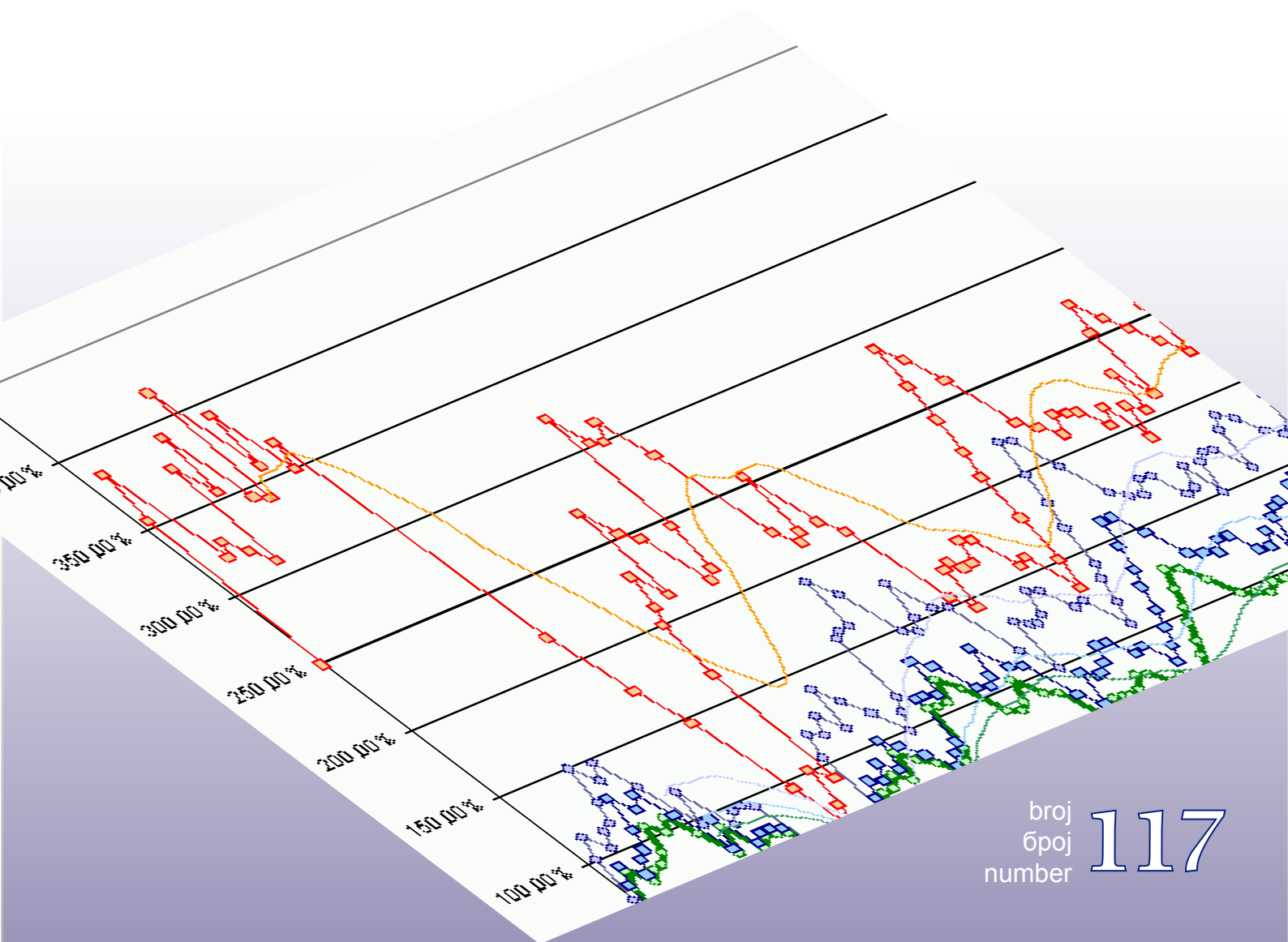




Macroeconomic Unit of the Governing Board of the Indirect Tax Authority

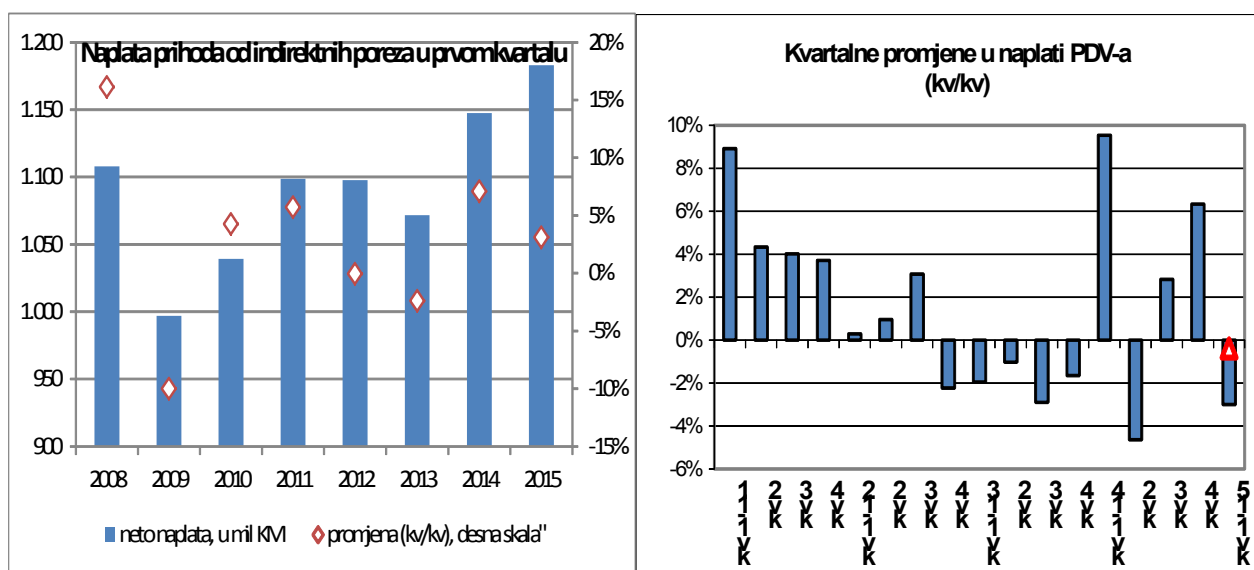
Oma Bilten



broj
број
number **117**

Uz ovaj broj

U martu 2015. je zabilježen rast kako ukupnih prihoda od indirektnih poreza tako i svih najvažnijih vrsta prihoda. Bruto naplata je povećana za 37,6 mil KM, što predstavlja povećanje od 8,3% u odnosu na mart 2014. Prvi put nakon godinu dana kontinuiranog rasta isplate povrata indirektnih poreza su smanjene za 1,2%. Sve to je rezultiralo rastom neto naplate prihoda od 38,7 mil KM, odnosno 10,5%. Zahvaljujući snažnom rastu naplate prihoda u martu kumulativna bruto naplata u prvom kvartalu je prešla u zonu pozitivnog rasta od 3,4%. Međutim, povećane isplate povrata od 5% u prvom kvartalu u odnosu na isti kvartal 2014. godine utjecale su na nešto niži rast neto naplate od 3,1%. Poređenje naplate prihoda od indirektnih poreza u prvom kvartalu 2015. u odnosu na prvi kvartal prethodne godine ukazuje na zaključak da je naplata prihoda od indirektnih poreza u nominalnom iznosu bila najuspješnija od uspostave UIO (Grafikon 1).



