

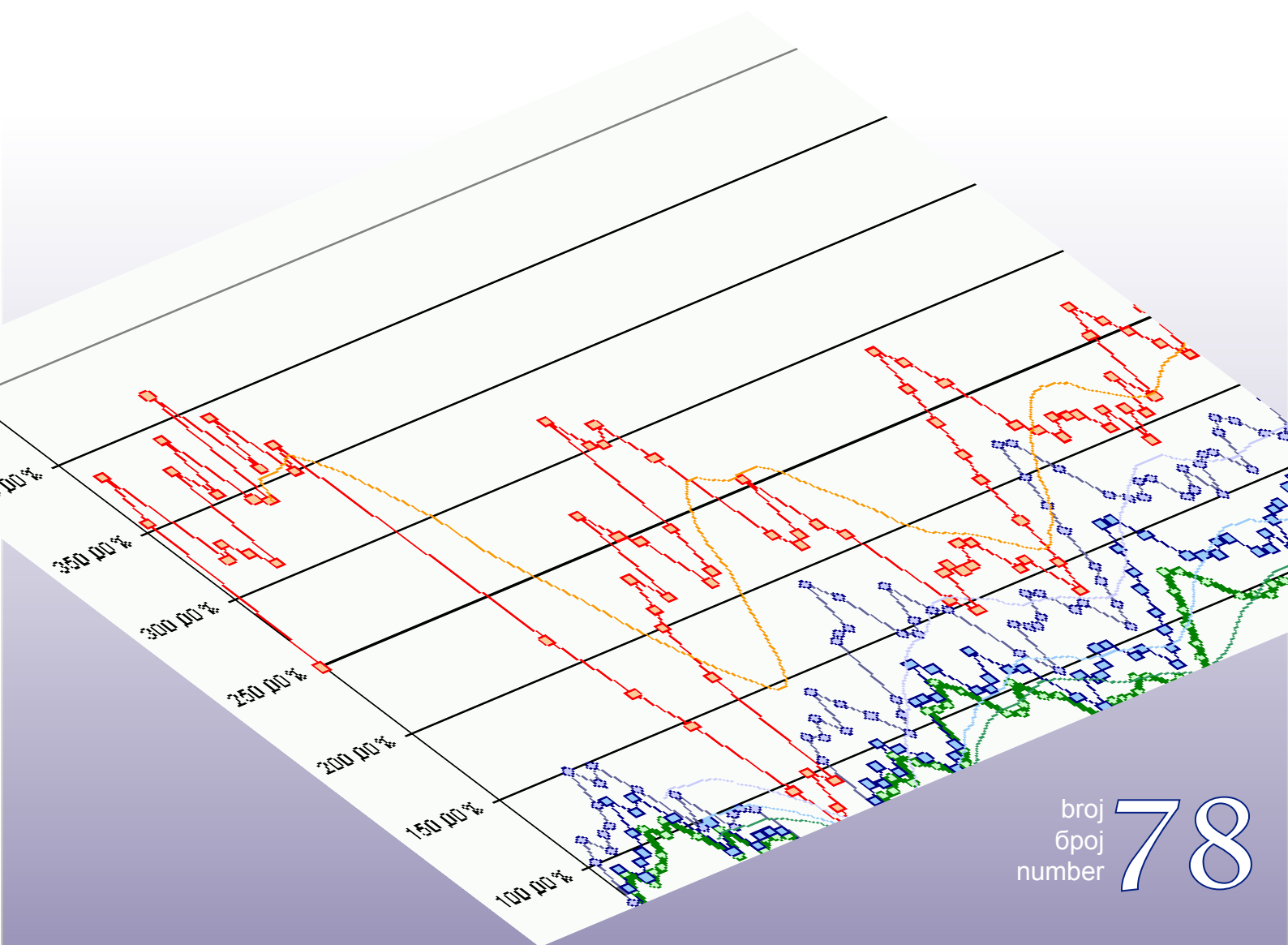
Bosna i Hercegovina
Odjeljenje za makroekonomsku analizu
Upravnog odbora Uprave za indirektno-
neizravno oporezivanje



Босна и Херцеговина
Одјељење за макроекономску анализу
Управног одбора Управе за indirektno
опорезивање

