencinsko gorivo zaradi svojih fizikalno-kemijskih lastnosti. Dizelsko gorivo, pomešano s 7 vol % biodizla B7, je standardna mešanica po vsej Evropi. Višje mešanice so omejene z združljivostjo

z obdelavo izpušnih plinov v avtomobilih, z lastnostmi v hladnem vremenu, nižjo vsebnostjo energije biodizla v primerjavi z dizelskim gorivom in s slabo stabilnostjo pri shranjevanju (RTEC, 2020). Vse to omejuje zmožnosti primešavanja biogoriv in doseganje potrebnih deležev OVE v prometu.

Glede na podatke Statističnega urada Republike Slovenije (SURS, 2022) je v letu 2021 v Sloveniji 51 % osebnih vozil uporabljalo dizelsko gorivo in 46 % bencinsko gorivo. Kot kažejo podatki raziskave FuelsEurope (2022), je v Evropi opazen očiten trend "dizelizacije" v zadnjih 25 letih. Ta je posledica davčnih spodbud, ki so znatno prispevale k temeljni spremembi v strukturi povpraševanja po gorivu na cestah v EU, vendar se od leta 2017 ta trend obrača. Učinek pandemije covid-19 je bil bistveno večji pri dizelskem gorivu kot pri bencinu in kljub postopnemu okrevanju predkovidne ravni potrošnje še niso bile obnovljene (2021). Ne glede na zadnje trende raziskava za Slovenijo ugotavlja, da je v trenutni porabi goriv kar 79 % dizelskega goriva, kar je tudi posledica pomembnega deleža tovornega prometa. To pomeni, da sloni največje breme doseganja obveznega deleža OVE na dizelskem gorivu, kar pa ni tehnično izvedljivo ob trenutni strukturi prometa in ob danih omejitvah primešavanja.

Ne glede na višanje zahtevanega deleža OVE v prometnem sektorju je metodologija za izračun modelske cene dodatka biokomponent ostala na ravni iz leta 2017, kar pomeni, da dodatek za biokomponento v ceni naftnega derivata ne odraža dejanskega stroška primešavanja biogoriv v predpisani meri. V primeru dizla to pomeni, da je za doseg ustreznega deleža biodizla distributer primoran primešavati biodizel z dvojnimi šteti, kar pomeni precej višji strošek. V primeru primešavanja biodizla z enojnim šteti bi za doseg energijskega deleža OVE iz Uredbe OVE presegli maksimalno dovoljen volumenski del biodizla, ki je 7 %, kar ni tehnično sprejemljivo. V letu 2022 je bilo sprejeto dopolnilo k Uredbi OVE (Uradni list RS, št. 93/22), ki je stopila v veljavo 8. 7. 2022 in omogoča distributerjem, da morebitne primanjkljaje energijskega deleža OVE dosežejo v enem izmed predhodnih ali v naslednjih treh letih in morebitne presežke energijskih deležev OVE prenesejo v enega izmed predhodnih ali naslednjih treh let. Ne glede na slednje dopolnitev Uredbe OVE pa v primeru biodizla primanjkljajev ne moremo prenašati v naslednja leta, saj bo brez spremembe obstoječega člena o maksimalnem volumenskem deležu biodizla v prihodnjih letih še težje doseči zahtevano raven.

5.1.2.3 Cene biogoriv

Ukrepi EU za spodbujanje uporabe biogoriv so prinesli mešane rezultate. Literatura ugotavlja pomembne interakcije med obstoječimi politikami na področju biogoriv, ki vplivajo na ravnotežje na tem trgu. Obe direktivi (RED I in RED II) postavljata pogoje za biogoriva prve in druge generacije. Medtem ko je na porabo biogoriv prve generacije uvedena kapica, se poraba biogoriv druge generacije spodbuja z uvajanjem minimalnih vsebnosti ter z dvojnimi šteti (Drabik in Venus, 2019). Neenakopravna obravnava biogoriv je privedla do nepričakovanih učinkov.

Direktivi dajeta spodbudo državam članicam za uporabo naprednejših biogoriv, tako da se porabljen energija biogoriv druge generacije pri mandatu šteje dvakrat toliko kot energija, pridobljena iz biogoriv prve generacije. Evropska komisija ne zagotavlja enotnega ukrepa za izvajanje dvojnega šteti; namesto tega lahko države članice izberejo načine izvajanja (Pelkmans et

al. 2014). Najpogosteje uporabljeni metodi sta nadomestna obveznost in znižanje davka. Obveznosti nadomestitve zahtevajo določen delež biogoriv v prometnih gorivih, pri čemer se nekatera biogoriva štejejo dvakrat, da se doseže ta cilj. Znižanje davkov pomeni nižje davke za biogoriva v primerjavi s fosilnimi gorivi z diferenciranimi davki (v nekaterih primerih) za biogoriva, ki so upravičena do dvojnega štetja. Od 21 držav članic EU, med katerimi je tudi Slovenija, jih je v letu 2014 vsega 14 vsaj v določeni meri uvedlo dvojno štetje. Več držav članic (npr. Avstrija) določa, kateri proizvodi so upravičeni do dvojnega štetja (npr. odpadni materiali in ostanki proizvodov iz kmetijstva in gozdarstva), druge (npr. Belgija) dovoljujejo dvojno štetje le z odobritvijo. Francija dovoljuje dvojno štetje le do določenega deleža, ki znaša 0,3 % za etanol in 0,35 % za biodizel.

V primeru, da ni ločene zahtevane vsebnosti za napredna biogoriva, dvojno štetje dovoljuje biorafinerijam, da uporabijo nižjo količino bioetanola za izpolnitev zahtevane skupne minimalne vsebnosti. Zahtevana količina bioetanola je torej zagotovljena s proizvedeno količino biogoriv prve generacije in z nekaj hipotetične količine biogoriv druge generacije, ki je dvakrat večja od količine, ki je dobavljena v fizičnem smislu. Dvojno štetje torej zmanjša zahtevo po izpolnjevanju zahtevane vsebnosti in posledično zmanjša ravnotežno količino etanola in ravnotežno ceno. Boutesteijn et al. (2017) so razvili model delnega ravnovesja za proučevanje interakcij med politikami EU o biogorivih (zahtevana vsebnost in dvojno štetje biogoriv druge generacije) ter proizvodnjo biodizla prve in druge generacije (biodizel je prevladujoče biogorivo v Evropski uniji). Avtorji ugotavljajo, da povečanje celotne zahtevane vsebnosti za biodizel povzroči večji delež biodizla prve generacije v celotnem dizelskem gorivu, vendar vodi do nižjega deleža biodizla druge generacije, ker je biodizel prve generacije cenejši od biodizla druge generacije. Drug ključni rezultat raziskave Boutesteijn et al. (2017) je, da politika dvojnega štetja podpira proizvodnjo biodizla druge generacije na račun biodizla prve generacije in povečuje porabo fosilnega dizla v primerjavi z enako obravnavo biodizla prve in druge generacije. Če bi obe vrsti biodizla obravnavali enako (tj. brez dvojnega štetja), bi bila njuna deleža v končni mešanici goriva v ravnovesju določena s točko, kjer bi bili njuni mejni stroški proizvodnje enaki in enaki tržni ceni biodizla. Politika dvojnega štetja tako diskriminira biodizel prve generacije v primerjavi z biodizlom druge generacije in zabija ločnice med njihovimi tržnimi cenami. V sistem uvaja tudi "fantomski" (tj. neresničen, obstaja samo na papirju) biodizel, to vrzel pa zapolnjuje dizel na osnovi fosilnih goriv.

Te tržne nepravilnosti se odražajo na trgu, ki ob pomanjkanju naprednih biogoriv beleži rast cen. Na podlagi poročil o napredku RED za države članice je bil narejen pregled, ki prikazuje porabo biogoriv z dvojnimi štetjem (tj. biogoriv, pridobljenih iz odpadkov in ostankov) v vsaki državi članici. Štiri države članice, in sicer Nizozemska, Italija, Združeno kraljestvo in Nemčija, v glavnem predstavljajo dvojno štetje porabe biogoriv. Leta 2012 so te države porabile skoraj 70 % teh biogoriv, ki so bila večinoma proizvedena iz odpadnega olja in živalskih maščob. To je leta 2012 prispevalo 15 % k skupnemu povprečju na ravni EU (Pelkmans et al., 2014). Tudi v naslednjih letih se to ni spremenilo in je bilo npr. na Nizozemskem v letu 2019 kar 74 % biogoriv šteto dvojno (CBS, PBL, RIVM, WUR, 2020). Tabela 16 v prilogi prikazuje porabo biogoriv po članicah EU v letu 2014. Ne glede na to, da se proizvodnja biogoriv povečuje in se je v Evropi od leta 2008 več kot podvojila (BP Statistical Review of World Energy, 2021), določenih biogoriv primanjkuje. V letu 2015 je bilo približno 80 % celotne svetovne proizvodnje tekočih biogoriv v obliki bioetanola, katerega svetovna proizvodnja se je leta 2015 povzpela na 116 milijard litrov, pri proizvodnji biodizla pa na 31 milijard

litrov (OECD/FAO, 2016). Vodilni proizvajalec bioetanola so ZDA, ki imajo skupaj z Brazilijo kar 75 % celotne proizvodnje, kar pomeni, da ga mora Evropa večino uvoziti, to pa ustvarja dodaten pritisk na cene biodizla druge in tretje generacije. Biodizel se sicer v večini proizvaja v Evropi.

Ob naraščanju zahtevanih deležev OVE v prometu je dvojno štetje edina rešitev za dobavitelje naftnih derivatov. Zaradi enotnega spodbujanja uporabe naprednih biogoriv na ravni EU se je vzpostavila močna konkurenca med evropskimi distributerji naftnih derivatov, zlasti v primeru biodizla, zato naraščajo cene teh biogoriv, ki prizadenejo predvsem distributerje v državah z nižjim BDP na prebivalca. Poročilo trga finančnih derivatov CME opaža pomembne spremembe na trgu biogoriv (CME, 2020). Trenutna evropska merila uspešnosti za biodizel sta metilni ester oljne ogrščice (RME) in metilni ester maščobnih kislin (FAME o). Obseg trgovanja s terminskimi pogodbami od začetka leta 2020 do avgusta 2020 se je zmanjšal za približno 7 % v primerjavi z enakim obdobjem 12 mesecev prej. Pri tem je šlo za substitucijo za biogoriva druge generacije, kot so odpadna olja, saj se je od leta 2021 začelo obdobje izvajanja RED II. Med te spadajo evropski metilni ester rabljenega jedilnega olja (UCOME) in rabljeno jedilno olje (UCO). Glede na leto 2018 se je promet z odpadnimi olji povečal za 3 %. Kot izhaja iz poročila Evropske komisije o preverjanju stanja na področju biogoriv, proizvedenih iz odpadkov in ostankov predelave, z dne 10. 10. 2014 (str. 2, 5. odst.), je možnost dvojnega štetja biogoriv, proizvedenih iz odpadkov in ostankov, povzročila situacijo, ko se z biodizlom, proizvedenim iz UCO (rabljenega jedilnega olja), pogosto trguje po višji ceni kot z biodizlom iz rastlinskega olja.

Distributerji za zagotavljanje ustreznega deleža uporabe biogoriv v prometu zato plačujejo dodatne premije za dvojno šteta biogoriva, ki niso upoštevana v modelskem izračunu cene biokomponente. Za zagotavljanje ustrezne ravni biogoriv v končnem naftnem derivatu bi bilo treba najprej ovrednotiti in nato v ustreznem deležu upoštevati cenovni komponenti enojno in dvojno štetih biogoriv.

5.1.3 Inflacija stroškov poslovanja

Kot izhaja iz poročila raziskave trga pogonskih goriv iz leta 2021, distributerji naftnih derivatov poročajo, da ima na oblikovanje maloprodajne cene pogonskih goriv brez dajatev največji vpliv nabavna cena goriva, ki dejansko odločilno vpliva na končno maloprodajno ceno goriva na trgu. Distributerji so navedli, da na oblikovanje maloprodajne cene vplivajo tudi nabavni pogoji na veleprodajnem trgu pogonskih goriv, kotizacija pogonskih goriv na svetovni borzi, gibanje kotacije PLATTS za naftne derivate, sprememba tečaja ameriškega dolarja, maloprodajne cene goriv na trgu (torej postavljene cene konkurenčnih ponudnikov), višina cene in delež prodaje biokomponente v gorivu, gibanje kotacij PLATTS za biokomponento, stroški logistike (to so stroški skladiščenja in dostave na posamezne bencinske črpalke), posredni in neposredni stroški obratovanja bencinskih črpalk (kot so stroški dela, vzdrževanja, bančni stroški, amortizacija, materialni stroški, stroški IT-komunikacij, posredni stroški uprave ipd.), količina zalog na bencinskih črpalkah in nabavna cena teh zalog, morebitna premija dobavitelja in marža ponudnikov v ožjem pomenu.

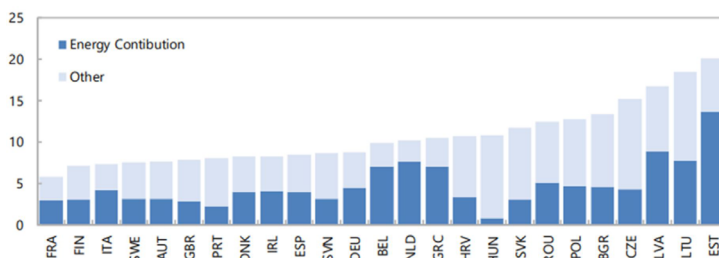
Distributerji maržo oblikujejo bodisi z upoštevanjem letnih prodajnih ciljev, razmer na trgu, dolgoročne vzdržnosti pri pokrivanju stroškov poslovanja bodisi z upoštevanjem drugih dejavnikov, ki so pomembni za določanje marže. Nekateri distributerji pa maržo izračunajo kot razliko med maloprodajno ceno in nabavno ceno skupaj z vsemi dajatvami. Namen marže je pokriti vse stroške distributerja, med katere spadajo vsi distribucijski stroški in logistični stroški na poti proizvoda do končnega uporabnika. Ti stroški zajemajo prevoz od rafinerije do skladišča, skladiščenje, prevoz do bencinskih črpalk, distribucijo na bencinskih črpalkah, distribucijo kurilnega plinskega olja kupcem, trženje in promocijo.

5.1.3.1 Gibanje cen energentov

Svetovne cene fosilnih goriv so v obdobju 2021–2022 rasle. Cene so se začele zviševati leta 2021, ko si je svetovno povpraševanje po pandemiji opomoglo, medtem ko je ponudba po letih umirjenih naložb v energetske sektor ostala omejena (IMF, 2022a). Po ruski invaziji na Ukrajino v začetku leta 2022 so cene poskočile na zgodovinsko visoke ravni, zlasti cene zemeljskega plina, glede na tveganje motenj v trgovini z energetskimi surovinami in skrbi glede prihodnje dobave. Rusija ima velik vpliv na svetovnih trgih zemeljskega plina, surove nafte in premoga, saj predstavlja približno 20, 10 oziroma 5 % svetovnega izvoza teh surovin in je globoko integrirana v evropske trge in distribucijska omrežja (leta 2020 je dobavila 35, 25 in 45 % od uvoza zemeljskega plina, surove nafte in premoga v EU in Združeno kraljestvo skupaj). Do konca prvega četrtertletja leta 2022 so se cene surove nafte podvojile, cene premoga potrojile, cene zemeljskega plina pa so se povečale za več kot petkrat glede na začetek leta 2021. Cene terminskih pogodb kažejo, da imajo ta povečanja pomembno trajno komponento. Glede na cene, pričakovane v začetku leta 2021, naj bi približno polovica zvišanja cen surove nafte in premoga trajala do leta 2026, medtem ko naj bi za zemeljski plin približno četrtnina zvišanja trajala do leta 2026. Medtem se je cena pravic do ogljika v sistemu EU za omejevanje in trgovanje več kot podvojila na približno 75 EUR na metrično tono CO₂ v istem obdobju zaradi sprejetja ambicioznejših ciljev EU za zmanjšanje emisij.

Dvig cen energije je znatno prispeval k skupni inflaciji v Evropi. Utež energentov in storitev v indeksih cen življenjskih potrebščin (CPI) se v večjem delu Evrope giblje med 5 in 15 %. Kljub tem skromnim deležem so energenti glede na hitro rast cen maja 2022 neposredno prispevali približno polovico letne stopnje inflacije CPI. Prispevek k inflaciji CPI je v večini držav presegel 3 odstotne točke (pp) in bil večji od 5 odstotnih točk (pp) v Belgiji, Estoniji, Grčiji, Latviji, Litvi, na Nizozemskem in v Romuniji (slika 17).

Slika 17: Delež vpliva cen energije na inflacijo cen življenjskih potrebščin

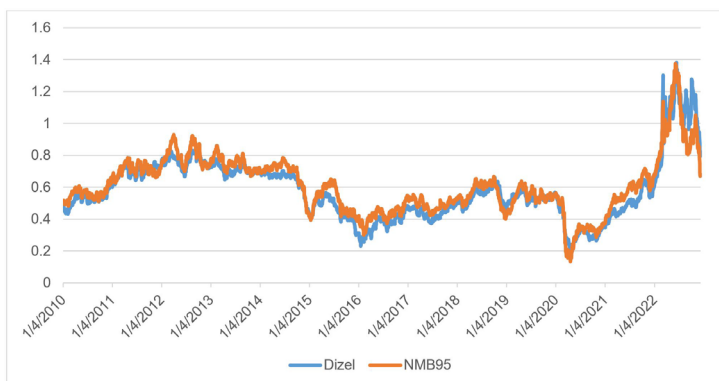


Vir: IMF-izračuni.

Razlike v veleprodajnih trgih, predpisih, političnih ukrepih in pogodbenih praksah lahko pomagajo razložiti razlike v inflaciji maloprodajnih cen energije med državami. Medtem ko so veleprodajne cene bencina in zemeljskega plina razmeroma enotne v državah celinske Evrope, se lahko veleprodajne cene električne energije močno razlikujejo glede na mešanico goriv, ki se uporabljajo pri proizvodnji električne energije. Prehod z mednarodnih energetskih surovin na maloprodajne cene je običajno hitrejši pri gorivih za promet (bencin in dizel) kot pri zemeljskem plinu in elektriki. Pogostost in obseg prilagoditev maloprodajnih cen električne energije in zemeljskega plina določajo predpisi, pogodbene prakse in vladni posegi, ki se med državami zelo razlikujejo. Sčasoma bodo dobavitelji verjetno prenesli zvišanje stroškov na potrošnike.

Slika 18 prikazuje nabavne cene za NMB95 in dizel v EUR/liter.

Slika 18: Nabavne cene za NMB95 in dizel (pogodbe CIF) v EUR/liter

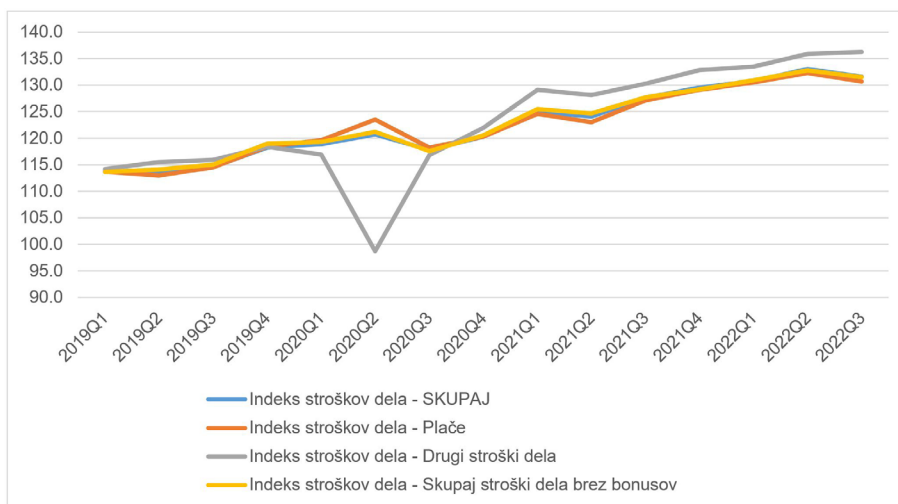


5.1.3.2 Stroški dela

Stroški dela za dejansko opravljeno delovno uro so bili v 3. četrtletju 2022 povprečno za 1,5 % višji kot v istem obdobju leto prej (v prejšnjem četrtletju so se na letni ravni zvišali za 3,4 %). Plače za tovrstno delovno uro so bile višje za 1,3 %, drugi stroški dela pa za 1,9 %. V dejavnosti Trgovina (G),

kamor spada distribucija naftnih derivatov, je prišlo v obdobju 2020Q3–2022Q3 do 11,7-odstotnega dviga stroškov dela, pri čemer so se plače dvignile za 10,6 % in drugi stroški dela za 16,6 %. Slika 19 prikazuje indeks stroškov dela v obdobju 2019Q3–2022Q3 za dejavnost Trgovine (G).

Slika 19: Indeks stroškov dela



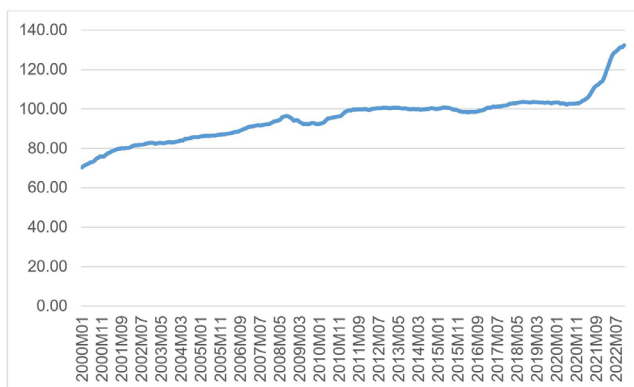
Vir: Statistični urad RS (2022.)

5.1.3.3 Cene materialov in proizvodov

Cene industrijskih proizvodov pri proizvajalcih so se v letu 2022 na mesečni ravni v povprečju zvišale za 0,6 %, cene za prodajo na domačem trgu so bile višje za 0,7 %, za prodajo na tujih trgih pa za 0,5 %. Pri slednjih so se cene za prodajo na trgih držav v evrskem območju zvišale za 0,4 %, na trgih držav zunaj evrskega območja pa za 0,8 %. Energenti so se podražili za 3,2 %, proizvodi za investicije za 1 %, proizvodi za široko porabo za 0,6 % in surovine za 0,1 %.

Slika 20 prikazuje rast indeksa cen industrijskih proizvodov v predelovalnih dejavnostih skupaj v primerjavi s povprečjem leta 2015.

Slika 20: Indeks cen industrijskih proizvodov v predelovalnih dejavnostih skupaj



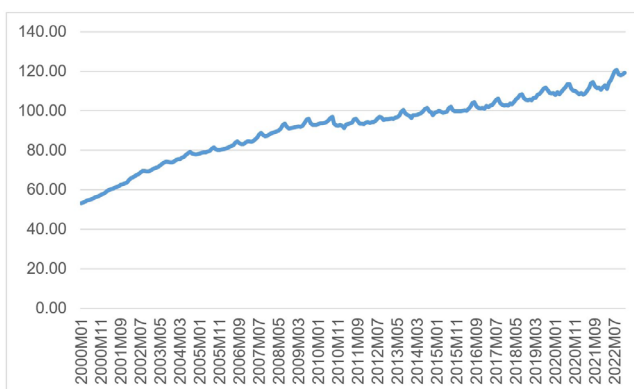
Vir: Statistični urad RS (2022).

Industrijski proizvodi pri proizvajalcih so se v enem letu podražili za 21,1 %. Cene za prodajo na domačem trgu so se zvišale za 24,6 %, za prodajo na tujih trgih pa za 17,5 %, in sicer so bile cene proizvodov za prodajo na trgih držav v evrskem območju višje za 20,1 % ter na trgih držav zunaj evrskega območja za 12,5 %. Cene energentov so bile višje za 73,8 %, surovin za 24,1 %, proizvodov za investicije za 12,6 % in proizvodov za široko porabo za 12,2 %.

5.1.3.4 Cene storitev

Vse večji delež stroškov distributerjev predstavljajo storitve, med katere spadajo transportne storitve, storitve upravljanja bencinskih črpalk, storitve vzdrževanja osnovnih sredstev, storitve plačilnega prometa in bančne storitve, intelektualne storitve, najemnine in številne druge storitve. Samo v letu 2022 so se storitve podražile za kar 7,7 %. Slika 21 prikazuje rast indeksa cen storitev skupaj v primerjavi s povprečjem leta 2015.

Slika 21: Indeks cen storitev skupaj



Vir: Statistični urad RS (2022).

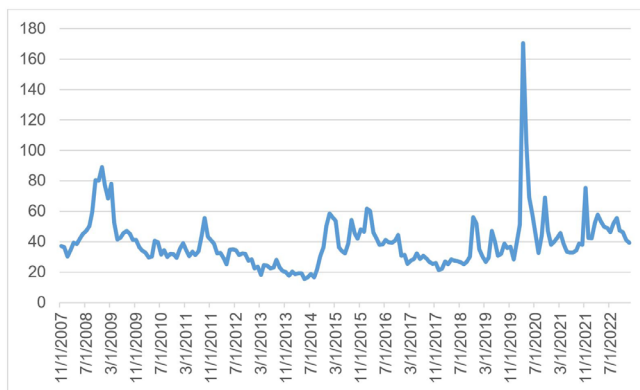
5.1.3.5 Finančni stroški

Pri trgovanju s pogonskimi gorivi so distributerji podvrženi številnim tveganjem, ki so posledica volatilnosti na blagovnih in finančnih trgih, kar se odraža v relativno visokih finančnih stroških. Ključna tveganja so naslednja:

- › Cene na svetovnih borzah pogonskih goriv. Za ustrezno zavarovanje terminskih pogodb je treba plačati določene premije, katerih cena v času bolj volatilnih cen še naraste.
- › Stroški nabavne službe. Na tem mestu je treba poudariti ne samo stroške terminskih pogodb, temveč tudi planiranje čistih denarnih prilivov, odlivov za plačila dobaviteljem in plačila dajatev, kot so trošarina in obvezne rezerve. Gre za t. i. likvidnostna tveganja.
- › Stroški cenovno-valutnega tveganja, ki je predvsem povezano z izpostavljenostjo nihanjem na valutnih trgih. S tem je močno povezano tveganje v spremembah kapitalske ali kreditne bonitetne ocene ter posledično oteženo pridobivanje kapitala in dražje zadolževanje.

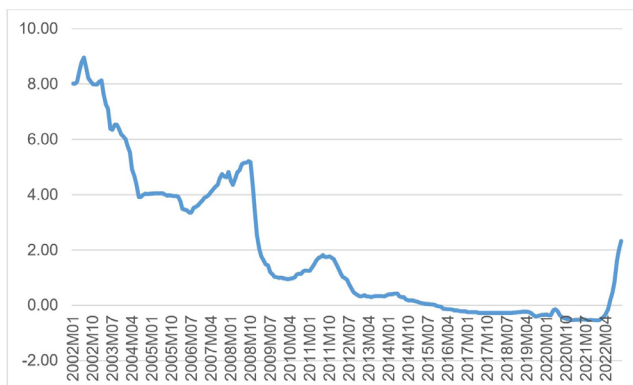
Na energetskih trgih je za referenco volatilnosti pogosto uporabljen indeks OVX (Crude Oil Volatility Index), ki prikazuje pričakovano 30-dnevno volatilnost cene surove nafte. Slika 22 prikazuje gibanje indeksa OVX.