Grafikon 1

Grafikon 2

Posmatrano po vrstama prihoda najveći rast u prvom kvartalu 2015. je zabilježen kod akciza i putarine, ukupno 31,1 mil KM, te kod prihoda od carina 5,8 KM, dok je kod PDV-a zabilježen pad prihoda od 22,3 mil KM. Budući da se većina od 23,7 mil KM neusklađenih prihoda odnosi na PDV realno je očekivati da kumulativna neto naplata PDV-a u prvom kvartalu 2015. dostigne nivo iz istog kvartala 2014 (Grafikon 2 - oznaka „▲“).

dr.sc. Dinka Antić
šef Odjeljenja

Sadržaj:

Analiza inicijativa za povećanje poreza na derivate u BiH u svjetlu implikacija tekuće politike akciza	2
Konsolidovani izvještaji:	11
- Preliminarni izvještaj: JR, Institucije BiH i entiteti, I-II 2015	
- Preliminarni izvještaj: Opća vlada, 2014	

tehnička obrada : Sulejman Hasanović, IT saradnik
lektor : Darija Komlenović, prof. anglistike

Analiza inicijativa za povećanje poreza na derivate u BiH u svjetlu implikacija tekuće politike akciza

(autor: dr.sc. Dinka Antić)

Dosadašnje inicijative za povećanje poreza na derivate nafte uglavnom su se odnosile na uvođenje namjenske akcize za financiranje željeznica. Najnovije inicijative entitetskih vlada podrazumijevaju (i) povećanje namjenske putarine za autoceste sa 0,10 KM/l na 0,15 KM/l i (ii) uvođenje namjenske akcize za uspostavljane obaveznih rezervi derivata u visini od 0,03 KM/l. U savremenim državama svijeta akcize se koriste kao instrument za ostvarenje ciljeva politike zaštite okoline, socijalne i zdravstvene politike. U kompleksnoj fiskalnoj arhitekturi BiH, u kojoj nadležnosti za navedene politike pripadaju entitetima, politika oporezivanja energenata je nužno u funkciji ostvarenja fiskalnih ciljeva. Tek je uvođenjem namjenske putarine iz cijene naftnih derivata financiranje izgradnje autocesta povezano sa oporezivanjem potrošnje derivata. Međutim, selektivna politika, koja je podrazumijevala plaćanje namjenske putarine isključivo na dizel i benzine potaknula je nelegalno korištenje lož-ulja za pogon vozila. Time su umanjeni očekivani fiskalni efekti i stvorene distorzije na tržištu energenata. Ukoliko se prihvate inicijative za povećanje namjenske putarine za autoceste još više će se produžiti postojeći jaz u oporezivanju između dizela i lož-ulja. Imajući to u vidu, kao bolja opcija se nameće povećanje akciza na sve derivate u istom nominalnom iznosu i redefinicija raspodjele u entitetima u korist direkcija za autoceste. Iako se i u tom slučaju može očekivati pojačana potrošnja lož-ulja zbog općenito povoljnijeg poreznog aranžmana u odnosu na dizel fiskalni gubici i distorzije na tržištu će biti manje nego u slučaju povećanja namjenske putarine za autoceste.

1. POLITIKA OPOREZIVANJA ENERGENATA U BIH

Za razliku od politike oporezivanja energenata u EU, koja obuhvata oporezivanje derivata nafte, plina, koksa, uglja i električne energije, politika oporezivanja energenata u BiH odnosi se samo na oporezivanje derivata nafte akcizom i putarinom iz cijene naftnih derivata. U osnovi, politika oporezivanja derivata nafte u BiH podrazumijeva diferencirano oporezivanje derivata akcizom prema vrsti derivata i selektivnu primjenu putarine. Konačno, potrošnja derivata nafte se oporezuje jedinstvenom stopom PDV-a od 17%.

Diferencijacija akcize se ogleda u tome što je stopa akcize na dizel i lož-ulje manja nego kod benzina. I kod vrsta benzina postoji diferenciranje, te je motorni benzin više opterećen akcizom nego bezolovni benzin. Ova diferencijacija nije više relevantna zbog nestanka motornog benzina iz potrošnje derivata.

Akcize na derivate se nisu mijenjale već 15 godina. Akciza na motorni benzin iznosi 0,40 KM/l, na bezolovni benzin 0,35 KM/l, a na dizel i lož-ulje 0,30 KM/l. Pored akcize, na benzine i dizel plaća se i putarina od 0,15 KM/l. Novim Zakonom o akcizama, koji je u primjeni od 1.7.2009.g., uvedena je dodatna putarina za financiranje autocesta u visini od 0,10 KM za litar derivata nafte.

Za ocjenu inicijativa za izmjenu politike oporezivanja derivata značajan aspekt predstavlja prikupljanje i raspodjela prihoda. Putarina od 0,15 KM/l nema namjenski karakter, te se kao i svi ostali prihodi od indirektnih poreza uplaćuje na jedinstveni račun UIO i raspodjeljuje na entitete prema koeficijentima raspodjele koje utvrđuje Upravni odbor UIO. U okviru entitetske raspodjele

prihoda direkcije za ceste participiraju u raspodjeli ukupno doznačenih prihoda entitetu u postotku koji je propisan entitetskim propisima.

