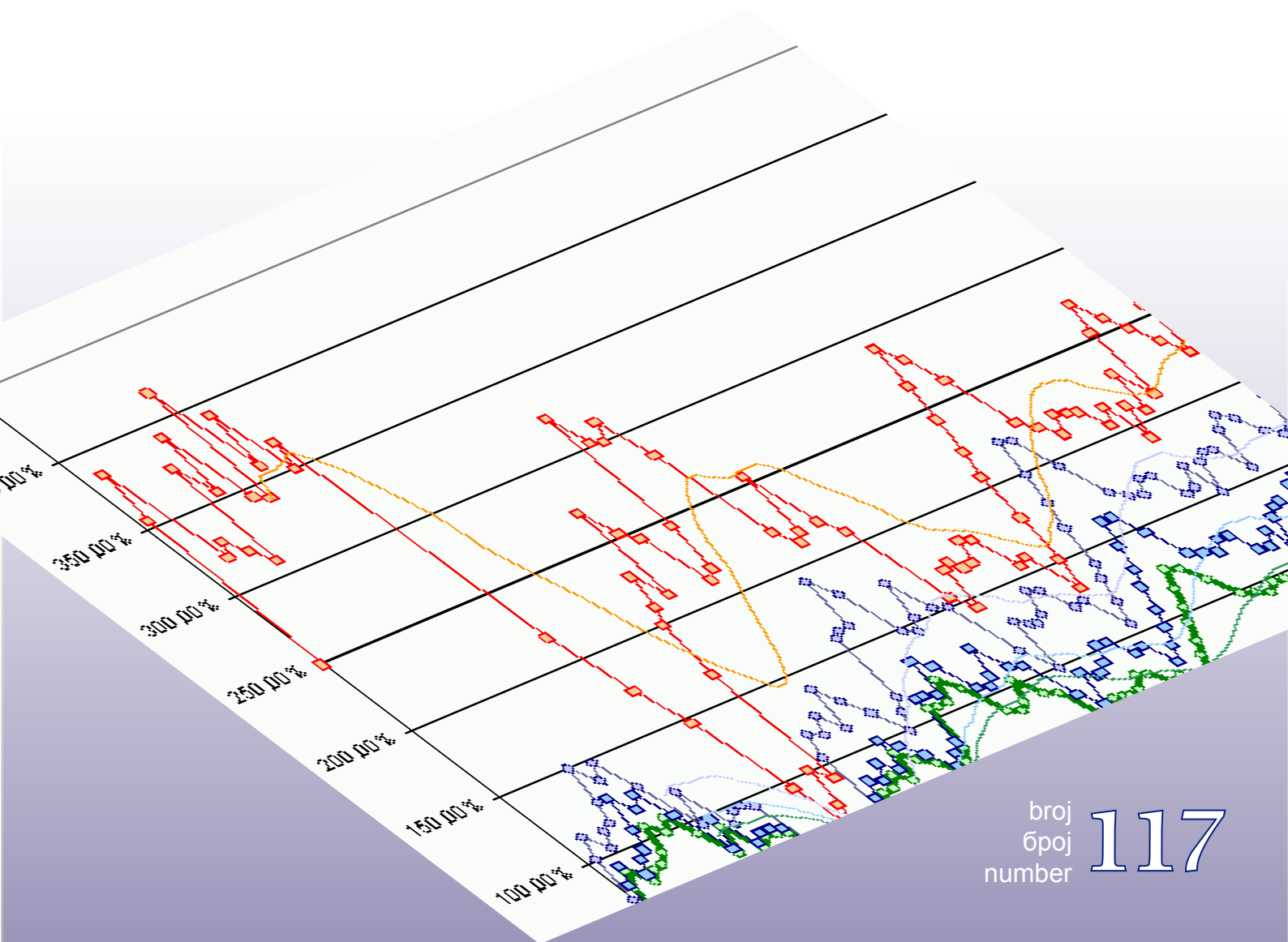




Macroeconomic Unit of the Governing Board of the Indirect Tax Authority

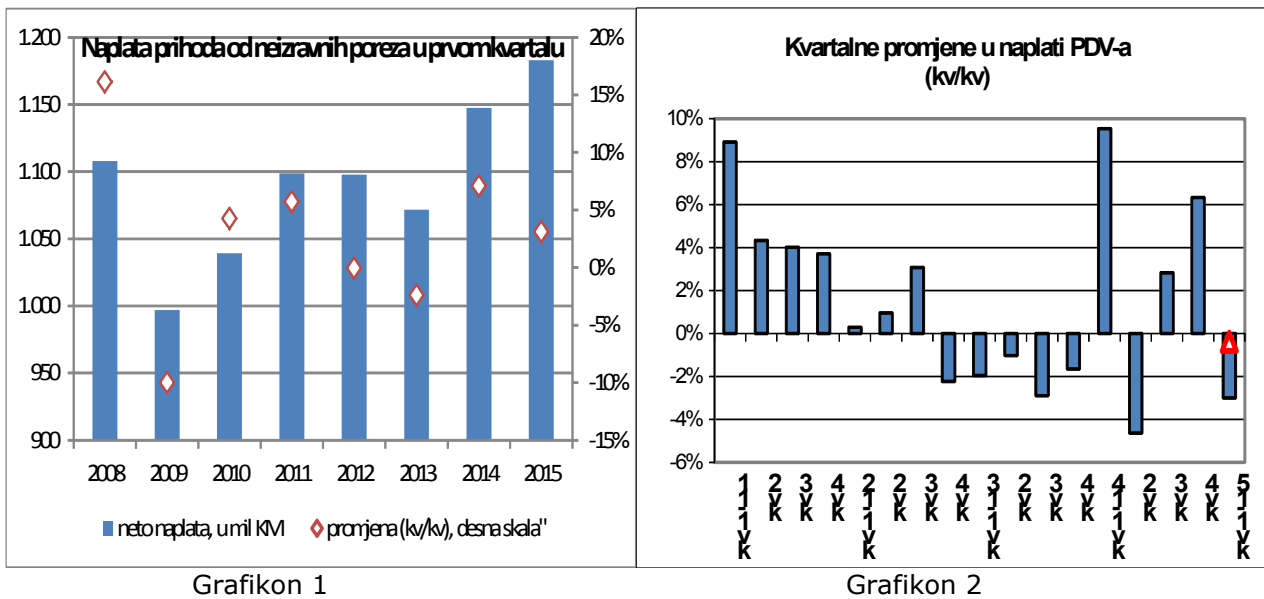
Oma Bilten



broj
број
number **117**

Uz ovaj broj

U ožujku 2015. je zabilježen rast kako ukupnih prihoda od neizravnih 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 ožujak 2014. Prvi put nakon godinu dana kontinuiranog rasta isplate povrata neizravnih 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 ožujku 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 neizravnih poreza u prvom kvartalu 2015. u odnosu na prvi kvartal prethodne godine ukazuje na zaključak da je naplata prihoda od neizravnih poreza u nominalnom iznosu bila najuspješnija od uspostave UNO (Grafikon 1).



Promatrano po vrstama prihoda najveći rast u prvom kvartalu 2015. je zabilježen kod trošarina i cestarine, 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 razinu 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 trošarina | 2 |
| Konsolidirani izvještaji: | 11 |
| - Preliminarni izvještaj: JR, Institucije BiH i entiteti , I-II 2015 | |
| - Preliminarni izvještaj: Opća vlada, 2014 | |

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

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

(autor: dr.sc. Dinka Antić)