Slika 22: Index OVX – volatilnost cene surove nafte



Za stroške zadolževanja običajno upoštevamo evropsko medbančno obrestno mero euribor, ki je referenčna obrestna mera za evro na denarnem trgu. Sponzorirata jo Združenje evropskih bank, ki zastopa interese 4500 bank v 24 državah članicah Evropske unije in v Islandiji, na Norveškem in v Švici, ter Združenje finančnih trgov. Slika 23 prikazuje gibanje euriborja v zadnjih dvajsetih letih.

Slika 23: Gibanje referenčne obrestne mere ECB – Euribor-6M

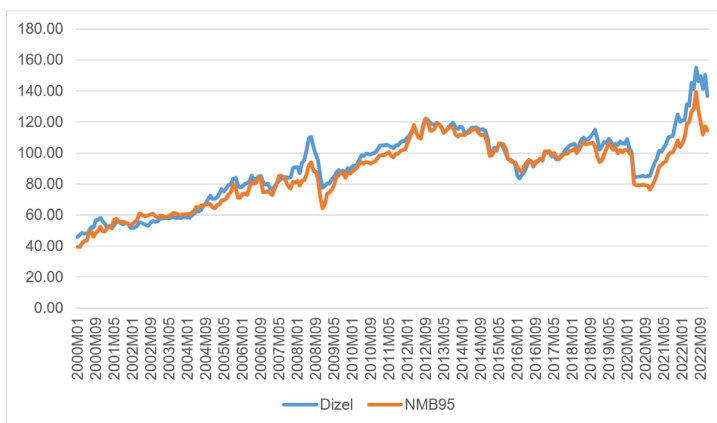


Vir: Banka Slovenije (2022).

5.1.3.6 Maloprodajne cene goriv

Tudi višina končne maloprodajne cene vpliva na stroške poslovanja distributerjev. Kot kažejo rezultati iz drugih evropskih držav, znaša marža vsaj 10 % končne maloprodajne cene, kar obenem omogoča normalen kapitalski donos. Slika 24 prikazuje indeks cen življenjskih potrebščin za kategoriji dizelsko gorivo in bencin v primerjavi s povprečjem leta 2015.

Slika 24: Indeksa maloprodajnih cen NMB95 in dizla



5.2 ANALIZA UKREPA OMEJITVE CEN V OBDOBJU ENERGETSKE KRIZE

Zaradi cenejše nafte in plina, umirjenega povpraševanja in vse večje proizvodnje obnovljivih virov so veleprodajne cene energije v EU leta 2019 začele padati, v letu 2021 pa se je prejšnji negativni trend cen energije hitro obrnil. Zvišanje veleprodajnih cen energije je sprožilo naraščajoče svetovno povpraševanje po plinu, nafti in derivatih po pandemiji covida-19. Sankcije, ki jih je EU uvedla proti Rusiji v prvem četrtletju leta 2022, so povzročile močan upad dobave nafte in plina iz Rusije, kar je še povečalo pritisk na zvišanje cen na veleprodajnih trgih z energijo.

Poleg teh pretresov je kombinacija ekspanzivne denarne in fiskalne politike med pandemijo covida-19, počasnega okrevanja po motnjah v logističnih verigah, ki jih je povzročil covid-19, in povečanega povpraševanja potrošnikov v času po pandemiji povzročala inflacijske pritiske v državah EU. K pritisku na dvig cen na maloprodajnih trgih motornih goriv je prispevala tudi inflacija, saj se v času inflacije povečujejo tudi operativni stroški trgovcev na drobno, razen goriva (npr. delo, material razen goriva, plačila najemnin, stroški posojil in kapitala itd.). Kot kažejo poročila, je delež teh stroškov precejšen. Npr. v Avstriji predstavlja delež stroškov prevoza, vzdrževanja in osebja leta 2020 približno 8,0 % maloprodajne cene bencina in dizla (Fachverband Mineralölindustrie, 2020).

Rast veleprodajnih cen energije od septembra 2021 v Evropi je spodbudila vlade k uvedbi ukrepov za zaščito potrošnikov pred neposrednim vplivom naraščajočih cen. Od začetka energetske krize je bilo v evropskih državah dodeljenih 758 milijard evrov, namenjenih za zaščito potrošnikov pred naraščajočimi stroški energije kot tudi za druge energetske in okoljske problematike (Sgaravatti et al., 2023). Na splošno ukrepi, ki so jih sprejele te države, vključujejo zvišanje davkov, trošarin, davkov na izredne prihodke, subvencije, omejitev cen in davčnih olajšav. Glavni cilj teh ukrepov je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, pomoč državljanom z nizkimi dohodki in spodbujanje obnovljivih virov energije.

5.2.1 Regulativni ukrepi v Sloveniji

Vlada RS je v letu 2022 zaradi spremenjenih razmer na trgu naftnih derivatov, ki so povzročile velika nesezonska nihanja, omejila cene standardnih naftnih derivatov, in sicer NMB-95 in dizla. Ponovna omejitev cen je bila sprejeta na podlagi Zakona o kontroli cen (Uradni list RS, št. 51/06) in Uredbe o listi blaga in storitev, za katere se uporabljajo ukrepi omejitve cen (Uradni list RS, št. 80/00 in 17/04). Najprej sta bili z Uredbo ND (Uradni list RS, št. 36/22) s 15. 3. 2022 določeni najvišji maloprodajni ceni za NMB-95 in dizel za obdobje 30 dni. Najvišja maloprodajna cena za NMB-95 je znašala 1,503 EUR/liter, za dizel pa 1,541 EUR/liter. Podlaga za določitev cen je bila 7-dnevno povprečje reprezentativnih cen naftnih derivatov za Slovenijo, ki so bile sporočene na Evropsko komisijo za Weekly Oil Bulletin.

Nato je Vlada RS z dopolnitvijo Uredbe ND (Uradni list RS, št. 46/22) s 1. 4. 2022 določila najvišjo dovoljeno veleprodajno ceno z DDV za NMB-95 in dizel. Ta je znašala 1,483 EUR/liter za NMB-95 in 1,521 EUR/liter za dizel. S to dopolnitvijo je razlika med maloprodajno in veleprodajno ceno znašala 0,022 EUR/liter za NMB-95 in 0,02 EUR/liter za dizel. Veleprodajne cene so bile določene na podlagi

ocene, da bo razlika med maloprodajno in veleprodajno ceno omogočala prodajo naftnih derivatov tudi distributerjem, ki zaradi visokih veleprodajnih cen niso poslovali. Dopolnitev uredbe je njeno veljavnost podaljšala do vključno 30. 4. 2022. Vlada RS je s to dopolnitvijo prav tako distributerjem naložila, da ne smejo prenehati s prodajo naftnih derivatov, ter ob tem napovedala možnost določitve primerne nadomestila distributerjem, ki jim je ukrep povzročil občutno škodo (kot to omogoča 14. člen Zakona o kontroli cen – Uradni list RS, št. 51/06). Nadomestilo bo Vlada RS določila z odlokom po izteku ukrepa.

Po izteku veljavnosti zadnje Uredbe ND (Uradni list RS, št. 46/22) s 30. 4. 2022 je veljala sprostitev omejitve cen, ki pa jih je Vlada RS zaradi utemeljeno pričakovanih motenj na trgu naftnih derivatov in velikih nihanj cen, ki niso sezonska, ponovno omejila z Uredbo ND (Uradni list RS, št. 64/22). Tako je Vlada RS z 11. 5. 2022 ponovno določila obenem najvišje maloprodajne kot tudi veleprodajne cene za NMB-95 in dizel. Najvišje dovoljene maloprodajne cene naftnih derivatov (z DDV) znašajo 1,560 EUR/liter za NMB-95 in 1,668 EUR/liter za dizel, medtem ko najvišje dovoljene veleprodajne cene (z DDV) znašajo 1,540 EUR/liter za NMB-95 in 1,648 EUR/liter za dizel. Te so ponovno določene na podlagi zadnje 7-dnevne povprečne reprezentativne cene naftnih derivatov za Slovenijo, ki so bile sporočene Evropski komisiji za Weekly Oil Bulletin. Prav tako pa tudi tokrat razlika med veleprodajno in maloprodajno ceno znaša 0,02 EUR/liter, kar po oceni Vlade RS omogoča prodajo naftnih derivatov tudi malim distributerjem. Obenem so bili distributerji ponovno obvezani za prodajo naftnih derivatov, medtem ko se je Vlada RS obvezala, da bo po izteku ukrepa za čas trajanja ukrepa določila primerno nadomestilo podjetjem, ki jim je ta ukrep povzročil občutno škodo.

Vlada RS je z Uredbo ND (Uradni list RS, št. 84/22) z 21. 6. 2022 določila nov mehanizem oblikovanja cen za NMB-95 in dizel, sestavine, ki jih morajo upoštevati distributerji, in merila, po katerih se morajo oblikovati cene ali njihove sestavine, iz katerih je izločila cenovno komponento dodatka za biokomponente (slednja je bila del zadnje Uredbe ND, ki je vsebovala mehanizem oblikovanja cen določenih naftnih derivatov – Uradni list RS, št. 39/20). Vlada RS je z novo Uredbo ND določila najvišjo dovoljeno maržo, ki je znašala 0,0994 EUR/liter za NMB-95 in 0,0983 EUR/liter za dizel, pri čemer je do vključno 16. 8. 2022 veljala znižana marža v velikosti 0,0607 EUR/liter za NMB-95 in 0,0591 EUR/liter za dizel. Vlada RS je s spremembo Uredbe ND (Uradni list RS, št. 118/22) s 13. 9. 2022 določila najvišjo dovoljeno maržo tudi za KOEL, ki je znašala 0,08 EUR/liter, ter ohranila najvišji dovoljeni marži za NMB-95 in dizel. 2. 12. 2022 je stopila v veljavo še ena sprememba in dopolnitev Uredbe ND (Uradni list RS, št. 151/22), ki ponovno vključuje dodatek za biokomponento pri naftnih derivatih NMB-95 in dizel.

5.2.2 Pričakovanja glede gospodarskih gibanj pred energetske krizo

Veleprodajna cena surove nafte (Brent Crude FOB Europe) je 11. 3. 2022 znašala 122,3 \$/bbl. Ta cena je visoka in odraža velika nihanja na veleprodajnih trgih oziroma šok, ki je lahko povpraševalne ali ponudbene narave. Ni pa dvig rekorden, saj se je v zadnjih dvajsetih letih cena surove nafte večkrat dvignila nad 120 \$/bbl. Npr. v letu 2008 (pred svetovno finančno krizo) je cena narasla celo do 142,5

\$/bbl, predvsem zaradi povečanega povpraševanja "razgretega" svetovnega gospodarstva. Nato je cena še večkrat narasla čez mejo 120 \$/bbl v obdobju 2011–2014 v času političnih nemirov v Egiptu, Libiji in kasneje v Siriji, imenovanih tudi "arabska pomlad".

Tudi povečanje cene nafte v letu 2022 je bilo pričakovano, saj so se v večini držav popolnoma sprostili kovidni ukrepi in je povpraševanje naraslo. Poleg tega se partnerstvo držav OPEC+ med državami OPEC in Rusijo ni odločilo za povečanje proizvodnje nafte, prav tako se za to niso odločile ZDA. Iz tega razloga so države uporabljale lastne zaloge iz skladišč, da bi tako zmanjšale pomanjkanje dobave, in vsi ti dejavniki so vplivali na rast cen surove nafte. Te razmere so spominjale na šok ponudbe iz leta 2008, ki je bil prehodne narave in so kmalu zatem cene upadle. Če je bil inflacijski šok v letu 2022 ponudbene narave, bo inflacija upadla, ko se bodo umirili dejavniki, ki so jo zagnali – torej cene energentov, surovin in hrane. In točno to se je v letu 2022 zgodilo. Inflacija je upadla, ker so upadle cene energentov in ker so se zamaški v dobavnih verigah sprostili. Preostanek inflacije je ostal le še v zvišani rasti cen hrane, vendar se bo tudi ta rast umirila v letu 2023. In če ne bo novih šokov (kot je bila denimo ukrajinska vojna), se bo ponudbena inflacija iznihala v letu in pol do dveh let po doseženem vrhu, to je nekje konec leta 2024 v ZDA in spomladi leta 2024 v EU.

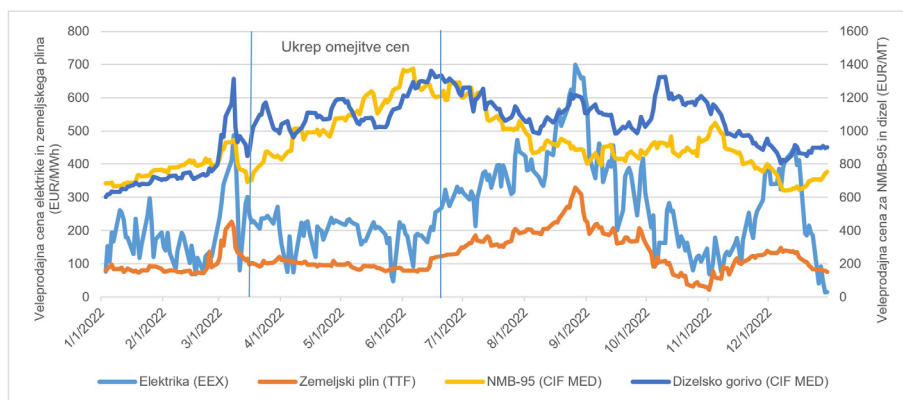
5.2.3 Razmere na veleprodajnih trgih energentov

Po ruskem napadu na Ukrajino so se cene na vseh veleprodajnih trgih energentov zvišale, vendar ne v istih količinah. Relativno največ so se zvišale veleprodajne cene na trgih elektrike in zemeljskega plina (slika 25). V tednu od 22. 2. 2022 do 28. 2. 2022 je na evropskem veleprodajnem trgu elektrike (EEX) prišlo do tedenskega dviga cen za 32,0 %, v tednu od 1. 3. 2022 do 7. 3. 2022 pa celo za 130,8 % tedenskega dviga cen. Podoben dvig se je zgodil na trgu zemeljskega plina, katerega veleprodajna cena (TTF) je v tednu od 22. 2. 2022 do 28. 2. 2022 zrasla za 39,5 %, v tednu od 1. 3. 2022 do 7. 3. 2022 pa kar za 75,6 %.

V istem obdobju so se cene na veleprodajnih trgih goriva NMB-95 in dizelskega goriva zvišale medtedensko za 1,0 % in 4,9 % v tednu od 22. 2. 2022 do 28. 2. 2022 in za 10,3 % ter 33,8 % v tednu od 1. 3. 2022 do 7. 3. 2022. V naslednjih dveh tednih so se v povprečju na vseh veleprodajnih trgih cene znižale, in sicer za 13,3 % na trgu elektrike, za 23,4 % na trgu zemeljskega plina, za 9,6 % na trgu NMB-95 in za 2,4 % na trgu dizelskega goriva.

Pri pogledu na četrtno zvišanje cen energentov na veleprodajnem trgu je slika še bolj nazorna. Cena elektrike se je v 1. četrtnetu leta 2022 glede na 1. četrtnetu leta 2021 zvišala na veleprodajnem trgu elektrike za 281,1 %, na veleprodajnem trgu zemeljskega plina za 435,6 %, na veleprodajnih trgih NMB-95 in dizelskega goriva pa samo za 69,4 % in 97,8 %.

Slika 25: Gibanje veleprodajnih cen glavnih energentov



Vir: Refinitiv Datastream.

Kot ugotavlja Ministrstvo za infrastrukturo, ki je 6. 5. 2022 izdalo poročilo, da so se maloprodajne cene naftnih derivatov v Sloveniji v 1. četrtnem letu (januar–marec) 2022, torej v obdobju prostih cen, samo rahlo zvišale glede na preteklo četrtno leto, in sicer cena NMB-95 za 6 % in dizelskega goriva za 3 % (Portal Energetika, 2022¹⁰). Prenos veleprodajnih šokov na maloprodajni trg je bil tako neznaten.

Ne glede na relativno manjše zvišanje cen na veleprodajnih trgih naftnih derivatov v primerjavi z veleprodajnimi trgi elektrike in zemeljskega plina sta bili samo na trgu naftnih derivatov določeni najvišja veleprodajna in maloprodajna cena: Vlada RS je sicer na vseh trgih najpogosteje uporabljenih energentov znižala trošarine.

5.2.4 Uspešnost ukrepa omejitve cen pri zaščiti širokega kroga gospodarskih subjektov

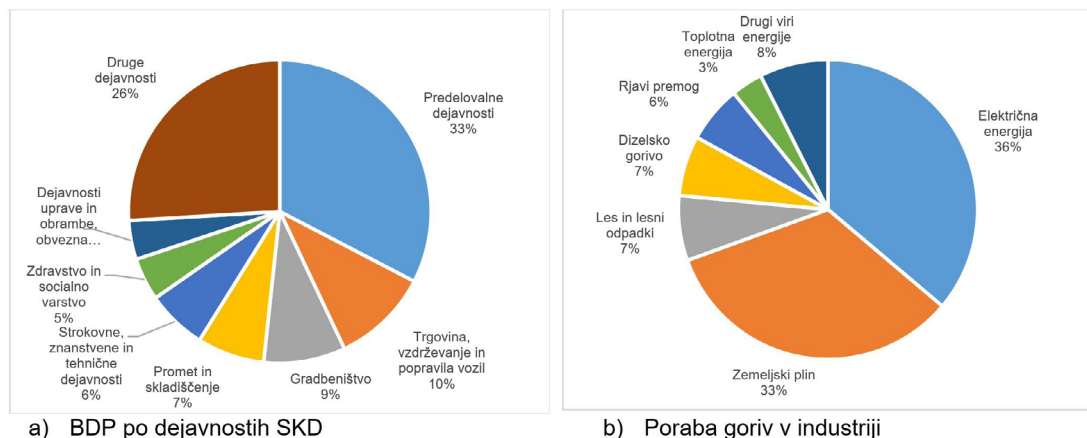
Trditev, da je Vlada RS z ukrepom omejitve cen štela tudi "širok krog drugih gospodarskih subjektov, ki nujno uporabljajo kritične izdelke ali storitve", ne more biti uporabljena kot argument za uvedbo ukrepa omejitve cen, saj ta ne dosega tega namena. Kot kažejo podatki o gibanju veleprodajnih cen, so pred ukrepom za omejitev cen največjo rast doživeli veleprodajni trgi elektrike in zemeljskega plina, vseeno pa se je Vlada RS odločila za ta ukrep na področju naftnih derivatov, kar kaže na selektivno in neenakopravno obravnavo, zato ukrep omejuje le sektor distribucije naftnih derivatov.

V primeru, da spada v "širok krog drugih gospodarskih subjektov" gospodarstvo, lahko hitro ugotovimo, da omejitev cen naftnih derivatov nima večjega vpliva na gospodarstvo oziroma vsaj ne na tisti del gospodarstva, ki je zaslužen za večji del bruto domačega proizvoda v Sloveniji. Velika večina naftnih derivatov se porabi v sektorju prometa, in sicer v letu 2021 kar 81,9 %. 5,7 %

¹⁰ <https://www.energetika-portal.si/nc/novica/n/cene-naftnih-derivatov-za-prvo-cetrtno-letje-2022/>

naftnih derivatov porabijo gospodinjstva, 4,8 % predelovalne dejavnosti in gradbeništvo ter 3,3 % se porabi v kmetijstvu in gozdarstvu. Vsekakor pa ni sektor prometa tisti, ki je zaslužen za velik del bruto domačega proizvoda. K slednjemu največ prispevajo predelovalne dejavnosti (32,6 %), ki jim sledijo trgovina, vzdrževanje in popravilo vozil (10,4 %), gradbeništvo (8,7 %) in šele na četrtem mestu promet in skladiščenje (7,2 %) (slika 26, levo). Industrija in druge dejavnosti¹¹ so po podatkih SURS-a v letu 2021 od vseh goriv porabile 36,2 % električne energije, 33,3 % zemeljskega plina, 7,0 % lesa in lesnih odpadkov ter šele na četrtem mestu s 6,5 % dizelsko gorivo (slika 26, desno). Za industrijo, ki prispeva najpomembnejši delež k bruto domačemu proizvodu Slovenije, je ukrep omejitve cen naftnih derivatov relativno nepomemben korak k zmanjševanju stroškov in ne izboljša njene mednarodne konkurenčnosti. Če bi bila skrb države usmerjena k ohranjanju industrije in k spodbujanju gospodarstva, bi bilo smiselno v tem obdobju zmanjšati cene virov energije, ki so ključni za industrijo, kot sta elektrika in zemeljski plin.

Slika 26: BDP po dejavnostih SKD in poraba goriv v industriji (SURS, 2021)



Vir: SURS.

Če bi bila z ukrepom omejitve cen naftnih derivatov zaščiten gospodinjstva, tudi tam ukrep ne bi dosegel svojega namena. Po podatkih SURS-a je v strukturi potrošnje v letu 2018 dizelsko gorivo predstavljalo 3,8 %, bencin pa 3,3 % skupne potrošnje gospodinjstev. Poleg tega stroške prevoza na delovno mesto in nazaj v večji meri povrne delodajalec in je končno stroškovno breme za gospodinjstva še manjše.

Ukrep omejitve cen naftnih derivatov se je torej osredotočil na zaščito prometnega sektorja in na ostale dejavnosti, kjer se uporabljajo naftni derivati. Upoštevati je treba tudi, da naftne derivate uporablja tudi tuja prevozniška industrija v tranzitu. Po podatkih SURS-a so v letu 2021 11,1 % vseh vozniških kilometrov na slovenskih cestah opravila tuja vozila. V kategoriji tovornega prometa je delež

¹¹ A – Kmetijstvo in lov, gozdarstvo, ribištvo, B – Rudarstvo, C – Predelovalne dejavnosti, D – Oskrba z električno energijo, plinom in paro, E – Oskrba z vodo, ravnanje z odpadki in skrb za okolje, F – Gradbeništvo.

tujih vozil kar 33,3 %. Iz tega sledi, da ukrep omejitve cen naftnih derivatov v pomembnem deležu ščiti tuje prevoznike in posledično ne koristi širokemu krogu drugih gospodarskih subjektov, kot navaja trditev, saj ne vpliva na večino lokalnih industrij in storitvenih sektorjev.

Ko je veljal ukrep omejitve cen naftnih derivatov, se je povečala tudi gostota prometa na slovenskih cestah, kar je mogoče pripisati nižjim cenam naftnih derivatov, vendar se je ta pretočnost večinoma nanašala na poti izven lokalnega okolja, tudi v tujino, čeprav se gospodarska aktivnost v tem obdobju ni povečala. To nakazuje, da so se prebivalci raje odpravljali na daljše poti, tudi v tuje države, namesto da bi opravljali krajše poti znotraj Slovenije. To ne podpira trditve, da je regulacija cen naftnih derivatov ščitila širok krog drugih gospodarskih subjektov, saj ni prispevala k spodbujanju lokalne industrije in dejavnosti.

Direktna posledica povečane rabe naftnih derivatov so tudi povečane emisije toplogrednih plinov. Med različnimi energetskega viri imajo naftni derivati najvišji ogljični odtis, kar pomeni, da njihova uporaba negativno vpliva na okolje in prispeva k podnebnim spremembam. Glede na naraščajoč pomen trajnosti in boj proti podnebnim spremembam bi morala država spodbujati prehod na manj onesnažujoče vire energije, kot sta plin in elektrika. Fiksiranje cen naftnih derivatov bi lahko nasprotno spodbudilo večjo uporabo teh zelo onesnažujočih virov, kar bi bilo v nasprotju s trajnostnimi cilji.

V preteklosti je bil eden od ključnih argumentov za regulacijo ali fiksiranje cen naftnih derivatov priliv davčnih prihodkov v državno blagajno. Cene naftnih derivatov so v Sloveniji že močno obremenjene z vrsto davkov in s trošarino, ki pomembno vplivajo na končno maloprodajno ceno tekočih goriv in energentov, vendar se to ne ujema s trajnostnimi cilji Evropske unije in s spodbujanjem k uporabi okolju prijaznih energetskega virov. Namesto da bi se zanašali na prilive iz močno onesnažujočih virov, bi država morala poiskati trajnostne vire dohodkov, ki podpirajo prehod v zeleno in trajnostno gospodarstvo.

Na podlagi teh argumentov je mogoče skleniti, da regulacija cen naftnih derivatov v Republiki Sloveniji ni dosledno ščitila "širokega kroga drugih gospodarskih subjektov", kot navaja trditev. Namesto tega je ukrep fiksiranja cen bolj usmerjen k enemu sektorju, avtoprevozništvu, medtem ko je vpliv na druge gospodarske sektorje in industrije omejen. Poleg tega tudi ni v skladu s trajnostnimi cilji in s spodbujanjem k uporabi okolju prijaznih energetskega virov. V trenutnih razmerah, ko je nujno zmanjšati ogljični odtis in spodbujati trajnostno rast, bi bilo smiselno usmeriti prizadevanja in ukrepe v podporo energetskega virom, ki imajo manjši negativni vpliv na okolje ter so v skladu s trajnostjo in prihodnostjo.

5.2.5 Ocenjevanje sorazmernosti ukrepa omejitve cen

Načelo sorazmernosti vključuje oceno, ali je bil izbrani ukrep ustrezen in v sorazmerju z doseženimi cilji. V primeru ukrepa omejitve cen na trgu naftnih derivatov v Sloveniji je treba upoštevati naslednje:

- a) Cilji ukrepa. Vlada RS je utemeljevala ukrep kot zaščito interesov potrošnikov in ohranitev konkurenčnosti slovenskega gospodarstva. Cene naftnih derivatov so se po rusko-ukrajinskem konfliktu na mednarodnih trgih zvišale, kar je povzročilo skrb zaradi potencialno negativnega vpliva na gospodarsko stabilnost in življenjske stroške potrošnikov.
- b) Tehtanje med koristmi in posegi. Za oceno sorazmernosti ukrepa je ključno razmisliti o koristih in posegih. Koristi vključujejo stabilizacijo cen naftnih derivatov na domačem trgu in zaščito potrošnikov pred hitrimi in nepredvidljivimi dvigi cen. Po drugi strani pa je ukrep posegel v pravice trgovcev z naftnimi derivati, zlasti v njihovo pravico določanja cen v skladu z razmerami na mednarodnih trgih. Za zagotovitev sorazmernosti ukrepa za vse deležnike (državo, trgovce z gorivi, potrošnike) je treba upoštevati, kako se finančno breme razporeja med različne akterje. Če ukrep obremenjuje določene deležnike (npr. trgovce z gorivi) neprimerno visoko, bi to lahko vodilo do neenakosti in nepotrebnih ekonomskih tveganj.
- c) Alternativni ukrepi. Pomembno je preučiti, ali bi obstajali alternativni ukrepi, ki bi bili manj omejevalni in bi še vedno omogočili doseganje ciljev zaščite potrošnikov. Npr. namesto neposredne omejitve cen bi vlada lahko zmanjšala davčne obremenitve naftnih derivatov, spodbujala konkurenco na trgu ali uvedla mehanizme za obvladovanje cen na bolj tržno usmerjen način.
- d) Učinki ukrepa. Pomembno je oceniti dejanske učinke ukrepa na trgu naftnih derivatov. Če je bil ukrep učinkovit pri doseganju zastavljenih ciljev in so potrošniki dejansko imeli koristi v smislu stabilnih cen, bi to lahko utemeljilo sorazmernost ukrepa.
- e) Trajanje ukrepa. Trajanje ukrepa je še en pomemben vidik. Če je bil ukrep začasen in je bil umaknjen, ko so se razmere na mednarodnih trgih normalizirale, bi to lahko prispevalo k njegovi sorazmernosti.
- f) Prilagajanje ukrepa. Modeliranje bi moralo vključevati tudi mehanizme za prilagajanje ukrepa glede na spremembe v gospodarskem okolju, da bi se zagotovili prožnost in učinkovitost ukrepa v dinamičnem gospodarskem kontekstu.