Za razliku od „standardne“ putarine nova dodatna putarina je namjenskog karaktera. Vezivanje određenih indirektnih poreza za namjenu je zahtijevalo značajne izmjene u sistemu indirektnog oporezivanja u području raspodjele. U tehničkom smislu bilo je potrebno osigurati zasebno prikupljanje dodatne putarine na posebne račune kod komercijalnih banaka, te njihovo izdvajanje iz raspodjele, na sličan način kao što se radi sa povratima indirektnih poreza i sredstvima za financiranje proračuna BiH. Izdvajanje nove putarine iz „tanka“ prihoda od indirektnih poreza je zahtijevalo i donošenje posebnih koeficijenata za njihovu raspodjelu. Naime, imajući u vidu da bi isključiva namjena prihoda od dodatne putarine trebala biti korištena za razvoj mreže autocesta, primjena kriterija krajnje potrošnje, koji je temelj za raspodjelu indirektnih poreza u BiH, nije održiva. Logika svrhe prihoda od dodatne putarine nalaže da se njihova raspodjela između entiteta i Distrikta treba temeljiti na udjelu entiteta i Distrikta u ukupno planiranoj mreži autocesta. Upravni odbor UIO je krajem 2009.g. donio odluku o privremenim koeficijentima raspodjele prema kojoj se prihodi od dodatne putarine raspodjeljuju na sljedeći način:

- 10% prihoda se zadržava na podračunu jedinstvenog računa UIO i služi za poravnanje između entiteta i Distrikta prilikom utvrđivanja konačnih koeficijenata raspodjele;
- 90% prihoda se dijeli između korisnika raspodjele na način da Federaciji BiH pripada 59%, Republici Srpskoj 39%, a Brčko Distriktu 2%.

Da bi se mogla dati ocjena inicijativa za izmjenu politike oporezivanja potrebno je sagledati implikacije tekuće politike oporezivanja derivata u BiH u razdoblju 2009-2014 na potrošnju derivata i naplaćene prihode.

2. TRENDVI U POTROŠNJI DERIVATA

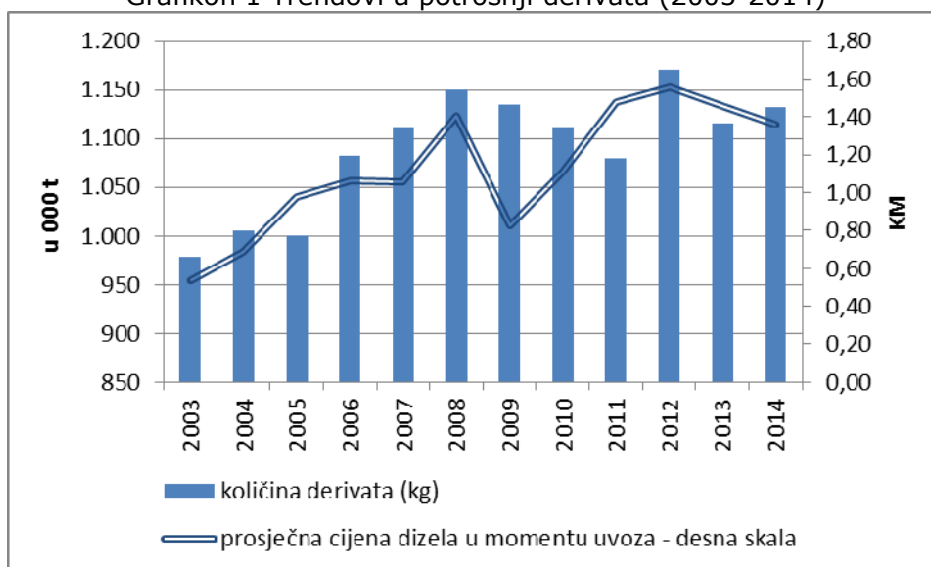
Kreiranje analitičke osnove za analizu trendova u potrošnji derivata nafte je u velikoj mjeri kompleksno iz sljedećih razloga:

- Podaci o potrošnji ne predstavljaju stvarnu potrošnju stanovništva nego zbir količina uvezenih derivata na koje su plaćene akcize i količina derivata na koje je plaćena akciza od strane Rafinerije;
- Potrošnja derivata je iskazana u kilogramima (uvoz) i u litrima (Rafinerija). Za potrebe analize trendova u potrošnji količine derivata iz Rafinerije (podaci u razdoblju 2009-2014) preračunate su u kilograme prema prosječnoj specifičnoj težini određene vrste derivata. Suprotnom konverzijom (iz kilograma u litre), koja omogućava izračun prihoda od akciza i njihovu komparaciju sa stvarno naplaćenim prihodima, ustanovljeno je minimalno odstupanje koje bitnije ne utječe na zaključke analize.

Do pojave globalne ekonomske krize potrošnja derivata u BiH se kontinuirano povećavala (Grafikon 1). Primjetan je značajan porast u 2006., što se, pored rasta ekonomije, može povezati i sa uspostavom UIO, u pogledu jačanja jedinstvenog ekonomskog prostora i tržišta. Jedan od važnih razloga za rast potrošnje derivata je snažni rast prihoda od indirektnih poreza nakon uvođenja PDV-a u 2006 i 2007 koji je podstaknuo spiralu potrošnje u zemlji.

Globalna ekonomska kriza donosi umjereno smanjenje potrošnje derivata u BiH do 2011, da bi u 2012 došlo do snažnog rasta koji predstavlja historijski maksimum koji se nije mogao dostići u naredne dvije godine. Primjećuje se cjenovna neelastičnost potrošnje derivata do pojave globalne krize (Grafikon 1 – skala desno), da bi se posljednje dvije godine potrošnja kretala uobičajenom logikom u odnosu na pad cijena.

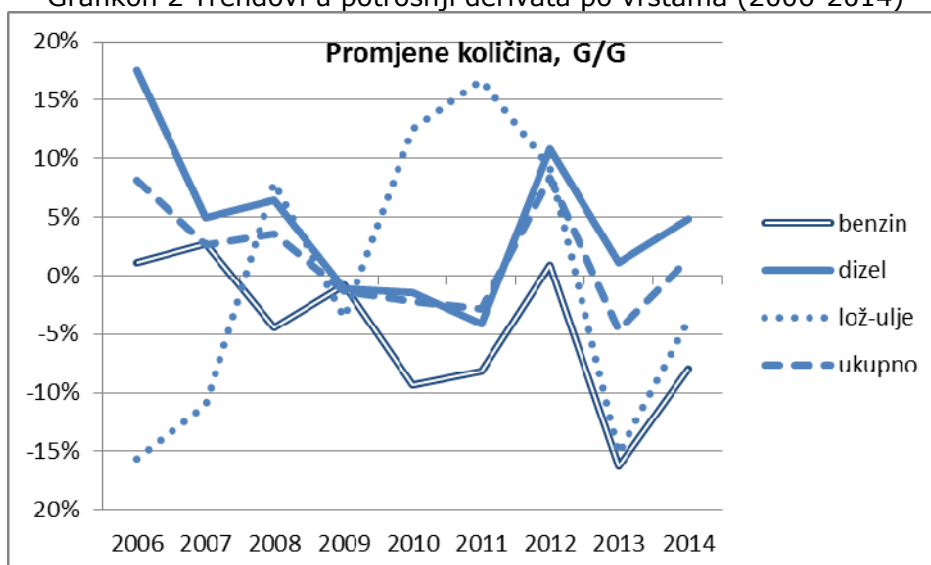
Grafikon 1 Trendovi u potrošnji derivata (2003-2014)