Dosadašnje inicijative za povećanje poreza na derivate nafte uglavnom su se odnosile na uvođenje namjenske trošarine za financiranje željeznica. Najnovije inicijative entitetskih vlada podrazumijevaju (i) povećanje namjenske cestarine za autoceste sa 0,10 KM/l na 0,15 KM/l i (ii) uvođenje namjenske trošarine za uspostavljane obveznih rezervi derivata u visini od 0,03 KM/l. U suvremenim državama svijeta trošarine se koriste kao instrument za ostvarenje ciljeva politike zaštite okoliša, 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 cestarine iz cijene naftnih derivata financiranje izgradnje autocesta povezano sa oporezivanjem potrošnje derivata. Međutim, selektivna politika, koja je podrazumijevala plaćanje namjenske cestarine 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 cestarine za autoceste još više će se produbiti postojeći jaz u oporezivanju između dizela i lož-ulja. Imajući to u vidu, kao bolja opcija se nameće povećanje trošarina na sve derivate u istom nominalnom iznosu i redefiniranje 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 cestarine 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 trošarinom i cestarinom iz cijene naftnih derivata. U osnovi, politika oporezivanja derivata nafte u BiH podrazumijeva diferencirano oporezivanje derivata trošarinom prema vrsti derivata i selektivnu primjenu cestarine. Konačno, potrošnja derivata nafte se oporezuje jedinstvenom stopom PDV-a od 17%.