S celovitim pristopom k modeliranju in analizi teh vidikov bi lahko vlada bolje razumela pričakovane učinke ukrepa fiksiranja cen naftnih derivatov in zagotovila, da je ta ukrep sorazmeren in uravnotežen v smislu posledic za vse vpletene deležnike. V začetku leta 2022, ko se je sprejemal ukrep fiksne cene naftnih derivatov, bi v primeru ekonomske analize predvidenih učinkov, ki je tudi predvidena pred tovrstnimi ukrepi zakona o kontroli cen, Vlada RS ugotovila dejstva, ki so upoštevana v modelski simulaciji v nadaljevanju.

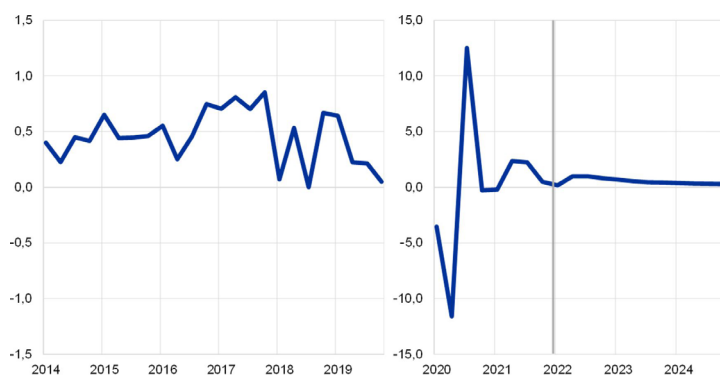
5.2.5.1 Predpostavke modelske simulacije učinkov ukrepa

Pri pripravi ekonomske raziskave predvidenih učinkov vladnega ukrepa fiksiranja cen naftnih derivatov je treba upoštevati več dejavnikov in izvesti modelsko simulacijo, ki vključuje različne vidike gibanja cen naftnih derivatov, njihove porabe ter druga makroekonomska gibanja. Ključni vidiki, ki jih je treba upoštevati:

- a) Makroekonomske projekcije. Ekonomska raziskava mora vključevati najnovejše makroekonomske projekcije, ki zajemajo gibanje bruto domačega proizvoda (BDP), stopnje brezposelnosti, inflacijo in druge relevantne makroekonomske kazalnike. To bo omogočilo oceno vpliva ukrepa na širše gospodarsko okolje.
- b) Gibanje cen naftnih derivatov. Model mora predvideti gibanje cen naftnih derivatov ob upoštevanju različnih scenarijev, vključno s spremembami na svetovnem trgu nafte, z nihanji povpraševanja ter z vplivom morebitnih političnih in ekonomskih dejavnikov.
- c) Poraba naftnih derivatov. Analiza bi morala vključevati tudi projekcije glede porabe naftnih derivatov v različnih sektorjih gospodarstva. To vključuje prometni sektor, industrijsko proizvodnjo in druge sektorje, odvisne od naftnih derivatov.

Kot so pokazale makroekonomske napovedi strokovnjakov ECB z dne 10. 3. 2022¹², je pričakovana realna rast BDP v prvem četrletju 2022 po pričakovanjih ostala umirjena in bo v povprečju znašala 3,7 %, kar je posledica strožjih omejitev gibanja, vztrajnih motenj v dobavnih verigah, visokih cen energentov in konflikta v Ukrajini. Kot so kazale projekcije, bo kljub povečani negotovosti zaradi konflikta v Ukrajini pričakovana zasebna potrošnja med letom 2022 predvidoma okrevala in bo v obdobju projekcij še naprej v največji meri poganjala rast. Posledično ni bilo pričakovati zmanjšanja porabe pogonskih goriv, kvečjemu le manjše povečanje njihove rabe od predhodnih stopenj rasti (slika 27).

Slika 27: Realna rast BDP v evroobmočju (četrletne spremembe v odstotkih, desezonirani četrletni podatki, prilagojeni za število delovnih dni)



Opombe: Podatki so desezonirani in prilagojeni za število delovnih dni. Pretekli podatki se lahko razlikujejo od nazadnje objavljenih podatkov Eurostata, ker so bili objavljeni po presečnem datumu za projekcije. Navpična črta označuje začetek obdobja projekcij.

Vir: Marčne makroekonomske projekcije strokovnjakov ECB, 10. 3. 2022.

12 https://www.ecb.europa.eu/pub/projections/html/ecb.projections202203_ecbstaff~44f998dfd7.en.html

Makroekonomske napovedi so nadalje ugotovile stabilne razmere na trgu dela, ki se bodo po pričakovanjih še naprej krepile. Zaposlenost se je v zadnjem četrletju 2021 zvišala za 0,5 %, stopnja brezposelnosti pa se je še dodatno znižala. Zaposlenost bo v obdobju projekcij predvidoma še naraščala kljub nekaterim pritiskom na zniževanje, ki izhajajo iz povečane negotovosti zaradi vojne v Ukrajini. Nadaljnja zniževanja brezposelnosti kažejo tudi na povečano porabo pogonskih goriv.

Inflacija bi po pričakovanjih makroekonomskih projekcij ECB znašala 5,1 % v letu 2022. To je bilo predvideno po seriji izjemnih energetskih cenovnih šokov zaradi konflikta v Ukrajini, kar je pomenilo, da bo skupna inflacija, merjena z indeksom HICP, po osnovnem scenariju v prihodnjih mesecih predvidoma ostala na zelo visoki ravni, nato pa se bo počasi približevala ciljni ravni (slika 28). V razmerah visoke inflacije lahko pride do večjih nihanj cen, praviloma navzgor, kar rezultira v pogostih prilagoditvah maloprodajnih cen.

Slika 28: HICP v evroobmočju (medletne spremembe v odstotkih)



Opomba: Navpična črta označuje začetek obdobja projekcij.

Vir: Marčne makroekonomske projekcije strokovnjakov ECB, 10. 3. 2022.

Kar zadeva cene primarnih surovin, so makroekonomske projekcije ECB predpostavljale, da se bo pričakovana cena surove nafte Brent, ki je leta 2021 v povprečju znašala 71,1 USD za sod, v letu 2022 zvišala na 92,6 USD za sod, kar je 30,2-odstoten dvig cen. Cene naftnih derivatov pričakovano sledijo ceni surove nafte, zato se je podoben dvig cen pričakoval tudi na trgih naftnih derivatov.

Slika 29 prikazuje makroekonomske projekcije strokovnjakov ECB za najpomembnejše kazalce gospodarske aktivnosti in inflacije. Glede na projekcije z dne 10. 3. 2022 bi lahko sklepali, da se bodo cene naftnih derivatov v drugem četrletju 2022 povečale za okrog 30 %. Zaradi neelastičnega povpraševanja po naftnih derivatih za gospodinjsko in industrijsko porabo in pozitivne gospodarske rasti bi glede na projekcije zrasla tudi poraba naftnih derivatov. Po podatkih Eurostata je poraba bencina v zadnjem četrletju 2021 medletno v regiji zrasla v povprečju za 23,7 % in poraba dizelskega goriva za 11,8 %. V Sloveniji je v istem četrletju poraba bencina medletno zrasla v povprečju za 52,0 % in poraba dizelskega goriva za 23,1 %. Podobno je tudi v prvih dveh mesecih leta 2022 poraba bencina medletno v regiji v povprečju zrasla za 23,8 % in dizelskega goriva za 11,8 %. V Sloveniji je bila poraba bencina v prvih dveh mesecih leta 2022 medletno višja v povprečju za 38,6 % in poraba

dizelskega goriva za 12,1 %. Na podlagi teh podatkov in makroekonomskih projekcij o pozitivni gospodarski rasti bi lahko pričakovali nadaljnje zviševanje porabe naftnih derivatov v Sloveniji po podobnih stopnjah.

Slika 29: Makroekonomske projekcije za evroobmočje (medletne spremembe v odstotkih)

	Marec 2022					December 2021			
	2020	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Realni BDP	-6,5	5,4	3,7	2,8	1,6	5,1	4,2	2,9	1,6
Zasebna potrošnja	-8,0	3,4	4,6	2,6	0,9	3,3	5,9	2,8	1,0
Državna potrošnja	1,2	3,8	0,1	0,3	1,1	3,9	0,2	0,5	1,3
Bruto investicije v osnovna sredstva	-7,3	3,5	3,0	3,8	2,5	3,7	3,9	4,3	2,4
Izvoz¹⁾	-9,4	10,6	7,8	6,3	3,1	9,3	6,4	6,4	3,1
Uvoz¹⁾	-9,3	7,8	7,0	5,8	2,8	7,0	6,1	6,4	2,9
Zaposlenost	-1,5	1,1	1,4	0,7	0,6	1,1	1,3	1,0	0,6
Stopnja brezposelnosti (odstotek delovne sile)	7,9	7,7	7,3	7,2	7,0	7,7	7,3	6,9	6,6
HICP	0,3	2,6	5,1	2,1	1,9	2,6	3,2	1,8	1,8
HICP brez energentov	1,0	1,5	2,9	2,0	2,0	1,5	2,1	1,9	1,9
HICP brez energentov in hrane	0,7	1,5	2,6	1,8	1,9	1,4	1,9	1,7	1,8
HICP brez energentov, hrane in sprememb v posrednih davkih²⁾	0,8	1,3	2,5	1,8	1,9	1,3	1,9	1,7	1,8
Stroški dela na enoto proizvoda	4,6	-0,2	1,3	1,3	1,9	0,3	0,9	1,0	1,9
Sredstva za zaposlene na zaposlenega	-0,7	4,0	3,6	3,4	2,9	4,2	3,8	2,9	2,9
Produktivnost dela	-5,1	4,2	2,3	2,1	1,0	3,9	2,9	1,9	1,0
Javnofinančni saldo (kot odstotek BDP)	-7,2	-5,5	-3,1	-2,1	-2,0	-5,9	-3,2	-2,1	-1,8
Strukturni proračunski saldo (kot odstotek BDP)³⁾	-4,8	-3,6	-2,5	-2,3	-2,3	-4,0	-2,6	-2,3	-2,1
Bruto javni dolg (kot odstotek BDP)	97,3	95,8	92,0	89,6	88,7	96,6	93,2	90,7	89,7
Naravnost javnofinančne politike (prilagojena za nepovratna sredstva iz sklada »EU naslednje generacije«)⁴⁾	-4,2	0,5	0,9	0,2	0,1	0,2	1,1	0,3	0,3
Saldo tekočega računa (kot odstotek BDP)	1,9	2,5	1,7	2,2	2,5	2,0	1,8	1,9	2,1

Opombe: Realni BDP in komponente, stroški dela na enoto proizvoda, sredstva za zaposlene na zaposlenega in produktivnost dela temeljijo na podatkih, ki so desezonirani in prilagojeni za število delovnih dni. Pretekli podatki se lahko razlikujejo od nazadnje objavljenih podatkov Eurostata, ker so bili objavljeni po presečnem datumu za projekcije.

Vir: Marčne makroekonomske projekcije strokovnjakov ECB, 10. 3. 2022.

5.2.5.2 Modelska simulacije učinkov ukrepa

Sprostitev ukrepa fiksiranja cene naftnih derivatov (in posledično zvišanje maloprodajne cene) bi nedvomno vplivala na prodajne količine goriv, vendar je treba pri analizi tega vpliva upoštevati dejstvo, da v ekonomski teoriji ni enotnih rezultatov glede elastičnosti povpraševanja po gorivih, saj to ni odvisno samo od vsakodnevne lokalne rabe, ampak tudi od prometa iz tujine. Lokalno povpraševanje po gorivih je tipično neelastično, kar pomeni, da spremembe cen vplivajo na spremembe v povpraševanju, vendar ne nujno proporcionalno. Povsem drugače velja za tranzitni promet, ki je občutljiv za cenovne razlike, zato je njegovo povpraševanje po gorivih elastično.

Empirični rezultati (Espey, 1996 in Goodwin et al., 2004) ponujajo vpogled v to, kako se povpraševanje po gorivih odzove na spremembe cen. Kratek rok in dolg rok imata različne stopnje elastičnosti povpraševanja. Npr. metaanaliza Espey (1996) je ugotovila, da je v kratkem roku povpraševanje po gorivih elastično s koeficientom $-0,26$, kar pomeni, da 10-odstotni dvig cen goriva povzroči 2,6-odstotno zmanjšanje povpraševanja. Na dolgi rok je elastičnost povpraševanja večja, s koeficientom $-0,58$, kar pomeni, da 10-odstotni dvig cen goriva povzroči 5,8-odstotno zmanjšanje povpraševanja v daljšem obdobju.

Prav tako je raziskava Goodwin et al. (2004) pokazala, da dvig cen goriva za 10 % vodi v zmanjšanje prometa za približno 1 % v enem letu in v zmanjšanje za približno 3 % v daljšem obdobju. Enako velja za količino porabljenega goriva, ki se zmanjša za približno 2,5 % v enem letu in za več kot 6 % v daljšem obdobju. Ključna ugotovitev te raziskave je, da se zaradi višjih cen goriva sproži učinkovitejša poraba goriva, kar vključuje tehnične izboljšave vozil, varčnejši način vožnje in ugodnejše pogoje vožnje. Skupno gledano bi sprostitve regulacije cen naftnih derivatov (in posledično zvišanje cen) najverjetneje zmanjšala povpraševanje, vendar ne nujno v tako veliki meri, kot bi se zdelo na prvi pogled. Elastičnost povpraševanja bi morala biti temeljito analizirana v specifičnem kontekstu Slovenije, pri čemer bi bilo treba upoštevati tudi vplive tržne konkurence, ekonomskega razvoja in vedenjskih vzorcev potrošnikov.

V kontekstu Slovenije je pomembno upoštevati tudi dejstvo, da je obdobje deregulacije trga naftnih derivatov v Sloveniji pokazalo, da cene niso bistveno presegle konkurenčnih ravni. To bi lahko pomenilo, da je tržno okolje že zdaj precej konkurenčno in da je elastičnost povpraševanja že vključena v dinamiko trga. Poleg tega je majhen in tranzitni slovenski trg izpostavljen močni konkurenci prek meja, kar lahko pripomore k ohranjanju konkurenčnih cen. Tuji prevozniki so namreč občutljivi za cenovne spremembe, saj nakupe pogonskega goriva izbirajo glede na najnižjo ceno na celotni trasi. Slovenija je v tem pogledu manjša država in jo je možno prevoziti, ne da bi dodatno točili gorivo.

Kot je bilo ugotovljeno zgoraj, se je v obdobju ukrepa omejitve cen povpraševanje po gorivih v Sloveniji povečalo, in sicer po gorivu NMB-95 za 4,7 %, po dizelskem gorivu pa celo za 26,4 %. Cene v okoliških državah so bile v tem obdobju višje kot v Sloveniji, cene goriva NMB-95 v tedenskem povprečju za 18,0 % in cene dizelskega goriva za 15,1 %. Če bi predpostavili, da bi se tržna cena naftnih derivatov v Sloveniji brez ukrepa omejitve cen oblikovala na ravni povprečja sosednjih držav in bi se zato ustrezno zmanjšalo povpraševanje po obeh gorivih, bi se spremenil tudi prihodek v državni proračun glede DDV-ja.

Kot so pokazali podatki o porabi v naslednjih mesecih, so bile projekcije o porabi naftnih derivatov relativno točne. Ne glede na povprečno zvišanje maloprodajnih cen naftnih derivatov za okrog 30 % je njihova poraba v regiji ostala na visoki ravni in se v povprečju v drugem četrtletju 2022 medletno povečala za 15,5 % pri bencinu in za 11,7 % pri dizelskem gorivu. V tem obdobju se je v Sloveniji poraba medletno povečala za 19,1 % pri bencinu in za 29,5 % pri dizelskem gorivu. V Sloveniji je poraba višja od medletnih rasti v regiji zaradi nižje cene goriv kot v sosednjih državah.

Poleg tega (kot dodaten primer sorazmernega ukrepa) so bili navedeni primeri v več evropskih državah, kjer so uvedli popust na tržno ceno. Ti ukrepi so bili sorazmerni, saj so vključevali sodelovanje tako države kot trgovcev z gorivi. Npr. sorazmeren ukrep bi bil tisti, ki bi predvideval popust na maloprodajno ceno v višini 0,20 EUR/liter, pri čemer bi tako država kot trgovci s pogonskimi gorivi nosili polovično breme v višini 0,10 EUR/liter.

5.2.6 Učinki ukrepa omejitve cen na slovensko gospodarstvo in družbo

5.2.6.1 Ukrep omejitve cen je povečal gostoto prometa na slovenskih cestah in posledično zvišal prodane količine in izpuste CO₂

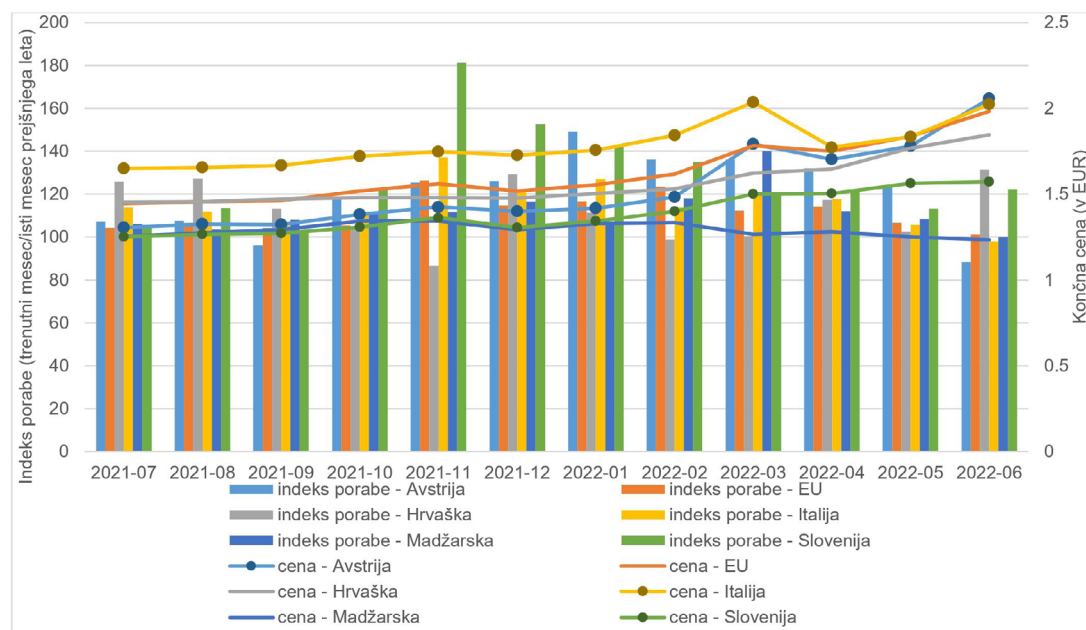
Po podatkih Statističnega urada RS je cestni blagovni prevoz v drugem četrtletju 2022 dosegel največjo vrednost v zadnjih dvajsetih letih oziroma odkar obstajajo podatki, in sicer 65,637 milijona ton blaga. Od predkovidnega leta 2019 se je količina prevoženega blaga v letu 2022 na letni ravni povečala za 11,2 %, v drugem četrtletju pa glede na drugo četrtletje leta 2019 kar za 13,5 %.

V Sloveniji se je zaradi omejitve cen NMB-95 in dizelskega goriva poraba teh goriv povečala v povprečju bolj kot v sosednjih državah in bolj kot v povprečju v državah EU. K povečanju je najbolj prispevalo dizelsko gorivo, ki v Sloveniji predstavlja 79-odstotni delež vsega prodanega goriva v prometu. Vzroke za povečanje porabe velja iskati v povečanem povpraševanju zaradi gospodarske rasti v primerjavi s preteklimi leti, razlike v rasti med državami pa so posledica tudi povečanega čezmejnega povpraševanja in povečanega povpraševanja v transportu, ki prilagaja načrte točenja goriva glede na ceno v posamezni državi. Prebivalci sosednjih držav in ostali uporabniki cest v Sloveniji so se zaradi razlik v ceni v večji meri odločali za nakup goriva v Sloveniji, kar se odraža v večjih prodanih količinah goriv v obdobju od 15. 3. 2022 do 20. 6. 2022.

Kot kažejo podatki o gibanju cene in prodane količine NMB-95 na sliki 30, je v obdobju od 1. 3. 2022 do 1. 7. 2022 njegova poraba v Sloveniji glede na isti mesec prejšnjega leta v povprečju zrasla za 19,1 %, v sosednjih državah pa za 20,1 % v Avstriji, za 15,2 % na Madžarskem, za 12,9 % na Hrvaškem, za 10,1 % v Italiji in za 8,6 % povprečno v EU. Iz podatkov je razvidno, da se je poraba NMB-95 v vseh državah povečala od leta 2021, vendar neenakomerno, kar gre pripisati predvsem razlikam v ceni. Povprečna cena za liter tega goriva v tem obdobju je bila 1,92 EUR v Italiji, 1,83 EUR v Avstriji, 1,72 EUR na Hrvaškem, 1,53 EUR v Sloveniji in 1,26 EUR na Madžarskem. Povprečna cena v EU je znašala 1,84 EUR/liter. Ob upoštevanju geografskih dejstev in dejstvu, da je gorivo cenovno dokaj neelastično in sledi predvsem potrebi in ne v tolikšni meri prilagoditvi, lahko sklepamo, da je prišlo do čezmejnega povpraševanja zaradi cenovnih razlik. Natančneje, kupci iz območij z višjo ceno so

se "prelivali" na območja z nižjo ceno, če je bilo za to dovolj spodbude. Kupci iz Italije so kupovali predvsem v Sloveniji in deloma v Avstriji, prav tako so tudi kupci iz Avstrije in Hrvaške kupovali v Sloveniji, vendar v manjši meri.

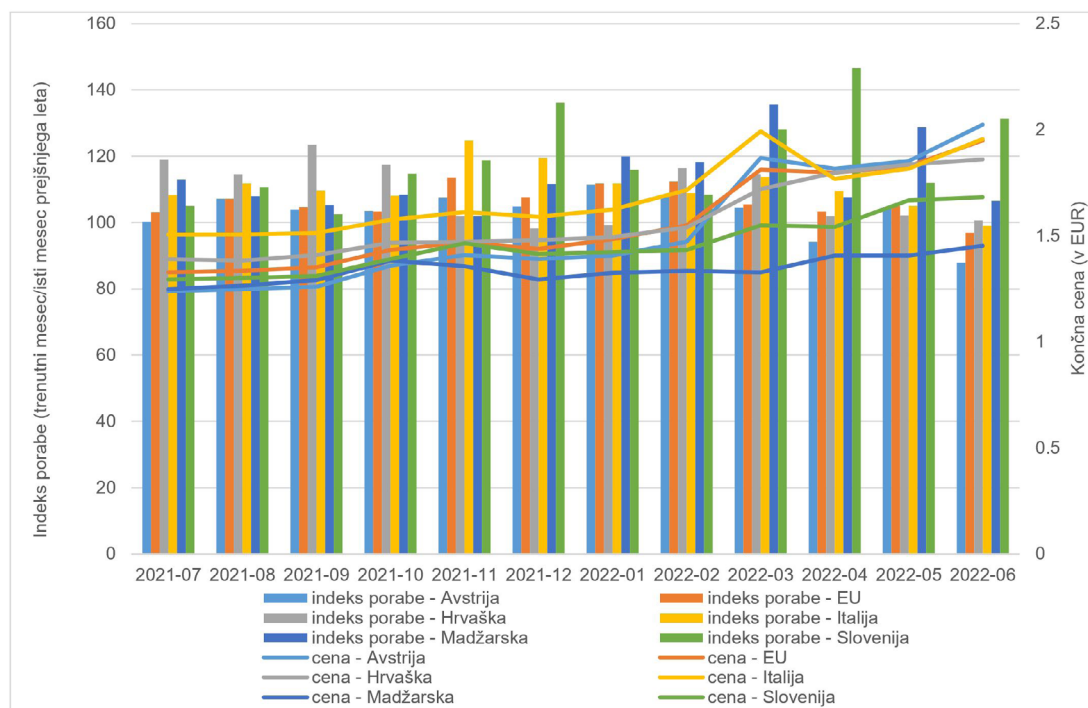
Slika 30: Gibanje porabe in cene NMB95 v Sloveniji, sosednjih državah in v EU



Vir: Eurostat in Weekly Oil Bulletin, lastni preračun.

Podobne trende kažejo podatki za dizelsko gorivo na sliki 31. V obdobju od 1. 3. 2022 do 1. 7. 2022 je poraba dizelskega v Sloveniji glede na isti mesec prejšnjega leta v povprečju zrasla za 29,5 %, v sosednjih državah pa za 19,7 % na Madžarskem, za 6,8 % v Italiji, za 4,8 % na Hrvaškem in celo upadla za 2,2 % v Avstriji. Povprečna poraba v EU je medletno zrasla za 2,6 %. Podobno kot se je povečala prodaja NMB-95, se je povečala tudi prodaja dizelskega goriva, prav tako neenakomerno med državami, kar je posledica različnih cenovnih politik v državah. Povprečna cena za liter goriva v tem obdobju je bila 1,89 EUR v Avstriji, 1,88 EUR v Italiji, 1,80 EUR na Hrvaškem, 1,61 EUR v Sloveniji in 1,40 EUR na Madžarskem. Povprečna cena v EU je znašala 1,85 EUR/liter. Tudi povpraševanje po dizelskem gorivu je dokaj neelastično, vendar so cenovne razlike med državami spodbudile potrošnjo v državah z nižjo ceno, kot sta Slovenija in Madžarska. Ob tem je treba omeniti, da je Madžarska omejila potrošnjo le na svoje prebivalce, zato je bila največja rast povpraševanja ravno v Sloveniji. Npr. Slovenija je v tem obdobju imela v povprečju za 0,28 EUR nižjo ceno kot Avstrija ter za 31,7 odstotne točke višjo medletno porabo kot Avstrija. Podobno velja za razmerje z Italijo, ki je imela za 0,27 EUR višjo ceno in za 22,7 odstotne točke nižjo medletno porabo kot Slovenija, ter s Hrvaško, ki je imela za 0,19 EUR višjo ceno in 24,7 odstotne točke nižjo medletno porabo kot Slovenija.