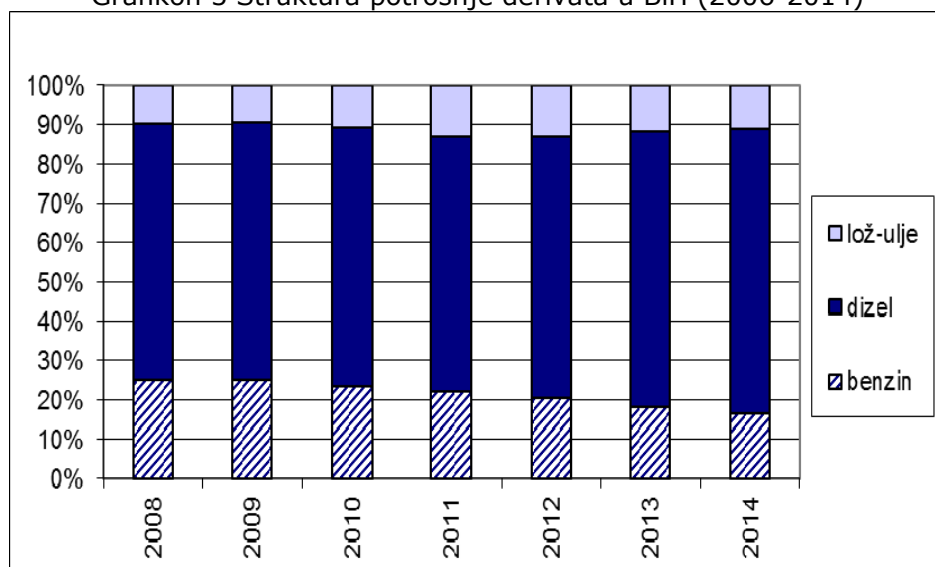
Prirodna reakcija subjekata koji snose porezni teret jeste da porezni teret izbjegnu, umanje ili prevale na drugoga. Velike razlike u poreznom opterećenju dobara koji su međusobni supstituti uvijek predstavljaju poticaj potrošačima da smanje porezni teret. U slučaju oporezovanja derivata nafte potrošači se mogu opredijeliti za derivate koji su manje oporezovani, npr. da se umjesto automobila na benzin opredijele za nabavu automobila na dizel. Ova supstitucija potrošnje je zakonita, ali ostavlja posljedice po prihode.

Analiza kretanja potrošnje derivata po vrstama ukazuju na divergentne trendove (Grafikon 2). Posljednjih deset godina udio benzina se konstantno smanjuje, kako u ukupnim količinama pogonskog goriva (dizel + benzini), tako i u ukupnim količinama derivata (Grafikon 3). Udio potrošnje bezolovnog benzina je smanjen sa 25% u 2008. na svega 17%, u 2014. Ili rečeno na drugi način, potrošnja bezolovnog benzina u 2014 iznosila je svega 64% potrošnje iz 2008. (Grafikon 4). Udio dizela je u istom razdoblju povećan sa 65% na 72%, dok je udio lož-ulja povećan sa 9,6% na 11%, s tim da je u 2011 i 2012 iznosio 13%.

Grafikon 2 Trendovi u potrošnji derivata po vrstama (2006-2014)

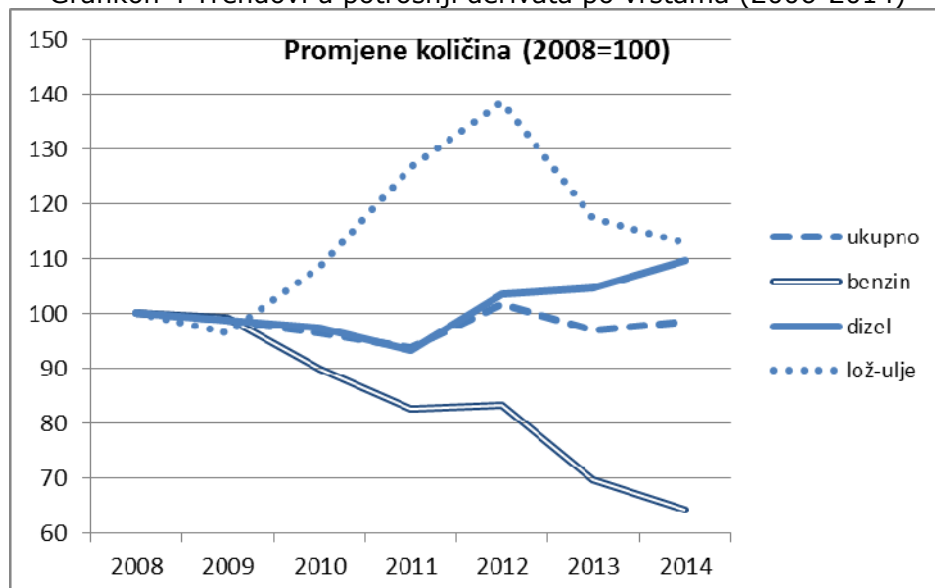


Grafikon 3 Struktura potrošnje derivata u BiH (2006-2014)



Za razliku od benzina potrošnja dizela ima stabilan rast u posljednje tri godine (Grafikon 3). Potrošnja dizela je oscilirala oko potrošnje u 2008. u uskom rasponu od -7% do +10%, što predstavlja maksimum koji je ostvaren u 2014. godini. Promjene u strukturi potrošnje pogonskih goriva mogu su objasniti nižim porezima na derivate, ali i rastućom preferencijom građana BiH prema vozilima da dizel. Pojavom ekonomske krize, trend smanjenja korištenja benzina u korist dizela je pojačan. Jedan od razloga je svakako i ekonomičnost potrošnje dizela u odnosu na vozila na benzin. Načelno, potrošnja dizela bi trebala biti manje cjenovno elastična u odnosu na benzin, budući da su veliki potrošači dizela kompanije, za razliku od benzina kojeg uglavnom koriste građani.