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

Trošarine na derivate se nisu mijenjale već 15 godina. Trošarina 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 trošarine, na benzine i dizel plaća se i cestarina od 0,15 KM/l. Novim Zakonom o trošarinama, koji je u primjeni od 1.7.2009.g., uvedena je dodatna cestarina 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. Cestarina od 0,15 KM/l nema namjenski karakter, te se kao i svi ostali prihodi od neizravnih poreza uplaćuje na jedinstveni račun UNO i raspodjeljuje na entitete prema koeficijentima raspodjele koje utvrđuje Upravni odbor UNO. 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“ cestarine nova dodatna cestarina je namjenskog karaktera. Vezivanje određenih neizravnih poreza za namjenu je zahtijevalo značajne izmjene u sustavu neizravnog oporezivanja u području raspodjele. U tehničkom smislu bilo je potrebno osigurati zasebno prikupljanje dodatne cestarine na posebne račune kod komercijalnih banaka, te njihovo izdvajanje iz raspodjele, na sličan način kao što se radi sa povratima neizravnih poreza i sredstvima za financiranje proračuna BiH. Izdvajanje nove cestarine iz „tanka“ prihoda od neizravnih poreza je zahtijevalo i donošenje posebnih koeficijenata za njihovu raspodjelu. Naime, imajući u vidu da bi isključiva namjena prihoda od dodatne cestarine trebala biti korištena za razvitak mreže autocesta, primjena kriterija krajnje potrošnje, koji je temelj za raspodjelu neizravnih poreza u BiH, nije održiva. Logika svrhe prihoda od dodatne cestarine nalaže da se njihova raspodjela između entiteta i Distrikta treba temeljiti na udjelu entiteta i Distrikta u ukupno planiranoj mreži autocesta. Upravni odbor UNO je koncem 2009.g. donio odluku o privremenim koeficijentima raspodjele prema kojoj se prihodi od dodatne cestarine raspodjeljuju na sljedeći način:

- 10% prihoda se zadržava na podračunu jedinstvenog računa UNO 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

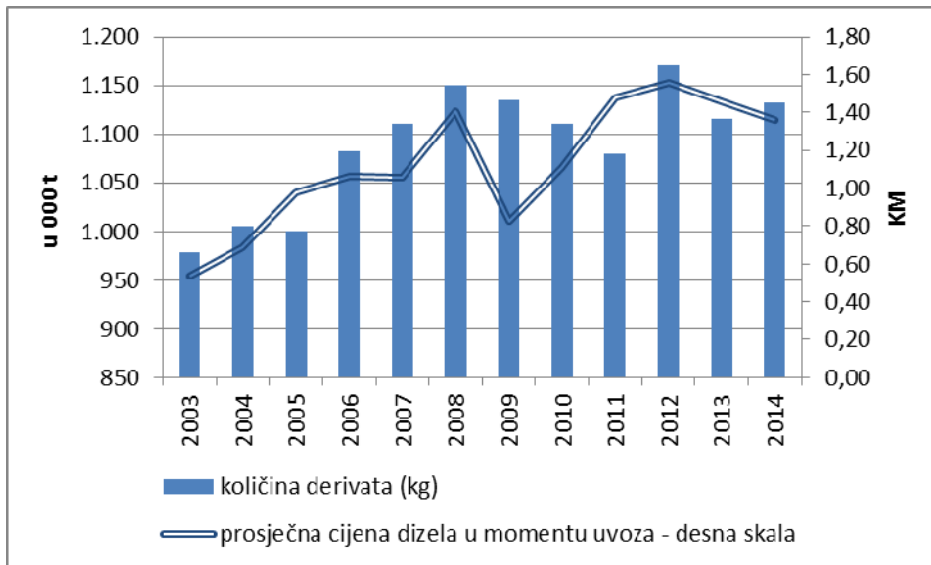
Kreiranje analitičke osnove za analizu trendova u potrošnji derivata nafte je u velikoj mjeri kompleksno iz sljedećih razloga:

- Podaci o potrošnji ne predstavljaju stvarnu potrošnju stanovništva nego zbir količina uvezenih derivata na koje su plaćene trošarine i količina derivata na koje je plaćena trošarina 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 kolograma u litre), koja omogućava izračun prihoda od trošarina 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 UNO, u pogledu jačanja jedinstvenog ekonomskog prostora i tržišta. Jedan od važnih razloga za rast potrošnje derivata je snažni rast prihoda od neizravnih 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)