Slika 31: Gibanje porabe in cene dizelskega goriva v Sloveniji, sosednjih državah in v EU



Vir: Eurostat in Weekly Oil Bulletin, lastni preračun.

Slovenija je bila redki primer države, ki je sprejela fiksno omejitev cen, medtem ko so se druge države odločile za redno prilagajanje omejenih cen in za začasno znižanje DDV-ja ali trošarin. Ko so se cene na mednarodnih trgih naftnih derivatov dvignile, je to privedlo do večjih razlik v ceni in posledično povečanja povpraševanja na eni strani in povečanja izgub za trgovce z gorivi, ki so v obdobju utrpeli precejšnje izgube. Ta primer kaže, da je omejitev cen lahko dvorezen meč. Čeprav je na prvi pogled videti kot dobra rešitev za potrošnike, lahko povzroči negativne posledice za prodajalce goriva in celotno gospodarstvo, zato bi bilo morda bolj smiselno, da bi države raje uporabljale druge ukrepe (npr. začasno znižanje davkov), ki bi lahko bolj uravnotežili interese potrošnikov in prodajalcev goriva.

5.2.6.2 Tovrstni ukrepi silijo podjetja v zmanjšanje stroškov in zapiranje manj donosnih lokacij

Regulacija cen mora omogočiti operaterjem, da zaračunavajo dovolj visoke cene, da pokrijejo stroške goriva, dela, materiala in storitev, amortizacijo ter kapitalske in finančne stroške mejne oziroma najmanj učinkovite bencinske črpalke. Ni dovolj, da se trgovcem dovoli določanje cen, ki pokrivajo le stroške povprečne bencinske črpalke, saj bi bili trgovci prisiljeni zapreti bencinske črpalke na redkeje poseljenih območjih. To bi povzročilo daljši čas vožnje in višje stroške za voznike na teh območjih ter daljše čakalne dobe na drugih območjih. Takšna ureditev bi škodovala potrošnikom in dolgoročno zmanjšala blaginjo.

Poleg tega veljavna regulacija v Sloveniji temelji na stroških naftnih derivatov z dodano fiksno maržo, ki je namenjena pokrivanju variabilnih stroškov (razen goriva in fiksnih stroškov), ter stroškov kapitala. Težava je v tem, da v času inflacije ti stroški naraščajo. V letih 2021–2022 so se stroški dela povečali za 11,7 %, stroški storitev v letu 2022 za 7,7 %, stroški industrijskih proizvodov pa v enem letu za 21,1 %. Dodatno naraščajo finančni stroški zaradi naraščajočih obrestnih mer, višje cene goriva pa prispevajo tudi k višjim stroškom transporta in skladiščenja. Če se ne bo povečala tudi fiksna marža, bodo imeli operaterji izgubo in najprej bodo zaprte najmanj učinkovite bencinske črpalke v manjših mestih.

5.2.7 Alternativni ukrepi in njihovi predvideni učinki

Od marca do junija 2022 ni bilo treba uvesti najstrožjih ukrepov za regulacijo cen naftnih derivatov na trgu. Vlada RS bi lahko dosegla enak ali podoben učinek, ne da bi posegala v cene, z izvajanjem alternativnih ukrepov, kot je regulacija marž ob znižanih stopnjah javnih dajatev. S tem bi zmanjšala stroške za potrošnike, hkrati pa bi manj obremenila distributerje naftnih derivatov. Iz izkušenj drugih držav je razvidno, da tudi ohranitev tržnih cen ne bi povzročila pomembnih negativnih posledic za potrošnike, gospodarstvo ali državno blagajno. Vladni ukrep fiksiranja cen naftnih derivatov je bil zato nesorazmeren, saj so obstajala drugačna, enako učinkovita sredstva za doseganje enakih ciljev brez poseganja v temeljne pravice in konkurenčnost gospodarstva ter dostop do nujnih življenjskih dobrin potrošnikov.

Kot enega od možnih alternativnih ukrepov ima Vlada RS možnost zmanjšanja javnih dajatev, kot so trošarine, DDV, prispevki za obnovljive vire energije (OVE), energetska učinkovitost (URE) in emisije ogljikovega dioksida (CO_2), ki vplivajo na višino cen naftnih derivatov. Zmanjšanje trošarin je edini ukrep izmed mogočih, ki ga je Vlada RS uporabila. To bi omogočilo zmanjšanje stroškov in posledično cene naftnih derivatov na trgu. Skupaj z navedenimi razlogi je jasno, da bi bilo mogoče doseči enake cilje brez neposredne regulacije cen naftnih derivatov. Ukrep fiksiranja cen je omejil gospodarsko svobodo, vplival na konkurenčnost in potencialno oviral zeleni prehod ter razogljčenje slovenske družbe, čemur bi se dalo izogniti z bolj prilagodljivimi in ciljno usmerjenimi ukrepi.

Davki na motorna vozila so v Sloveniji razmeroma visoki, zato ima Vlada RS relativno velik razpon možnosti alternativnih ukrepov znižanja teh prispevkov. Davki pri bencinu predstavljajo 60,1 % maloprodajne cene, medtem ko je povprečje držav OECD 53,2 %. Podobno pokaže primerjava pri dizelskem gorivu, kjer predstavljajo davki 55,0 % maloprodajne cene v Sloveniji, medtem ko v povprečju v državah OECD le 46,4 %

Zmanjšanje trošarin na pogonska goriva je bil v začetku leta 2022 eden najpogostejših ukrepov med državami EU. Enajst držav je začasno zmanjšalo trošarine na bencin in dizel, da bi delno omilile višje cene. Nemčija je uvedla največje začasno znižanje cen trošarin na bencin, in sicer z 0,67 na 0,36 EUR/liter, sledi ji Belgija z znižanjem s 0,60 na 0,46 EUR/liter. Vse začasne znižane stopnje so potekle najkasneje do konca koledarskega leta. Države z najnižjimi trošarinami na dizelsko

gorivo so Madžarska z zneskom 0,31 EUR/liter, kar je pod minimalno stopnjo trošarin v EU zaradi menjalnega tečaja, sledijo pa ji Malta, Bolgarija in Poljska, ki zaračunavajo trošarine v višini 0,33 EUR/liter, kar je tudi minimum v EU.

V nasprotju s Slovenijo so druge države Evropske unije na splošno sledile ukrepom, ki bolj enakomerno porazdelijo breme med lastne proračune in trgovce z gorivi. Belgija je npr. znižala davke na dizelsko gorivo in bencin, razširila socialne tarife za energijo ter uvedla 6-odstotni DDV na plin in elektriko. V Bolgariji so bili paketi pomoči v skupni vrednosti 1,1 milijarde EUR namenjeni nadomestilom podjetjem za zvišane cene plina, zamrznitvi cen energije za gospodinjstva in znižanju cen bencina. Češka je odpravila cestnine in obveznost dodajanja dražjega biogoriva k bencinu in dizlu. Francija je izvajala različne ukrepe, vključno z neposrednimi nepovratnimi sredstvi za cestne prevoznike, in popuste pri cenah goriva, kar je vlado stalo milijarde evrov.

V Nemčiji se je vladajoča koalicija dogovorila o začasnem znižanju cen goriva z znižanjem davkov v višini približno 15 milijard evrov. Grčija je zagotovila znatne subvencije za račune za elektriko in plin, vključno z rabatom za gorivo za gospodinjstva z nizkimi dohodki. Italija je odobrila 4,4 milijarde evrov vreden sveženj, ki je povečal socialni bonus in znižal cene goriva. Latvija je razglasila energetske krizo in uvedla ukrepe, vključno s prepovedjo izvoza naftnih derivatov. Luksemburg je uvedel podporne sheme, davčne olajšave in znižanje cen goriva. Malta je razkrila proračun, ki poudarja energijo in vključuje subvencije za gorivo in energijo v višini 508 milijonov evrov. Nizozemska je znižala DDV na energijo, znižala trošarine na bencin in dizel ter zvišala energetske dodatke, kar je stalo 2,8 milijarde evrov. Poljska je znižala davčno stopnjo na gorivo, bencin in dizel na 8 %. Portugalska je uvedla popuste na gorivo in opustila davek na bencin, za kar je namenila več 100 milijonov evrov.

Španija je izvedla različne ukrepe, vključno s povračilom stroškov za nakup goriva voznikom, z znižanjem DDV na elektriko in z zagotavljanjem subvencij za nizke dohodke, zaradi česar je proračunski napor presegel 9 milijard EUR. Država je financirala 75 % popusta, medtem ko so naftne družbe krile 25 % popusta. Švedska je začasno znižala davke na dizelsko gorivo in bencin, stroške pa je ocenila na 360 milijonov evrov.

Če povzamemo, odločitev Slovenije za fiksiranje cen goriva brez sorazmernega znižanja drugih davkov je za razliko od ukrepov drugih držav EU nesorazmerno obremenila trgovce z gorivi v državi. Na podlagi podatkov je tako mogoče trditi, da Slovenija izstopa kot osamljen primer države, ki ni upoštevala načela sorazmernosti pri izvajanju ukrepov za zmanjševanje inflacije zlasti pri pogonskih gorivih.

Poleg omenjenih prispevkov in davščin pa ima Slovenija na voljo še druge prispevke, kot so OVE, URE in CO₂, ki jih lahko zmanjša v tovrstnih primerih. V zvezi s takso CO₂ je Vlada RS leta 2018 sprejela Uredbo o okoljski dajatvi za emisijo ogljikovega dioksida (CO₂), ki je določala prispevke v višini 0,03979 EUR/liter za NMB-95, 0,04671 EUR/liter za dizel in KOEL. Kot del ukrepov za blažitev visokih cen goriv je Vlada RS 21. 6. 2022 začasno odpravila obveznost plačila takse CO₂ za določene naftne derivate. Po preteku tega ukrepa 2. 8. 2022 se je taksa CO₂ ponovno začela obračunavati po prejšnji tarifi.

Prispevek za URE je v skladu z Uredbo o zagotavljanju prihrankov energije znašal 0,00736 EUR/liter za NMB-95, 0,00800 EUR/liter za dizel in 0,00800 EUR/liter za KOEL. 21. 6. 2022 je Vlada RS začasno ukinila zbiranje prispevkov za NMB-95 in dizel, vendar je višino prispevka za dizel 17. 8. 2022 vrnila na prejšnjo raven, tj. na 0,00800 EUR/liter.

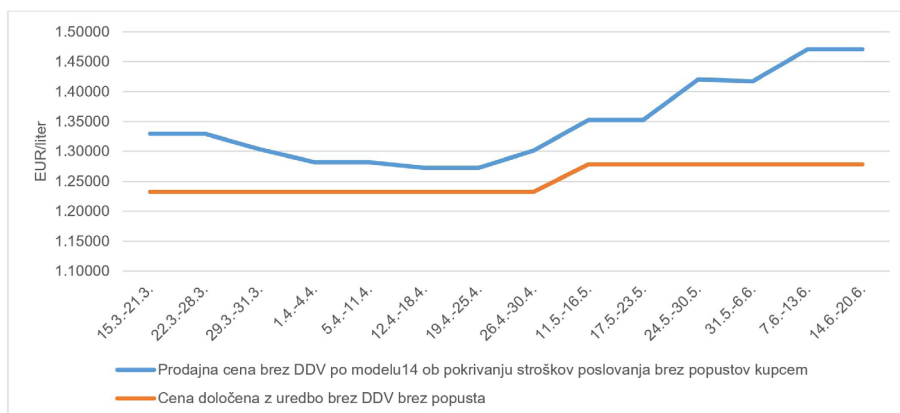
V zvezi s prispevkom OVE + SPTE je uredba določala prispevke v višini 0,00911 EUR/liter za NMB-95 in 0,00990 EUR/liter za dizel. Zaradi ukrepov za blažitev visokih cen goriv se je Vlada RS 21. 6. 2022 začasno odpovedala zbiranju sredstev iz prispevka OVE + SPTE za vse naftne derivate. S spremembami v uredbi 21. 6. 2022 in nato 17. 8. 2022 je bila višina prispevka prilagojena, vendar so ostali prispevki za dizel na ničeni ravni tudi za dizel, ki se prodaja na bencinskih črpalkah zunaj avtocest in hitrih cest.

5.2.7.1 Pričakovane posledice ukrepa regulacije po modelu s fiksno maržo

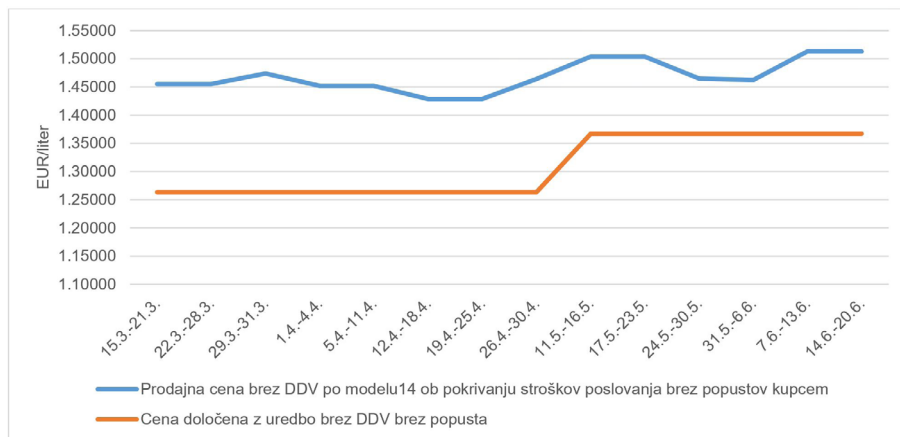
Vlada RS je po preteku ukrepa omejitve cen uvedla ukrep regulacije marže v kombinaciji z nižanimi javnimi dajatvami. Ne glede na še vedno visoko volatilitnost na mednarodnih veleprodajnih trgih so se ukrepi izkazali za manj škodljive, kar je potrdilo, da bi bilo mogoče doseči cilje brez neposrednega fiksiranja cen. Ta ukrep je bil uveden tako, da je manj posegel v pravice oškodovanih oseb kot regulacija najvišjih prodajnih cen.

V primeru regulacije cene po metodologiji bi bile cene v tem obdobju v povprečju višje pri NMB95 za 7,5 % in pri dizelskem gorivu za 12,5 %. Glede na relativno majhno pomembnost stroška goriv v košarici dobrin potrošnikov oziroma v stroškovnih deležih industrije dvig cene ne bi bistveno vplival na te subjekte. Sliki 32 in 33 prikazujeta primerjavo modelske cene regulacije (nabavni stroški + stroški poslovanja) in cene, določene z uredbo, med 15. 3. in 20. 6. 2022 za NMB95 in dizel.

Slika 32: Primerjava modelske cene regulacije (nabavni stroški + stroški poslovanja) in cene, določene z uredbo, med 15. 3. in 20. 6. 2022 za NMB95



Slika 33: Primerjava modelske cene regulacije (nabavni stroški + stroški poslovanja) in cene, določene z uredbo, med 15. 3. in 20. 6. 2022 za dizel



Dejstvo, da so bili ti ukrepi uvedeni po izteku regulacije, kaže, da bi bil ta pristop izvedljiv za soočanje z navedenimi težavami na trgu naftnih derivatov.

5.2.7.2 Uporaba blagovnih rezerv

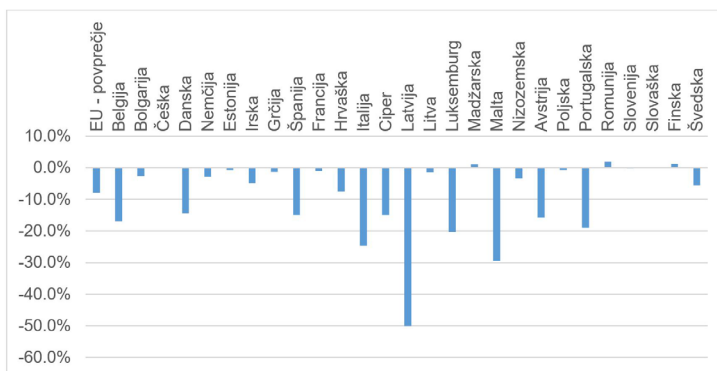
V primeru nihanj cen naftnih derivatov bi bilo bolj smiselno uporabiti blagovne rezerve namesto omejevanja cen. Razlogi za to vključujejo nestabilnost na svetovnih trgih, povečano povpraševanje in odvisnost od uvoza nafte, kar predstavlja tveganje za energetske prihodnosti EU. Države članice EU so zavezane vzdrževati minimalne zaloge nafte in naftnih derivatov za obvladovanje kriz, kar zagotavlja varnost preskrbe z nafto. Slovenija ima že vzpostavljen sistem obveznih zalog nafte in naftnih derivatov, kar omogoča prilagajanje v primeru težav na tem področju. Vse to poudarja, da so blagovne rezerve ključne za obvladovanje kriz in zagotavljanje zanesljive oskrbe z naftnimi izdelki.

Zavod za blagovne rezerve RS igra vlogo skrbnika obveznih rezerv naftnih derivatov v RS. Zavod vzdržuje količino varnostnih zalog za več kot 90 dni povprečne dnevne porabe vseh naftnih derivatov v preteklem koledarskem letu. Od trenutnih približno 580.000 ton skupnih zalog naftnih derivatov je 75 % teh zalog shranjenih v Sloveniji, preostalih 25 % pa se nahaja v Nemčiji in na Madžarskem. Tudi če bi se dobava popolnoma ustavila, bi ob transparentni uporabi zaloge zadostovale za celotno obdobje omejitve cen. Razlog za sproščanje obveznih rezerv je vsaka motnja, tudi če je prehodna, ki bi nepričakovano privedla do zmanjšane dobave nafte ali proizvodov iz izvoznih držav v EU, ali pa bi se prekinitve v preskrbi pojavile znotraj EU, kar bi lahko povzročilo resne motnje v evropskem gospodarstvu in življenju.

Nad sproščanjem obveznih rezerv naftnih derivatov bdijo v okviru EU in posamezna članica ne more sprostiti teh rezerv brez soglasja EU. Po ruski invaziji na Ukrajino je več članic EU zahtevalo sprostitev lastnih obveznih rezerv naftnih derivatov, kar je EU omogočila. To je privedlo do dveh izrednih sprostitev zalog, ki sta bili sprejeti marca in aprila 2022 za stabilizacijo trga. Nizke ravni obveznih rezerv naftnih derivatov junija 2022 odražajo te omenjene sprostitev, ki jih je koordinirala

Mednarodna agencija za energijo, podprlo pa jih je več držav članic EU. Kot kaže slika 34, so se v večini držav medletno (marec 2021–marec 2022) obvezne rezerve naftnih derivatov zmanjšale povprečno za 7,9 %, medtem ko jih je Slovenija zmanjšala za le 0,2 %. Sosednje države so jih po večini zmanjšale za bistveno več: Italija za 24,7 %, Avstrija za 15,7 %, Hrvaška za 7,5 %, medtem ko jih je Madžarska celo povečala za 1,1 %. Slovenija tako v času energetske krize in tudi po začetku vojne v Ukrajini ni pomembneje sprostila obveznih rezerv naftnih derivatov, kot so to storile številne države EU. Na ta način bi se lahko izognila ukrepu omejitve cen.

Slika 34: Medletno zmanjšanje obveznih rezerv surove nafte in naftnih derivatov v državah EU



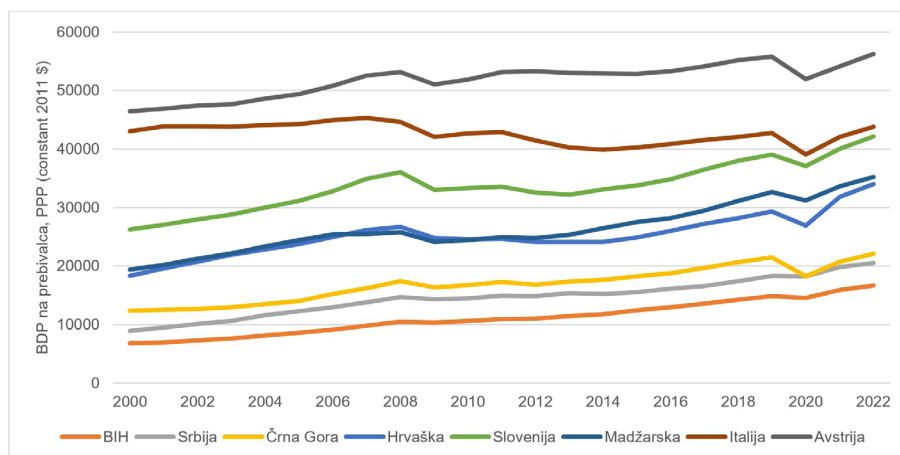
Vir: Eurostat.

5.3 PRIMERJAVA REGULACIJ IN UKREPOV MED DRŽAVAMI V ČASU ENERGETSKE KRIZE

5.3.1 S katerimi državami je primerljivo ekonomsko okolje v Sloveniji?

V primeru ekonomskih analiz regulatornih ukrepov, kot je npr. ukrep omejitve cen, pogosto uporabljamo primerjalno analizo, v kateri prednjačijo nacionalne in sektorske primerjave. Ob tem je treba zadostiti predpostavki o primerljivosti ekonomskega okolja, h kateremu pogosto dodamo še predpostavke o primerljivosti družbenega in geografskega okolja. Slovenija je članica Evropske unije, kar jo postavlja v drugačno ekonomsko in regulatorno okolje v primerjavi z Bosno in Hercegovino, Srbijo ter Črno goro. Članstvo v EU prinaša določene obveznosti, standardizacijo pravil ter dostop do trgov EU, kar vpliva na razpoložljive možnosti ukrepanja in razporeditev virov. Kot je razvidno iz slike 35, so Avstrija, Italija, Madžarska in Hrvaška bistveno bolj podobne Sloveniji po BDP-ju na prebivalca kot BiH, Srbija in Črna gora.

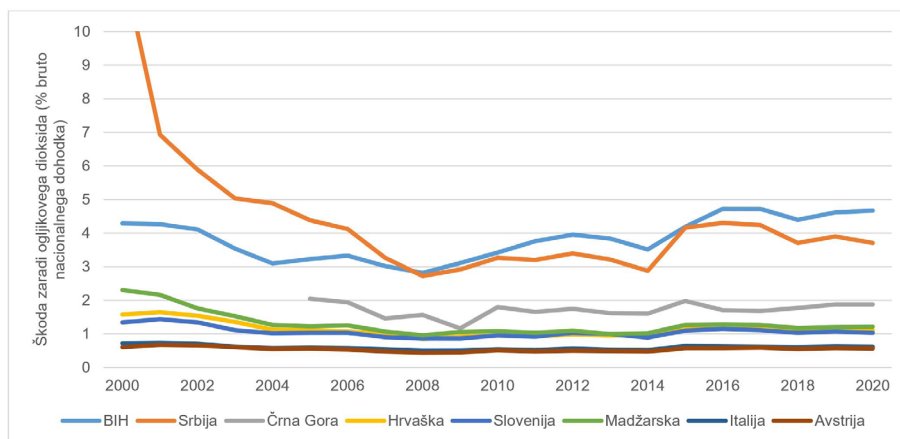
Slika 35: BDP na prebivalca v državah iz primerjave



Vir: Svetovna banka.

Države EU imajo tudi podobne izzive in cilje glede skupne energetske politike. Ta vključuje ukrepe, kot so obdavčenje izpustov ogljikovega dioksida, spodbujanje obnovljivih virov energije, ter druge trajnostne ukrepe, kot so npr. v zadnjih letih intenzivno subvencioniranje nakupov električnih avtomobilov, namestitve sončnih elektrarn ipd. Vse to kaže na to, da EU sledi ciljem zmanjšanja ogljičnega odtisa in spodbujanja zelenega prehoda ter poudarja trajnostni razvoj. Tovrstni ukrepi so v državah zahodnega Balkana zelo redki in predvsem nesistematični, kar pomeni, da so primerjave tudi na sektorski ravni med temi državami zelo zahtevne in nepomembne. Kot prikazuje slika 36, so stroški nastale škode zaradi emisij ogljikovega dioksida ob uporabi fosilnih goriv in proizvodnji cementa bistveno višji v državah izven EU.

Slika 36: Stroški škode zaradi emisij ogljikovega dioksida ob uporabi fosilnih goriv in proizvodnji cementa v državah iz primerjave



Vir: Svetovna banka.

5.3.2 Regulativni ukrepi v državah EU

Po začetku rusko-ukrajinske vojne so države Evropske unije sprejele različne ukrepe glede cen naftnih derivatov. Nekateri od teh ukrepov so se uvedli kasneje, medtem ko so se drugi izvajali že pred začetkom vojne. Hrvaška je s 15. 11. 2021 podaljšala administrativno omejitev cen za NMB95 in dizelsko gorivo, pridružili pa sta se ji Madžarska in Slovenija s cenovno omejitvijo za kurilno olje s 15. 11. 2021. Grčija je uvedla premične druge posredne davke, ki so se spreminjali vsak teden. Nov 25-odstotni DDV na vsa goriva je bil uveden na Švedskem z začetkom leta 2022. Nove trošarine od začetka leta 2022 so uvedli Danska, Luksemburg, Nizozemska, Poljska, Romunija, Portugalska, Španija in Švedska, nove druge posredne davke pa so uvedli Belgija, Latvija, Ciper, Irska, Madžarska in Portugalska. Poljska je znižala DDV na 8 %, Slovenija pa je od februarja dalje znižala trošarine. Španija in Francija sta s 1. aprilom uvedli popuste na maloprodajno ceno do 15 %. Italija je začasno povečala trošarino za dizelsko gorivo in davka na ogljik za dizelsko gorivo ter kurilno olje od 1. maja 2022. Švedska je znižala trošarine za NMB95 in dizelsko gorivo. Slovenija je ponovno uvedla cenovne omejitve za NMB95 in dizelsko gorivo. Portugalska je dodatno znižala trošarino za NMB95 in dizelsko gorivo. Češka je dodatno znižala trošarine za NMB95, dizelsko gorivo in kurilno olje. Hrvaška in Portugalska sta od junija dodatno znižali trošarine. Nemčija je začasno znižala trošarine za NMB95 in dizelsko gorivo. Slovenija je od 21. 6. 2022 dodatno znižala druge posredne davke za dizelsko gorivo, NMB95 in kurilno olje.

Medtem ko sta Slovenija in Hrvaška sprejeli ukrepe za začasno omejitev cen goriv, je npr. Avstrija sprejela bolj trajnostne ukrepe, kot sta obdavčenje izrednih prihodkov energetskega podjetij in spodbujanje prehoda na bolj trajnostne vire energije. To kaže na večji poudarek na trajnostnem razvoju. Države so prilagajale ukrepe tudi na podlagi sprememb na veleprodajnih trgih. Madžarska je npr. uvedla omejitev cen goriva, vendar je ta ukrep kasneje preklicala zaradi specifičnih izzivov na ponudbeni strani. To kaže, kako se ukrepi prilagajajo dinamičnim okoliščinam vsake države.

