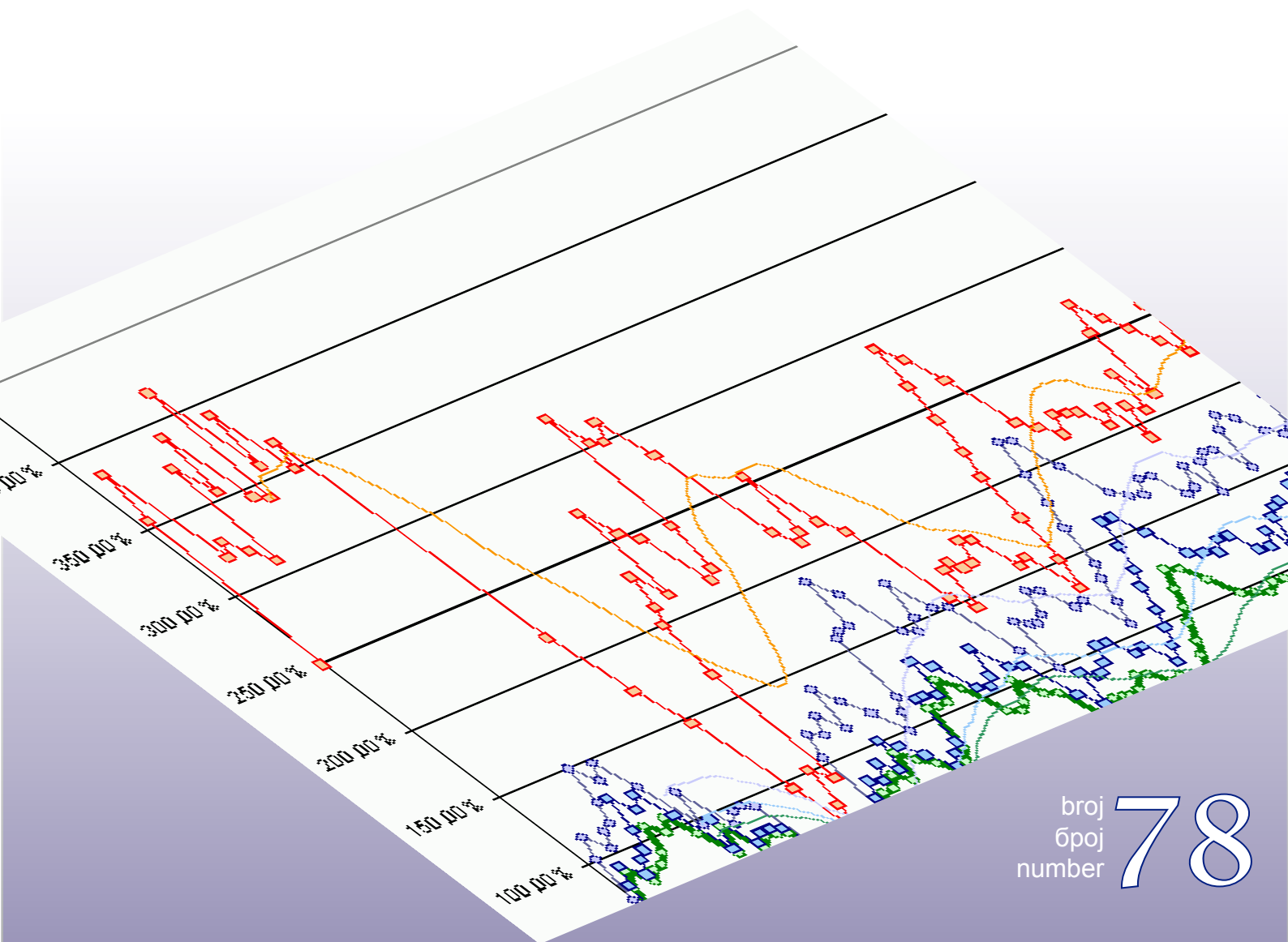




Macroeconomic Unit of the Governing Board of the Indirect Tax Authority

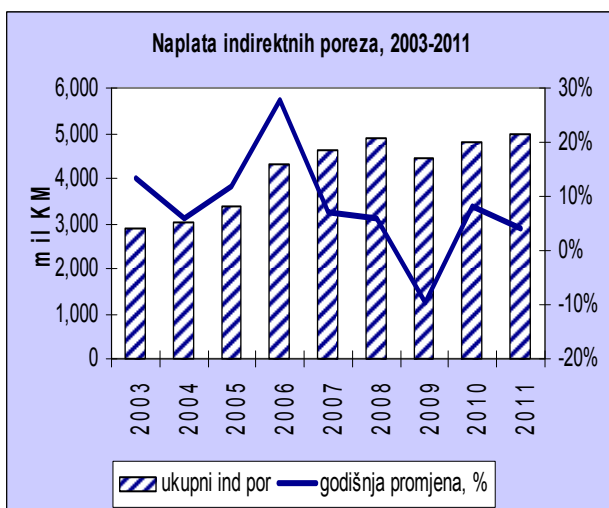
# *Oma Bilten*



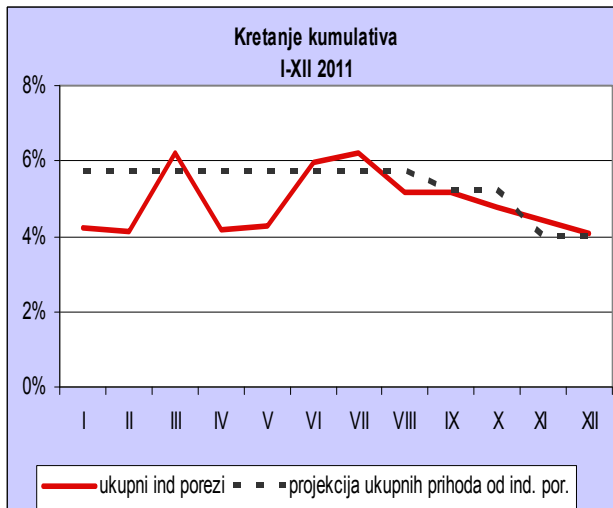
broj  
број  
number **78**

## Uz ovaj broj

Prema preliminarnom izvještaju UIO o gotovinskom toku na jedinstvenom računu UIO je u 2011.g. naplatila po odbitku povrata 4,996 mlrd KM prihoda od indirektnih poreza ili 4,02% više nego za 2010.godine. Posebno raduje što je u 2011.g. naplaćeno 70 mil KM prihoda više nego u pretkriznoj 2008.g. (Grafikon 1). Godišnji rast prihoda od indirektnih poreza se kreće u okviru revidirane projekcije prihoda koju smo predstavili u prošlom dvobroju. I pored dobrih rezultata analiza kretanja kumulativa naplate u 2011.g. pokazuje usporavanje i pad u drugom dijelu godine (Grafikon 2). Za prvih šest mjeseci neto rast prihode je premašivao tadašnje projekcije prihoda, da bi u trećem kvartalu došlo do usporavanja, a potom i pada mjesečne naplate.



Grafikon 1



Grafikon 2

Moguće razloge za usporavanje naplate prihoda nalazimo u sljedećem: (i) snažnom rastu povrata PDV-a, (ii) ukidanju carinskog evidentiranja od 1%, koje se odrazilo na smanjenje prihoda u četvrtom kvartalu, (iii) promjenama u strukturi potrošnje derivata i širenju opsega oslobađanja na lož-ulje koje se odrazilo na prihode od akciza, putarina i PDV-a, te, svakako, (iv) usporavanju ekonomije i potrošnje, koja se odrazila na usporavanje rasta bruto prihoda od PDV-a. Na drugoj strani, politika kontinuiranog povećanja akciza na cigarete donijela je udvostručenje prihoda po ovom osnovu odnosu na 2008.g. Kretanje naplate po vrstama prihoda obradićemo u narednim brojevima biltena kada budu raspoloživi konačni podaci za 2011.godinu.

dr.sc. Dinka Antić  
šef Odjeljenja

### Sadržaj:

Pravila EU o fiskalnoj pomoći sektoru transporta	2
Konsolidovani izvještaji: JR, Institucije BiH, entiteti	12
Konsolidovani izvještaji: Kantoni	14