Macroeconomic Unit of the Governing Board of the Indirect Tax Authority

Oma Bilten



broj
број
number **78**

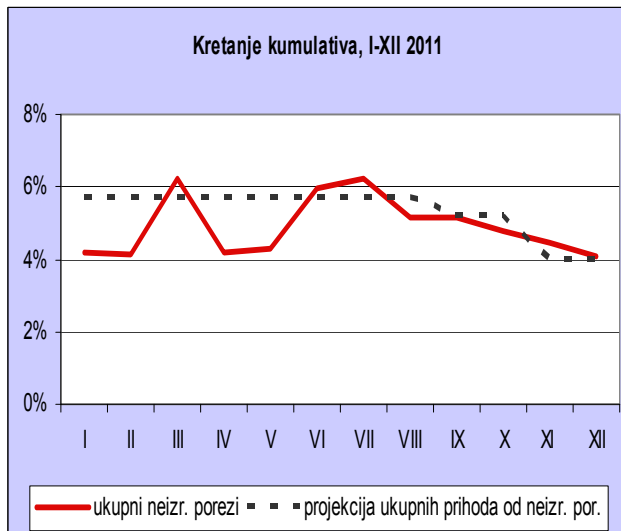
• Januar 2012 • **Siječanj 2012** • Јануар 2012 • January 2012 •

Uz ovaj broj

Prema preliminarnom izvještaju UNO o gotovinskom toku na jedinstvenom računu UNO je u 2011.g. naplatila po odbitku povrata 4,996 mlrd KM prihoda od neizravnih 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 neizravnih 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 prihoda 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 oslobođanja na lož-ulje koje se odrazilo na prihode od trošarina, 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 trošarina 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 potpori sektoru transporta	2
Konsolidirani izvještaji: JR, Institucije BiH, entiteti	12
Konsolidirani izvještaji: Županije	14

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

Pravila EU o fiskalnoj potpori sektoru transporta

Autor: dr.sc. Dinka Antić

U vrijeme kada EU i ostatak međunarodne zajednice insistiraju na donošenju zakona o državnoj potpori BiH, koji treba biti usklađen sa pravnom stečevinom EU u ovoj oblasti, eventualno uvođenje posebne trošarine za financiranje željeznica, osim analize fiskalnih i makroekonomskih implikacija, zahtijevalo bi i sagledavanje harmoniziranosti takve politike u odnosu na pravila državne potpore EU u sektoru transporta. S obzirom da će pravila državne potpore 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 potpore, već da bi, konačno, svoje napore usmjerili u pravcu prijeko potrebnog restrukturiranja željeznica.

1. UVOD

Člankom 71(c) Sporazuma¹ o stabilizaciji i pridruživanju (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 poduzećima ili određenim proizvodima.“. Dalje se navodi da će se svaka praksa koja je suprotna tom članku 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.“²

U svjetlu primjene članka 71 BiH je obavezna da osnuje samostalni državni organ kojem će povjeriti ovlaštenja neophodna za punu primjenu odredbi 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. Člankom 72 Sporazuma, koji propisuje obveze u vezi sa javnim poduzećima, BiH treba do konca treće godine od stupanja na snagu Sporazuma na javna poduzeća i poduzeća kojima su dodijeljena posebna i isključiva prava primijeniti principe iz Ugovora o EZ-u, s posebnim naglaskom na članak 86 Ugovora. Ove obveze BiH do sada nije ispunila, iako je u toku četvrta godina implementacije Sporazuma. Donošenje zakona o državnoj potpori 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 europski put BiH.

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

¹ „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.

² Nakon stupanja na snagu Lisabonskog ugovora pomenuti članci 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.

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

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

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

2. PROCES LIBERALIZACIJE ŽELJEZNICA U EU

Uloga željeznica u sektoru transporta se vremenom promijenila. Snaženje avio i cestovog saobraćaja u drugoj polovici XX stoljeća donijelo je oštar pad udjela prijevoza dobara i putnika željeznicom, tako da je ukupan robni prijevoz 2000.g. bio ispod razine prijevoza 1970.godine, izraženo u apsolutnim veličinama. U okvirima EU fragmentirani željeznički sustavi i mreže, modelirane po nacionalnim tehničkim standardima, predstavljale su usko grlo integracije željezničkih sustava na razini EU. Opterećene naslijeđenim problemima, koji su općenito imanentni 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 prijevoz putnika i robe i postanu konkurentnije u odnosu na cestovni i zračni prijevoz. 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 europske željezničke mreže, u cilju postizanja pune operativnosti na razini EU
- iii. odobravanje financijske potpore na razini Unije, putem Strukturalnih fondova i posebnih TEN-T programa³.

Proces liberalizacije u okviru prve mjere uključuje sljedeće aktivnosti:

- odvajanje željezničkih kompanija od infrastrukture u smislu organizacije i financija
- upravljačku neovisnost 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 potpore na razini EU.