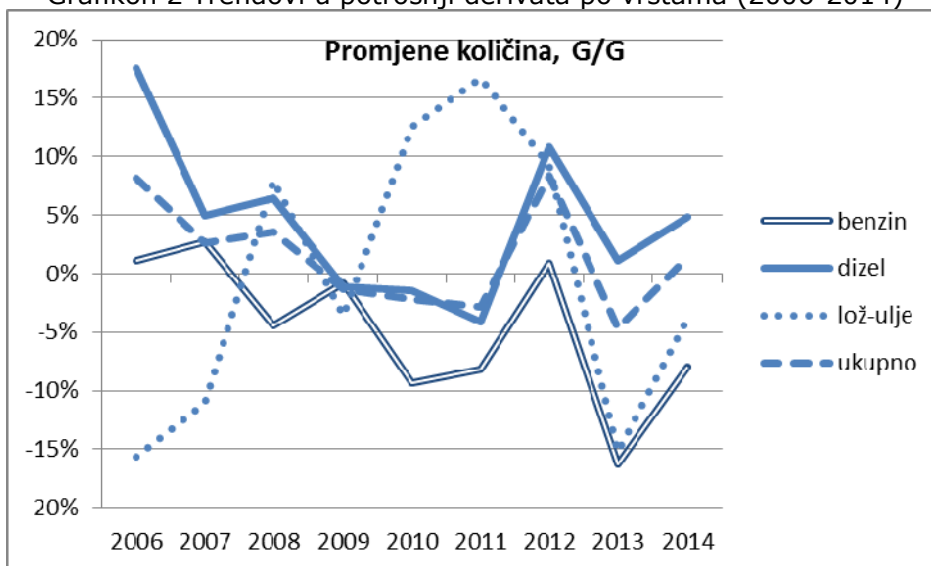


Prirodna reakcija subjekata koji snose porezni teret jeste da porezni teret izbjegnu, umanje ili prevale na drugoga. Velike razlike u poreznom opterećenju dobara koji su međusobni supstituti uvijek predstavljaju poticaj potrošačima da smanje porezni teret. U slučaju oporezovanja derivata nafte potrošači 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.

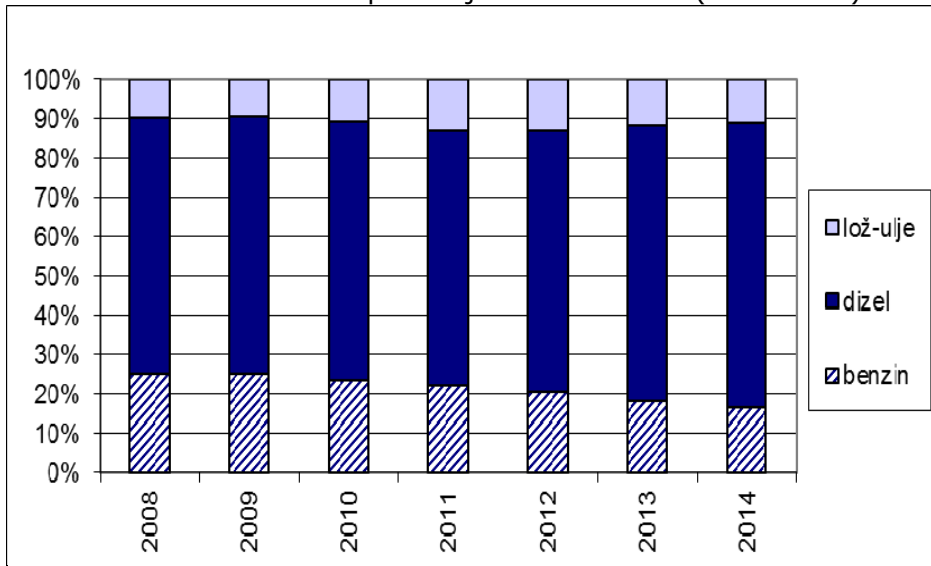
Analiza kretanja potrošnje derivata po vrstama ukazuju na divergentne trendove (Grafikon 2).

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)