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

## Pravila EU o fiskalnoj pomoći sektoru transporta

Autor: dr.sc. Dinka Antić

*U vrijeme kada EU i ostatak međunarodne zajednice insistiraju na donošenju zakona o državnoj pomoći BiH, koji treba biti usklađen sa pravnom stečevinom EU u ovoj oblasti, eventualno uvođenje posebne akcize za financiranje željeznica, osim analize fiskalnih i makroekonomskih implikacija, zahtijevalo bi i sagledavanje harmoniziranosti takve politike u odnosu na pravila državne pomoći EU u sektoru transporta. S obzirom da će pravila državne pomoći iz EU u bliskoj budućnosti postati pravila BiH analiza pravnog okvira EU u ovoj oblasti je nužna za sve ključne aktere u ovoj inicijativi - državu, željeznice i sindikate, ne samo da bi postali svjesni pravila i granica državne pomoći, već da bi, konačno, svoje napore usmjerili u pravcu prijeko potrebnog restrukturiranja željeznica.*

### 1. UVOD

Članom 71(c) Sporazuma<sup>1</sup> o stabilizaciji i prodruživanju (SSP) u poglavlju „Konkurencija i druge ekonomske odredbe“ propisuje se da je ... „nespojivo s propisnim funkcioniranjem ovog sporazuma, u mjeri u kojoj može utjecati na trgovinu između Zajednice i Bosne i Hercegovine ... svaka državna pomoć kojom se narušava ili prijeti narušavanju konkurencije davanjem prednosti određenim preduzećima ili određenim proizvodima.“. Dalje se navodi da će se svaka praksa koja je suprotna tom članu ocjenjivati „na osnovu kriterija koji proizilaze iz primjene konkurencijskih pravila važećih u Zajednici, posebno čl. 81., 82., 86. i 87. Ugovora o EZ i instrumenata za tumačenje koje su usvojile institucije Zajednice.“<sup>2</sup>

U svjetlu primjene člana 71 BiH je obavezna da osnuje samostalni državni organ kojem će povjeriti ovlaštenja neophodna za punu primjenu odredaba čl. 71 (c) u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu Sporazuma. Taj organ će biti ovlašten da odobrava programe državne pomoći i pojedinačna sredstva pomoći i da određuje povrat državne pomoći koja je nezakonito dodijeljena. Osim toga, BiH je obavezna da evidentira programe državne pomoći i da ih uskladi sa kriterijima iz SSP u roku od najviše četiri godine od stupanja na snagu Sporazuma. Članom 72 Sporazuma, koji propisuje obaveze u vezi sa javnim preduzećima, BiH treba do kraja treće godine od stupanja na snagu Sporazuma na javna preduzeća i preduzeća kojima su dodijeljena posebna i isključiva prava primijeniti principe iz Ugovora o EZ-u, s posebnim naglaskom na član 86 Ugovora. Ove obaveze BiH do sada nije ispunila, iako je u toku četvrta godina implementacije Sporazuma. Donošenje zakona o državnoj pomoći i osnivanje institucije koja će nadzirati primjenu zakona je jedno je od glavnih pitanja na kojima trenutno EU insistira i koje je uvjet za dalji evropski put BiH.

Inicijativa za uvođenje akcize za financiranje željeznice pokreće već poznata pitanja o fiskalnim i ekonomskim efektima ove inicijative, pogotovo u vrijeme recesije.

S obzirom na opredjeljenje BiH za članstvo u EU svaku inicijativu za izmjenu zakona potrebno je sagledati u svjetlu:

<sup>1</sup> „Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju između europskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Bosne i Hercegovine, sa druge strane“, „Službeni glasnik BiH – Međunarodni ugovori“, br. 10, 13.11.2008.g.

<sup>2</sup> Nakon stupanja na snagu Lisabonskog ugovora pomenuti članovi se odnose na čl. 101, 102, 106 i 107. Consolidated version of the Treaty on the functioning of the European Union, OJ C 115, 9.5.2008.

- ispunjenja tekućih standarda EU (u konkretnom slučaju: standarda oporezivanja akcizom, pravila državne pomoći i tržišnog natjecanja);
- ispunjenja ostalih međunarodnih obaveza, poput obaveza iz *stand-by* aranžmana sa MMF-om, koji, kada su u pitanju mjere koje utječu na fiskalni sistem i imaju efekte na fiskalni i ekonomski sistem BiH, a time i na sposobnost zemlje da financira vanjska zaduženja, može imati konačnu riječ;
- sagledavanja strateških dokumenata EU (poput nove porezne strategije, strategijâ razvoja sektora transporta i energetskog sektora), čija će se operacionalizacija podudariti sa periodom prilagođavanja pravnog okvira u BiH.

U nastavku teksta dajemo pregled temeljnih pravila državne pomoći u EU, te pravila državne pomoći u sektoru transporta i smjernica Evropske komisije za pomoći željeznicama.

## 2. PROCES LIBERALIZACIJE ŽELJEZNICA U EU

Uloga željeznica u sektoru transporta se vremenom promijenila. Snaženje avio i drumskog saobraćaja u drugoj polovini XX vijeka donijelo je oštar pad udjela prevoza dobara i putnika željeznicom, tako da je ukupan robni prevoz 2000.g. bio ispod nivoa prevoza 1970.godine, izraženo u apsolutnim veličinama. U okvirima EU fragmentirani željeznički sistemi i mreže, modelirane po nacionalnim tehničkim standardima, predstavljale su usko grlo integracije željezničkih sistema na nivou EU. Opterećene naslijeđenim problemima, koji su općenito immanentni javnim korporacijama i monopolskom tržišnom položaju, a koji potvrđuju staro pravilo da je „država loš upravitelj“ u ekonomskom smislu, željeznice nisu u mogućnosti da u uvjetima liberalizma ponude brži, pouzdaniji i jeftiniji prevoz putnika i robe i postanu konkurentnije u odnosu na drumski i zračni prevoz. Razloge nalazimo u dosadašnjem monopolskom položaju javnih željezničkih kompanija. U nedostatku konkurencije u nacionalnim okvirima željeznice nisu motivirane da smanje troškove, tim više što se uvijek moglo računati na pomoć države (sindrom „moralnog hazarda“). U takvim odnosima one nemaju ni interesa da razvijaju nove usluge, niti da investiraju, što zbog nedostatka interesa za razvoj kompanije, a ponajviše zbog kroničnog nedostatka vlastitih prihoda.

U cilju revitalizacije željeznica EZ je kreirala politiku koja uključuje tri glavne mjere:

- i. postepeno uvođenje uvjeta kojima se treba potaknuti konkurencija na tržištu usluga koje pružaju željeznice
- ii. standardiziranje i tehničku harmonizaciju evropske željezničke mreže, u cilju postizanja pune operativnosti na nivou EU
- iii. odobravanje financijske pomoći na nivou Unije, putem Strukturalnih fondova i posebnih TEN-T programa<sup>3</sup>.

Proces liberalizacije u okviru prve mjere uključuje sljedeće aktivnosti:

- odvajanje željezničkih kompanija od infrastrukture u smislu organizacije i financija
- upravljačku nezavisnost željezničkih kompanija
- upravljanje željezničkim kompanijama u skladu sa principima poslovanja komercijalnih kompanija
- uspostavu financijske ravnoteže željezničke kompanije u skladu sa pouzdanim poslovnim planom
- usklađivanje nacionalnih financijskih mjera koje sprovode članice sa pravilima državne pomoći na nivou EU.

<sup>3</sup> Trans-European Transport Network (TEN-T). TEN-T programi imaju za svrhu da osiguraju koheziju, međusobnu povezanost i operabilnost trans-evropske transportne mreže i pristup mreži. Program uključuje sve modalitete prijevoza: drumski, željeznički, pomorski, riječni/jezerski, zračni, logistiku i inovacije.

Prvi paket propisa kojim je započeta liberalizacija sektora transporta je usvojen 2001.g. Drugi paket propisa za liberalizaciju željeznica je usvojen 2004.g., a treći 2007.g. Već 15.3.2003.g. otvoreno je trans-evropsko tržište robnog transporta željeznicom. Početkom 2006. tržište je otvoreno za međunarodni željeznički prevoz, a od 1.1.2007. i za kabotažu. Od 1.1.2010. konkurenciji je otvoreno i tržište međunarodnog prevoza putnika.

I pored lošijih trendova željeznice imaju svoje mjesto u svim strateškim dokumentima Unije, ponajviše iz razloga što u odnosu na ostale konkurente sigurnosni i ekološki aspekti prevoza dobara i putnika željeznicom imaju prednost. Imajući u vidu strateške ciljeve EU, koji su dijelom i globalni (npr. borba protiv globalnog zagrijavanja), kao i konstantni rast cijena goriva i smanjenje zaliha fosilnih goriva, sve strategije razvoja EU prepoznaju značaj i ulogu željeznica za održivi razvoj Unije. Početkom 2011.g. Evropska komisija je izdala Bijelu knjigu<sup>4</sup> o pravilima puta prema jedinstvenom evropskom transportnom prostoru, u kojoj je navedeno 40 inicijativa za narednu dekadu kojima bi sistem transporta postao konkurentan na način da bi uklanjajući glavne prepreke bila povećana mobilnost, ekonomski rast i razvoj. Definirani su i ciljevi do 2050.g.. Jedan od ciljeva jeste i prelazak 50% međugradskih prevoza robe i putnika sa drumskog na željeznički i vodeni transport.