Grafikon 4 Trendovi u potrošnji derivata po vrstama (2006-2014)



Najupečatljiviji je snažan rast potrošnje lož-ulja. Primjetno je snažno povećanje potrošnje lož-ulja od 2009.g., a maksimum je postigut u 2012. kada je potrošnja lož-ulja premašila potrošnju u pretkriznoj 2008. godini za 38% (Grafikon 4). Rast potrošnje lož-ulja može se direktno povezati sa

povoljnijim poreznim tretmanom lož-ulja u odnosu na dizel nakon što je 2009.g. uvođenjem namjenske putarine povećan jaz u oporezivanju ovih derivata. Može se zaključiti da je dodatna putarina dala snažan poticaj za zloupotrebe kod korištenja lož-ulja za pogon vozila umjesto za zagrijavanje. Nakon pojačanih kontrolnih mjera značajno je usporen rast potrošnje lož-ulja, da bi nakon turbulencija potrošnja lož-ulja u 2014. godini premašila potrošnju u 2008. godini za 13% (Grafikon 2).

Imajući u vidu devijacije na tržištu lož-ulja uzrokovane razlikom u visini oporezivanja može se zaključiti da su negativni trendovi kod dizela u razdoblju 2010-2012 rezultat supstitucije lož-uljem koja se, ipak, znatno slabije odrazila kod dizela zbog visoke statističke osnovice za usporedbu.

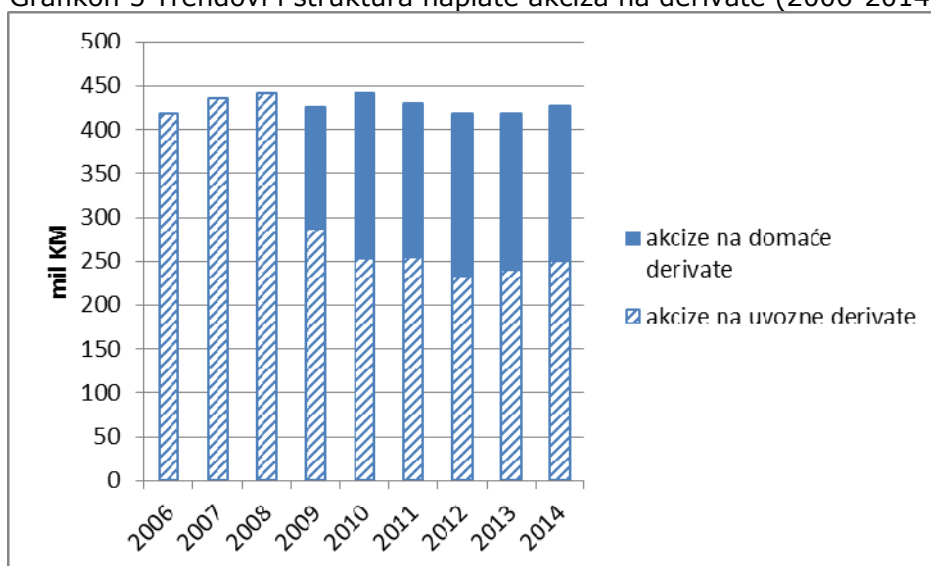
3. TRENDVI U PRIHODIMA OD AKCIZA I PUTARINE

Analiza trendova u prihodima od akciza i putarine bazira se na:

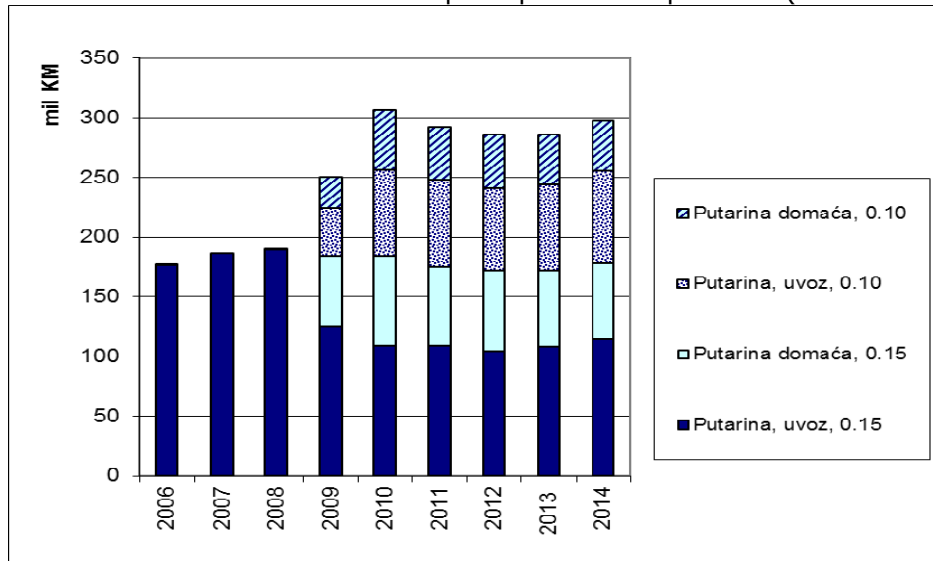
- bruto akcizama na derivate. Nisu uzeti u obzir povrati akciza na dizel korištenog za zagrijavanje prostorija i plastenika.
- bruto naplati putarine. Nisu uzeti u obzir povremeni povrati putarine subjektima koji su oslobođeni plaćanja, a koji su je prethodno uplatili. Radi se o rudnicima, termoelektranama i entitetskim željeznicama, a u skladu sa odlukom Upravnog odbora UIO.

Naplata akciza na derivate nafte je pratila kretanja u potrošnji, osim u 2012.godini kada je zabilježen rast potrošnje, a pad naplate akciza (Grafikon 5). Od 2009. strukturu prihoda od akciza na derivate čine prihodi naplaćeni na uvozne derivate i akcize koje uplaćuje Rafinerija.