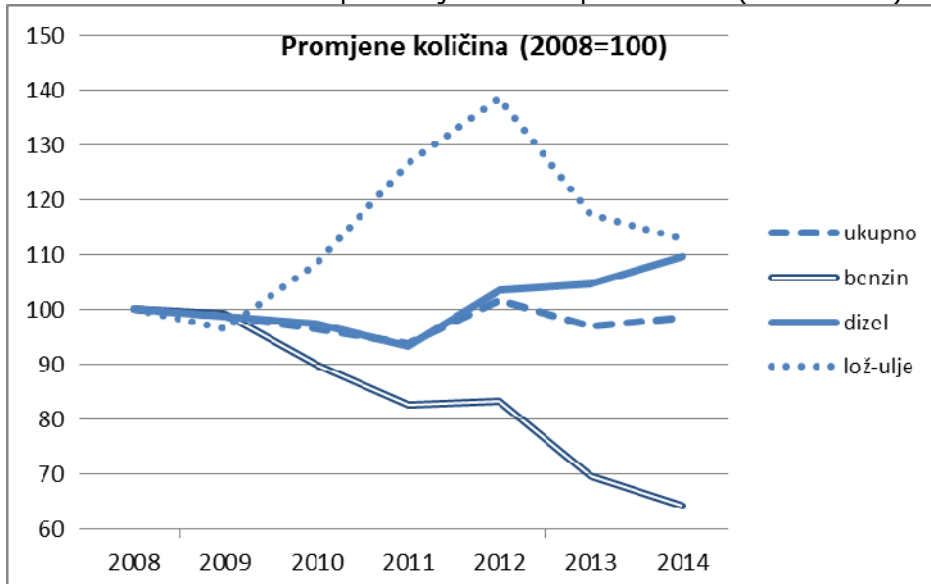


Grafikon 3 Struktura potrošnje derivata u BiH (2006-2014)



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 izravno povezati sa

povoljnijim poreznim tretmanom lož-ulja u odnosu na dizel nakon što je 2009.g. uvođenjem namjenske cestarine povećan jaz u oporezivanju ovih derivata. Može se zaključiti da je dodatna cestarina dala snažan poticaj za zloporabe kod korištenja lož-ulja za pogon vozila umjesto za zagrijavanje. Nakon pojačanih kontrolnih mjera značajno je usporen rast potrošnje lož-ulja, da bi u nakon turbulencija potrošnja lož-ulja u 2014 godini je 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.

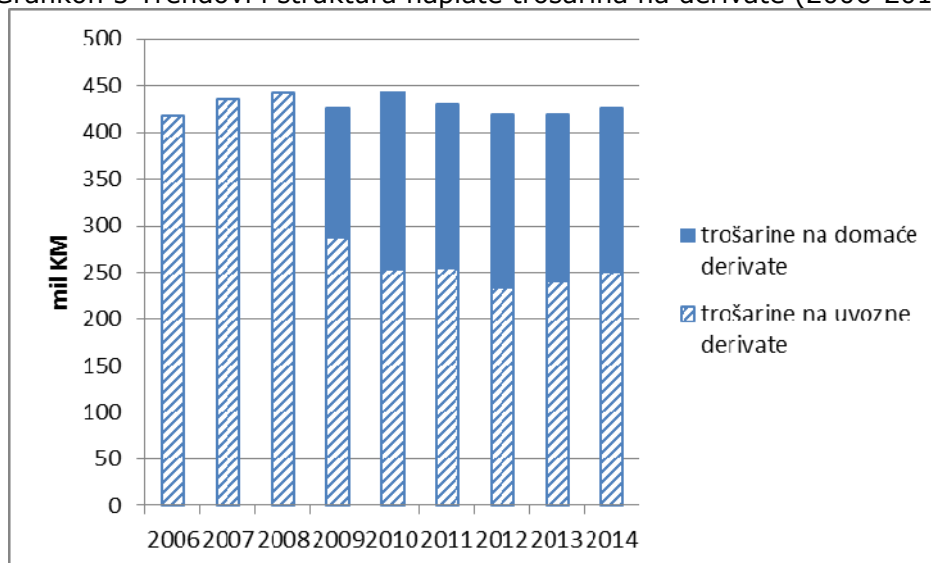
3. TRENDVI U PRIHODIMA OD TROŠARINA I CESTARINE

Analiza trendova u prihodima od trošarina i cestarine bazira se na:

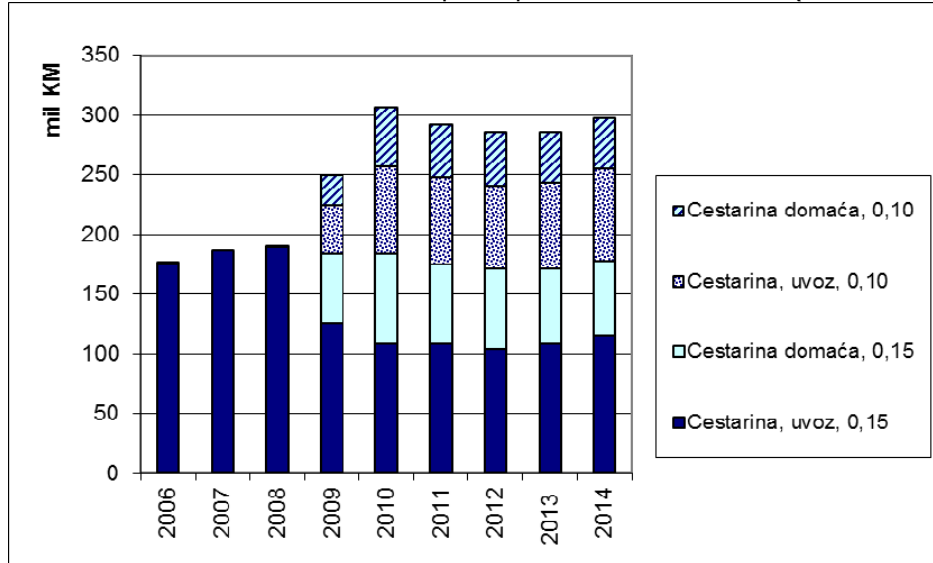
- bruto trošarinama na derivate. Nisu uzeti u obzir povrati trošarina na dizel korištenog za zagrijavanje prostorija i plastenika.
- bruto naplati cestarine. Nisu uzeti u obzir povremeni povrati cestarine subjektima koji su oslobođeni plaćanja, a koji su je prethodno uplatili. Radi se o rudnicima, termoelektranama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