### 3. PRAVNI OKVIR DRŽAVNE POMOĆI EU

#### 3.1. Opća pravila državne pomoći

Pravila koja reguliraju konkurenciju na tržištu EU i dodjelu državne pomoći javnim kompanijama su vrlo stroga. Osnovna pravila državne pomoći su propisana člancima 107-109 Lisabonskog ugovora (ex čl. 87-89 Ugovora o osnivanju EZ).

Prema članu 107(1) Ugovora (ex čl. 87(1)) svaka pomoć **u bilo kojoj formi**, koja je odobrena od strane članice ili iz resursa članice, koja podrazumijeva favoriziranje određenih preduzeća ili proizvodnje određenih dobara, kojom se ugrožavaju ili bi se mogle ugroziti konkurencija ili trgovina između članica, smatra se nekompatibilnom sa funkcioniranjem internog tržišta Unije. Iz odredaba ovog člana proizilazi da je državna pomoć načelno nekompatibilna sa zajedničkim tržištem i time zabranjena. Dodjela svake pomoći od strane države mora biti testirana s obzirom na uvjete dane u čl. 107.

Državna pomoć je nekompatibilna ciljevima i tržištu Unije ukoliko ima sljedeće karakteristike:

- da u osnovi predstavlja transfer državnih resursa,
- da omogućava ekonomske prednosti određenim grupacijama preduzeća,
- da je selektivne prirode, usmjerena ka određenoj grupaciji preduzeća ili određenim dobrima,
- da utječe na konkurenciju i trgovinu.

Prema stajalištu Evropskog suda pravde **transfer državnih resursa** se shvaća jako široko, bez obzira na pojavne oblike transfera. U presudi<sup>5</sup> u slučaju državne pomoći Italije drumskim prevoznicima dobara (u pitanju su tegljači, prim aut.) u obliku posebne sheme poreznog kredita Sud je iznio stajalište da transfer državnih resursa, u skladu sa čl. 87 „ne uključuje samo pozitivne koristi, kao što su subvencije, već i ostale mjere, koje, u različitim oblicima, ublažavaju troškove koji su normalno uključeni u financijske planove preduzeća i koje su, stoga, bez subvencioniranja, u direktnom smislu te riječi, slične u naravi i imaju iste efekte. Mjera kojom javna vlast odobrava određenom preduzeću porezna oslobođanja, koja, iako ne uključuju transfer resursa države,

<sup>4</sup> European Commission, White Paper - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system, COM(2011) 144 final, Brussels, 28.3.2011.

<sup>5</sup> Vid. presudu u predmetu C-6/97, Italy v Commission, 19.5.1999., *European Court reports 1999 Page I-02981*.

stavlja lica na koja se oslobađanje primjenjuje u povoljniju finansijsku poziciju u odnosu na ostale obaveznike, predstavlja državnu pomoć.. u smislu člana 92<sup>6</sup> Ugovora." Sud dalje objašnjava da odobravanje poreznih olakšica druskim prevoznicima dobara u Italiji direktno stavlja njihove konkurente u drugim članicama u nepovoljniji položaj na tržištu Zajednice.

Državna pomoć može da proizvede određene efekte u vidu **ekonomske prednosti** za korisnika (preduzeće). Postojanje ekonomskih prednosti državne pomoći se testira u odnosu na model ponašanja privatnih investitora u tržišnoj ekonomiji. U tom smislu određena pomoć može se smatrati nekompatibilnom pravilima Unije ukoliko pomoć ne bi prošla test privatnog investitora, odnosno ne vodi ostvarenju profitabilnosti, cilju koji je u osnovi tržišnog poslovanja privatnog sektora. Tako, primjerice, kapitalna injekcija za restrukturiranje u cilju osposobljavanja kompanije za privatizaciju, ukoliko ima za svrhu zadržavanje postojećeg obima i strukture zaposlenih u javnoj korporaciji, smatrala bi se državnom pomoći koja nije u skladu sa pravilima EU i tržišnim pravilima poslovanja privatnog sektora<sup>7</sup>.

Državna pomoć se smatra **selektivnom** ukoliko je usmjerena samo na određene sektore, grupacije, preduzeća ili određena dobra. Drugim riječima, ukoliko određena mjera vlasti jednako pogađa sve učesnike na tržištu ili u određenim segmentima, bez favoriziranja, odnosno diskriminacije određenom selekcijom, takva mjera se ne smatra državnom pomoći koja je nekompatibilna pravilima iz Ugovora.

Na kraju, državne pomoći **ugrožavaju konkurentnost i utječu na trgovinu između članica** EU, čak i u slučaju kada su operacije kompanije ograničene samo na nacionalno tržište, budući da bi u tom slučaju bile diskriminirane kompanije iz drugih članica koje već posluju ili žele poslovati na tržištu dotične članice. Pri tome, u skladu sa presudom Suda, iznos državne pomoći je irelevantan, jer u slučaju snažne konkurencije na određenom tržištu svaka pomoć države može biti diskriminirajuća za ostale kompanije iz te grupacije ili sektora<sup>8</sup>.

### 3.2. Izuzeci opće naravi

U određenim slučajevima, striktno propisanih Ugovorom o osnivanju, dopušteno je članicama da odobravaju mjere koje predstavljaju državnu pomoć ili direktno vrše transfer državnih resursa. Prema čl. 107(2) kompatibilnim mjerama se smatraju sljedeći slučajevi dodjele pomoći:

- pomoći socijalnog karaktera, koje se odobravaju pojedinačnim potrošačima na način da se odobravanje vrši bez diskriminacije s obzirom na porijeklo proizvoda i
- pomoći u slučaju nacionalnih katastrofa i vanrednih okolnosti<sup>9</sup>.

Prema čl. 107(3) dopuštene su i sljedeće vrste državne pomoći:

- (a) pomoć promociji ekonomskog razvoja oblasti u kojima je standard života abnormalno nizak ili u kojima postoji ozbiljna nezaposlenost, te u određenim, Ugovorom preciziranim, regionima, u svjetlu strukturalne, ekonomske i socijalne situacije u njima;
- (b) pomoć promociji izvršenju važnih projekata od zajedničkog interesa za EU ili za ublažavanje ozbiljnih turbulencija u ekonomiji članica;

<sup>6</sup> Čl. 92 zabranjuje članicama da odobre refundaciju ostalih poreza (drugačijih od PDV, akciza i ostalih indirektnih poreza), ukoliko to nije omogućeno propisima EU.

<sup>7</sup> Usporediti, presuda Suda (Case T-296/97, Alitalia, 12.12.2000.) i komentar iz studije Evropskog instituta za javnu administraciju iz Maastrichta (European Institute for Public Administration, „State Aid in the Transport Sector“)

<sup>8</sup> Case T-214/95, Het Vlaamse Gewest v. Commission, 30.4.1998.

<sup>9</sup> Predviđen je još jedan slučaj dozvoljenih pomoći privredi u određenim oblastima Savezne Republike Njemačke koje su pogođene posljedicama podjele Njemačke. Ove pomoći se odobravaju u cilju saniranja ekonomskog zaostajanja koje je posljedica tog razdvajanja. Odredba ostaje na snazi pet godina nakon stupanja na snagu Lisabonskog ugovora, kada Vijeće na prijedlog Komisije može odlučiti da je ukine.



- (c) pomoć u cilju olakšavanja razvoja određenih ekonomskih aktivnosti ili određenih ekonomskih oblasti u kojima takva pomoć ne dovodi do povratnog efekta na uvjete trgovine u obimu koji je suprotan zajedničkom interesu;
- (d) pomoć konzervaciji kulturne i istorijske baštine, ukoliko takva pomoć ne utječe na uvjete trgovine i konkurenciju u Uniju u obimu koji je suprotan zajedničkom interesu;
- (e) ostale kategorije pomoći po odluci Vijeća EU, a na prijedlog Evropske komisije.