Grafikon 5 Trendovi i struktura naplate akciza na derivate (2006-2014)



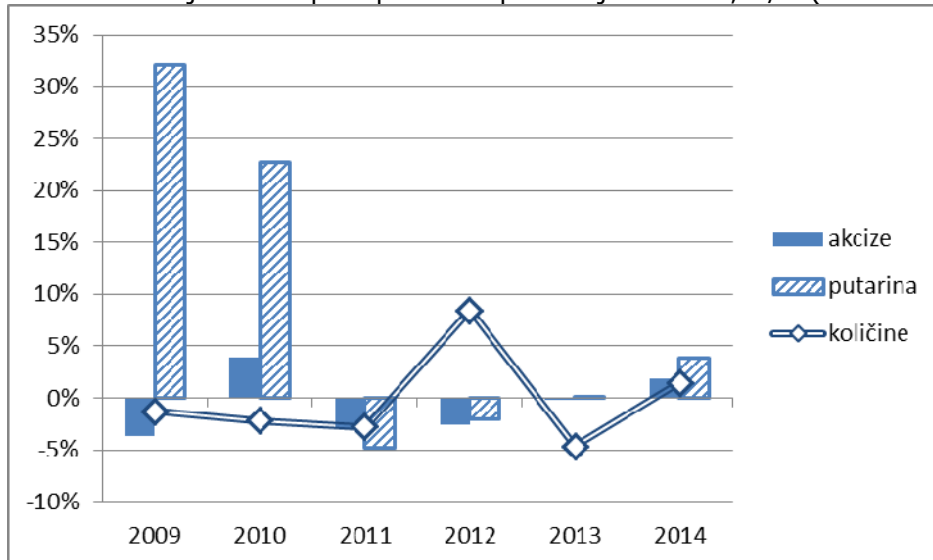
Grafikon 6 Trendovi i struktura naplate prihoda od putarine (2006-2014)



Očekivano, uvođenje dodatne namjenske putarine za autoceste je dovelo do značajnih fiskalnih efekata. S obzirom da je do promjene akcizne politike došlo polovicom 2009.g. efekti uvođenja putarine se rasprostiru u drugoj polovici 2009. i prvoj polovici 2010.g (Grafikon 6). Bez obzira na tu činjenicu ukupni prihodi od putarine su u 2009. bili veći za 32% u odnosu na 2008. godinu, odnosno 22,7% u 2010. u odnosu na 2009.g.

Poredeći trendove potrošnje derivata i trendove naplate prihoda od akcize i putarine može se uočiti da prihodi nisu pratili u istoj mjeri potrošnju derivata (Grafikon 7). Najveća odstupanja su u 2012 kada je zabilježen opadajući trend prihoda, a kod potrošnje rastući trend.

Grafikon 7 Promjene u naplati prihoda i potrošnji derivata, G/G (2009-2014)



Kao razlog divergentnih trendova kod akciza može biti smanjenje udjela više oporezovanog bezolovnog benzina u korist niže oporezovanog dizela. U ovom slučaju fiskalni gubitak iznosi 0,06 KM/l, uključujući i pripadajući PDV.

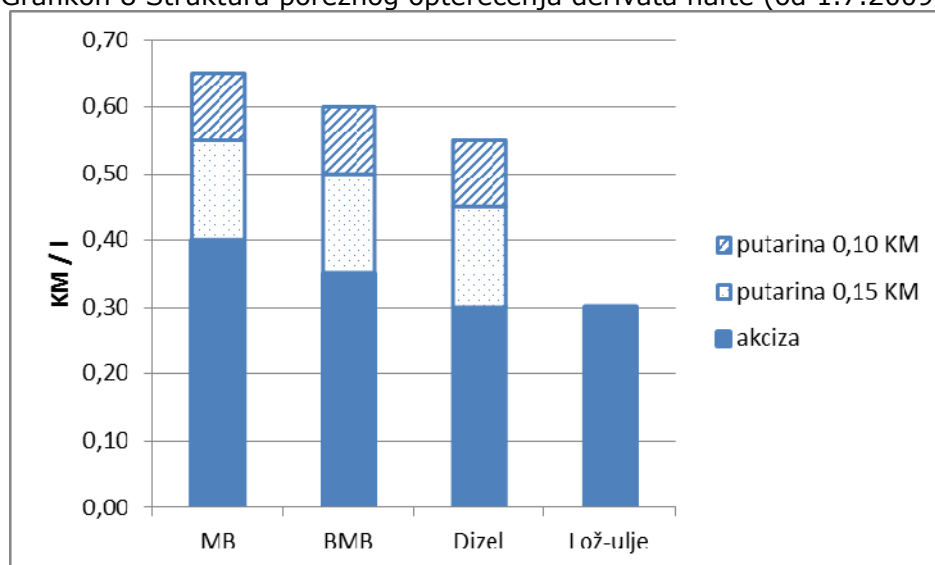
Razlog za odstupanje prihoda od putarine u odnosu na kretanje potrošnje derivata mogu biti (i) rast nelegalne supstitucije dizela lož-uljem i (ii) primjena oslobođanja plaćanja putarine za rudnike, termoelektrane i željeznice. Oslobođanje rudnika, termoelektrana i željeznica odnosi se na količine dizela koje koriste navedeni privredni subjekti u procesu proizvodnje ili pružanja usluga, kao i za rad vozila koja se ne voze kategoriziranim cestama. Količine dizela koji se može osloboditi putarine prema Zakonu odobrava Upravni odbor UIO na prijedlog entitetskih vlada, odnosno nadležnih entitetskih ministarstava.

U prvom slučaju radi se o nelegalnoj poreznoj evaziji, a u drugom slučaju o poreznim izdacima. U oba slučaja fiskalni gubitak je jednak zbiru obje putarine i pripadajućeg PDV-a (tj. 0,29 KM/l)¹.

4. IMPLIKACIJE INICIJATIVA ZA POVEĆANJE POREZNOG OPTEREĆENJA

Prema tekućoj strukturi poreznog opterećenja derivata nafte implicira da je lož-ulje derivat koji je najmanje opterećen porezima (Grafikon 8). Porezno opterećenje dizela je za 83% veće nego kod lož-ulja, dok je kod bezolovnog benzina udvostručeno.

Grafikon 8 Struktura poreznog opterećenja derivata nafte (od 1.7.2009.)

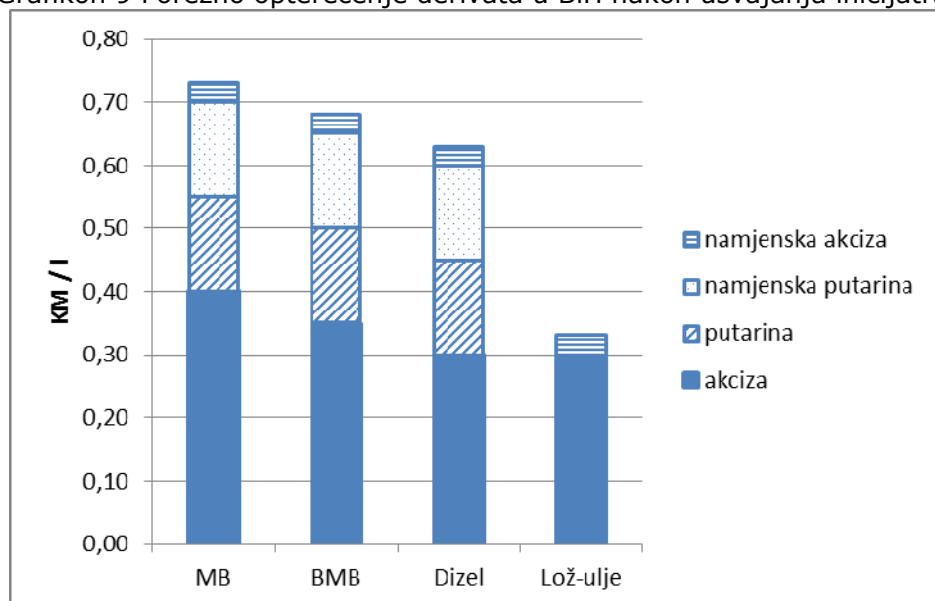


Najnovije inicijative entitetskih vlada u vezi sa politikom oporezivanja derivata nafte podrazumijevaju sljedeće:

- (i) povećanje namjenske putarine za autoceste sa 0,10 KM/l na 0,15 KM/l i
- (ii) uvođenje namjenske akcize za uspostavljane rezervi energenata u visini od 0,03 KM/l.