³ Trans-European Transport Network (TEN-T). TEN-T programi imaju za svrhu da osiguraju koheziju, međusobnu povezanost i operabilnost trans-europske transportne mreže i pristup mreži. Program uključuje sve modalitete prijevoza: cestovni, 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-europsko tržište robnog transporta željeznicom. Početkom 2006. tržište je otvoreno za međunarodni željeznički prijevoz, a od 1.1.2007. i za kabotažu. Od 1.1.2010. konkurenciji je otvoreno i tržište međunarodnog prijevoza 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 prijevoza dobara i putnika željeznicom imaju prevagu. 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 razvitka EU prepoznaju značaj i ulogu željeznica za održivi razvitak Unije. Početkom 2011.g. Europska komisija je izdala Bijelu knjigu⁴ o pravilima puta prema jedinstvenom europskom transportnom prostoru, u kojoj je navedeno 40 inicijativa za narednu dekadu kojima bi sustav 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 prijevoza robe i putnika sa cestovnog na željeznički i vodeni transport.

3. PRAVNI OKVIR DRŽAVNE POTPORE EU

3.1. Opća pravila državne potpore

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

Prema članku 107(1) Ugovora (ex čl. 87(1)) svaka potpora **u bilo kojoj formi**, koja je odobrena od strane članice ili iz resursa članice, koja podrazumijeva favoriziranje određenih poduzeća 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 članka proizilazi da je državna potpora načelno nekompatibilna sa zajedničkim tržištem i time zabranjena. Dodjela svake potpore od strane države mora biti testirana s obzirom na uvjete dane u čl. 107.

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

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

Prema stajalištu Europskog suda pravde **transfer državnih resursa** se shvaća jako široko, bez obzira na pojavne oblike transfera. U presudi⁵ u slučaju državne potpore Italije cestovnim prijevoznicima 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 poduzeća i koje su, stoga, bez subvencioniranja, u izravnom smislu te riječi, slične u naravi i imaju iste efekte. Mjera kojom javna vlast odobrava

⁴ 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.

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

određenom poduzeću porezna oslobođanja, koja, iako ne uključuju transfer resursa države, stavlja osobe na koje se oslobođanje primjenjuje u povoljniju financijsku poziciju u odnosu na ostale obveznike, predstavlja državnu potporu.. u smislu članka 92⁶ Ugovora." Sud dalje objašnjava da odobravanje poreznih olakšica cestovnim prijevoznicima dobara u Italiji izravno stavlja njihove konkurente u drugim članicama u nepovoljniji položaj na tržištu Zajednice.

Državna potpora može da proizvede određene efekte u vidu **ekonomske prednosti** za korisnika (poduzeće). Postojanje ekonomskih prednosti državne potpore se testira u odnosu na model ponašanja privatnih investitora u tržišnoj ekonomiji. U tom smislu određena potpora može se smatrati nekompatibilnom pravilima Unije ukoliko potpora 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 državnim potporom koja nije u skladu sa pravilima EU i tržišnim pravilima poslovanja privatnog sektora⁷.

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

Na koncu, državne potpore **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, sukladno presudi Suda, iznos državne potpore je irelevantan, jer u slučaju snažne konkurencije na određenom tržištu svaka potpora države može biti diskriminirajuća za ostale kompanije iz te grupacije ili sektora⁸.

3.2. Izuzeci opće naravi

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

- potpore socijalnog karaktera, koje se odobravaju pojedinačnim potrošačima na način da se odobravanje vrši bez diskriminacije s obzirom na podrijetlo proizvoda i
- potpore u slučaju nacionalnih katastrofa i izvanrednih okolnosti⁹.

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

- (a) potpora promidžbi ekonomskog razvitka 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) potpora promidžbi izvršenju važnih projekata od zajedničkog interesa za EU ili za ublažavanje ozbiljnih turbulencija u ekonomiji članica;

⁶ Čl. 92 zabranjuje članicama da odobre refundaciju ostalih poreza (drugačijih od PDV, trošarina i ostalih neizravnih poreza), ukoliko to nije omogućeno propisima EU.