#### 4. IZUZECI U SEKTORU TRANSPORTA

Pored gore pobrojanih općih izuzetaka u primjeni rigoroznih pravila državne pomoći, koje su, uglavnom, u funkciji ostvarenja ravnomjernog ekonomskog razvitka, socijalnih i kulturnih ciljeva, čl. 93 Ugovora (ex čl. 73) u sektoru transporta su predviđeni izuzeci u sljedećim slučajevima:

- a. ukoliko državna pomoć zadovoljava potrebe za koordinacijom u sferi transporta
- b. ukoliko državna potpora podrazumijeva plaćanje određenih obaveza koje su svojstvene konceptu javnih usluga.

S obzirom na prohibitivni aspekt odredaba o održavnoj pomoći u Ugovoru o osnivanju EZ tadašnji član 73 predstavlja *lex specialis*, derogaciju Ugovora koja se može koristiti samo u precizno utvrđenim slučajevima.

##### 4.1. Koordinacija transporta

Prema stajalištu koje je Komisija iznijela u dokumentima koncept koordinacije transporta implicira mnogo više od olakšavanja razvoja industrije, kako je to navedeno u izuzecima u čl. 107(3). Koordinacija se smatra „intervencijom vlade na tržištu zbog ciljeva transportne politike“<sup>10</sup> koja uključuje određene „oblike planiranja od strane države“<sup>11</sup>. Opseg koordinacije obrnuto je proporcionalan stepenu liberalizacije sektora transporta. Što je veći stepen liberalizacije utjecaj države na proces koordinacije postaje sve manje nužan.

U cilju definiranja uvjeta za primjenu odredaba člana 73 koje se odnose na državnu pomoć namijenjenu koordinaciji transporta Vijeće EU je 1970. godine donijelo Regulaciju 1107/70 o odobravanju pomoći za prevoz željeznicom, putevima i unutrašnjim vodenim putevima<sup>12</sup>. Prema odredbama ove regulacije državna pomoć da bi bila sukladna ciljevima Ugovora treba da zadovolji tri uvjeta:

- da je namijenjena financiranju aktivnosti ili projekata od interesa za Zajednicu
- da se odobrava bez diskriminatornih uvjeta
- da ne smije ugroziti konkurenciju u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Zajednice.

Regulacijom su bila precizirana četiri izuzetka od primjene općih pravila odobravanja državne pomoći:

- kompenzacija željezničkih korporacija za vanredne troškove
- naknada infrastrukturnih troškova
- financiranje istraživanja i razvoja
- pomoć za ukidanje viška kapaciteta u sklopu restrukturiranja korporacija.

Regulacija se primjenjivala sve do polovine 2008.g kada su objavljeni Komunikati Komisije u vezi smjernica Zajednice za državnu pomoć željezničkim kompanijama. Regulacija je konačno stavljena

<sup>10</sup> Commission Decision of 9 July 2003, 2004/261/EC, OJ L 81., 19.3.2004.

<sup>11</sup> Commission Decision of 24 June 2003 on State aid which the Netherlands proposes to implement to assist NV Huisvuilcentrale Noord-Holland (HVC), 2003/879/EC, OJ, 16/12/2003 P. 0039 - 0045

<sup>12</sup> Council Regulation No 1107/70 on the granting of aid for transport by rail, road and inland waterway, OJ L 130, 15.6.1970.

van snage krajem 2009.g., stupanjem na snagu Regulacije 1370/2007<sup>13</sup> o javnim uslugama prevoza putnika željeznicom i putevima.

#### **4.2. Obaveze u vezi javnih usluga**

U skladu sa izuzecima u području državne pomoći željeznicama definiranim u članu 93 Ugovora (ex čl. 73) članicama je dozvoljeno da kompanijama, koje pružaju usluge transporta željeznicom, putevima i unutrašnjim vodenim putevima, refundiraju obaveze koje su svojstvene konceptu javnih usluga. Iako je načelno obaveza članica bila da okončaju sve obaveze države u sferi javnog prevoza, prema Regulaciji Vijeća 1191/69, koja se naslanja na odredbe čl. 73 Ugovora, bilo je moguće da država zaključi ugovore sa prevoznicima u cilju osiguranja adekvatnog nivoa usluga u ovoj sferi, imajući u vidu urbanističke, socijalne i ekološke aspekte transporta. Regulacija je stavljena van snage krajem 2009.g., stupanjem na snagu Regulacije 1370/2007 o javnim uslugama prevoza putnika željeznicom i cestama.

### **5. SMJERNICE ZA DRŽAVNU POMOĆ ŽELJEZNICAMA**

I pored značajnih koraka u pravcu liberalizacije ubrizgavanje javnih fondova u željezničke kompanije je bilo značajno. U periodu između druge i treće faze liberalizacije (2004-2007) 25 članica EU je direktno dotiralo oko 17 mlrd EUR za izgradnju i održavanje željezničke infrastrukture. Iznos ne uključuje transfere iz Kohezionog i Strukturalnog fonda. Članice godišnje plaćaju i 15 mlrd EUR za subvencioniranje usluga putničkog prevoza željeznicom<sup>14</sup>. Velika javna ulaganja u željeznice zahtijevaju i precizno reguliranje pravila državne pomoći, koja će biti u skladu sa osnovnim prohibitivnim pravnim okvirom iz Ugovora o osnivanju.

U svom Kominikeu Komisija naglašava da se „državna pomoć željeznicama može odobriti samo ukoliko to doprinosi dovršenju procesa stvaranja integralnog tržišta Unije, koje je otvoreno konkurenciji, interoperabilnosti i održivoj mobilnosti. Komisija će osigurati da finansijska pomoć javnog sektora neće dovesti do ugrožavanja konkurencije suprotno zajedničkim ciljevima“. U smislu ovih opredjeljenja Komisija ima pravo da u određenim slučajevima traži od članica da se obvežu da će poštivati ciljeve Unije da bi zauzvrat dobile pravo na odobrenje državne pomoći. Smjernice Komisije imaju za cilj da se unaprijedi transparentnost javnog financiranja željeznica i pravna sigurnost za sve ekonomske operatore u kontekstu pravila iz Ugovora, a u svjetlu procesa liberalizacije tržišta transporta.

Smjernice Komisije se odnose na sljedeća područja državne pomoći:

- i. javno financiranje željeznica putem financiranja infrastrukture za željeznice
- ii. pomoći za nabavku i obnavljanje voznog parka
- iii. otpis dugova
- iv. pomoći za restrukturiranje željezničkih kompanija – restrukturiranje teretnog prevoza
- v. pomoći za koordinaciju transporta
- vi. davanje garancija vlade željezničkoj kompaniji.

Za svaku od dozvoljenih pomoći smjernicama je propisan posebni set pravila. Neke od smjernica se primjenjuju isključivo na željeznički saobraćaj, a druge (npr. smjernice u vezi pomoći za nabavku i obnavljanje voznog parka) se odnose i na kompanije koje obavljaju gradski, prigradski

<sup>13</sup> Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70, OJ L 315, 3.12.2007.

<sup>14</sup> Izvor. Podaci Europske komisije



ili regionalni putnički prevoz. Smjernice se ne odnose na javno financiranje upravljača infrastrukturom.

### **i. Javno financiranje željezničkih kompanija pomoću financiranja infrastrukture za željeznice**

Željeznička infrastruktura je značajna ne samo za željeznice, već i za privredu u pogledu brzine i pouzdanosti prevoza i za cijelo društvo, s obzirom na sigurnost putnika, tereta i očuvanje okoline. Komisija može odobriti javno financiranje infrastrukture željeznica ukoliko je to usmjerno ostvarenju društveno-ekonomskih ciljeva. Ova smjernica se odnosi samo na željeznice. Smjernica nalaže da se, u skladu sa presudama Suda pravde EU, izvrši procjena da li mjere (tj. javno ulaganje u željezničku infrastrukturu) imaju ekonomske efekte u vidu smanjenja i onih troškova kod željeznica, koji bi se u normalnim okolnostima tržišnog poslovanja trebali naći u financijskim planovima i izvještajima željeznica. Ukoliko bi to bio slučaj takvom mjerom bi se željeznice stavile u povoljniji položaj na tržištu. Međutim, ukoliko je upotreba infrastrukture otvorena prema svim korisnicima, po istim pravilima i bez diskriminacije, tada se javno financiranje ne smatra državnom pomoći.