¹ U razdoblju 2011-2013 porezni izdatak po osnovu oslobođanja plaćanja putarine i pripadajućeg PDV-a se kretao između 11 i 16 mil KM godišnje.

Grafikon 9 Porezno opterećenje derivata u BiH nakon usvajanja inicijativa



Usvajanjem ovih inicijativa porezno opterećenje bezolovnog benzina bi se povećalo za 13,33%, dizela za 14,55%, a lož-ulja za 10%. Nova struktura poreznog opterećenja po derivatima je dana na Grafikonu 9.

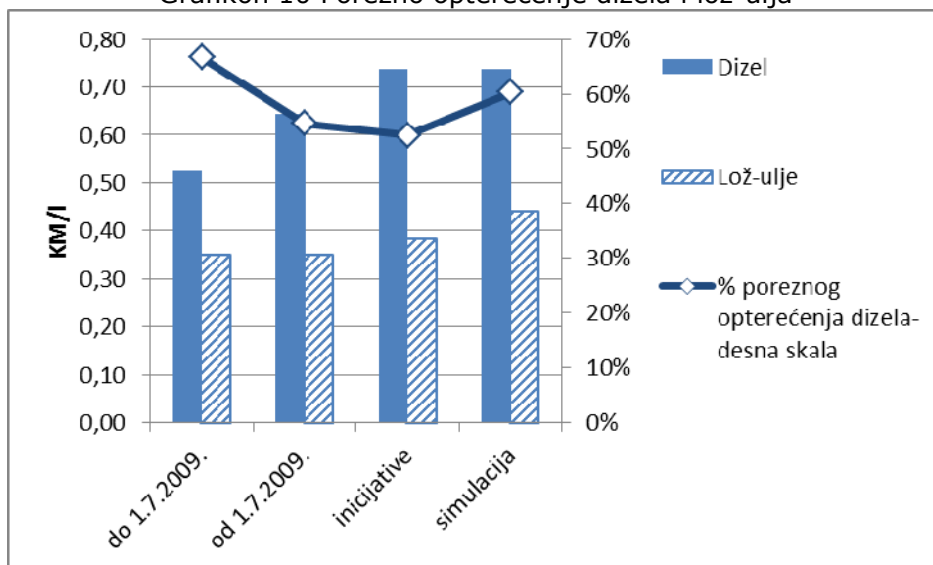
Za analizu implikacija inicijativa značajni su relativni odnosi ukupnog akciznog opterećenja dizela i lož-ulja kao supstituta, uvećanog za pripadajući PDV². Iz prethodnih analiza može se zaključiti da je uvođenje namjenske putarine dovelo do širenja jaza između poreznog opterećenja ova dva energenta, dajući poticaj za zloupotrebe lož-ulja za pogon vozila umjesto korištenja dizela.

Do usvajanja novog Zakona o akcizama diskrepanca je iznosila 0,18 KM/l, a porezi na lož-ulje su predstavljali 66,7% poreza dizel (Grafikon 10). Uvođenjem namjenske putarine 2009.godine diskrepanca se povećala na 0,29 KM/l, dok su porezi na lož-ulje iznosili svega 54,5% poreza na dizel. Povećanjem namjenske putarine diskrepanca bi se povećala na 0,35 KM, dok bi porezi na lož-ulje iznosili svega 52,4% poreza na dizel.

Kao bolje rješenje nameće se linearno povećanje akcize na sve derivate umjesto povećanja namjenske putarine. U slučaju da se akcize na sve derivate povećaju za 0,05 KM/l, umjesto povećanja namjenske putarine, nominalni jaz u oporezivanju između dizela i lož-ulja bi ostao isti kao do sada, ali bi se relativni odnosi između oporezivanja dizela i lož-ulja poboljšali u korist dizela. Naime, postotak poreznog opterećenja lož-ulja u odnosu na poreze sadržane u cijeni litre dizela povećao na 60,3%, čime se približava situaciji koja je bila prije usvajanja novog Zakona o akcizama (Grafikon 10, „simulacija“).

² Radi se o iznosu PDV-a na dio osnovice (cijene prije oporezivanja) koja se sastoji od akcize i putarina.

Grafikon 10 Porezno opterećenje dizela i lož-ulja



5. ZAKLJUČAK

Iz analize se može zaključiti da svako povećanje poreza koje se odnosi samo na dizel, a ne i na lož-ulje kao supstitut, produbljuje jaz između poreznog opterećenja dizela i lož-ulja na štetu dizela. Takva politika daje potrošačima poticaj za nezakonito korištenje lož-ulja za pogon vozila. Osim neregularnosti i distorzija na tržištu povećanje putarina donosi i fiskalne gubitke u odnosu na očekivani priliv.

Implikacije ovog rješenja su mnogo povoljnije nego u slučaju povećanja namjenske putarine. Poticaji za nezakonitu supstituciju dizela lož-uljem su mnogo manji, a time su i veće šanse za ostvarenje očekivanih prihoda. Kako svako rješenje podrazumijeva određeni *trade-off*, ukoliko se želi stabilnije tržište derivata i stabilniji priliv prihoda potrebno je žrtvovati automatizam u alokaciji dodatnih prihoda. Imajući u vidu nenamjenski karakter akciza i namjenski karakter putarine za autoceste u ovom slučaju bilo bi potrebno osigurati redistribuciju dodatnih prihoda od akciza koje se prikupe na jedinstveni račun UIO prema entitetskim direkcijama za autoceste u okviru entitetske raspodjele pripadajućeg dijela indirektnih poreza.