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

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



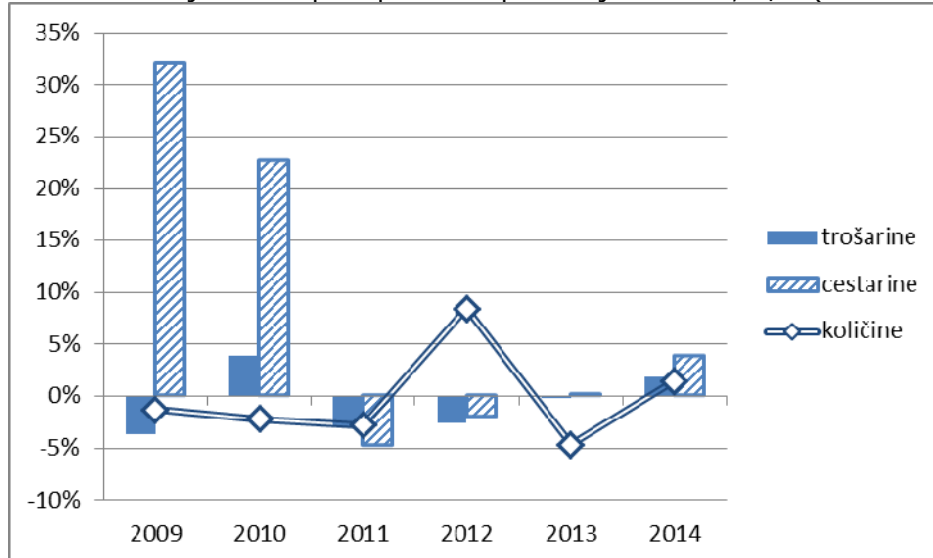
Grafikon 6 Trendovi i struktura naplate prihoda od cestarine (2006-2014)



Očekivano, uvođenje dodatne namjenske cestarine za autoceste je dovelo do značajnih fiskalnih efekata. S obzirom da je do promjene trošarinske politike došlo polovicom 2009.g. efekti uvođenja cestarine se rasprostiru u drugoj polovici 2009. i prvoj polovici 2010.g (Grafikon 6). Bez obzira na tu činjenicu ukupni prihodi od cestarine 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 trošarine i cestarine 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 trošarina 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.

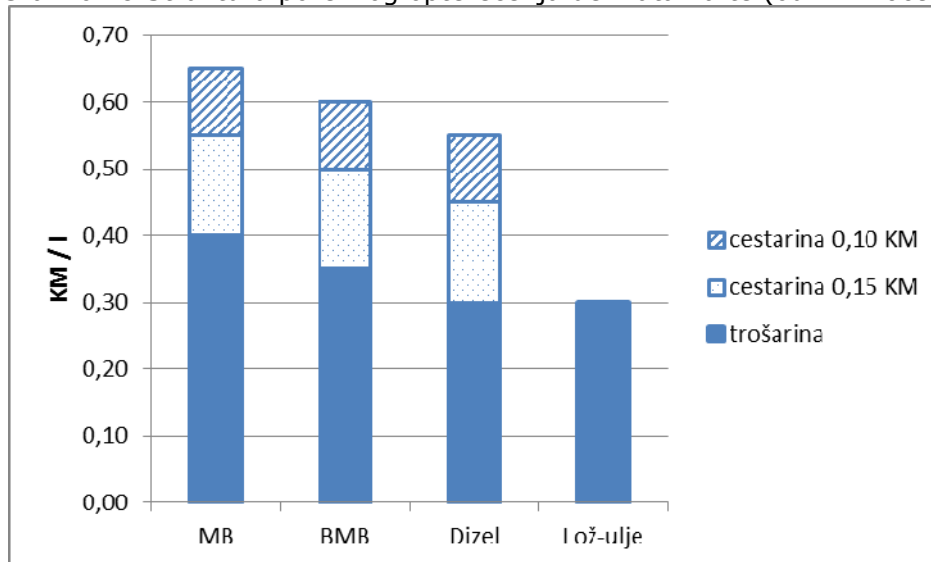
Razlog za odstupanje prihoda od cestarine u odnosu na kretanje potrošnje derivata mogu biti (i) rast nelegalne supstitucije dizela lož-uljem i (ii) primjena oslobođanja plaćanja cestarine za rudnike, termoelektrane i željeznice. Oslobođanje rudnika, termoelektrana i željeznica odnosi se na količine dizela 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 cestarine prema Zakonu odobrava Upravni odbor UNO 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 cestarine 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.)