### **ii. Pomoć za nabavku i obnavljanje voznog parka**

Obnavljanje uveliko zastarjelog voznog parka<sup>15</sup> ne smatra se državnom pomoći u sljedećim situacijama: ukoliko je ono potrebno da bi se željeznice dovele na prihvatljiv nivo tehničke opremljenosti s obzirom na savremene standarde, ukoliko to zahtijevaju ekološki standardi i standardi sigurnosti, te ukoliko je to nužno da bi se osigurala prekogranična operabilnost i uspostavila evropska mreža željeznica. U cjelini u pitanju su zajednički interesi Unije, općeg karaktera, koji nadilaze mikroekonomske ciljeve kompanija. Komisija nalaže da se kompatibilnost pomoći testira u odnosu na ciljeve zajedničkog tržišta EU. U tu svrhu Komisija je predložila niz kriterija, koji ne samo da uzimaju u obzir pravila pomoći sektoru transporta, već i pravila za pomoć malim i srednjim preduzećima, pravila pomoći ekološkim ciljevima, pravila regionalnih pomoći i dr., sve u cilju da se izbjegne distorzija konkurencije na tržištu EU. U pravilu javna ulaganja u vozni park u transportu su zabranjena, ali Komisija je na stajalištu da se određene derogacije mogu odobriti u slučaju regionalne pomoći željezničkom prevozu putnika, na određenim linijama i relacijama, ali i to pod određenim uvjetima:

- da se vozni park isključivo koristi u gradskom, prigradskom ili regionalnom prevozu putnika u određenom regionu ili za određenu liniju koja prolazi kroz više regija u jednoj ili više članica,
- da se vozni park najmanje 10 godina isključivo koristi u gore navedene svrhe,
- da zamjena voznog parka najmanje zadovoljava sljedeće standarde: ekološke, kompatibilnost sa EU transportnom mrežom i standarde sigurnosti,
- da je članica dokazala da je financiranje voznog parka u skladu sa strategijom regionalnog razvoja.

### **iii. Oprost dugova**

Loša financijska slika željezničkih kompanija i neusklađenost rashoda sa prihodima je dovela do visoke zaduženosti. Otvaranjem tržišta transporta početkom 90-tih XX vijeka članice su preduzele financijsko restrukturiranje željeznica koje je značajno smanjilo njihovu zaduženost. Međutim, dva desetljeća nakon početka restrukturiranja i dalje je određeni broj kompanija prezadužen, što im onemogućava da posluju na tržišnim principima ravnopravno sa ostalim kompanijama. U načelu, svaki otpis dugova željeznica od strane države se smatra državnom pomoći ukoliko je kompanija

<sup>15</sup> Prema podacima Komisije 2005.g. u tadašnjoj EU-25 70% lokomotiva i 65% vagona je bilo starije od 20 godina. U novih 10 članica stanje je još gore, čak 82% lokomotiva je starije od 20 godina. Ulaskom Rumunije i Bugarske stanje se još više pogoršalo.

aktivna na tržištu koje je u potpunosti otvoreno konkurenciji, budući da ukidanje dugova jača poziciju kompanije na najmanje jednom (tj. nacionalnom) tržištu u odnosu na ostale konkurente. Pored toga, otpis dugova se testira i u smislu Smjernica Komisije o državnoj pomoći za spašavanje i restrukturiranje kompanija u poteškoćama<sup>16</sup>. Da bi se otpis dugova tretirao kompatibilnim sa Ugovorom i pravilima državne pomoći potrebno je da se zadovolje određeni uvjeti:

- da se otpis odnosi na stare dugove nastale prije otvaranja tržišta konkurenciji (tj. stupanjem na snagu Direktive 2001/12/EC);
- da su dugovi **direktno** povezani sa aktivnostima prevoza željeznicom ili aktivnostima upravljanja, izgradnje ili upotrebe željezničke infrastrukture;
- da se otpis dugova vrši u situaciji ekstremne zaduženosti željeznica i da ima za cilj da potpomogne financijskom restrukturiranju u pravcu ozdravljenja kompanije i povećanja produktivnosti, kako bi mogla na ravnopravnoj osnovi da posluje na otvorenom tržištu;
- efekti otpisa ne smiju ići izvan cilja – financijskog ozdravljenja, a svako snaženje preko te mjere bi kompaniju stavilo u povoljniji položaj na tržištu<sup>17</sup>;
- otpis dugova ne smije dati kompaniji komparativnu prednost koja bi ugrozila razvoj tržišta u smislu obeshrabrivanja konkurencije da uđu na to tržište.

#### iv. Pomoći za restrukturiranje željezničkih kompanija – restrukturiranje teretnog prevoza

Za razliku od prevoza putnika, koji može biti subvencioniran u određenim slučajevima od strane vlade, prevoz tereta je prepušten čistim tržišnim principima između nalogodavca i prevoznika. Pored toga, tržište teretnog prevoza je otvoreno mnogo ranije konkurenciji (2003) nego tržište prevoza putnika (2010), što je imalo i ozbiljne posljedice po financijski položaj željeznica. U međuvremenu je tržište EU značajno prošireno, što zahtijeva i adekvatnu reorganizaciju željeznice i pravno razdvajanje prevoza putnika i prevoza tereta. To je ujedno prvi uvjet koji se mora zadovoljiti da bi Komisija započela ocjenu kompatibilnosti državne pomoći restrukturiranju željeznica sa odredbama Ugovora. Ovo razdvajanje je nužno da bi se isključilo unutrašnje subvencioniranje između restrukturiranih dijelova i ostatka kompanije (čime bi se konačni efekti restrukturiranja „razvodnili“). Pored toga, razdvajanje djelatnosti unutar željeznica je nužno da bi se uspostavili novi odnosi između aktivnosti prevoza putnika i aktivnosti prevoza tereta i da bi se poslovanje novih pravnih subjekata postavilo na tržišne principe poslovanja.

Stoga, prije nego što članica podnese zahtjev za odobravanje pomoći, dio željezničke kompanije koji se bavi prevozom tereta mora zadovoljiti tri uvjeta:

- da je pravno odvojen u procesu restrukturiranja od ostatka kompanije,
- da obavlja koherentnu ekonomsku aktivnost,
- da je u ozbiljnim poteškoćama, koje potječu iz obavljanja osnovne aktivnosti prije procesa restrukturiranja.

Pojam „**koherentna ekonomska aktivnost**“ podrazumijeva objedinjavanje svih aktivnosti koje su imanentne prevozu tereta željeznicom (industrijske, komercijalne, računovodstvene, financijske aktivnosti) u novom pravnom subjektu. Na ove unutrašnje aktivnosti biće alokirani dio kapitala, dobiti i gubitaka, i to na bazi realnih ekonomskih principa. Unutrašnje aktivnosti će biti *de facto* profitni centri, čije se poslovanje moći posebni pratiti. Nadalje, Komisija mora biti sigurna da će proces restrukturiranja teretnog prevoza omogućiti **dugoročnu održivost osnovne djelatnosti** i njenu transformaciju iz „*zaštićene aktivnosti koja uživa ekskluzivna prava u aktivnost koja je konkurentna na otvorenom tržištu*“. Plan restrukturiranja treba da osigura standarde kvalitete,

<sup>16</sup> Communication from the Commission – Community guidelines on state aid for rescuing and restructuring firms in difficulty [Official Journal C 244 of 1.10.2004]

<sup>17</sup> Ispunjenost ovog uvjeta se mjeri u odnosu na kompanije iz iste grane čiji poslovni rezultati se kreću oko prosjeka grane.

pouzdanosti i usluga koji zadovoljavaju zahtjeve kupaca. Pri procjeni kompatibilnosti sa odredbama Ugovora Komisija uzima u obzir i razlike između željezničkog i ostalih modela prevoza, ciljeve EU u pogledu poželjnog balansa između modela prevoza, ali i situaciju na tržištu u vrijeme restrukturiranja (stepen integracije, potencijalni rast, prisutnost konkurencije, vjerovatne trendove).

#### **v. Pomoći za koordinaciju transporta**

Iako sa otvaranjem tržišta prevoza sve manje ima potrebe za intervencijom države u sferi koordinacije transporta ipak postoji prostor u kojem je nužno da država intervenira. I nakon liberalizacije tržište transportnih usluga je nesavršeno, te je potrebna intervencija države u nekoliko segmenta:

- u internaliziranju eksternalija (pr. eksterni efekti zagušenja prometa ili zagađenja okoliša), koje se manifestiraju u različitom stepenu, ovisno o vrsti transporta, a koje ne mogu biti uključene u naknadu za pristup saobraćajnoj infrastrukturi;
- u definiranju zajedničkih standarda operabilnosti željeznica;
- pri uspostavi komunikacije između različitih transportnih mreža.

Pomoć za koordinaciju željezničkog transporta može imati nekoliko oblika:

- a. pomoć za infrastrukturu (npr. ukoliko željeznička kompanija mora da plati naknadu za korištenje infrastrukture, dok ostali modaliteti transporta ne poznaju taj trošak),
- b. pomoć za smanjenje eksternih troškova u pravcu stimuliranja prelaska sa putničkog na željeznički saobraćaj zbog nižih eksternih efekata na okolinu i društvo,
- c. pomoć za promoviranje operabilnosti mreže, za veći stepen sigurnosti, uklanjanje tehničkih prepreka i smanjenje buke u željezničkom prometu.