5.3.3 Regulativni ukrepi v sosednjih državah

Sosednje države (Avstrija, Hrvaška, Italija in Madžarska) so se za blažitev posledic energetske krize po večini odločile začasne omejitve cen in obdavčenje izrednih prihodkov energetskega podjetij, pa tudi za znižanje trošarin in DDV-ja. Avstrija se ni odločila za omejitev cen, ampak za obdavčenje izrednih prihodkov energetskega podjetij. Poleg tega je dodatno obdavčila davek na izpuste ogljikovega dioksida iz fosilnih goriv. Ti davki bodo namenjeni zagotavljanju zelenega prehoda. Hrvaška je podobno kot Slovenija uveljavila omejitve cen, ki pa jih je redno posodabljala v skladu z gibanjem cen na mednarodnih trgih. Na Hrvaškem so ukrepi določanja cen v veljavi še danes. Italija je začasno znižala maloprodajne cene iz naslova trošarin in DDV-ja ter obdavčila izredne prihodke energetskega podjetij. Tudi Madžarska je začasno omejila maloprodajne cene, ki pa jih je zaračunavala le svojim prebivalcem, medtem ko so ostali plačevali tržne cene. Ukrep omejitve cen na Madžarskem je bil začasen in je že zaključen. Madžarska je uvedla tudi davek na izredne prihodke največjega naftnega trgovca. Podrobni ukrepi v sosednjih državah so predstavljeni v naslednjih poglavjih.

5.3.3.1 Avstrija

Avstrijska vlada se v času energetske krize ni odločila za omejitve cen, a je že od leta 2009 v veljavi zakon o določanju cen goriva, ki trgovcem na drobno dovoljuje zvišanje cen le enkrat na dan, medtem ko je znižanje cen dovoljeno kadarkoli in neomejeno.

1. julija 2022 je Avstrija zvišala davek na ogljik za fosilna goriva, vključno z dizelskim gorivom in bencinom, za 5 EUR na tono. S tem se je davek dvignil na 65 EUR na tono CO₂. Povečanje naj bi prineslo dodatnih 116 milijonov EUR prihodkov za Avstrijo, ki bodo porabljeni za financiranje energetskega prehoda države. Poleg tega je Avstrija uvedla subvencije za nakup električnih in hibridnih avtomobilov, ki bodo na voljo do leta 2025. Subvencija znaša 5000 EUR za električne avtomobile in 2500 EUR za priključne hibride.

Vlada je 18. novembra 2022 uvedla predlog za uvedbo zgornje meje dobička naftnih in plinskih podjetij. Če so bili dobički naftnih in plinskih podjetij v letih 2022 in 2023 za 20 % nad povprečjem let 2019–2022, bi jih od 1. julija 2022 do 31. decembra 2023 retroaktivno odšteli za 33 %. Če ta podjetja ne izkažejo nobene naložbe v energetske prehod, se ta vrednost poveča do 40 %. Ta ukrep je začel veljati 1. decembra 2022 in je omejen na 31. december 2023.

5.3.3.2 Hrvaška

Na Hrvaškem so v letih 2021–2022 večkrat omejili maloprodajne cene goriv. Prva zgornja meja cen je bila določena sredi oktobra do 7. decembra 2021, nato od februarja do marca 2022. Nato je bila zgornja meja ponovno uvedena junija 2022 za obdobje dveh tednov. Za bencinske črpalke na avtocestah in visokokvalitetna goriva omejitev cen ni veljala.

Vlada je 17. oktobra 2022 sprejela novo uredbo, s katero je določila najvišje maloprodajne cene naftnih derivatov na ravni preteklih dveh tednov: npr. 10,72 HKR (1,42 EUR)/liter za bencin; HKR 12,3 (1,6 EUR)/liter za dizelsko gorivo; 8,49 HKR (1,18 EUR)/liter za modri dizel. Uredba se je nato nenehno posodabljala v dvotedenskih intervalih. Nazadnje, 30. januarja 2023, je bila cena za bencin določena pri 1,41 EUR/liter; 1,51 EUR/liter za dizelsko gorivo in 1,01 EUR/liter za modri dizel.

5.3.3.3 Italija

Italija je 19. marca 2022 odobrila paket v vrednosti 4,4 milijarde EUR za povečanje socialnega bonusa za 5,2 milijona gospodinjstev (ki so plačevala elektriko in plin po poletnih cenah leta 2021) in za znižanje cene bencina za 25 centov do konca aprila. Drugi ukrepi v svežnju so davčni dobropisi za podjetja in omogočanje državljanom, da so svoje račune za energijo plačevali na obroke. Sredstva so bila pridobljena z 10-odstotnim davkom energetskega podjetjem na nepričakovani dobiček, s čimer je skupni znesek porabljenih sredstev od septembra znašal 20,4 milijarde EUR.

2. maja je premier Mario Draghi predstavil nov paket ukrepov v vrednosti 14 milijard EUR za pomoč družinam in podjetjem in tudi za pospešitev uvajanja obnovljivih virov energije in obratov za ponovno uplinjanje. Podaljšano je bilo tudi obdobje znižanja trošarin na pogonska goriva: popust v vrednosti 30 centov na liter bencina in dizla se je razširil na avtomobile na metan, za

katere se je trošarina znižala na nič, DDV pa se je znižal z 22 % na 5 %. Znižanje je za vsa goriva trajalo do 8. julija 2022. Prevozniki so za izdatke, nastale pri nakupu dizla, za prvo četrletje 2022 izkoristili 28-odstotno davčno olajšavo. Osnutek odloka je predvideval 3 milijarde EUR za leto 2022, 2,5 milijarde EUR za leto 2023 in 1,5 milijarde EUR za vsako leto od 2024 do 2026. Ukrepi se bodo v glavnem financirali s povečanjem obdavčitve nepričakovanega dobička energetskih podjetij z 10 na 25 %.

Proti koncu julija 2022 je vlada dopolnila osnutek zakona z imenom "Aiuti bis" v vrednosti 13 milijard EUR z 2 milijardama EUR za dodatne ukrepe. Več kot 6 milijard EUR bo namenjenih kritju podaljšanja predhodno sprejetih ukrepov: 1,05 milijarde EUR za podaljšanje znižanja DDV-ja na plin (z 22 % na 5 %) in dajatev na gorivo (za 30 centov na liter) ter 5 milijard EUR za odpravo davkov na račune za energijo.

5.3.3.4 Madžarska

Na Madžarskem so bile novembra 2021 uvedene omejitve cen motornih goriv na 480 forintov (1,28 EUR) na liter. Omejitve so bile nato v naslednjem letu podaljšane z julija 2022 na oktober 2022 ter nazadnje na december 2022. 30. julija 2022 je Madžarska spremenila upravičenost do goriva z omejeno ceno in zvišala davek na nepričakovani dobiček, ki se obračuna naftnemu in plinskemu podjetju MOL. Gorivo z omejeno ceno, bencin in dizel, je bilo na voljo samo zasebnim vozilom, kmetijskim vozilom in taksijem. Glavna izjema so bili avtomobili v lasti podjetja. Davek na nepričakovani dobiček za MOL se je 1. avgusta 2022 zvišal s 25 na 40 %.

Cene za gospodinjstva so bile regulirane pod nabavno ceno, vlada pa je 11. novembra 2021 objavila, da bo določila tudi zgornjo ceno bencina in dizla v višini 1,30 EUR/ liter. Sprva je bilo načrtovano, da bo trajalo tri mesece, zgornjo mejo so podaljšali do julija. Márton Nagy, minister za gospodarski razvoj, je dejal, da bo vlada v naslednjih dveh letih zbrala približno 2,06 milijarde EUR z novimi davki na nepričakovani dobiček. Čeprav pokriva številne sektorje gospodarstva, bo večina prihodkov prišla od podjetij v energetskem sektorju (760 milijonov EUR), velik del pa bo zbran od madžarskega naftnega in plinskega podjetja MOL.

6. 12. 2022 je Madžarska vlada preklicala državno omejitev cen goriva, saj je prišlo do večjih primanjkljajev na ponudbeni strani, ki ni zmogla slediti povečanemu povpraševanju. Od 7. 12. 2022 so tako cene goriv na Madžarskem ponovno tržne. Kot je sporočila madžarska vlada, se je poraba goriv na Madžarskem povečala za približno 25 %, težave s proizvodnjo v madžarski rafineriji nafte pa so povzročile, da državno energetsko podjetje MOL težko oskrbuje bencinske črpalke z ustreznimi količinami cenovno omejenega goriva.

5.3.4 Regulativni ukrepi v državah zahodnega Balkana

Vlada na Hrvaškem od leta 2014 ne določa maloprodajnih cen naftnih derivatov, vseeno pa je v letih 2021–2022 večkrat omejila maloprodajne cene goriv oziroma omejevala maržo trgovcev. Prva zgornja meja cen je bila določena 15. 10. 2021 in je veljala do 6. 12. 2021. S 7. 12. 2021 so uvedli modelski izračun cene z določeno maržo trgovcev. Na Hrvaškem je 7. februarja 2022 Vlada Republike Hrvaške

sprejela Uredbo o določanju najvišjih maloprodajnih cen naftnih derivatov (Uredba o utvrđivanju najvišjih maloprodajnih cijena naftnih derivata, NN 17/2022). V uredbi so bile za obdobje 30 dni določene najvišje cene za naslednja pogonska goriva: motorni bencin (eurosUPER 95) v višini 11,37 HRK/liter (1,5 EUR/liter), dizel (eurodizel) v višini 11,29 HRK/liter (1,49 EUR/liter) in dizel plavi (eurodizel BS plavi) v višini 6,50 HRK/liter (0,86 EUR/liter). Vlada Republike Hrvaške je 7. marca 2022 sprejela novo Uredbo o oblikovanju najvišjih cen naftnih derivatov (Uredba o utvrđivanju najvišjih maloprodajnih cijena naftnih derivata, NN 28/2022), ki določa model oblikovanja cen za motorne bencine, dizel in plavi dizel. V uredbi je določena tudi najvišja marža, ki jo lahko zaračunajo naftni trgovci, in sicer za motorne bencine (eurosUPER 95) v višini 0,75 HRK/liter (0,099 EUR/liter), dizel (eurodizel) 0,75 HRK/liter (0,099 EUR/liter) in dizel plavi 0,50 HRK/liter (0,066 EUR/liter). Uredba lahko velja do 90 dni. Vlada Republike Hrvaške je 17. marca 2022 sprejela dodatek k uredbi (Uredba o izmjeni Uredbe o utvrđivanju najvišjih maloprodajnih cijena naftnih derivata; NN 35/2022), s katerim je iz formule za izračun maksimalne cene umaknila dodatek za biokomponento. Vlada RH je 17. marca 2022 sprejela tudi novo uredbo (Uredba o izmjeni Uredbe o posebni naknadi za okoliš zbog nestavljanja biogoriva na tržište; NN 35/2022), s katero je znižala kazni za nevmesavanje biokomponente.

Vlada Republike Hrvaške je z uredbo z dne 7. junija 2022 (Uredba o utvrđivanju najvišjih maloprodajnih cijena naftnih derivata, NN 64/2022) znižala regulirane marže naftnih trgovcev, in sicer za motorne bencine (eurosUPER 95) ter za dizel (eurodizel) na 0,65 HRK/liter (0,086 EUR/liter), ter za dizel plavi na 0,40 HRK/liter (0,053 EUR/liter). Spremenili so tudi način izračuna maloprodajne cene, in sicer so podaljšali obračunsko obdobje na 14 dni (prej 7 dni). Z dopolnitvijo uredbe z dne 20. junija 2022 (NN 70/2022) je Vlada Republike Hrvaške ločila regulacijo glede prodaje na avtocestnih ter ostalih lokacijah. Za goriva, ki se ne prodajajo na avtocestah, je določila maksimalne maloprodajne cene: motorni bencin (eurosUPER 95) v višini 13,50 HRK/liter (1,794 EUR/liter), dizel (eurodizel) v višini 13,08 HRK/liter (1,738 EUR/liter) in dizel plavi (eurodizel BS plavi) v višini 9,45 HRK/liter (1,256 EUR/liter). Za goriva na avtocestnih lokacijah pa je določila regulacijo marže, in sicer za motorne bencine (eurosUPER 95) v višini 0,65 HRK/liter (0,0863 EUR/liter) ter za dizel (eurodizel) 0,65 HRK/liter (0,0863 EUR/liter), za plavi dizel 0,40 HRK/liter (0,0531 EUR/liter). V tem obdobju je vlada na Hrvaškem dvakrat znižala trošarine na naftne derivate, in sicer 7. 3. 2022 za 10,4 % pri NMB95 in za 6,5 % pri dizelskem gorivu, ter še 7. 6. 2022 za 11,6 % pri NMB95 in za 7,0 % pri dizelskem gorivu.

V Srbiji so se maloprodajne cene naftnih derivatov oblikovale prosto pod tržnimi pogoji vse do februarja leta 2022. 11. 2. 2022 je Vlada Republike Srbije sprejela uredbo o omejevanju cen naftnih derivatov z veljavnostjo za obdobje 30 dni, ki se nanaša na eurodizel in neosvinčeni bencin in je v veljavi od 12. februarja 2022 dalje (Uredba o ograničenju višine cijena naftnih derivata). Cena za liter euro premium BMB 95 je bila 171 dinarjev in za liter dizelskega goriva 179 dinarjev. Z dopolnjeno uredbo z dne 11. marca 2022 je najvišja maloprodajna cena z davkom na dodano vrednost za eurodizel in neosvinčeni bencin BMB 95 določena v višini povprečne veleprodajne cene derivatov v Srbiji, povečane za 6 RSD/liter (5 EUR centov/liter), kasneje (s spremembo 29. aprila 2022) pa povečane za 7 RSD/liter. 8. aprila 2022 je Vlada Republike Srbije podaljšala uredbo o omejevanju cen naftnih derivatov do 30. aprila 2022, pri čemer je določila nove cene, in sicer je cena za liter euro premium BMB 95 175 dinarjev in cena za liter dizelskega goriva 197 dinarjev. 29.

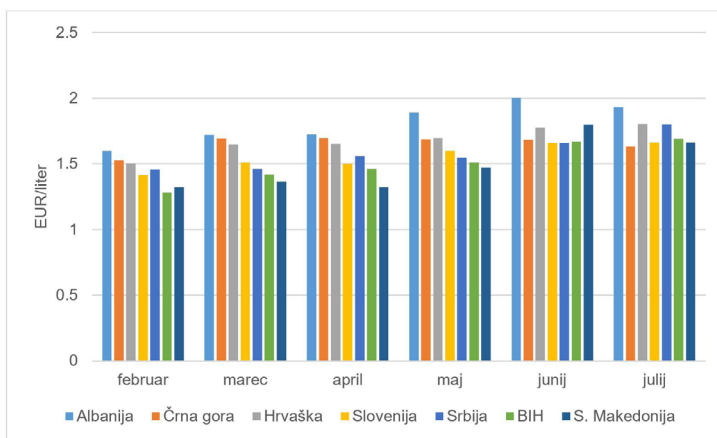
aprila 2022 je vlada ponovno podaljšala uredbo in določila ceno za liter euro premium BMB 95 na 174,1 dinarja in ceno za liter dizelskega goriva na 196,3 dinarja. Vlada Srbije je podaljšala uredbo o omejevanju cen naftnih derivatov do 31. maja 2022. 31. maja 2022 je Vlada Srbije ohranila uredbo in zmanjšala dajatve na gorivo za 15 % v primerjavi s stanjem pred 10. marcem, ko je bila stopnja že zmanjšana za 20 %. 31. oktobra 2022 je Vlada Srbije ohranila uredbo o omejevanju cen naftnih derivatov, ki velja za eurodizel in NMB 95: cena eurodizla je 1,7410 EUR/liter, cena euro premium NMB 95 je 1,5983 EUR/liter. 11. avgusta 2022 je Vlada Srbije zniža trošarine na gorivo za 10 % kot odgovor na zvišanje cen dizla in bencina zaradi ruskega vojaškega posredovanja v Ukrajini.

V Bosni in Hercegovini je od 3. aprila 2021 omejena maloprodajna kalkulativna marža do največ 0,128 EUR/liter (0,25 BAM/liter), veleprodajna marža na 0,06 BAM/liter (0,0307 EUR/liter) – pred tem so se maloprodajne cene proizvodov iz nafte oblikovale prosto po tržnih pogojih.

V Črni gori se cene proizvodov iz nafte oblikujejo v skladu z uredbo o načinu oblikovanja maksimalnih maloprodajnih cen naftnih derivatov, ki je v veljavi od marca 2021. Cene se spreminjajo vsakih štirinajst dni, če se spremenijo cene na naftnem trgu (Platts European Marketscan) in se tečaj EUR in USD zaokroži. Pred tem so se cene proizvodov iz nafte oblikovale v skladu z uredbo o načinu oblikovanja maksimalnih maloprodajnih cen naftnih derivatov, ki je bila v veljavi od 1. januarja 2011. 10. maja 2022 je vlada znižala trošarine za motorna goriva (evrosuper 95 in 98) za 40 %. 7. junija 2022 je vlada nadalje znižala trošarine za motorna goriva za 10 %, kar pomeni skupaj 50-odstotno znižanje trošarin za te vrste goriv. Konec septembra je Vlada Črne gore po opravljenem rebalansu proračuna sporočila, da se nižji prihodek v proračun pripisuje odpustitvi polovice zneska trošarin, kar vpliva na skupni upad te dajatve. Država je sporočila, da bo od trošarin namesto predvidenih 271 milijonov EUR prejela 261 milijonov EUR. 5. decembra 2022 je vlada trošarine vrnila na 40-odstotno znižanje, kar pomeni, da se povečajo po 5 in 6 EUR centov/liter.

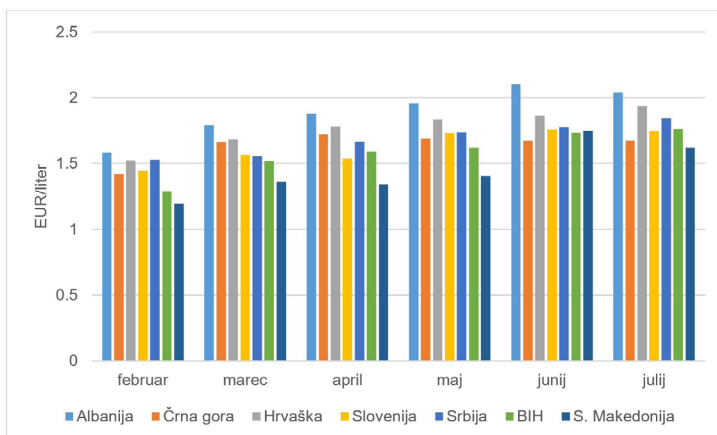
Kot kaže pregled cen na sliki 37 za NMB95 in na sliki 38 za dizelsko gorivo, so bile cene obeh goriv med najnižjimi v regiji v obdobju od 15. 3. 2022 do 21. 6. 2022, na koncu obdobja pa celo najnižje. Od 21. junija, ko je prišlo do spremembe cen v štirih državah nekdanje Jugoslavije, sta bila najcenejša NMB95 in dizelsko gorivo na bencinskih črpalkah v Republiki Srpski. Najvišja maloprodajna cena osnovnega bencina na bencinskih črpalkah zunaj avtocest je bila od torika z odločitvijo Vlade Slovenije povečana z 1,56 na 1,75 EUR/liter, medtem ko se je cena dizla dvignila z 1,67 na 1,85 EUR/liter. S tem je dizel v Sloveniji dobesedno čez noč postal najdražje gorivo v vseh državah nekdanje Jugoslavije, razen Bosne in Hercegovine, kjer cene niso omejene, kar pomeni, da je mogoče gorivo tam kupiti dražje ali ceneje kot v drugih državah.

Slika 37: Primerjava mesečnih povprečij cen goriva NMB95 v državah bivše Jugoslavije in Albaniji



Vir: GlobalPetrolPrices.com.

Slika 38: Primerjava mesečnih povprečij cen dizelskega goriva v državah bivše Jugoslavije in Albaniji



Vir: GlobalPetrolPrices.com.

Glede na pregled ukrepov v državah bivše Jugoslavije, kot so Hrvaška, Srbija, Bosna in Hercegovina ter Črna gora, lahko ugotovimo, da so bili ti ukrepi milejši v primerjavi s tistimi v Sloveniji, bili so bolj prilagodljivi in niso bili časovno usklajeni. Obstaja več ključnih dejavnikov, ki podpirajo to trditev. Prvič, v teh državah so bile maloprodajne cene goriv praviloma višje kot v Sloveniji, čeprav so stroški poslovanja tam običajno nižji. Ukrepi v Sloveniji so bili zato v absolutnem smislu močnejši. Drugič, države v bivši Jugoslaviji so po večini bistveno bolj zmanjšale trošarine na naftne derivate, saj niso bile obvezane upoštevati minimalne stopnje trošarine, ki velja v Evropski uniji. Ta ukrep je državam omogočil, da so prerazporejale obremenitev regulacije na proračun bistveno bolj kot v Sloveniji. Slovenija ni doživela bistvenega zmanjšanja davčnih prilivov zaradi regulacije, ker je v tem obdobju povečala prodajo naftnih derivatov. Tretjič, časovna neuskklajenost ukrepov

med državami kaže na to, da so se države odzivale na različne vire domnevne nestanovitnosti cen na mednarodnih trgih. To se je zgodilo kljub dejstvu, da so se vse države v tej regiji oskrbovale na istih trgih, kar kaže na to, da so ukrepi najverjetneje posledica arbitrarnih odločitev posameznih držav. Posledično je primerjava ukrepov med državami otežena in ukrepi v teh državah ne morejo biti razlog za upravičenost ukrepov v Sloveniji.

6 PREDLOG METODOLOGIJE ZA OBLIKOVANJE CEN

6.1 METODOLOGIJA ZA OBLIKOVANJE CEN DOLOČENIH NAFTNIH DERIVATOV

V skladu z ugotovitvami pričujoče raziskave je bil pripravljen predlog prilagoditve metodologije za oblikovanje cen določenih naftnih derivatov, ki bi omogočal vzdržno poslovanje vseh distributerjev na slovenskem trgu. Ključne dopolnitve so naslednje:

- › sprememba izračuna maloprodajne marže z vključitvijo stroškovnih komponent na dinamičen način,
- › upoštevanje tržnega prubitka na borzne kotacije biogoriv z dvojnim štetjem in
- › sprememba časovnega okvira izračuna modelske cene mineralnega goriva s 14-dnevnega povprečja na 7-dnevno povprečje.

Cene naftnih derivatov NMB-95, dizel in KOEL naj bi se v skladu s predlogom oblikovale na enoto proizvoda (liter) kot povprečna 7-dnevna cena tekočega obdobja. Povprečna 7-dnevna prodajna cena za tekoče obdobje brez dajatev (v nadaljnjem besedilu: modelska cena naftnega derivata) za posamezni naftni derivat se določi z izračunom po naslednji formuli:

$$P_t = P_{t(Min)} + \Delta_{t(Bio)} + r + M$$

pri čemer je:

P_t	modelska cena naftnega derivata v EUR/liter;
$P_{t(Min)}$	modelska cena mineralnega naftnega derivata v EUR/liter;
$\Delta_{t(Bio)}$	dodatek za biokomponento, ki se primešava mineralnim gorivom, v EUR/liter;
M	marža distributerjev v EUR/liter, pri čemer se najvišja višina marže določi po metodologiji;
r	članarina Zavodu Republike Slovenije za blagovne rezerve v EUR/liter, ki jo na podlagi 21.b člena Zakona o blagovnih rezervah (Uradni list RS, št. 96/09 – uradno prečiščeno besedilo in 83/12) z uredbo določi Vlada Republike Slovenije.

Modelska cena mineralnega naftnega derivata v EUR/liter iz izračuna zgoraj se določi z naslednjo formulo:

$$P_{t(Min)} = \left(\frac{\sum_{i=1}^n CIF\ Med\ H_i * e_i}{n} \right) * \frac{\rho}{1000}$$

pri čemer je:

$P_{t(Min)}$	modelska cena mineralnega naftnega derivata v EUR/liter;
ρ	gostota naftnega derivata (za motorne bencine znaša 0,755 kg/liter, za dizel in KOEL 0,845 kg/liter);

<i>i</i>	dnevni podatek; $i = 1, 2, 3, \dots, n$;
<i>t</i>	7-dnevni interval tekočega obdobja;
<i>n</i>	$n = 7$ -dnevno povprečje oziroma $n = 5$, ker za soboto in nedeljo ni objave borznih kotacij;
<i>e</i>	1 USD = <i>x</i> EUR (objavljeni dnevni tečaj Banke Slovenije: dnevna tečajnica – referenčni tečaji ECB);
<i>CIF Med H_i</i>	Platts kotacija derivata (najvišja dnevna vrednost v USD/tono po viru: Platts European Marketscan v rubriki "Mediterranean Cargoes CIF Med High (Genova/Lavera)", pri čemer je: > Prem Unl 10 ppm = NMB-95, > ULSD 10 ppm = dizel in KOEL

Osnova za izračun najvišje modelske cene mineralnega naftnega derivata v EUR/liter, ki se lahko uveljavi na trgu, so Platts European Marketscan kotacije CIF Med H (Mediterranean Cargoes CIF Med High Genova/Lavera), izražene v ameriških dolarjih/tono. Modelska cena mineralnega naftnega derivata v EUR/tono se izračuna tako, da se vsakodnevna kotacija Platts pomnoži s tečajem USD za isti dan, skupna vsota pa se deli s številom dni, za katere so podatki na voljo (če za določen dan ni podatka o deviznem tečaju, se kot relevanten podatek upošteva zadnji razpoložljivi devizni tečaj). Modelska cena naftnega derivata se izračuna na podlagi podatkov za deset dni, in sicer od ponedeljka v tednu *x* do petka v tednu *x* + 1. Izračunana modelska cena mineralnega naftnega derivata, izražena v EUR/tono, se preko gostote () derivata in faktorja 1/1000 preračuna v EUR/liter.