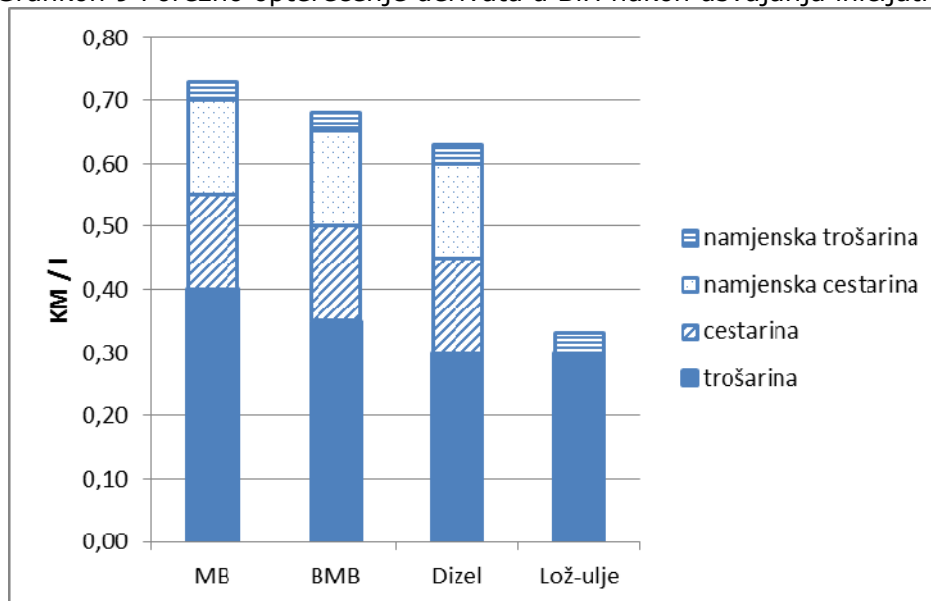


Najnovije inicijative entitetskih vlada u vezi sa politikom oporezivanja derivata nafte podrazumijevaju sljedeće:

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

¹ U razdoblju 2011-2013 porezni izdatak po osnovu oslobođanja plaćanja cestarine 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.

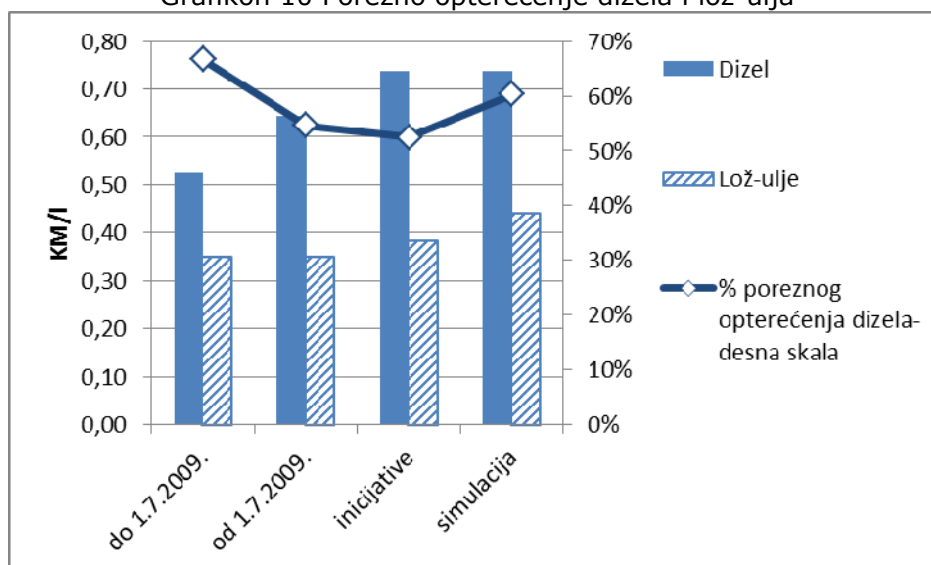
Za analizu implikacija inicijativa značajni su relativni odnosi ukupnog trošarinskog opterećenja dizela i lož-ulja kao supstituta, uvećanog za pripadajući PDV². Iz prethodnih analiza može se zaključiti da je uvođenje namjenske cestarine dovelo do širenja jaza između poreznog opterećenja ova dva energenta,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