Smjernicama su propisani kriteriji za dozvoljenu državnu pomoć, troškovi koji se mogu priznati, visina pomoći i dodatni uvjeti za svaku vrstu pomoći.

#### **vi. Davanje garancija vlade željeznicama**

Opće stajalište Komisije u vezi davanja garancija kompanijama jeste da su neograničene garancije u sektoru koji je otvoren konkurenciji nekompatibilne sa Ugovorom. Ukoliko tržište nije u potpunosti otvoreno konkurenciji Komisija zahtijeva potpuno uklanjanje neograničenih garancija vlada kompanijama. U Obavijesti<sup>18</sup> Komisije o primjeni čl. 87 i 88 Ugovora o državnoj pomoći u formi garancija propisani su detaljno pravni zahtjevi primjenjivi na državne garancije, uključivo i one dane željeznicama. Komisija smatra državnom pomoći u obliku garancije i povoljnije uvjete financiranja kompanija koje su u procesu stečaja ili su nesolventne, eksplicitne državne garancije ili pokrivanje gubitaka od strane države. Pravila u ovom slučaju su jako stroga, te samo nekoliko velikih željezničkih kompanija danas koristi neograničene garancije, kao historijsko naslijeđe iz vremena kad su imale status državnog monopola.

<sup>18</sup> Commission Notice on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to State aid in the form of guarantees (2000/C 71/07)

## Konsolidovani izvještaji

(pripremile: Aleksandra Regoje i Mirela Kadić)

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

Konsolidovani izvještaj uključuje:

- prihode od indirektnih poreza koje prikuplja Uprava za indirektno oporezivanje na Jedinstveni račun,
- transfere sa Jedinstvenog računa UIO za servisiranje vanjskog duga,
- transfere sa Jedinstvenog računa UIO za finansiranje Brčko Distrikta, kantona, općina i Direkcija za puteve,
- 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.

### Tabele 2.1. – 2.4. (Konsolidovani izvještaji: kantoni)

1. Konsolidovani izvještaj uključuje:

- Prihode i rashode budžeta kantona,
- Prihode i rashode budžeta pripadajućih općina.

2. Neto finansiranje se odnosi na razliku primljenih zajmova i njihove otplate

## Konsolidovani izvještaj: BiH, entiteti i JR, I-XI 2011

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Ukupno
Prihodi	409,1	387,7	484,9	460,3	478,9	537,9	527,1	530,8	554,3	524,4	480,9	5376,3
Poreski prihodi	383,4	362,1	440,3	413,0	451,0	503,1	468,4	469,2	486,8	455,8	462,2	4895,1
Indirektni porezi	366,1	338,5	387,3	373,0	419,3	464,9	438,8	439,8	458,6	428,2	433,8	4548,2
PDV	237,7	222,1	230,2	247,6	249,5	275,9	261,9	284,7	294,7	278,4	278,9	2861,4
PDV na uvoze	138,3	180,4	210,4	204,1	202,2	227,2	218,3	220,3	228,6	222,0	214,8	2266,6
PDV obaveza prema PDV prijavama	149,5	115,6	98,3	108,2	117,9	118,2	109,7	131,6	137,2	123,0	130,8	1340,1
PDV prema automatskom razrezu od stane UIO	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,9
PDV jednokratne uplate	0,3	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	1,3
Ostalo	2,7	2,6	3,0	2,6	2,4	2,5	1,6	3,8	3,4	2,7	3,6	30,8
<b>Povrat PDV</b>	<b>-53,1</b>	<b>-76,8</b>	<b>-81,9</b>	<b>-67,4</b>	<b>-73,2</b>	<b>-72,4</b>	<b>-67,9</b>	<b>-71,3</b>	<b>-74,6</b>	<b>-69,3</b>	<b>-70,4</b>	<b>-778,2</b>
Carine	15,5	20,9	26,5	23,9	24,1	24,9	25,1	26,7	27,1	23,4	20,7	258,8
Akciza	93,2	76,4	107,8	79,2	118,0	138,2	124,1	98,7	108,3	100,3	107,7	1152,1
uvozni pr.	60,6	54,1	70,7	52,3	80,2	92,9	74,4	75,9	62,6	61,2	64,7	749,5
u zemlji	32,6	22,3	37,1	27,0	37,8	45,4	49,7	22,9	45,7	39,1	43,0	402,6
Putarina	21,2	19,0	22,3	22,6	26,5	24,9	26,4	28,5	27,8	24,9	25,1	269,2
Ostalo	1,5	1,3	1,4	1,6	2,2	2,0	1,8	1,8	1,7	1,7	2,3	19,3
<b>Ostali povrati</b>	<b>-3,1</b>	<b>-1,2</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>-12,6</b>
Direktni porezi	17,3	23,6	53,0	40,0	31,6	38,1	29,6	29,4	28,2	27,7	28,4	347,0
Prihodi od poreza na dobit	8,7	10,7	35,1	23,6	13,5	20,0	12,4	11,0	11,1	10,6	11,0	167,6
Prihodi od poreza na dohodak	8,1	12,1	16,9	15,5	17,2	17,2	16,3	17,4	16,3	16,0	16,6	169,5
Ostali direktni porezi	0,6	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,8	9,9
Doprinosi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Neporeski prihodi	23,8	24,3	41,0	46,5	27,5	33,2	33,6	29,4	34,0	39,2	18,2	350,7
Grantovi	1,9	1,3	3,6	0,9	0,4	1,6	0,2	1,1	3,5	0,3	0,6	15,3
Ostali prihodi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	31,2	30,0	29,0	0,0	115,2

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Ukupno
Rashodi	393,2	372,1	492,6	522,1	461,7	509,0	531,3	489,6	544,3	513,7	484,7	5314,2
Bruto plaće i naknade troškova zaposlenih	118,2	118,8	150,3	130,5	131,4	131,2	142,4	127,4	131,3	135,0	130,9	1447,4
Izdaci za materijal i usluge	9,9	14,1	19,2	23,2	26,3	31,2	22,3	26,7	27,9	30,6	29,5	260,8
Subvencije i transferi	89,2	83,7	142,8	182,8	105,9	113,5	138,2	112,5	128,6	137,8	143,2	1378,1
Kamate (domace i strane)	3,3	5,9	9,2	4,7	10,3	19,8	8,2	8,6	21,0	7,3	11,2	109,5
Kamate na ino-dug	3,3	4,6	8,2	3,9	10,3	18,1	3,5	8,6	10,1	6,2	9,7	86,3
Kamate na unutrašnji dug	0,0	1,4	1,0	0,8	0,0	1,7	4,7	0,0	10,9	1,1	1,6	23,2
Ostala tekuća potrošnja	2,9	3,4	11,8	15,4	16,4	18,5	14,0	12,6	3,4	12,0	12,0	122,3
Kapitalni izdaci	0,2	0,4	1,0	1,3	2,6	12,6	3,1	7,4	26,7	6,1	0,6	62,0
Ostali izdaci	4,2	2,7	6,8	8,0	7,5	10,1	6,0	5,0	-3,4	8,7	7,4	63,0
Transferi sa JR	166,9	144,5	165,0	160,1	173,9	187,8	198,9	190,5	235,4	175,7	167,9	1966,5
Primljene otplate datih zajmova (neto) i kapitalni dobici	-1,5	-1,5	-13,5	-4,1	-12,5	-15,6	-1,7	-1,2	-26,5	0,5	-18,0	-95,4
Bilans	15,9	15,6	-7,7	-61,7	17,2	28,9	-4,2	41,3	10,0	10,7	-3,7	62,1
Finansiranje	-15,9	-15,6	7,7	61,7	-17,2	-28,9	4,2	-41,3	-10,0	-10,7	3,7	-62,1

Tabela 1.