Dodatek za biokomponento v EUR/liter se izračuna, kot sledi.

a) Za NMB-95 po naslednji formuli:

$$\Delta_{t(\text{Bio-bencin})} = \left[\left(\frac{\sum_{i=1}^n (\text{FOB Rott T2 Eth } H_i + pr_{\text{Bio-b2}} * D_{\text{Bio-b2}}) / 1000}{n} \right) - P_{t(\text{Min.bencin})} + T_{Q(\text{Bio-b})} \right] * D_{\text{Bio-b}}$$

pri čemer je:

$\Delta_{t(\text{Bio-bencin})}$	dodatek za biokomponento v mineralnem bencinu NMB-95 v EUR/liter;
<i>i</i>	dnevni podatek; $i = 1, 2, 3, \dots, n$;
<i>t</i>	7-dnevni interval tekočega obdobja;
<i>n</i>	$n = 7$ -dnevno povprečje oziroma $n = 5$ podatkov; ker za soboto in nedeljo ni objave borznih kotacij;
<i>FOB Rott T2 Eth H</i>	Platts kotacija bioetanola (najvišja dnevna vrednost v EUR/m ³ po viru: Platts Bio-fuelscan v rubriki "Northwest Europe Ethanol Price Assesments" pod vrstico "Ethanol FOB T2 Rotterdam H");
<i>pr_{Bio-b2}</i>	premija na ETH-kotacijo za dvojno šteti bioetanol, ki se določi na podlagi tržne analize;
<i>D_{Bio-b2}</i>	delež vsebnosti bioetanola dvojnega štetja v mineralnem bencinu NMB-95, izražen v volumskem odstotku, ki se določi na podlagi zahtevanih ciljev OVE v prometu;
<i>P_{t(Min.bencin)}</i>	modelska cena mineralnega naftnega derivata NMB-95 v EUR/liter, izračunana po formuli za mineralne naftne derivate;

$T_{Q(Bio-b)}$	priznani strošek transporta z železniško cisterno za bioetanol prostornine 60 m ³ na relaciji Ljubljana–Rotterdam–Ljubljana v EUR/liter po tarifniku Slovenskih železnic, ki znaša 0,056 EUR/liter;
D_{Bio-b}	delež vsebnosti bioetanola v mineralnem bencinu NMB-95, izražen v volumnem odstotku, ki znaša 5 %.

b) Za dizel po naslednji formuli:

$$\Delta_{t(Bio-dizel)} = \left[\left(\left(\frac{\sum_{i=1}^n (RME \text{ FOB ARA } H_i + pr_{Bio-d2} * D_{Bio-d2}) * e_i}{n} \right) * \frac{\rho}{1000} \right) - P_{t(\text{Min.dizel})} + T_{Q(Bio-d)} \right] * D_{Bio-d}$$

pri čemer je:

$\Delta_{t(Bio-dizel)}$	dodatek za biodizel v mineralnem dizlu v EUR/liter;
i	dnevni podatek; $i = 1, 2, 3, \dots, n$;
t	7-dnevni interval tekočega obdobja;
n	$n = 7$ -dnevno povprečje oziroma $n = 5$, ker za soboto in nedeljo ni objave borznih kotacij;
$RME \text{ FOB ARA } H_i$	Platts kotacija biodizla (najvišja dnevna vrednost v USD/mt po viru: Platts Bio-fuelscan v rubriki "Biodisel Price Assessments – Northwest Europe (USD/mt)" pod vrstico "RME (RED) FOB ARA High");
pr_{Bio-d2}	premija na RME-kotacijo za dvojno šteti biodizel, ki se določi na podlagi tržne analize;
D_{Bio-d2}	delež vsebnosti biodizla dvojnega štetja v mineralnem biodizlu, izražen v volumnem odstotku, ki se določi na podlagi zahtevanih ciljev OVE v prometu;
ρ	gostota za biodizel, ki znaša 0,883 kg/liter;
$P_{t(\text{Min.dizel})}$	modelska cena mineralnega dizla v EUR/liter, izračunana po formuli za mineralne naftne derivate;
$T_{Q(Bio-d)}$	priznani strošek transporta z železniško cisterno za biodizel prostornine 60 m ³ na relaciji Ljubljana–Rotterdam–Ljubljana v EUR/liter po tarifniku Slovenskih železnic, ki znaša 0,063 EUR/liter;
D_{Bio-d}	delež vsebnosti biodizla v mineralnem dizlu, izražen v volumnem odstotku, ki znaša 7 %.

6.2 METODOLOGIJA ZA DOLOČANJE MARŽE DISTRIBUTERJEV

Najvišja marža, dodeljena distributerjem naftnih proizvodov, bo določena dvakrat na leto, in sicer 1. aprila in 1. oktobra z uporabo naslednje formule:

$$MD_{nova} = MD_{stara} * \left(a * \frac{P_{t+1}}{P_t} + b * \frac{S_{t+1}}{S_t} + c * \frac{M_{t+1}}{M_t} + d * \frac{F_{t+1}}{F_t} + e * \frac{C_{t+1}}{C_t} \right)$$

kjer je:

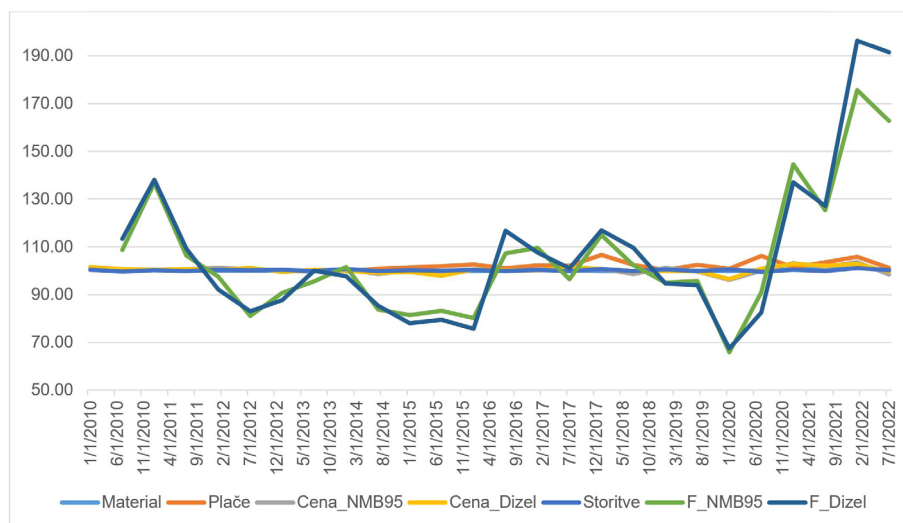
MD_{nova}	nova marža distributerja;
$Marža_{stara}$	stara marža distributerja;
$\frac{P_{t+1}}{P_t}$	verižni indeks bruto plač v SKD sektorju G-47.301 – Trgovina na drobno z lastnimi gorivi, ki ga objavi Statistični Urad RS;
$\frac{S_{t+1}}{S_t}$	verižni indeks storitev iz ECOICOP – storitve skupaj, ki ga objavi Statistični Urad RS;
$\frac{M_{t+1}}{M_t}$	verižni indeks cen industrijskih proizvodov predelovalne industrije kot enakomerno utežen indeks naslednjih kategorij (vsak delež 0,25), ki jih objavi Statistični Urad RS: › C25 Proizvodnja kovinskih izdelkov, razen strojev in naprav, › C26 Proizvodnja računalnikov, elektronskih in optičnih izdelkov, › C27 Proizvodnja električnih naprav, › C29 Proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic;
$\frac{F_{t+1}}{F_t}$	verižni indeks finančnih stroškov, enak obrestni meri euribor6M (ki jo objavi Banka Slovenije), povečani za 2,5 % in pomnoženi z vrednostjo CIF-kotacij ustreznega derivata (ki jo objavi Platts European Marketscan), prilagojen za valutni menjalni tečaj EUR/USD (ki ga objavi Banka Slovenije) ter z vključitvijo kotacije ustrezne biokomponente (ki jo objavi Platts Bio-fuelscan);
$\frac{C_{t+1}}{C_t}$	verižni indeks povprečne maloprodajne cene naftnega derivata iz ECOICOP, ki ga objavi Statistični Urad RS;
a,b,c,d,e	uteži k posameznim stroškovnim komponentam;
t in $t+1$	časovna indeksa (trenutno in naslednje časovno obdobje), pri čemer se za določitev posameznega obdobja upošteva: › 1. april: obdobje od septembra do februarja, › 1. oktober: obdobje od marca do avgusta.

Če 1. april ali 1. oktober pade na nedeljo ali ponedeljek, se indeksacija uporablja od dneva po prvem obračunskem dnevu aprila oziroma oktobra.

6.3 SIMULACIJA IZRAČUNA MARŽE

Predpostavimo, da je Vlada RS z 9. 1. 2014 določila najvišje dovoljene marže za določene naftne derivate. Te so znašale 0,08701 EUR/liter za NMB95 in 0,08158 EUR/liter za dizel. Za osnovo pri simulaciji smo vzeli 30-odstotno povečanje marž, kar je še vedno nižje od povprečja EU. Na podlagi tako določene marže bomo simulirali izračun marže za naslednjih 16 polletij. Za potrebe izračuna smo pripravili ustrezne verižne indekse. Slika 39 prikazuje gibanje verižnih indeksov v obdobju 2010–2022. Ti indeksi predstavljajo cene materialov, plač, goriv, storitev in finančnih stroškov.

Slika 39: Gibanje verižnih indeksov, uporabljenih za izračun marže



Pri simulaciji smo uporabili različne uteži za stroškovne komponente. Tabela 11 prikazuje uporabljene uteži v treh simulacijskih modelih. Vsak izmed spodnjih modelov je bil ocenjen za posamezni naftni derivat.

Tabela 11: Uteži v simulacijskih modelih

	a	b	c	d	e
ND_30	0,30	0,40	0,15	0,05	0,10
ND_30F	0,25	0,40	0,10	0,15	0,10
ND_30F2	0,20	0,35	0,10	0,25	0,10

6.3.1 Simulacija izračuna marže za NMB95

Tabela 12 prikazuje simulacijo izračuna marže za naftni derivat NMB95. Za primerjavo smo simulacijam dodali še povprečne marže na ravni EU, v Avstriji in Belgiji.

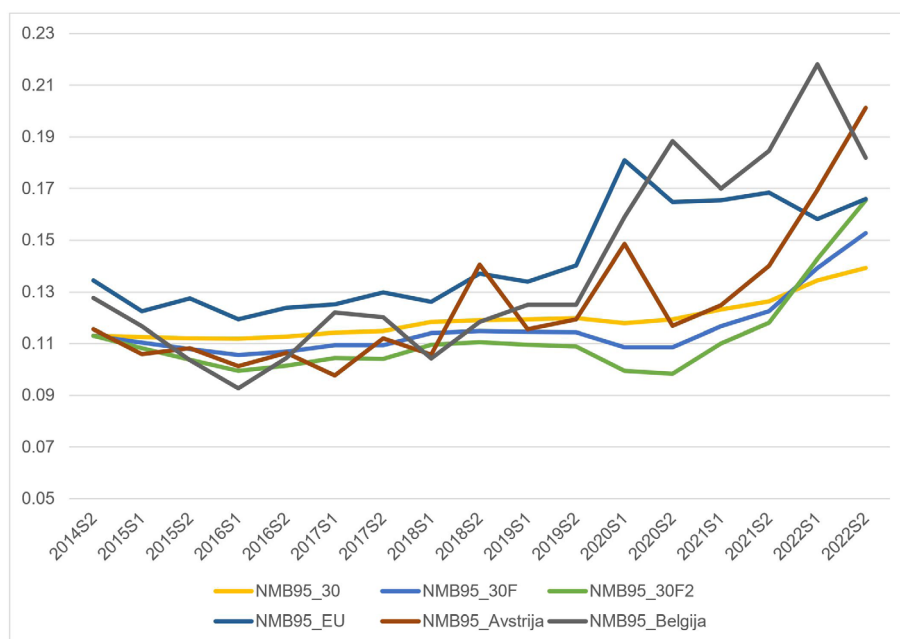
Tabela 12: Simulacijski izračun marže distributerjev za NMB95

Datum	NMB95_30	NMB95_30F	NMB95_30F2	NMB95_EU	NMB95_Avstrija	NMB95_Belgija
1. 10. 2014	0,1131	0,1131	0,1131	0,1345	0,1155	0,1278
1. 04. 2015	0,1126	0,1104	0,1082	0,1225	0,1060	0,1167
1. 10. 2015	0,1120	0,1079	0,1039	0,1274	0,1082	0,1037
1. 04. 2016	0,1120	0,1056	0,0994	0,1195	0,1013	0,0926
1. 10. 2016	0,1127	0,1070	0,1014	0,1239	0,1064	0,1044

1. 04. 2017	0,1143	0,1094	0,1045	0,1253	0,0976	0,1220
1. 10. 2017	0,1148	0,1094	0,1040	0,1299	0,1120	0,1201
1. 04. 2018	0,1183	0,1140	0,1096	0,1261	0,1058	0,1042
1. 10. 2018	0,1191	0,1149	0,1106	0,1372	0,1406	0,1184
1. 04. 2019	0,1193	0,1145	0,1096	0,1339	0,1155	0,1251
1. 10. 2019	0,1199	0,1144	0,1089	0,1404	0,1194	0,1250
1. 04. 2020	0,1179	0,1086	0,0995	0,1809	0,1486	0,1590
1. 10. 2020	0,1194	0,1086	0,0984	0,1648	0,1169	0,1885
1. 04. 2021	0,1232	0,1168	0,1101	0,1655	0,1248	0,1700
1. 10. 2021	0,1263	0,1225	0,1181	0,1685	0,1401	0,1846
1. 04. 2022	0,1346	0,1393	0,1428	0,1583	0,1696	0,2182
1. 10. 2022	0,1393	0,1528	0,1655	0,1660	0,2013	0,1819

Slika 40 prikazuje gibanje simulirane marže za NMB95 v obdobju od 1. 10. 2014 do 1. 10. 2022. Opazimo lahko, da so simulirane marže še vedno pod povprečje EU in ostalih držav.

Slika 40: Gibanje simulirane marže za NMB95



6.3.2 Simulacija izračuna marže za dizel

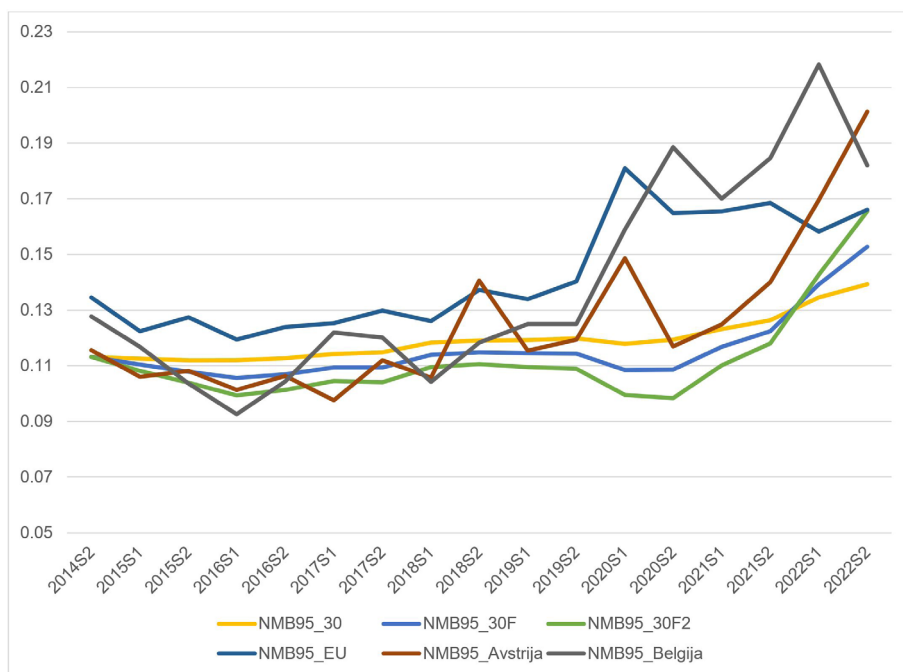
Tabela 13 prikazuje simulacijo izračuna marže za dizel. Za primerjavo smo simulacijam dodali še povprečne marže na ravni EU, v Avstriji in Belgiji.

Tabela 13: Simulacijski izračun marže distributerjev za dizel

Datum	Dizel_30	Dizel_30F	Dizel_30F2	Dizel_EU	Dizel_Avstrija	Dizel_Belgija
1. 10. 2014	0,1061	0,1061	0,1061			
1. 04. 2015	0,1053	0,1029	0,1005			
1. 10. 2015	0,1046	0,1000	0,0955			
1. 04. 2016	0,1043	0,0972	0,0903	0,1270	0,1038	0,1179
1. 10. 2016	0,1055	0,0999	0,0943	0,1201	0,0991	0,1140
1. 04. 2017	0,1069	0,1018	0,0967	0,1269	0,1083	0,1116
1. 10. 2017	0,1077	0,1025	0,0974	0,1252	0,1048	0,1118
1. 04. 2018	0,1111	0,1072	0,1031	0,1358	0,1069	0,1184
1. 10. 2018	0,1123	0,1093	0,1060	0,1347	0,1174	0,1324
1. 04. 2019	0,1124	0,1087	0,1049	0,1461	0,1163	0,1272
1. 10. 2019	0,1128	0,1084	0,1038	0,1454	0,1151	0,1186
1. 04. 2020	0,1111	0,1031	0,0953	0,1870	0,1417	0,1606
1. 10. 2020	0,1121	0,1020	0,0923	0,1710	0,1638	0,1485
1. 04. 2021	0,1153	0,1085	0,1015	0,1730	0,1609	0,1458
1. 10. 2021	0,1184	0,1141	0,1094	0,1606	0,1553	0,1490
1. 04. 2022	0,1272	0,1333	0,1378	0,1599	0,2028	0,1855
1. 10. 2022	0,1337	0,1521	0,1699	0,1560	0,1810	0,1901

Slika 41 prikazuje gibanje simulirane marže za dizel v obdobju od 1. 10. 2014 do 1. 10. 2022. Tudi pri dizlu lahko opazimo, da so simulirane marže še vedno pod povprečje EU in ostalih držav.

Slika 41: Gibanje simulirane marže za dizel



7 POVZETEK GLAVNIH UGOTOVITEV

Trg naftnih derivatov velja za trg, na katerem je zaradi visokih vstopnih ovir večja verjetnost prisotnosti omejene konkurence. Taki trgi so bili v preteklosti pogosto regulirani, medtem ko današnji rezultati kažejo, da v večini primerov regulacija ni smiselna. Še zlasti to velja za trge, ki imajo dobre obete za razvoj učinkovite konkurence. To je posledica dejstva, da regulacija cen posega v prosto gibljive cene, ki so katalizator učinkovitega konkurenčnega procesa in kot take ključnega pomena za učinkovite konkurenčne rezultate. Ekonomska stroka si zato ni enotna glede smotrnosti uporabe omejitve cen kot ukrepa regulacije, vseeno pa jo priporoča v določenih izrednih primerih, kot so naravne nesreče in vojne situacije, medtem ko jo v drugih primerih odsvetuje.

Regulacija cen se pogosto uvede tudi v primerih tržnih distorzij, kot je presežno povpraševanje ali pomanjkanje ponudbe, ki lahko vodijo v inflacijo. Kot kažejo ugotovitve, pa regulacija cen ni ustrezen instrument za zajezitev inflacije, tudi če imajo podjetja določeno stopnjo tržne moči in osrednji trg ni konkurenčen, saj regulacija cen ne odpravi temeljnih vzrokov inflacije – presežnega povpraševanja ali pomanjkanja ponudbe, ki ga poganjajo stroškovni dejavniki.

Namesto da bi pomagale vladi pri zatiranju inflacije, omejitve cen zmanjšujejo spodbude podjetij za povečanje ponudbe v odgovoru na presežno povpraševanje. V obdobju dviga cen zaradi stroškovnih pritiskov prosto gibajoče se cene učinkovito preusmerjajo povpraševanje k blagu, ki ne doživlja stroškovnega pritiska. Omejitve cen preprečujejo takšno zamenjavo povpraševanja. To moti produktivno in alokativno učinkovitost gospodarstva, zato lahko podaljša obdobje visoke inflacije. Poleg tega je regulacija cen praviloma draga in zahtevna, saj je potrebno pravilno in redno prilagajanje parametrov regulacije in pripravljanje ekonomskih podlag. Prav tako so pogosto prisotne asimetrične informacije med regulatorjem in podjetji, kar lahko vodi do zlorab in izkrivljanja trga.

7.1 POVZETEK PREGLEDA SLOVENSKEGA TRGA NAFTNIH DERIVATOV IN NJEGOVE REGULACIJE

V Republiki Sloveniji je najvišje maloprodajne cene naftnih derivatov od leta 1999 do leta 2020 določila Vlada RS na podlagi uredbe o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov. Te uredbe so določale mehanizme oblikovanja cen in sestavine, ki jih morajo upoštevati distributerji. V letu 2016 je Vlada RS začela postopno liberalizacijo trga naftnih derivatov, najprej s sprostitev cen za NMB-98 in KOEL ter nato še za NMB-95 in dizel na avtocestah. Trg je postal popolnoma liberaliziran 1. oktobra 2020.

Kljub liberalizaciji so bila obdobja, ko je vlada ponovno uvedla regulacijo zlasti zaradi nestabilnih tržnih razmer in nesezonskih nihanj cen. Npr. v letih 2021 in 2022 je bila večkrat uvedena regulacija cen za KOEL, NMB-95 in dizel, vključno z določitvijo najvišjih dovoljenih cen in marž. Vlada je prav tako uvedla različne mehanizme za oblikovanje cen, ki so upoštevali spremembe borznih cen in drugih gospodarskih dejavnikov.

Struktura maloprodajnih cen naftnih derivatov vključuje variabilne in fiksne komponente, pri čemer variabilni del, ki predstavlja okoli 90 % končne cene, vključuje nabavno ceno naftnih derivatov in biokomponent. Med letoma 2020 in 2022 se je delež cene brez dajatev znatno povečal, medtem ko so se prispevki za trošarino, OVE in SPTE, URE in taksa CO₂ zmanjšali. Nabavna cena naftnih derivatov ostaja ključna komponenta končne cene tako za NMB-95 kot za dizel.

Trg naftnih derivatov v Sloveniji kljub visoki koncentraciji deluje učinkovito. To dokazujejo primerjave cen in marž med trgi. V letih med 2016 in 2022 so bile cene in marže pogonskih goriv v Sloveniji nižje od povprečja EU, kar kaže na učinkovito konkurenco. Poleg tega deregulacija trga med letoma 2020 in 2022 ni povzročila drastičnih dvigov cen, kar dodatno potrjuje učinkovitost konkurence. Visoka koncentracija na trgu izhaja predvsem iz visokih vstopnih ovir, kot so birokratski postopki in visoki stroški gradnje bencinskih črpalk, vendar pa ostaja konkurenca prisotna, saj Slovenija ni izjemno koncentrirana glede števila bencinskih črpalk na prebivalca in povprečne prodaje na posamezni črpalki.

Konkurenca na maloprodajnem trgu motornih goriv v Sloveniji se tako zdi učinkovita. Predvsem so bile neto maloprodajne cene v obdobju brez regulacije cen relativno nizke v primerjavi z drugimi državami EU. Ni znakov, da bi regulacija cen v preteklosti koristila voznikom v Sloveniji; nasprotno pa postopna odprava regulacije cen v Sloveniji v obdobju 2016–2020 slovenskim voznikom, kot kaže, ni škodila (v resnici jim je koristila).

7.2 POVZETEK ANALIZE DEJAVNIKOV MALOPRODAJNIH CEN

Nadalje je v tej monografiji empirično analiziran vpliv lokalne konkurence, blagovnih znamk in različnih dejavnikov na strani ponudbe in povpraševanja na maloprodajne cene goriv na bencinskih črpalkah po vsej Sloveniji. S pomočjo analize obsežnega nabora podatkov, ki zajema vse bencinske črpalke v državi med oktobrom 2020 in marcem 2022, analiza ponuja vpogled v to, kako konkurenca in značilnosti posameznih črpalk vplivajo na cene bencina in dizla. V nasprotju s preteklimi raziskavami, ki se pogosto osredotočajo na določene regije, ta raziskava pokriva celotno državo, zato so ugotovitve širše uporabne.

Analiza ugotavlja, da so cenovne razlike na bencinskih črpalkah močno odvisne od dejavnikov, kot so lokacija črpalke (avtocesta v primerjavi z lokalnimi cestami), prepoznavnost blagovne znamke in nabavna cena, ki vpliva na vse črpalke. Lokalna konkurenca igra ključno vlogo, saj večja raznolikost neodvisnih blagovnih znamk na določenem območju vodi do nižjih cen. Poleg tega bližina meja uvaja čezmejno konkurenco, kar lahko povzroči višje cene zaradi pozitivnih razlik v cenah prek meja.

Analiza prav tako proučuje, zakaj slovenski trg maloprodajnih goriv kljub oligopolistični naravi ne izkazuje bistvenih zlorab tržne moči tudi v obdobju deregulacije. Dejavniki, kot so zgodovinske regulativne prakse, vloga Slovenije kot tranzitne države in konkurenčni pritiski sosednjih držav, prispevajo k ohranjanju konkurenčnih cen. Analiza pri tem ugotavlja, da več konkurentov na lokalnem trgu znižuje cene, medtem ko visok tržni delež oligopolnih blagovnih znamk tega

učinka ne pogojuje. Poleg tega neodvisne blagovne znamke določajo nižje cene kot trgovci na debelo, bencinske črpalkke, ki se nahajajo v bližini meja skoraj vseh sosednjih držav, pa so povezane z višjimi cenami.

Prav tako kaže, da bi morala politika spodbujati ostrejšo konkurenco na lokalnem trgu s povečanjem gostote bencinskih črpalk zlasti neodvisnih blagovnih znamk. Te ugotovitve so lahko povezane s posebnimi značilnostmi države. Ta raziskava predstavlja edinstvene ugotovitve, ki osvetljujejo vpliv majhnega trga na konkurenco, s posebnim poudarkom na poudarjanju učinka oligopolnih blagovnih znamk. Analiza poudarja pomembnost razumevanja niansirane dinamike konkurence in diferenciranja izdelkov na trgu maloprodajnih goriv, s čimer izpodbija poenostavljeno predstavo o popolni konkurenci, ki se pogosto uporablja v oblikovanju politik.

Na koncu analiza priznava določene omejitve in predlaga področja za nadaljnje raziskave, kot sta izpopolnjevanje metod za izračun povprečnih dnevni cen ter raziskovanje dodatnih spremenljivk, kot so delovni čas in ponujene storitve na bencinskih črpalkah. Ugotovitve so pomembne za oblikovalce politik, saj poudarjajo potrebo po bolj zapletenem razumevanju dejavnikov, ki vplivajo na maloprodajne cene goriv.

7.3 POVZETEK ANALIZE REGULACIJE CEN V SLOVENIJI

Vlada Republike Slovenije je v uredbi o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov določila modelski izračun cene za NMB95, dizel in KOEL. Kot kažejo rezultati, je regulacija pomanjkljiva in ne omogoča zasledovanja skupnih ciljev podjetij, države in njenih prebivalcev. Ključne empirične ugotovitve smo strnili v tri točke.

Prvič, rezultati so pokazali, da je ocenjena marža za NMB95 v Sloveniji v obdobju 2016–2021 znašala le 7,8 % končne maloprodajne cene, najmanj v EU-27 in veliko manj od povprečja (11,0 %). Tudi za dizel je bila ocenjena marža v istem obdobju v Sloveniji med najnižjimi v EU-27 in je znašala le 6,8 % od končne maloprodajne cene, kar je ponovno veliko manj od povprečja EU-27 (12,1 %). Povprečna marža za KOEL je znašala 10,9 % končne maloprodajne cene in je bila prav tako pod povprečjem EU-27 (15,4 %) v obdobju 2016–2021. Nizke vrednosti marž predstavljajo oviro pri vstopu na trg naftnih derivatov v Sloveniji in posledično zmanjšujejo konkurenčnost tega trga.

Drugič, na podlagi sprejetih strategij se je Republika Slovenija zavezala za doseganje ambicioznih ciljev na področju rabe obnovljivih virov energije v prometu, ki jih bo lahko dosegla z upoštevanjem značilnosti vseh deležnikov v prometu, vključno z distributerji naftnih derivatov. Glede na strukturo prometa in porabe goriv v Sloveniji je treba prilagoditi ukrepe za usklajeno delovanje različnih strategij razvoja. Trenutni izračun dodatka za biokomponento ne odraža dejanskega stroška primešavanja biogoriv v predpisani meri, saj je po vzoru iz držav Evropske unije treba kupovati biodizel druge generacije oziroma takega, ki omogoča dvojno štetje. Slednji dosegla višje cene na borzah naftnih derivatov, ki so posledica predvsem visokega povpraševanja po tovrstnih gorivih.