Do usvajanja novog Zakona o trošarinama diskrepanca je iznosila 0,18 KM/l, a porezi na lož-ulje su predstavljali 66,7% poreza dizel (Grafikon 10). Uvođenjem namjenske cestarine 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 cestarine 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 trošarine na sve derivate umjesto povećanja namjenske cestarine. U slučaju da se trošarine na sve derivate povećaju za 0,05 KM/l, umjesto povećanja namjenske cestarine, 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 trošarinama (Grafikon 10, „simulacija“).

² Radi se o iznosu PDV-a na dio osnovice (cijene prije oporezivanja) koja se sastoji od trošarine i cestarina.
Banja Luka: Bana Lazarevića, 78 000 Banja Luka, Tel/fax: +387 51 335 350, E-mail: oma@uino.gov.ba
Sarajevo: Đoke Mazalića 5, 71 000 Sarajevo, Tel:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba

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 cestarina donosi i fiskalne gubitke u odnosu na očekivani priliv.

Implikacije ovog rješenja su mnogo povoljnije nego u slučaju povećanja namjenske cestarine. 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 trošarina i namjenski karakter cestarine za autoceste u ovom slučaju bilo bi potrebno osigurati redistribuciju dodatnih prihoda od trošarina koje se prikupe na jedinstveni račun UNO prema entitetskim direkcijama za autoceste u okviru entitetske raspodjele pripadajućeg dijela neizravnih poreza.

Konsolidirani izvještaji

(pripremila: Aleksandra Regoje)

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

Preliminarni konsolidirani izvještaj uključuje:

- prihode od neizravnih poreza koje prikuplja Uprava za neizravno oporezivanje na Jedinostveni račun,
- transfere sa Jedinostvenog računa UNO,
- prihode i rashode proračuna institucija Bosne i Hercegovine,
- prihode i rashode proračuna Federacije BiH,
- prihode i rashode proračuna Republike Srpske*

Izvještaj ne uključuje neusklađene prihode prikupljene na JR UNO.

Tabela 2 (Konsolidirani izvještaj: Opća vlada)

Preliminarni konsolidirani izvještaj uključuje:

- prihode i rashode proračuna institucija BiH,
- prihode i rashode proračuna FBiH, županija, županijskih direkcija za ceste, općina i fondova u FBiH,
- prihode i rashode proračuna RS*, direkcija za putove/autoputove, općina i fondova u RS,
- prihode i rashode proračuna BD i fondova u BD.

**Obuhvaćeno: (A) proračun Republike i vanproračunska sredstva evidentirana u Glavnoj knjizi trezora RS, (B) ukupno ino-zaduženje za projekte koji se realizuju preko općina i preduzeća, (C) podatke korisnika proračuna 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 |
| Izravni 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 |
| Neizravni porezi (neto) | 373,6 | 395,9 | 769,5 |
| PDV | 217,9 | 254,1 | 472,0 |
| Trošarine | 118,6 | 97,7 | 216,3 |
| Cestarina | 21,6 | 23,1 | 44,7 |
| Carine | 14,3 | 19,8 | 34,1 |
| Ostali neizravni 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 |
| Neporezni 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 inozemstvu | 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 (uklj. transfere sa JR**) | 187,8 | 222,7 | 410,4 |
| Drugi rashodi | 0,9 | 4,0 | 4,8 |
| Neto izdaci za nefinancijsku imovinu | 3,9 | 3,6 | 7,5 |
| Izdaci za nefinancijsku imovinu | 4,5 | 3,8 | 8,3 |
| Primici od nefinancijske 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 nekonsolidirane transfere BD, županijama, 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 |
| Izravni 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 |
| Neizravni 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 |
| Neporezni 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 inozemstvu | 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 nefinancijsku imovinu | 56,7 | 94,4 | 224,1 | 295,0 | 670,1 |
| Izdaci za nefinancijsku imovinu | 66,2 | 98,8 | 241,5 | 310,0 | 716,4 |
| Primici od nefinancijske 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 financiranje = (Minus) Neto pozajmljivanje/zaduživanje | -59,9 | -181,6 | 44,4 | 390,5 | 193,5 |

Tabela 2