Konsolidovani izvještaji

(pripremila: Aleksandra Regoje)

Tabela 1. (Konsolidovani izvještaj: JR, Institucije BiH, entiteti)

Preliminarni konsolidovani izvještaj uključuje:

- prihode od indirektnih poreza koje prikuplja Uprava za indirektno oporezivanje na Jedinostveni račun,
- transfere sa Jedinostvenog računa UIO,
- prihode i rashode budžeta institucija Bosne i Hercegovine,
- prihode i rashode budžeta Federacije BiH,
- prihode i rashode budžeta Republike Srpske*

Izvještaj ne uključuje neusklađene prihode prikupljene na JR UIO.

Tabela 2 (Konsolidovani izvještaj: Opća vlada)

Preliminarni konsolidovani izvještaj uključuje:

- prihode i rashode budžeta institucija BiH,
- prihode i rashode budžeta FBiH, kantona, kantonalnih direkcija za ceste, općina i fondova u FBiH,
- prihode i rashode budžeta RS*, direkcija za puteve/autoputeve, općina i fondova u RS,
- prihode i rashode budžeta BD i fondova u BD.

**Obuhvaćeno: (A) budžet Republike i vanbudžetska sredstva evidentirana u Glavnoj knjizi trezora RS, (B) ukupno ino-zaduženje za projekte koji se realizuju preko općina i preduzeća, (C) podatke korisnika budžeta Republike koji imaju vlastite bankovne račune (uključujući i jedinice za implementaciju ino-projekata formirane pri ministarstvima).*

Preliminarni izvještaj: JR, Institucije BiH i entiteti , I-II 2015

<i>(u mil KM)</i>	I	II	Ukupno
Ukupni prihodi	465,8	461,3	927,1
Porezi	422,5	422,5	845,0
Direktni porezi	21,7	26,5	48,2
Porezi na dohodak i dobit	20,8	25,4	46,2
Porez na imovinu	0,9	1,1	2,0
Indirektni porezi (neto)	373,6	395,9	769,5
PDV	217,9	254,1	472,0
Akcize	118,6	97,7	216,3
Putarina	21,6	23,1	44,7
Carine	14,3	19,8	34,1
Ostali indirektni porezi	1,2	1,3	2,5
Ostali porezi	27,2	0,1	27,3
Doprinosi za socijalno osiguranje	5,9	5,4	11,4
Grantovi	0,9	0,3	1,3
Grantovi od stranih vlada i međ. org.	0,8	0,3	1,1
Transferi	0,2	0,0	0,2
Neporeski prihodi	36,4	33,0	69,4
Ukupni rashodi	398,0	447,5	845,4
Tekući rashodi	394,1	443,9	837,9
Bruto plaće i naknade zaposlenih	129,5	130,6	260,0
Izdaci za materijal i usluge	11,2	21,8	33,0
Doznake na ime socijalne zaštite	55,5	52,2	107,7
Izdaci za kamate	7,1	9,7	16,8
Izdaci po osnovu kamata u inostr.	3,8	6,7	10,4
Izdaci po osnovu kamata u zemlji	3,3	3,0	6,3
Subvencije	2,1	3,0	5,2
Donacije, transferi (uključ. transf. sa JR**)	187,8	222,7	410,4
Drugi rashodi	0,9	4,0	4,8
Neto izdaci za nefinansijsku imovinu	3,9	3,6	7,5
Izdaci za nefinansijsku imovinu	4,5	3,8	8,3
Primici od nefinansijske imovine	0,6	0,2	0,8
Bruto/Neto operativni bilans (prihodi minus tekući rashodi)	71,7	17,4	89,1
Neto pozajmljivanje/zaduživanje (uk. prihodi minus ukupni rashodi)	67,8	13,8	81,6

** transferi sa JR uključuju nekonsolidovane transfere BD, kantonima, općinama, fondovima i direkcijama za ceste

Tabela 1

Preliminarni izvještaj: Opća vlada, 2014

<i>(u mil KM)</i>	Q1	Q2	Q3	Q4	Ukupno
Ukupni prihodi	2.647,7	2.961,8	2.941,6	3.142,3	11.693,4
Porezi	1.352,4	1.421,9	1.538,2	1.580,3	5.892,8
Direktni porezi	241,7	238,2	209,4	240,5	929,8
Porezi na dohodak i dobit	212,8	206,0	181,6	205,7	806,1
Porezi na plaću i radnu snagu	2,5	3,9	4,8	3,4	14,7
Porez na imovinu	26,3	28,3	23,1	31,3	109,0
Indirektni porezi	1.109,1	1.181,0	1.327,1	1.337,3	4.954,4
Ostali porezi	1,6	2,8	1,7	2,6	8,6
Doprinosi za socijalno osiguranje	961,1	1.051,2	1.070,5	1.184,1	4.266,9
Grantovi	14,8	15,5	19,8	21,9	72,0
Grantovi od stranih vlada i međ. organizacija	14,3	15,1	15,3	20,5	65,2
Transferi	0,4	0,4	4,5	1,5	6,8
Neporeski prihodi	319,5	473,2	313,1	356,0	1.461,7
Ukupni rashodi	2.587,9	2.780,2	2.986,0	3.532,8	11.886,8
Tekući rashodi	2.531,2	2.685,8	2.761,9	3.237,8	11.216,8
Bruto plaće i naknade zaposlenih	797,9	819,9	810,0	861,6	3.289,3
Izdaci za materijal i usluge	462,2	500,7	511,9	653,5	2.128,3
Doznake na ime socijalne zaštite	1.102,6	1.119,4	1.150,2	1.303,0	4.675,1
Izdaci za kamate	44,0	59,5	44,7	63,0	211,1
Izdaci po osnovu kamata u inostranstvu	21,6	28,5	23,3	31,4	104,8
Izdaci po osnovu kamata u zemlji	22,5	31,0	21,4	31,6	106,3
Subvencije	37,0	66,6	104,0	143,9	351,5
Donacije, transferi	23,5	29,2	23,7	49,6	126,0
Drugi rashodi	64,0	90,6	117,6	163,3	435,5
Neto izdaci za nefinansijsku imovinu	56,7	94,4	224,1	295,0	670,1
Izdaci za nefinansijsku imovinu	66,2	98,8	241,5	310,0	716,4
Primici od nefinansijske imovine	9,6	4,4	17,3	15,0	46,3
Bruto/Neto operativni bilans (prihodi minus tekući rashodi)	116,5	276,0	179,7	-95,6	476,6
Neto pozajmljivanje/zaduživanje (ukupni prihodi minus ukupni rashodi)	59,9	181,6	-44,4	-390,5	-193,5
Neto finansiranje = (Minus) Neto pozajmljivanje/zaduživanje	-59,9	-181,6	44,4	390,5	193,5

Tabela 2