V razmerah neučinkovitosti trga biogoriv zaradi presežnega povpraševanja držav EU in ob hkratni regulaciji trga naftnih derivatov je treba upoštevati vse vidike v nabavno-prodajni verigi. Tako se lahko izognemo neenakomernim učinkom regulacije na distributerje, ki bi lahko vplivali na njihovo konkurenčnost. Še več, v trenutnih razmerah so zmožnosti distributerjev za spodbujanje zelenega prehoda omejene, zato je prihodnje doseganje okoljskih zavez manj verjetno.

Tretjič, statistični podatki kažejo, da so se stroški dela v obdobju 2020–2022 dvignili za 11,7 %, pri čemer so se plače dvignile za 10,6 % in drugi stroški dela za 16,6 %. Stroški storitev so se samo v letu 2022 povečali za 7,7 %. Z dvigom nabavnih cen energentov se zvišujejo tudi stroški transporta in skladiščenja. Kot zadnje v skladu s spremembami ključnih obrestnih mer na mednarodnih finančnih trgih in povečano volatiliteto zaradi negotovih geopolitičnih razmer naraščajo finančni stroški nabave naftnih derivatov. Kot predlagamo v monografiji, naj bi se marža distributerja prilagajala ključnim spremembam na blagovnih in finančnih trgih.

7.4 POVZETEK ANALIZE UKREPA OMEJITVE CEN V ENERGETSKI KRIZI

Vlada RS je s 15. 3. 2022 določila najvišji maloprodajni ceni za NMB-95 in dizel ter v obdobju do 20. 6. 2022 prilagajala njuni ceni vsakokratni uredbi. Vlada se je za takšen ukrep odločila, da bi blažila posledice energetske krize zaradi motenj na trgu z naftnimi derivati in velika nihanja cen, ki niso sezonska, in s tem zajezila inflacijo ter potencialno zmanjšala nestanovitnost cen. Najvišja dovoljena maloprodajna cena za NMB-95 in dizel je bila določena na podlagi zadnje 7-dnevne povprečne reprezentativne cene naftnih derivatov za Slovenijo, ki je bila sporočena na Evropsko komisijo za Weekly Oil Bulletin. Uredba je bila sprejeta na podlagi Zakona o kontroli cen in Uredbe o listi blaga in storitev, za katere se uporabljajo ukrepi kontrole cen.

Ukrep omejitve cen naftnih derivatov v Sloveniji ni bil nujen z ekonomskega stališča. V obdobju pred energetske krize so pričakovanja glede gospodarskih gibanj kazala na dvig cen surove nafte, ki je bil pričakovan zaradi povečanega povpraševanja ob sproščanju kovidnih ukrepov ter odločitve držav OPEC+ in ZDA o nepovečanju proizvodnje nafte. Te razmere niso bile primerljive s krizo leta 2008 in so bile prehodne narave, kar se je nato tudi potrdilo, saj so cene surove nafte začele padati. V tem obdobju so razmere na veleprodajnih trgih drugih energentov, kot sta elektrika in zemeljski plin, doživele še večje dvige cen. Povečanje cen naftnih derivatov pa ni imelo velikega vpliva na slovensko gospodarstvo, saj se večina naftnih derivatov porabi v sektorju prometa, ki ne prispeva bistveno k bruto domačemu proizvodu Slovenije. Tudi gospodinjstva niso čutila bistvenega bremena dviga cen, saj predstavlja strošek goriva razmeroma majhen delež, poleg tega pa del stroškov prevoza krijejo delodajalci. Ukrep omejitve cen naftnih derivatov tako ni zaščitil širokega kroga gospodarskih subjektov in ni sledil trajnostnim ciljem glede okoljskega vpliva in spodbujanja k uporabi okolju prijaznih energetskih virov.

Ukrep omejitve cen je imel tudi pomembne negativne posledice. Alternativni ukrepi, kot je zmanjšanje javnih dajatev na goriva, bi lahko dosegli iste cilje brez neposrednega poseganja v cene. Poleg tega bi bili manj omejujoči za trg in bi omogočili boljše uravnoteženje interesov potrošnikov in prodajalcev goriva. Učinki ukrepa so se kazali v povečanju porabe goriv v Sloveniji, zlasti dizelskega goriva, predvsem zaradi cenovnih razlik s sosednjimi državami. To je povečalo gostoto prometa na

cestah in izpuste CO₂. Poleg tega je ukrep zmanjšal tržno kapitalizacijo podjetij, kar je vplivalo na njihovo sposobnost za naložbe v zelene projekte in infrastrukturo. Nadalje je ukrep omejil investicije v okviru zelene tranzicije ter v druge družbeno pomembne aktivnosti, kot so šport, kultura in družbeni projekti. Ukrep je prav tako silil podjetja v zmanjšanje stroškov in bi lahko rezultiral v zapiranju manj donosnih lokacij, kar bi lahko imelo dolgoročne negativne posledice za potrošnike. V primeru sprostitev ukrepa in nadaljevanja tržnih cen goriva bi pričakovano prišlo do zmanjšanja povpraševanja po gorivih, vendar to ne bi imelo večjih učinkov na potrošnike. Skupno gledano ukrep omejitve cen na naftne derivate v Sloveniji ni bil sorazmeren, saj so obstajali alternativni ukrepi, ki bi lahko dosegli enake cilje, ne da bi tako močno omejevali trg in gospodarsko svobodo.

Enako pomembna, kot je izbira vrste cenovne regulacije, je njeno prilagajanje razmeram na trgu. Ne glede na to, da je bil ukrep omejitve cen uporabljen tudi v nekaterih sosednjih državah, je bil redno prilagojen razmeram na mednarodnih trgih in je tako relativno zmanjšal izgube prodajalcev. Poleg tega so se sosednje države odločile tudi za alternativne ukrepe, kot so zmanjšanje trošarin, DDV-ja ali obdavčenja presežnih dobičkov prodajalcev zaradi visokih cen na mednarodnih trgih. Posledično je v obdobju od 15. 3. do 20. 6. 2022 zaradi omejitve cen v Sloveniji prišlo do večje rasti povpraševanja glede na sosednje države, kar je povzročilo še večje izgube prodajalcev.

7.5 PREDLOG NOVEGA MODELSKEGA IZRAČUNA

V monografiji nazadnje predlagamo ponovno preučitev smiselnosti regulacije trga pogonskih goriv izven avtocest v Sloveniji, saj trg ne kaže znakov neučinkovite konkurence, prav tako pa ni bilo zaznati negativnega vpliva na potrošnike. Obenem pa v primeru nadaljevanja regulacije z določenimi modelskim izračunom predlagamo preoblikovanje tega mehanizma za oblikovanje cen določenih naftnih derivatov z 1) novo metodologijo določanja marž distributerja, z 2) upoštevanjem uporabe biogoriv z dvojnim štetjem ter s 3) skrajšanjem modelskega časovnega intervala. Le na ta način lahko oblikujemo celoviti cenovno-stroškovni pristop k regulaciji, ki bo omogočal ekonomsko vzdržno poslovanje distributerjev na dolgi rok.

LITERATURA IN VIRI

- Alm, J., Sennoga, E. & Skidmore, M. (2009) "Perfect competition, urbanization, and tax incidence in the real gasoline market." *Economic Inquiry* 47(1): 118–134. <https://doi.org/10.1111/j.1465-7295.2008.00164.x>.
- Atkinson, B. (2009) "Retail Gasoline Price Cycles: Evidence from Guelph, Ontario Using BiHourly, Station-Specific Retail Price Data." *The Energy Journal* 30(1): 85–109. <https://doi.org/10.5547/ISSN0195-6574-EJ-Vol30-No1-4>.
- Bajo-Buenestado, R., & Borrella-Mas, M. A. (2019) "Passing-through taxes beyond borders with a cobra effect" *Journal of Public Economics*, 104040. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2019.06.008>.
- Balaguer, J. & Ripollés, J. (2020) "Do classes of gas stations contribute differently to fuel prices? Evidence to foster effective competition in Spain." *Energy Policy* 139: 111–315. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2020.111315>.
- Balestra, P. & Varadharajan-Krishnakumar, J. (1987). Full information estimations of system of simultaneous equations with error component structure. *Econometric Theory* 3: 223–246. <https://doi.org/10.1017/S0266466600010318>.
- Banfi, S., Filippini, M. & Hunt, L. C. (2005). "Fuel tourism in border regions: The case of Switzerland." *Energy Economics* 27(5): 689–707. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2005.04.006>.
- Barron, J., Taylor, B. & Umbeck, J. (2004) "Number of sellers, average prices, and price dispersion." *International Journal of Industrial Organization* 22(8): 1041–1066. <https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2004.05.001>.
- Bergantino, A. S., Capozza, C., Intini, M. (2020). Empirical investigation of retail fuel pricing: The impact of spatial interaction, competition and territorial factors. *Energy Economics*, 90, 104876. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2020.104876>.
- Bernardo, V. (2018) "The effect of entry on price. Evidence from the retail gasoline market." *Journal of Regulatory Economics* 53(1): 75–99. <https://doi.org/10.1007/s11149-017-9349-3>.
- Byrne, D. & De Ross, N. (2019). Learning to coordinate: a study in retail gasoline. *American Economic Review* 109 (2), 591–619. <https://doi.org/10.1257/aer.20170116>.
- Boroumand, R. H., Goutte, S., Porcher, S., Porcher, T. (2015). A conditional Markov regime switching model to study margins: application to the French fuel retail markets. *Energy Studies Review*. 21(2)
- Boroumand, R. H., Goutte, S., Porcher, S., Porcher, T. (2016). Asymmetric evidence of gasoline price responses in France: A Markov-switching approach. *Economic Modelling*. 52, 467–476.
- Boutesteijn, C., D. Drabik, and T. J. Venus. (2017). The Interaction Between EU Biofuel Policy and First-and Second-Generation Biodiesel Production. *Industrial Crops and Products* 106: 124–129.
- British Petroleum. (2022). Full report – Statistical Review of World Energy 2021 – BP. Najdeno na: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf>
- CBS, PBL, RIVM, WUR (2020). Use of renewable energy for transport, 2005-2019 (indicator 0535, version 19 , 8 September 2020). www.environmentaldata.nl. Statistics Netherlands (CBS), The Hague; PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, The Hague; RIVM National Institute for Public Health and the Environment, Bilthoven; and Wageningen University and Research, Wageningen.
- Chouinard, H. & Perloff, J. (2007) "Gasoline Price Differences: Taxes, Pollution Regulations, Mergers, Market Power, and Market Conditions." *The B.E. Journal of Economic Analysis & Policy* 7(1). <https://doi.org/10.2202/1935-1682.1599>.
- Clark, R. & Houde, J. (2014) "The effect of explicit communication on pricing: Evidence from the collapse of a gasoline cartel." *Journal of Industrial Economics* 62(2): 191–228. <https://doi.org/10.1111/joie.12042>.
- Clemenz, G. & Gugler, K. (2009). Locational choice and price competition: Some empirical results for the Austrian retail gasoline market. In G. Arbia & B. H. Baltagi (Eds.), *Spatial Econometrics* (pp. 223–244). Physica-Verlag HD.

- CME. (2020). Renewable Fuels Demand Stimulates Hedging Opportunities. Najdeno na: <https://www.cmegroup.com/education/articles-and-reports/renewable-fuels-demand-stimulates-hedging-opportunities.html>.
- Den Hertog, J. A. (2010). Review of economic theories of regulation. Discussion Paper Series/Tjalling C. Koopmans Research Institute 10.18.
- Dolšák, J. (2024). Competition and consumer prices in the fuel market: insights from a small EU country. *Applied Economic Analysis*. <https://doi.org/10.1108/AEA-08-2023-0322>
- Drabik, D., & Venus., T. (2019). EU Biofuel Policies for Road and Rail Transportation Sector. *EU Bioeconomy Economics and Policies: Volume II*. 257-276.
- Eckert, A. (2013) "Empirical studies of gasoline retailing: A guide to the literature." *Journal of Economic Surveys* 27(1): 140-166. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6419.2011.00698.x>.
- Espey, M. (1996). Explaining the Variation in Elasticity Estimates of Gasoline Demand in the United States: A Meta-Analysis. *The Energy Journal*, 17(3), 49-60. <https://doi.org/10.5547/ISSN0195-6574-EJ-Vol17-No3-4>
- Eurostat. (2021). Household consumption by purpose. Retrieved February 3, 2023 from: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Household_consumption_by_purpose.
- Evropska komisija. (2017). Project of common interest - Interactive map - networks for electricity, gas, oil and smart grids. Najdeno 1. 12. 2022 na http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/transparency_platform/mapviewer/main.html.
- Fachverband Mineralölindustrie (2020). Branchenreport Mineralöl 2020. Najdeno 4. 1. 2023 na <https://www.wko.at/branchen/industrie/mineraloelindustrie/branchenreport-mineraloelindustrie-2020.pdf>.
- Fasoula, E., & Schweikert, K. (2018). Price regulations and price adjustment dynamics: Evidence from the Austrian retail fuel market, Hohenheim Discussion Papers in Business, Economics and Social Sciences, št. 08-2018.
- Fletcher, A. & B. Lyons (2016) "Geographic market definition in European Commission merger control." DG Competition, Centre for Competition Policy, University of East Anglia, Norwich.
- Foros, O. & Steen, F. (2013) "Vertical control and Price cycles in gasoline retailing." *The Scandinavian Journal of Economics* 115(3): 640-661. <https://doi.org/10.1111/sjoe.12024>.
- FuelsEurope. (2022a). Refining Industry in Figures 2022. Retrieved from https://www.fuelseurope.eu/app/uploads/2022/01/Refining-Industry-in-Figures-2022_Final.pdf.
- FuelsEurope. (July 12, 2022b). Number of petrol stations in selected European countries at the end of 2021 [Graph]. In Statista. Retrieved February 25, 2023, from <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/statistics/525523/number-of-petrol-fuel-filling-station-in-europe-by-country/?locale=en>.
- Goodwin, P., Dargay, J., & Hanly, M. (2004). Elasticities of Road Traffic and Fuel Consumption with Respect to Price and Income: A Review. *Transport Reviews*, 24(3), 275-292. <https://doi.org/10.1080/0144164042000181725>
- González, X. & Moral, M. (2019) "Effects of antitrust prosecution on retail fuel prices." *International Journal of Industrial Organization* 67: 102537. <https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2019.102537>.
- González, X. & Moral, M. (2023) "Competition and Competitors: Evidence from the Retail Fuel Market." *The Energy Journal* 44(6). <https://doi.org/10.5547/01956574.44.6.xgon>.
- Hall, J., R. Lawson, and L. Raymer (2007). "Do gas stations raise prices on the weekend or holidays?" *Atlantic Economic Journal* 35(1): 119-120. <https://doi.org/10.1007/s11293-006-9052-8>.
- Hastings, J. & Washington, E. (2010) "The first of the month effect: consumer behavior and store responses." *American Economic Journal: Economic Policy* 2(2): 142-162. <https://doi.org/10.1257/pol.2.2.142>.
- Haucap, J., U. Heimeshoff, and M. Siekmann (2016). "Selling gasoline as a by-product: The impact of market structure on local prices. DICE Discussion Paper No. 240, available at: <https://ideas.repec.org/p/zbw/dicedp/240.html>.

- Haucap, J., Heimeshoff, U., & Siekmann, M. (2017). "Fuel prices and station heterogeneity on retail gasoline markets." *The Energy Journal* 38(6): 81–103. <https://doi.org/10.5547/01956574.38.6.jhau>.
- Hosken, D. S., R. S. McMillan, and C. T. Taylor (2008). "Retail gasoline pricing: What do we know?" *International Journal of Industrial Organization* 26(6): 1425–1436. <https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2008.02.003>.
- IEA. (2022). Belgium 2022. Energy Policy Review. International Energy Agency. Najdeno dne 27.12.2022 na <https://www.iea.org/reports/belgium-2022>
- Kihm, A., Ritter, N., & Vance, C. (2016). Is the German retail gasoline market competitive? A spatial-temporal analysis using quantile regression. *Land Economics*, 92(4), 718–736. <https://doi.org/10.3368/le.92.4.718>.
- Klemperer, P. (1987). The competitiveness of markets with switching costs. *Rand Journal of Economics*. 18 (1), 138–150.
- Lach, S. and J. Moraga-González (2017) "Asymmetric Price Effects of Competition." *The Journal of Industrial Economics* 65(4): 767–803. <https://doi.org/10.1111/joie.12158>.
- Laffont, J.J., & Tirole, J. (1993). *A Theory of Incentives in Procurement and Regulation*. Cambridge (Massachusetts). The MIT Press, 705 pp.
- Lewis, M. (2008) "Price dispersion and competition with differentiated sellers." *The Journal of Industrial Economics* 56(3): 654–678. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6451.2008.00348.x>.
- Marris, S. (2021). Energy crisis: Ofgem considers changes to price cap process as gas costs continue to challenge suppliers. Najdeno 20.12.2022 na <https://news.sky.com/story/ofgem-considers-changes-to-price-cap-as-gas-costs-continue-to-challenge-suppliers-12453861>
- Meili, C., Jungbluth, N., & Wenzel, P. M. (2018). Life cycle inventories of long-distance transport of crude oil Life cycle inventories of long-distance transport of crude oil. Technical Report
- Modalities to foster use of renewable energy sources in the transport sector by the Energy Community Contracting Parties. (2020). Renewables in Transport in the Energy Community Report. LBST, E4tech, S.E.E.C. December 2020.
- NEPN. (2020). Nacionalni Energetski in Podnebni Načrt. Ministrstvo za infrastrukturo, Langusova 4, 1000 Ljubljana.
- Nevo, A. (2000) "Mergers with differentiated products: the case of the ready-to-eat cereal industry." *RAND Journal of Economics* 31(3): 395–421. <https://doi.org/10.2307/2600994>.
- Nevo, A. (2001) "Measuring market power in the ready-to-eat cereal industry." *Econometrica* 69(2): 307–342. <https://doi.org/10.1111/1468-0262.00194>.
- Nowakowski, M. & Karasiewicz, G. (2016). Market Structure and Price-Cost Margins in European Retail Gasoline Industry. *Journal of Management and Business Administration Central Europe* 24(3), 105–124. <https://doi.org/10.7206/jmba.ce.2450-7814.178>.
- OECD (2013) "Competition in road fuel." DAF/COMP(2013)18
- OECD (2022), Competition in Energy Markets, OECD Competition Policy Roundtable Background Note, www.oecd.org/daf/competition/competition-in-energy-markets-2022.pdf.
- OECD/FAO (2016). OECD-FAO Agricultural Outlook 2016–2025. OECD Publishing: Paris. Available on the Internet: http://dx.doi.org/10.1787/agr_outlook-2016-en
- Pelkmans, L.; Goh, C. S.; Junginger, M.; Parhar, R.; Pellini, A.; Bianco, E.; Benedetti, L.; Gawor, M.; Majer, S.; Thrän, D.; Iriarte, L.; Uwe, R. F. 2014. Impact of promotion mechanisms for advanced and low-iLUC biofuels on biomass markets Summary report. Summary report: IEA Bioenergy Task 40.

- Pennerstorfer, D., Schmidt-Dengler, P., Schutz, N., Weiss, C. & Yontcheva, B. (2020) "Information and Price Dispersion: Theory and Evidence." *International Economic Review* 61(2): 871-899. <https://doi.org/10.1111/iere.12443>.
- Perdiguero, J. & Borrell, J. R. (2019) "Driving Competition in Local Markets with Near-Perfect Substitutes." *Empirical Economics* 57: 345-364. <https://doi.org/10.1007/s00181-018-1427-6>
- Porcher, S., Porcher, T., 2014. The determinants of margins in retail gasoline markets. *Applied Economics Letters* 21 (15), 1050-1053.
- Posner, R. A. (1971). Taxation by Regulation. *The Bell Journal of Economics and Management Science* 2(1), pp. 22-50.
- RED I. (2009). Directive 2009/28/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009.
- RED II. (2018). Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018
- Remer, M. (2019). Competition and the complexity of pricing strategies: evidence from retail gasoline stations. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2819138.
- Sgaravatti, G., S. Tagliapietra, C. Trasi and G. Zachmann (2023) 'National policies to shield consumers from rising energy prices', Bruegel Datasets, first published 4 November 2021, available at <https://www.bruegel.org/dataset/national-policies-shield-consumers-rising-energy-prices>
- Slovenian Competition Authority (2021). Fuel market research II. Retrieved March 17 2023 from: http://www.varstvo-konkurence.si/fileadmin/varstvo-konkurence.si/pageuploads/Raziskave/Porocilo_o_sektorski_raziskavi_Pogonska_goriva_II_2021_-_nezaupna.pdf.
- SURS. (2022). Registrirana cestna motorna vozila in prikolice, 2021. Najdeno 5. 12. 2022 na: <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/10178>
- Suvankulov, F., Lau, C. K. M., & Ogucu, F. (2012). Price regulation and relative price convergence: Evidence from the retail gasoline market in Canada. *Energy Policy*. 40, 325-334.
- Taghizadeh-Hesary, F., Rasoulinezhad, E. & Yoshino, N. (2019). Energy and Food Security: Linkages through Price Volatility. *Energy Policy*, 128, 796-806.
- Tappata, M. and J. Yan (2017) "Competition in Retail Petrol Markets." *Australian Economic Papers* 56(3): 201-218. <https://doi.org/10.1111/1467-8454.12100>.
- Walker, W. N. (2021). The Wall Street Journal: Opinion: Nixon Taught Us How Not to Fight Inflation. Najdeno 12. 12. 2022 na https://www.wsj.com/articles/nixon-fight-inflation-price-controls-stagflation-gas-shortages-biden-democrats-reconciliation-bill-federal-reserve-11628885071?reflink=desktopwebshare_permalink.
- Wang, Z. (2015). Supermarket and Gasoline: An Empirical Study of Bundled Discount. *Resources for the Future Discussion Paper* 15-44.
- Weakly Oil Bulletin (2009) Pridobljeno 25. 4. 2023 z naslova https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en
- Viscusi, W. K., Harrington, J. E., & Sappington, D. E. M. (2018). *Economics of Regulation and Antitrust*, fifth edition (p. 42). MIT Press.
- Vogelsang, Ingo. (2001). A 20-Year Perspective on Incentive Regulation for Public Utilities Regulation and Investment Conference Australian Competition and Consumer Commission Sydney, March 26/27.

PRILOGA 1

Tabela 14: Poraba NMB95 po državah EU v letih 2020, 2021 in 2022 (v tisočih tonah)

Država	2020	%	2021	%	2022	%
EU – skupaj	64676,4	100,0 %	70030,0	100,0 %	55345,3	100,0 %
Belgija	1621,6	2,5 %	1997,2	2,9 %	1679,3	3,0 %
Bolgarija	448,4	0,7 %	499,8	0,7 %	396,9	0,7 %
Češka	1436,0	2,2 %	1516,0	2,2 %	1191,0	2,2 %
Danska	1239,0	1,9 %	1280,0	1,8 %	952,0	1,7 %
Nemčija	19755,9	30,5 %	19307,6	27,6 %	14760,1	26,7 %
Estonija	254,0	0,4 %	207,0	0,3 %	153,0	0,3 %
Irska	573,0	0,9 %	608,7	0,9 %	510,9	0,9 %
Grčija	1900,6	2,9 %	2035,0	2,9 %	1564,7	2,8 %
Španija	4245,0	6,6 %	5242,4	7,5 %	4291,1	7,8 %
Francija	7507,0	11,6 %	9052,0	12,9 %	7554,0	13,6 %
Hrvaška	400,8	0,6 %	448,3	0,6 %	371,0	0,7 %
Italija	7047,9	10,9 %	8365,0	11,9 %	6679,7	12,1 %
Ciper	285,0	0,4 %	305,4	0,4 %	230,8	0,4 %
Latvija	163,1	0,3 %	159,5	0,2 %	118,3	0,2 %
Litva	252,3	0,4 %	257,1	0,4 %	213,4	0,4 %
Luksemburg	276,1	0,4 %	339,1	0,5 %	260,7	0,5 %
Madžarska	1378,0	2,1 %	1478,0	2,1 %	1206,0	2,2 %
Malta	69,9	0,1 %	76,9	0,1 %	62,9	0,1 %
Nizozemska	3705,0	5,7 %	3819,2	5,5 %	2852,2	5,2 %
Avstrija	1361,6	2,1 %	1440,4	2,1 %	1147,2	2,1 %
Poljska	4369,2	6,8 %	4785,9	6,8 %	3874,8	7,0 %
Portugalska	883,3	1,4 %	959,7	1,4 %	819,6	1,5 %
Romunija	1228,0	1,9 %	1428,0	2,0 %	1049,0	1,9 %
Slovenija	330,0	0,5 %	370,0	0,5 %	322,0	0,6 %
Slovaška	534,1	0,8 %	553,0	0,8 %	494,2	0,9 %
Finska	1316,0	2,0 %	1342,0	1,9 %	954,0	1,7 %
Švedska	2095,7	3,2 %	2156,9	3,1 %	1636,5	3,0 %

Vir: Eurostat (2022).

Tabela 15: Poraba dizla in KOEL-a po državah EU v letih 2020, 2021 in 2022 (v tisočih tonah)

Država	2020	%	2021	%	2022	%
EU – skupaj	234749,1	100,0 %	241759,8	100,0 %	180278,7	100,0 %
Belgija	9109,0	3,9 %	9352,0	3,9 %	6571,5	3,6 %
Bolgarija	2167,5	0,9 %	2353,5	1,0 %	1889,2	1,0 %
Češka	4801,0	2,0 %	5137,0	2,1 %	3829,0	2,1 %
Danska	3562,0	1,5 %	3676,0	1,5 %	2766,0	1,5 %
Nemčija	51782,7	22,1 %	47237,8	19,5 %	35422,3	19,6 %
Estonija	707,0	0,3 %	763,0	0,3 %	583,0	0,3 %
Irska	3542,1	1,5 %	3709,6	1,5 %	2912,2	1,6 %
Grčija	4262,5	1,8 %	4157,0	1,7 %	3129,1	1,7 %
Španija	25967,0	11,1 %	28528,7	11,8 %	21403,0	11,9 %
Francija	39164,0	16,7 %	41894,0	17,3 %	30773,0	17,1 %
Hrvaška	1813,9	0,8 %	2018,6	0,8 %	1595,0	0,9 %
Italija	23593,4	10,1 %	26824,4	11,1 %	20035,0	11,1 %
Ciper	784,6	0,3 %	745,4	0,3 %	587,9	0,3 %
Latvija	1016,7	0,4 %	1062,2	0,4 %	808,3	0,4 %
Litva	1801,6	0,8 %	1885,3	0,8 %	1317,9	0,7 %
Luksemburg	1667,3	0,7 %	1698,0	0,7 %	1107,2	0,6 %
Madžarska	3597,0	1,5 %	3796,0	1,6 %	3057,0	1,7 %
Malta	186,2	0,1 %	182,0	0,1 %	169,4	0,1 %
Nizozemska	7088,0	3,0 %	6240,0	2,6 %	4484,0	2,5 %
Avstrija	7397,7	3,2 %	7447,9	3,1 %	5331,1	3,0 %
Poljska	17696,3	7,5 %	18755,7	7,8 %	14101,0	7,8 %
Portugalska	4298,4	1,8 %	4619,4	1,9 %	3629,7	2,0 %
Romunija	6019,0	2,6 %	6666,0	2,8 %	4982,0	2,8 %
Slovenija	1394,0	0,6 %	1511,0	0,6 %	1318,0	0,7 %
Slovaška	1775,9	0,8 %	1889,3	0,8 %	1510,1	0,8 %
Finska	4087,0	1,7 %	4203,0	1,7 %	3111,0	1,7 %
Švedska	5467,4	2,3 %	5406,9	2,2 %	3856,0	2,1 %

Vir: Eurostat (2022).