## Srednjobosanski kanton, I-VIII, 2011.g.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	I-VIII 2011
<b>1 Prihodi (11+12+13+14)</b>	<b>15.495.042</b>	<b>13.683.684</b>	<b>16.312.551</b>	<b>15.396.256</b>	<b>18.627.617</b>	<b>16.763.325</b>	<b>19.628.821</b>	<b>17.794.803</b>	<b>133.702.098</b>
<b>11 Prihodi od poreza</b>	<b>13.084.890</b>	<b>11.569.724</b>	<b>13.685.389</b>	<b>12.805.571</b>	<b>16.156.249</b>	<b>14.136.786</b>	<b>16.352.990</b>	<b>15.497.001</b>	<b>113.288.600</b>
Porezi na dohodak i dobit	1.747.848	1.305.155	1.854.480	1.619.010	3.512.288	1.547.164	1.889.863	1.604.881	15.080.690
Porez na imovinu	318.525	415.126	438.206	379.821	471.008	468.345	442.960	429.631	3.363.623
Indirektni porezi	11.003.501	9.830.696	11.370.461	10.792.701	12.149.748	12.106.038	14.002.475	13.433.949	94.689.569
Ostali porezi	15.016	18.747	22.241	14.039	23.205	15.239	17.692	28.540	154.717
<b>12 Neporezni prihodi</b>	<b>2.076.006</b>	<b>1.976.674</b>	<b>2.358.588</b>	<b>2.170.051</b>	<b>2.203.043</b>	<b>2.198.095</b>	<b>2.705.381</b>	<b>2.112.306</b>	<b>17.800.144</b>
<b>13 Grantovi</b>	<b>334.146</b>	<b>137.286</b>	<b>268.574</b>	<b>420.634</b>	<b>268.325</b>	<b>428.444</b>	<b>570.450</b>	<b>185.162</b>	<b>2.613.020</b>
<b>14 Ostali prihodi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>335</b>	<b>335</b>
<b>2 Rashodi (21+22)</b>	<b>12.163.282</b>	<b>13.464.450</b>	<b>13.515.646</b>	<b>14.487.272</b>	<b>14.705.955</b>	<b>17.219.964</b>	<b>17.844.855</b>	<b>15.644.741</b>	<b>119.046.166</b>
<b>21 Tekući izdaci</b>	<b>12.163.282</b>	<b>13.464.450</b>	<b>13.515.646</b>	<b>14.487.272</b>	<b>14.705.955</b>	<b>17.219.964</b>	<b>17.844.855</b>	<b>15.644.741</b>	<b>119.046.166</b>
Bruto plaće i naknade	8.799.259	9.225.131	9.499.622	9.272.416	9.243.647	9.592.237	10.581.477	8.678.617	74.892.406
Izdaci za materijal i usluge	1.720.596	1.984.504	1.930.090	1.865.428	1.392.166	2.028.272	1.476.106	1.656.932	14.054.095
Grantovi	1.571.326	2.098.362	1.950.279	3.235.329	3.909.572	5.353.456	5.642.351	5.154.777	28.915.452
Izdaci za kamate i ostale naknade	66.436	50.377	38.473	56.953	96.712	51.363	68.851	91.155	520.320
Doznake nižim potrošackim jedinicama	5.665	106.076	97.181	57.146	63.858	194.636	76.070	63.261	663.893
<b>22 Neto pozajmljivanje*</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>3 Neto nabavka nefinansijskih sredstava</b>	<b>124.740</b>	<b>60.124</b>	<b>-26.462</b>	<b>262.232</b>	<b>579.511</b>	<b>396.680</b>	<b>739.988</b>	<b>662.870</b>	<b>2.799.681</b>
<b>4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)</b>	<b>3.207.020</b>	<b>159.109</b>	<b>2.823.367</b>	<b>646.752</b>	<b>3.342.151</b>	<b>-853.319</b>	<b>1.043.978</b>	<b>1.487.193</b>	<b>11.856.251</b>
<b>5 Neto finansiranje**</b>	<b>-115.007</b>	<b>-116.443</b>	<b>-113.615</b>	<b>-115.646</b>	<b>-114.473</b>	<b>-133.075</b>	<b>-10.860</b>	<b>-177.527</b>	<b>-896.646</b>

Tabela 2.1.

## Unsko-sanski kanton, I-IX, 2011.g.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	I-IX 2011
<b>1 Prihodi (11+12+13+14)</b>	<b>19.263.874</b>	<b>16.405.053</b>	<b>19.240.970</b>	<b>18.578.366</b>	<b>18.851.551</b>	<b>20.765.687</b>	<b>21.850.154</b>	<b>20.460.659</b>	<b>22.274.241</b>	<b>177.690.554</b>
<b>11 Prihodi od poreza</b>	<b>15.185.987</b>	<b>13.341.201</b>	<b>15.322.108</b>	<b>14.875.171</b>	<b>15.536.856</b>	<b>16.735.093</b>	<b>17.391.648</b>	<b>17.096.116</b>	<b>17.051.849</b>	<b>142.536.030</b>
Porezi na dohodak i dobit	1.481.240	1.423.380	2.263.603	2.461.237	1.637.749	1.811.396	2.184.379	1.423.538	1.723.151	16.409.673
Porez na imovinu	625.346	609.199	629.053	351.378	407.572	385.765	321.999	324.876	614.865	4.270.054
Indirektni porezi	13.069.829	11.306.190	12.425.926	12.059.914	13.489.669	14.533.149	14.883.638	15.346.643	14.711.958	121.826.917
Ostali porezi	9.573	2.432	3.526	2.641	1.866	4.782	1.631	1.059	1.876	29.387
<b>12 Neporezni prihodi</b>	<b>3.167.182</b>	<b>2.533.691</b>	<b>3.376.067</b>	<b>3.272.591</b>	<b>3.230.101</b>	<b>2.949.296</b>	<b>3.856.686</b>	<b>2.751.805</b>	<b>4.747.809</b>	<b>29.885.229</b>
<b>13 Grantovi</b>	<b>851.697</b>	<b>396.366</b>	<b>352.243</b>	<b>430.603</b>	<b>84.250</b>	<b>1.081.358</b>	<b>601.820</b>	<b>612.737</b>	<b>474.582</b>	<b>4.885.657</b>
<b>14 Ostali prihodi</b>	<b>59.007</b>	<b>133.795</b>	<b>190.552</b>	<b>0</b>	<b>343</b>	<b>-60</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>383.638</b>
<b>2 Rashodi (21+22)</b>	<b>16.440.652</b>	<b>17.676.327</b>	<b>19.815.052</b>	<b>18.928.354</b>	<b>20.998.548</b>	<b>19.641.829</b>	<b>18.222.280</b>	<b>16.605.652</b>	<b>19.897.935</b>	<b>168.226.629</b>
<b>21 Tekući izdaci</b>	<b>16.440.652</b>	<b>17.676.327</b>	<b>19.416.625</b>	<b>18.928.354</b>	<b>20.998.548</b>	<b>19.641.829</b>	<b>18.222.280</b>	<b>16.605.652</b>	<b>19.897.935</b>	<b>167.828.202</b>
Bruto plaće i naknade	13.619.010	11.934.914	12.816.769	13.564.743	11.648.672	12.784.196	11.565.531	10.762.381	12.368.327	111.064.543
Izdaci za materijal i usluge	900.713	1.439.588	2.538.286	1.947.240	2.779.372	1.987.831	2.288.172	2.049.457	1.868.256	17.798.914
Grantovi	1.380.994	3.890.567	2.779.259	2.906.299	6.194.097	3.910.443	4.043.234	3.018.851	4.258.547	32.382.291
Izdaci za kamate i ostale naknade	112.989	104.767	253.433	76.550	121.749	168.803	269.060	133.609	167.725	1.408.685
Doznake nižim potrošackim jedinicama	426.946	306.493	1.028.879	433.521	254.657	790.557	56.283	641.353	1.235.080	5.173.769
<b>22 Neto pozajmljivanje*</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>398.427</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>398.427</b>
<b>3 Neto nabavka nefinansijskih sredstava</b>	<b>291.426</b>	<b>208.423</b>	<b>303.783</b>	<b>314.966</b>	<b>644.970</b>	<b>621.038</b>	<b>806.230</b>	<b>749.450</b>	<b>1.963.396</b>	<b>5.903.681</b>
<b>4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)</b>	<b>2.531.795</b>	<b>-1.479.697</b>	<b>-877.865</b>	<b>-664.953</b>	<b>-2.791.968</b>	<b>502.820</b>	<b>2.821.644</b>	<b>3.105.557</b>	<b>412.909</b>	<b>3.560.244</b>
<b>5 Neto finansiranje**</b>	<b>-5.515</b>	<b>-105.378</b>	<b>192.203</b>	<b>-263.772</b>	<b>-66.212</b>	<b>-172.678</b>	<b>-1.637.113</b>	<b>-324.620</b>	<b>1.286.833</b>	<b>-1.096.251</b>

Tabela 2.2.