Tabela 16: Poraba naftnih derivatov in biogoriv v prometu (kvote v letu 2014)

Država	Fosilna goriva				Biogoriva			
	NMB95	Dizel	Fosilna goriva skupaj	Delež fosilnih goriv od celotne porabe EU	Vsa	Skladna ¹	Dvojno-šteta	Delež dvojno šteti od celotne porabe EU
Avstrija	1581,6	5483,4	7065,0	2,6 %	593,4	531,9	0,0	0,0 %
Belgija	1241,7	6862,7	8104,4	3,0 %	387,6	387,6	0,0	0,0 %
Bolgarija	495,1	1610,4	2105,5	0,8 %	110,9	110,9	0,0	0,0 %
Ciper	350,2	230,1	580,3	0,2 %	9,7	9,7	6,1	0,2 %
Češka	1509,8	3757,9	5267,7	1,9 %	316,8	316,8	0,0	0,0 %
Danska	1299,2	2375,5	3674,8	1,3 %	213,4	213,4	0,0	0,0 %
Estonija	236,2	494,0	730,2	0,3 %	5,8	0,0	0,0	0,0 %
Finska	1365,0	2101,3	3466,3	1,3 %	497,7	496,3	451,0	15,9 %
Francija	6522,1	32159,6	38681,7	14,2 %	2955,4	2955,4	133,9	4,7 %
Grčija	2583,0	2175,3	4758,3	1,7 %	135,2	30,1	30,1	1,1 %
Hrvaška	536,2	1216,0	1752,2	0,6 %	29,9	29,9	0,0	0,0 %
Irska	1136,9	2420,7	3557,7	1,3 %	116,2	116,2	77,0	2,7 %
Italija	8303,6	22987,2	31290,8	11,5 %	1065,2	1063,5	185,8	6,6 %
Latvija	197,2	1214,0	1411,2	0,5 %	63,2	59,7	0,0	0,0 %
Litva	201,3	688,1	889,4	0,3 %	22,0	22,0	0,0	0,0 %
Luksemburg	313,3	1708,0	2021,2	0,7 %	68,7	68,6	41,4	1,5 %
Madžarska	1211,9	2332,4	3544,3	1,3 %	193,3	193,3	52,8	1,9 %
Malta	74,0	102,7	176,7	0,1 %	4,7	4,3	4,3	0,2 %
Nemčija	17474,2	31813,5	49287,7	18,1 %	2806,5	2806,5	518,3	18,3 %
Nizozemska	3715,9	5770,9	9486,8	3,5 %	349,1	336,6	212,6	7,5 %
Poljska	3462,3	9090,3	12552,6	4,6 %	705,4	705,4	0,0	0,0 %
Portugalska	1119,5	3813,4	4932,9	1,8 %	261,3	151,5	15,8	0,6 %
Romunija	1339,3	3615,2	4954,5	1,8 %	167,0	166,7	0,0	0,0 %
Slovaška	540,2	1350,6	1890,8	0,7 %	133,9	130,6	0,0	0,0 %
Slovenija	439,6	1288,9	1728,5	0,6 %	42,4	42,4	0,0	0,0 %
Španija	4405,0	20616,8	25021,8	9,2 %	944,9	0,0	0,0	0,0 %
Švedska	2732,0	3676,8	6408,8	2,4 %	992,1	992,1	419,8	14,8 %
Velika Britanija	12678,6	24554,4	37233,0	13,7 %	1179,0	1179,0	686,0	24,2 %
Skupaj	77064,7	195509,9	272574,6	100,0 %	14370,1	13120,0	2834,7	100,0 %

¹ Biogoriva skladna z direktivami RED1 in RED2

Tabela 17: Primerjava maloprodajnih cen brez davkov v evrih na liter za NMB95 po državah EU v obdobju 2016–2022

Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2022
Avstrija	0,4329	0,4884	0,5572	0,5387	0,4116	0,5775	0,9538	0,5657
Belgija	0,4288	0,5067	0,5479	0,5504	0,4531	0,6257	0,9828	0,5851
Bolgarija	0,4561	0,4924	0,5482	0,5420	0,4121	0,5317	0,8657	0,5497
Ciper	0,4722	0,5257	0,5826	0,5550	0,4671	0,6045	0,9109	0,5883
Češka	0,3996	0,4639	0,5329	0,5263	0,3961	0,5567	0,9109	0,5409
Danska	0,5151	0,5803	0,6508	0,6620	0,5373	0,7083	1,0535	0,6725
Estonija	0,4597	0,5658	0,5443	0,5559	0,4811	0,6234	0,9851	0,6022
Finska	0,4607	0,5279	0,5515	0,5532	0,4346	0,6243	0,9920	0,5920
Francija	0,4372	0,4877	0,5622	0,5644	0,4381	0,6004	0,8230	0,5590
Grčija	0,4490	0,5091	0,5727	0,5683	0,4550	0,6128	0,9495	0,5880
Hrvaška	0,4351	0,4961	0,5602	0,5528	0,4490	0,6105	0,8482	0,5646
Irska	0,4351	0,5020	0,5590	0,5307	0,4289	0,5896	0,9948	0,5772
Italija	0,4550	0,5243	0,5831	0,5611	0,4454	0,6012	0,9539	0,5891
Latvija	0,4444	0,5012	0,5668	0,5590	0,4406	0,5930	0,9547	0,5800
Litva	0,4405	0,5083	0,5625	0,5536	0,4245	0,5853	0,9540	0,5755
Luksemburg	0,4700	0,5283	0,5780	0,5671	0,4464	0,6187	0,9420	0,5929
Madžarska	0,4482	0,5056	0,5539	0,5460	0,4430	0,6202	0,7364	0,5505
Malta	0,5417	0,5608	0,5784	0,6211	0,6125	0,5862	0,5862	0,5838
Nemčija	0,4427	0,5002	0,5554	0,5349	0,4412	0,6714	1,0518	0,5997
Nizozemska	0,4430	0,5032	0,5516	0,5680	0,4836	0,6782	1,0263	0,6077
Poljska	0,4276	0,4858	0,5479	0,5564	0,4348	0,6059	0,9643	0,5747
Portugalska	0,4515	0,5373	0,5909	0,5704	0,4628	0,6511	0,9839	0,6068
Romunija	0,4534	0,5014	0,5690	0,5435	0,4340	0,6012	0,9182	0,5744
Slovaška	0,4350	0,4910	0,5842	0,5614	0,4389	0,6079	0,8758	0,5706
Slovenija	0,4154	0,4646	0,5245	0,5073	0,3781	0,5536	0,8206	0,5235
Španija	0,4886	0,5449	0,6036	0,6001	0,5000	0,6654	1,0086	0,6302
Švedska	0,4413	0,5140	0,5705	0,5608	0,4506	0,6486	1,0172	0,6005
EU	0,4511	0,5117	0,5663	0,5597	0,4519	0,6131	0,9283	0,5832

Tabela 18: Primerjava maloprodajnih cen brez davkov v evrih na liter za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022

Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2022
Avstrija	0,4498	0,5123	0,6083	0,5954	0,4677	0,6241	1,1093	0,6238
Belgija	0,4354	0,5069	0,5944	0,5883	0,4660	0,6348	1,1126	0,6198
Bolgarija	0,4638	0,5137	0,5897	0,5957	0,4373	0,5557	0,9765	0,5903
Ciper	0,4852	0,5500	0,6364	0,6264	0,5254	0,6652	1,1127	0,6573
Češka	0,4326	0,5101	0,5913	0,5932	0,4608	0,6200	1,0981	0,6152
Danska	0,5141	0,5785	0,6744	0,6897	0,5405	0,6985	1,1413	0,6910
Estonija	0,4677	0,4983	0,5956	0,6155	0,5007	0,6583	1,1229	0,6370
Finska	0,4759	0,5520	0,6704	0,6766	0,5327	0,7098	1,2094	0,6895
Francija	0,4085	0,4799	0,5877	0,5909	0,4409	0,5815	0,9329	0,5746
Grčija	0,5294	0,6012	0,6946	0,6920	0,5382	0,6837	1,0858	0,6893
Hrvaška	0,4537	0,5293	0,6323	0,6435	0,5207	0,6811	1,0431	0,6434
Irska	0,4345	0,5133	0,5897	0,5720	0,4597	0,6110	1,0932	0,6105
Italija	0,4333	0,5166	0,6026	0,5946	0,4627	0,5987	1,0630	0,6102
Latvija	0,4525	0,5207	0,6013	0,5967	0,4508	0,6022	1,0782	0,6146
Litva	0,4365	0,5160	0,6025	0,6064	0,4373	0,5891	1,0403	0,6040
Luksemburg	0,4535	0,5150	0,6021	0,5923	0,4739	0,6388	1,1064	0,6260
Madžarska	0,4722	0,5413	0,6209	0,6186	0,4916	0,6540	0,9010	0,6142
Malta	0,5191	0,5276	0,5452	0,5879	0,5793	0,5530	0,5530	0,5522
Nemčija	0,4409	0,5101	0,6014	0,5841	0,4742	0,6935	1,2177	0,6460
Nizozemska	0,4448	0,5158	0,6070	0,6187	0,5118	0,6782	1,1735	0,6500
Poljska	0,4340	0,5042	0,5930	0,6134	0,4853	0,6337	1,0946	0,6226
Portugalska	0,4663	0,5432	0,6219	0,6217	0,5021	0,6461	1,0851	0,6409
Romunija	0,4683	0,5266	0,6259	0,6085	0,4750	0,6184	1,0582	0,6259
Slovaška	0,4570	0,5269	0,6366	0,6267	0,4902	0,6324	1,0367	0,6295
Slovenija	0,3941	0,4623	0,5667	0,5558	0,4056	0,5795	0,9537	0,5597
Španija	0,4693	0,5421	0,6271	0,6251	0,5072	0,6479	1,1109	0,6471
Švedska	0,4820	0,6037	0,7605	0,7656	0,6523	0,8850	1,4750	0,8034
EU	0,4583	0,5266	0,6178	0,6183	0,4922	0,6435	1,0735	0,6329

Tabela 19: Primerjava ocenjenih marž za NMB95 po državah EU v obdobju 2016–2022

Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2022
Avstrija	0,1039	0,1048	0,1235	0,1176	0,1328	0,1325	0,1854	0,1286
Belgija	0,0992	0,1211	0,1114	0,1250	0,1737	0,1773	0,2001	0,1440
Bolgarija	0,1259	0,1088	0,1145	0,1209	0,1333	0,0866	0,1050	0,1136
Ciper	0,1442	0,1442	0,1517	0,1382	0,1889	0,1627	0,1732	0,1576
Češka	0,0691	0,0783	0,0964	0,1009	0,1167	0,1083	0,1297	0,0999
Danska	0,1847	0,1947	0,2143	0,2366	0,2579	0,2599	0,2714	0,2314
Estonija	0,1300	0,1802	0,1079	0,1305	0,2017	0,1750	0,2086	0,1620
Finska	0,1303	0,1423	0,1151	0,1278	0,1551	0,1759	0,2090	0,1508
Francija	0,1086	0,1042	0,1285	0,1433	0,1593	0,1553	0,0638	0,1233
Grčija	0,1213	0,1276	0,1418	0,1515	0,1768	0,1710	0,2047	0,1564
Hrvaška	0,1076	0,1146	0,1293	0,1360	0,1708	0,1687	0,1069	0,1334
Irska	0,1047	0,1164	0,1225	0,1053	0,1495	0,1413	0,2151	0,1364
Italija	0,1274	0,1428	0,1522	0,1443	0,1672	0,1594	0,2099	0,1576
Latvija	0,1142	0,1156	0,1304	0,1336	0,1612	0,1446	0,1753	0,1393
Litva	0,1102	0,1227	0,1260	0,1282	0,1451	0,1369	0,1758	0,1350
Luksemburg	0,1397	0,1427	0,1415	0,1417	0,1670	0,1704	0,1594	0,1518
Madžarska	0,1193	0,1221	0,1202	0,1249	0,1642	0,1751	-0,0037	0,1174
Malta	0,2133	0,1793	0,1475	0,2043	0,3342	0,1444	-0,1481	0,1536
Nemčija	0,1125	0,1146	0,1189	0,1095	0,1618	0,2231	0,2673	0,1583
Nizozemska	0,1129	0,1176	0,1152	0,1426	0,2042	0,2299	0,2422	0,1664
Poljska	0,0976	0,1002	0,1114	0,1310	0,1554	0,1576	0,1941	0,1353
Portugalska	0,1205	0,1517	0,1545	0,1450	0,1834	0,2027	0,2021	0,1657
Romunija	0,1240	0,1178	0,1353	0,1224	0,1552	0,1561	0,1550	0,1380
Slovaška	0,1049	0,1054	0,1477	0,1360	0,1595	0,1595	0,0961	0,1299
Slovenija	0,0877	0,0832	0,0936	0,0905	0,0998	0,1118	0,0820	0,0927
Španija	0,1610	0,1634	0,1727	0,1833	0,2218	0,2236	0,2651	0,1987
Švedska	0,1110	0,1284	0,1341	0,1354	0,1712	0,2003	0,2324	0,1590
EU	0,1217	0,1276	0,1318	0,1373	0,1729	0,1670	0,1621	0,1458

Tabela 20: Primerjava ocenjenih marž za dizel po državah EU v obdobju 2016–2022

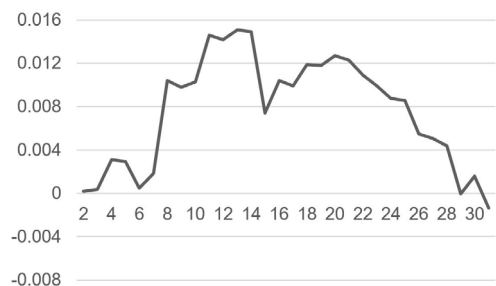
Država	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Povprečje 2016–2022
Avstrija	0,1153	0,1117	0,1256	0,1227	0,1545	0,1474	0,1878	0,1379
Belgija	0,1014	0,1065	0,1123	0,1157	0,1527	0,1581	0,1919	0,1341
Bolgarija	0,1269	0,1131	0,1070	0,1231	0,1241	0,0791	0,0654	0,1055
Ciper	0,1503	0,1492	0,1530	0,1537	0,2123	0,1886	0,2062	0,1733
Češka	0,0969	0,1098	0,1092	0,1206	0,1475	0,1433	0,1765	0,1291
Danska	0,1790	0,1781	0,1923	0,2171	0,2272	0,2218	0,2215	0,2053
Estonija	0,1334	0,0980	0,1135	0,1429	0,1874	0,1816	0,2065	0,1519
Finska	0,1408	0,1517	0,1883	0,2040	0,2194	0,2331	0,2892	0,2038
Francija	0,0747	0,0793	0,1049	0,1182	0,1277	0,1049	0,0176	0,0896
Grčija	0,1948	0,2004	0,2113	0,2194	0,2251	0,2072	0,1750	0,2047
Hrvaška	0,1196	0,1285	0,1490	0,1708	0,2076	0,2045	0,1314	0,1588
Irska	0,0991	0,1130	0,1076	0,0994	0,1464	0,1343	0,1750	0,1250
Italija	0,0987	0,1158	0,1192	0,1220	0,1496	0,1221	0,1490	0,1252
Latvija	0,1176	0,1204	0,1192	0,1241	0,1375	0,1255	0,1616	0,1294
Litva	0,1014	0,1157	0,1204	0,1338	0,1240	0,1124	0,1220	0,1185
Luksemburg	0,1187	0,1147	0,1199	0,1197	0,1606	0,1621	0,1843	0,1400
Madžarska	0,1378	0,1407	0,1382	0,1459	0,1784	0,1773	0,0029	0,1316
Malta	0,1832	0,1268	0,0618	0,1153	0,2662	0,0764	-0,3543	0,0679
Nemčija	0,1066	0,1098	0,1192	0,1115	0,1610	0,2168	0,2949	0,1600
Nizozemska	0,1105	0,1155	0,1249	0,1461	0,1985	0,2015	0,2512	0,1640
Poljska	0,0989	0,1038	0,1109	0,1408	0,1720	0,1570	0,1884	0,1388
Portugalska	0,1311	0,1428	0,1398	0,1490	0,1888	0,1694	0,1646	0,1551
Romunija	0,1336	0,1260	0,1432	0,1359	0,1619	0,1417	0,1424	0,1407
Slovaška	0,1222	0,1265	0,1545	0,1541	0,1769	0,1557	0,1194	0,1442
Slovenija	0,0596	0,0615	0,0833	0,0832	0,0925	0,1029	0,0459	0,0756
Španija	0,1351	0,1413	0,1438	0,1524	0,1941	0,1713	0,1974	0,1622
Švedska	0,1473	0,2034	0,2784	0,2930	0,3390	0,4083	0,5515	0,3173
EU	0,1235	0,1261	0,1352	0,1457	0,1790	0,1668	0,1580	0,1478

Tabela 21: Število bencinskih črpalk in poraba pogonskih goriv po državah EU

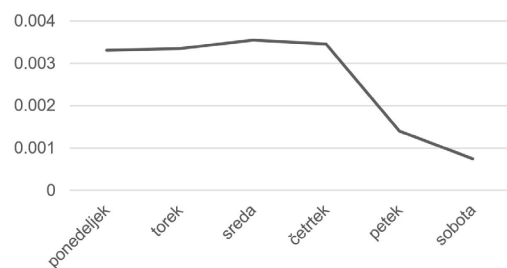
Država	Št. bencinskih črpalk (BP)	Št. preb. [v 1000]	Velikost [km ²]	BP na 100.000 preb.	BP na km ²	Poraba [v tisočih tonah]	Povprečna poraba na BP
Avstrija	2.748	8.930	83.858	30,8	32,8	8888,2	3,2
Belgija	3.121	11.641	30.510	26,8	102,3	11349,2	3,6
Bolgarija	3.531	6.834	110.994	51,7	31,8	2853,3	0,8
Ciper	870	4.041	56.594	21,5	15,4	2466,9	2,8
Češka	320	1.247	9.251	25,7	34,6	1050,8	3,3
Danska	3.991	10.498	78.866	38,0	50,6	6653,0	1,7
Estonija	2.068	5.868	44.493	35,2	46,5	4956,0	2,4
Finska	491	1.328	45.339	37,0	10,8	970,0	2,0
Francija	1.869	5.538	338.145	33,7	5,5	5545,0	3,0
Grčija	11.151	64.561	551.695	17,3	20,2	50946,0	4,6
Hrvaška	14.458	83.427	357.386	17,3	40,5	66545,4	4,6
Irska	5.889	10.410	131.940	56,6	44,6	6192,0	1,1
Italija	2.015	9.689	93.030	20,8	21,7	5274,0	2,6
Latvija	1.906	5.006	70.273	38,1	27,1	4318,3	2,3
Litva	21.700	59.119	301.318	36,7	72,0	35189,4	1,6
Luksemburg	605	1.861	64.589	32,5	9,4	1221,7	2,0
Madžarska	718	2.769	65.300	25,9	11,0	2142,4	3,0
Malta	235	644	2.586	36,5	90,9	2037,1	8,7
Nemčija	69	532	316	13,0	218,4	258,9	3,8
Nizozemska	4.147	17.537	41.198	23,6	100,7	10059,1	2,4
Poljska	7.852	38.237	312.685	20,5	25,1	23541,6	3,0
Portugalska	3.333	10.282	88.416	32,4	37,7	5579,1	1,7
Romunija	2.292	19.263	238.397	11,9	9,6	8094,0	3,5
Slovaška	1.003	5.439	49.036	18,4	20,5	2442,3	2,4
Slovenija	551	2.120	20.273	26,0	27,2	1881,0	3,4
Španija	11.810	47.576	498.511	24,8	23,7	33771,1	2,9
Švedska	2.678	10.518	447.425	25,5	6,0	7563,8	2,8
EU	111.421	444.912	4.132.424	28,8	42,2	311789,8	2,9

PRILOGA 2

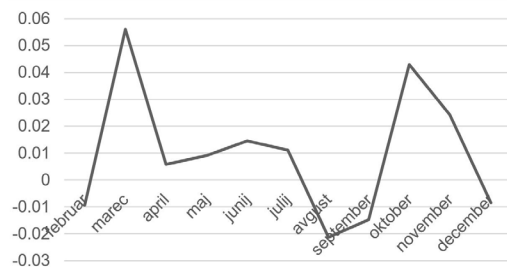
Slika 42: Regresijski koeficienti sezonskih nespremenljivih učinkov in časovnih ciklov



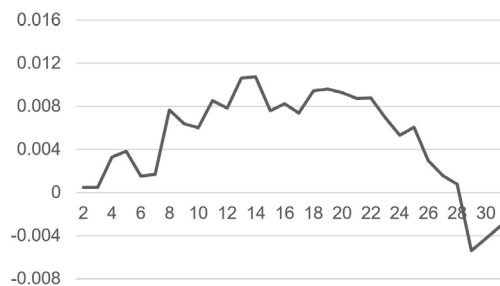
Mesečni cikel (dizelsko gorivo)



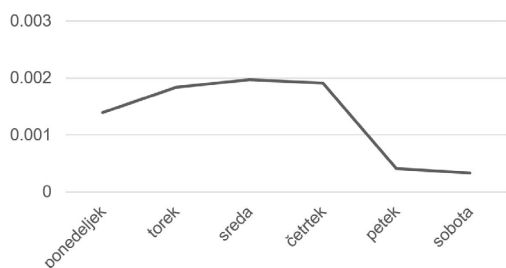
Tedenski cikel (dizelsko gorivo)



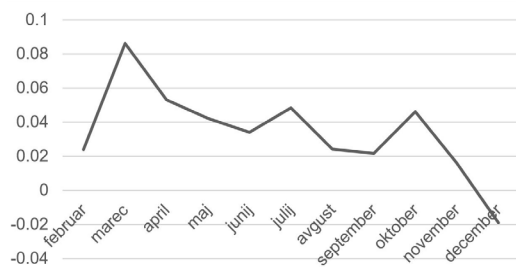
Sezonski FE (dizelsko gorivo)



Mesečni cikel (bencin)



Tedenski cikel (bencin)



Sezonski FE (bencin)

Vir: Lastno delo.

Tabela 22: Regresija maloprodajnih cen dizelskega goriva (lokalni trgi s polmerom 5 km)

Spremenljivke	Vzorec 1: OLS RE		Model 2: G2SLS RE IV	
	Koeficient	Rob. SE	Koeficient	Rob. SE
Konstanta	-21,61***	(0,0310)	-21,61***	(0,0104)
Nabavna cena ΔEx	0,00455***	(0,000264)	0,00455***	(0,000248)
Število konkurentov	-0,000300**	(0,000120)	-0,000212***	(7,86e-05)
Oddaljenost od najbližjega konkurenta	8,29e-05	(7,47e-05)	0,000135	(9,24e-05)
Supermarket	0,00559	(0,00470)	0,00546***	(0,00140)
Neodvisen	-0,00496	(0,00302)	-0,00525***	(0,00143)
Delež oligopolnih blagovnih znamk	-0,000517	(0,00384)	-0,000876	(0,00199)
Intenzivnost prometa	1,37E-08**	(6,33E-09)	1,30e-08***	(2,15e-09)
Dohodek	3,27E-06***	(1,05e-06)	3,23E-06***	(1,67e-07)
Avtocesta	0,0388***	(0,00114)	0,0389***	(0,000961)
Meja: Hrvaška	0,00223	(0,00161)	0,00237**	(0,00118)
Meja: Madžarska	0,00163	(0,00248)	0,00172	(0,00347)
Meja: Italija	0,00340**	(0,00151)	0,00320***	(0,00104)
Meja: Avstrija	-0,000933	(0,00181)	-0,000808	(0,00150)
Državni praznik	-0,00109***	(9,87e-05)	-0,00110***	(0,000358)
Šolske počitnice	0,00401***	(8,01e-05)	0,00401***	(0,000237)
Tedenski cikel	Da		Da	
Mesečni cikel	Da		Da	
Sezonski fiksni učinki	Da		Da	
Število opazovanj	285.162		285.162	
Število skupin	544		544	
R^2	0,9566		0,9567	

Opomba: Robustne standardne napake, združene po bencinskih črpalkah, so v oklepajih. Ravni pomembnosti so označene s: *** $p < 0,01$, ** $p < 0,05$, * $p < 0,1$. Δ označuje prve razlike spremenljivke.

Vir: Lastno delo.

Tabela 23: Regresija maloprodajnih cen bencina (lokalni trgi s polmerom 5 km)

Spremenljivke	Vzorec 1: OLS RE		Model 2: G2SLS RE IV	
	Koeficient	Rob. SE	Koeficient	Rob. SE
Konstanta	-21,60***	(0,0312)	-21,60***	(0,0107)
Nabavna cena ΔEx	0,00567***	(0,000335)	0,00567***	(0,000315)
Število konkurentov	-0,000292**	(0,000118)	-0,000211***	(7,66e-05)
Oddaljenost od najbližjega konkurenta	7,82e-05	(7,31e-05)	0,000125	(9,00E-05)
Supermarket	0,00568	(0,00468)	0,00556***	(0,00136)
Neodvisen	-0,00494	(0,00302)	-0,00521***	(0,00139)
Delež oligopolnih blagovnih znamk	-0,000416	(0,00382)	-0,000743	(0,00194)
Intenzivnost prometa	1,32e-08**	(6,33E-09)	1,25e-08***	(2,14e-09)
Dohodek	3,14E-06***	(9,94E-07)	3,10E-06***	(1,63E-07)
Avtocesta	0,0388***	(0,00114)	0,0389***	(0,000936)
Meja: Hrvaška	0,00216	(0,00160)	0,00228**	(0,00115)
Meja: Madžarska	0,00159	(0,00240)	0,00168	(0,00338)
Meja: Italija	0,00326**	(0,00147)	0,00308***	(0,00101)
Meja: Avstrija	-0,000850	(0,00175)	-0,000733	(0,00146)
Državni praznik	-0,00113***	(9,87e-05)	-0,00114***	(0,000358)
Šolske počitnice	0,00403***	(8,02e-05)	0,00403***	(0,000237)
Tedenski cikel	Da		Da	
Mesečni cikel	Da		Da	
Sezonski fiksni učinki	Da		Da	
Število opazovanj	285.162		285.162	
Število skupin	544		544	
R ²	0,9567		0,9567	

Opomba: Robustne standardne napake, združene po bencinskih črpalkah, so v oklepajih. Ravni pomembnosti so označene s: *** p < 0,01, ** p < 0,05, * p < 0,1. Δ označuje prve razlike spremenljivke.

Vir: Lastno delo.