## Zeničko-dobojski kanton, I-IX, 2011.g.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	I-IX 2011
<b>1 Prihodi (11+12+13+14)</b>	<b>24.847.604</b>	<b>22.801.928</b>	<b>25.887.529</b>	<b>24.695.975</b>	<b>28.903.255</b>	<b>29.471.555</b>	<b>30.262.816</b>	<b>29.139.468</b>	<b>31.279.119</b>	<b>247.289.249</b>
<b>11 Prihodi od poreza</b>	<b>20.009.986</b>	<b>18.605.517</b>	<b>21.745.997</b>	<b>20.545.454</b>	<b>23.770.071</b>	<b>23.626.530</b>	<b>25.377.644</b>	<b>24.098.579</b>	<b>24.373.158</b>	<b>202.152.936</b>
Porezi na dohodak i dobit	2.436.628	2.697.545	3.788.572	3.582.439	4.490.411	3.687.819	3.376.334	3.249.351	3.200.697	30.509.795
Porez na imovinu	466.703	487.759	391.083	402.428	534.250	398.648	406.919	395.418	553.168	4.036.376
Indirektni porezi	17.103.788	15.418.125	17.564.086	16.557.453	18.738.484	19.536.154	21.592.637	20.450.943	20.610.706	167.572.377
Ostali porezi	2.866	2.089	2.256	3.133	6.926	3.909	1.754	2.867	8.587	34.388
<b>12 Neporezni prihodi</b>	<b>4.418.407</b>	<b>3.599.969</b>	<b>3.677.229</b>	<b>3.858.915</b>	<b>4.690.818</b>	<b>5.082.256</b>	<b>4.291.010</b>	<b>4.259.506</b>	<b>5.523.112</b>	<b>39.401.221</b>
<b>13 Grantovi</b>	<b>403.173</b>	<b>596.443</b>	<b>464.302</b>	<b>289.275</b>	<b>442.366</b>	<b>762.768</b>	<b>589.163</b>	<b>765.383</b>	<b>1.229.432</b>	<b>5.542.306</b>
<b>14 Ostali prihodi</b>	<b>16.038</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.331</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>16.000</b>	<b>153.417</b>	<b>192.786</b>
<b>2 Rashodi (21+22)</b>	<b>20.812.372</b>	<b>24.958.408</b>	<b>26.169.895</b>	<b>25.780.747</b>	<b>24.963.224</b>	<b>28.392.399</b>	<b>23.310.931</b>	<b>27.103.336</b>	<b>29.791.624</b>	<b>231.282.937</b>
<b>21 Tekući izdaci</b>	<b>20.812.372</b>	<b>24.958.408</b>	<b>26.169.895</b>	<b>25.780.747</b>	<b>24.963.224</b>	<b>28.392.399</b>	<b>23.310.931</b>	<b>27.103.336</b>	<b>29.791.624</b>	<b>231.282.937</b>
Bruto plaće i naknade	13.686.538	14.242.263	15.053.495	14.892.157	15.053.948	15.600.263	13.718.450	17.327.612	15.228.847	134.803.572
Izdaci za materijal i usluge	3.148.473	4.986.701	5.021.479	4.286.085	3.976.155	4.702.854	3.445.535	2.856.004	5.176.436	37.599.720
Grantovi	3.834.092	5.561.855	5.767.959	6.508.476	5.755.020	7.689.855	6.081.636	6.532.976	9.125.531	56.857.399
Izdaci za kamate i ostale naknade	131.000	16.000	77.059	15.325	78.702	82.508	26.684	158.402	14.387	600.065
Doznake nižim potrošackim jedinicama	12.270	151.590	249.903	78.703	99.400	316.921	38.627	228.343	246.424	1.422.181
<b>22 Neto pozajmljivanje*</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>3 Neto nabavka nefinansijskih sredstava</b>	<b>212.125</b>	<b>563.877</b>	<b>937.346</b>	<b>1.412.200</b>	<b>1.862.315</b>	<b>1.518.447</b>	<b>985.580</b>	<b>1.251.306</b>	<b>1.659.097</b>	<b>10.402.293</b>
<b>4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)</b>	<b>3.823.106</b>	<b>-2.720.357</b>	<b>-1.219.713</b>	<b>-2.496.971</b>	<b>2.077.715</b>	<b>-439.291</b>	<b>5.966.306</b>	<b>784.826</b>	<b>-171.602</b>	<b>5.604.019</b>
<b>5 Neto finansiranje**</b>	<b>-130.364</b>	<b>-11.167</b>	<b>1.000.000</b>	<b>-1.000</b>	<b>497.167</b>	<b>-131.188</b>	<b>-22.153</b>	<b>-44.018</b>	<b>-286.506</b>	<b>870.771</b>

Tabela 2.3.

## Zapadnohercegovački kanton, I-VIII, 2011.g.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	I-VIII 2011
<b>1 Prihodi (11+12+13+14)</b>	<b>6.383.860</b>	<b>6.324.170</b>	<b>9.487.345</b>	<b>7.476.649</b>	<b>7.470.798</b>	<b>8.487.875</b>	<b>8.315.304</b>	<b>7.795.773</b>	<b>61.741.775</b>
<b>11 Prihodi od poreza</b>	<b>5.302.509</b>	<b>4.908.246</b>	<b>7.704.580</b>	<b>6.119.850</b>	<b>5.835.272</b>	<b>7.304.805</b>	<b>6.339.079</b>	<b>6.340.614</b>	<b>49.854.954</b>
Porezi na dohodak i dobit	1.000.130	1.033.332	3.316.684	1.911.862	1.369.581	1.967.629	1.280.245	1.457.216	13.336.679
Porez na imovinu	182.459	241.592	297.482	130.384	123.635	134.796	74.563	83.910	1.268.820
Indirektni porezi	4.044.846	3.619.005	4.062.373	4.053.752	4.325.606	5.184.554	4.964.200	4.774.311	35.028.648
Ostali porezi	75.074	14.318	28.040	23.852	16.449	17.826	20.070	25.177	220.806
<b>12 Neporezni prihodi</b>	<b>1.025.771</b>	<b>1.398.059</b>	<b>1.737.165</b>	<b>1.222.108</b>	<b>1.256.893</b>	<b>967.111</b>	<b>1.162.947</b>	<b>1.120.871</b>	<b>9.890.925</b>
<b>13 Grantovi</b>	<b>55.581</b>	<b>17.865</b>	<b>45.600</b>	<b>134.691</b>	<b>378.634</b>	<b>215.960</b>	<b>710.243</b>	<b>334.288</b>	<b>1.892.862</b>
<b>14 Ostali prihodi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>103.035</b>	<b>0</b>	<b>103.035</b>
<b>2 Rashodi (21+22)</b>	<b>5.946.209</b>	<b>7.759.915</b>	<b>7.262.244</b>	<b>6.950.964</b>	<b>7.238.335</b>	<b>6.911.131</b>	<b>7.301.280</b>	<b>6.279.794</b>	<b>55.649.872</b>
<b>21 Tekući izdaci</b>	<b>5.946.209</b>	<b>7.759.915</b>	<b>7.262.244</b>	<b>6.950.964</b>	<b>7.238.335</b>	<b>6.911.131</b>	<b>7.301.280</b>	<b>6.279.794</b>	<b>55.649.872</b>
Bruto plaće i naknade	4.228.682	4.499.391	4.768.105	4.782.014	4.772.539	4.553.891	4.791.460	4.150.350	36.546.433
Izdaci za materijal i usluge	944.132	1.287.042	937.446	782.406	1.136.274	655.475	617.754	591.561	6.952.089
Grantovi	435.656	1.605.707	1.186.298	1.210.091	1.007.091	1.364.426	1.567.991	1.161.490	9.538.750
Izdaci za kamate i ostale naknade	73.458	101.888	87.896	109.373	88.484	75.968	100.508	105.789	743.364
Doznake nižim potrošačkim jedinicama	264.281	265.888	282.498	67.080	233.947	261.372	223.566	270.603	1.869.236
<b>22 Neto pozajmljivanje*</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>3 Neto nabavka nefinansijskih sredstava</b>	<b>-10.270</b>	<b>133.816</b>	<b>-711</b>	<b>97.896</b>	<b>103.890</b>	<b>54.589</b>	<b>26.263</b>	<b>-5.326</b>	<b>400.148</b>
<b>4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)</b>	<b>447.921</b>	<b>-1.569.562</b>	<b>2.225.813</b>	<b>427.789</b>	<b>128.573</b>	<b>1.522.155</b>	<b>987.761</b>	<b>1.521.305</b>	<b>5.691.756</b>
<b>5 Neto finansiranje**</b>	<b>-511.902</b>	<b>-587.157</b>	<b>-525.810</b>	<b>-290.139</b>	<b>-208.655</b>	<b>-257.348</b>	<b>-283.477</b>	<b>2.090.393</b>	<b>-574.094</b>

Tabela 2.4.