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

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

⁹ Predviđen je još jedan slučaj dopuštenih potpora gospodarstvu u određenim oblastima Savezne Republike Njemačke koje su pogođene posljedicama podjele Njemačke. Ove potpore 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) potpora u cilju olakšavanja razvitka određenih ekonomskih aktivnosti ili određenih ekonomskih oblasti u kojima takva pomoć ne dovodi do povratnog efekta na uvjete trgovine u obujmu koji je suprotan zajedničkom interesu;
- (d) potpora konzervaciji kulturne i povijesne baštine, ukoliko takva potpora ne utječe na uvjete trgovine i konkurenciju u Uniju u obujmu koji je suprotan zajedničkom interesu;
- (e) ostale kategorije potpore po odluci Vijeća EU, a na prijedlog Europske komisije.

4. IZUZECI U SEKTORU TRANSPORTA

Pored gore pobrojanih općih izuzetaka u primjeni rigoroznih pravila državne potpore, 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 potpora zadovoljava potrebe za koordinacijom u sferi transporta
- b. ukoliko državna potpora podrazumijeva plaćanje određenih obveza koje su svojstvene konceptu javnih usluga.

S obzirom na prohibitivni aspekt odredaba o održavnoj potpori u Ugovoru o osnutku EZ tadašnji članak 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 razvitka industrije, kako je to navedeno u izuzecima u čl. 107(3). Koordinacija se smatra „intervencijom vlade na tržištu zbog ciljeva transportne politike“¹⁰ koja uključuje određene „oblike planiranja od strane države“¹¹. Opseg koordinacije obrnuto je proporcionalan stupnju liberalizacije sektora transporta. Što je veći stupanj liberalizacije utjecaj države na proces koordinacije postaje sve manje nužan.

U cilju definiranja uvjeta za primjenu odredaba članka 73 koje se odnose na državnu potporu namijenjenu koordinaciji transporta Vijeće EU je 1970. godine donijelo Regulaciju 1107/70 o odobravanju potpora za prijevoz željeznicom, cestama i unutarnjim vodenim putovima¹². Prema odredbama ove regulacije državna potpora 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 potpore:

- kompenzacija željezničkih korporacija za izvanredne troškove
- naknada infrastrukturnih troškova
- financiranje istraživanja i razvitka
- potpora za ukidanje viška kapaciteta u sklopu restrukturiranja korporacija.

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

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

¹¹ 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

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

stavljena van snage koncem 2009.g., stupanjem na snagu Regulacije 1370/2007¹³ o javnim uslugama prijevoza putnika željeznicom i cestama.

4.2. Obveze u vezi javnih usluga

U skladu sa izuzecima u području državne potpore željeznicama definiranim u članku 93 Ugovora (ex čl. 73) članicama je dozvoljeno da kompanijama, koje pružaju usluge transporta željeznicom, cestama i unutarnjim vodenim putovima, refundiraju obveze koje su svojstvene konceptu javnih usluga. Iako je načelno obveza članica bila da okončaju sve obveze države u sferi javnog prijevoza, prema Regulaciji Vijeća 1191/69, koja se naslanja na odredbe čl. 73 Ugovora, bilo je moguće da država zaključi ugovore sa prijevoznicima u cilju osiguranja adekvatne razine usluga u ovoj sferi, imajući u vidu urbanističke, socijalne i ekološke aspekte transporta. Regulacija je stavljena van snage koncem 2009.g., stupanjem na snagu Regulacije 1370/2007 o javnim uslugama prijevoza putnika željeznicom i cestama.

5. SMJERNICE ZA DRŽAVNU POTPORU ŽELJEZNICAMA

I pored značajnih koraka u pravcu liberalizacije ubrizgavanje javnih fondova u željezničke kompanije je bilo značajno. U razdoblju između druge i treće faze liberalizacije (2004-2007) 25 članica EU je izravno 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 prijevoza željeznicom¹⁴. Velika javna ulaganja u željeznice zahtijevaju i precizno reguliranje pravila državne potpore, koja će biti u skladu sa osnovnim prohibitivnim pravnim okvirom iz Ugovora o osnutku.

U svom Kominikeu Komisija naglašava da se „državna potpora 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 financijska potpora 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 potpore. 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 potpore:

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

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

¹³ 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.

¹⁴ Izvor. Podaci Europske komisije

ili regionalni putnički prijevoz. 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 gospodarstvo u pogledu brzine i pouzdanosti prijevoza i za cijelo društvo, s obzirom na sigurnost putnika, tereta i očuvanje okoliša. 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 državnim potporom.

ii. Potpora za nabavku i obnavljanje voznog parka

Obnavljanje uveliko zastarjelog voznog parka¹⁵ ne smatra se državnim potporom u sljedećim situacijama: ukoliko je ono potrebno da bi se željeznice dovele na prihvatljivu razinu tehničke opremljenosti s obzirom na suvremene standarde, ukoliko to zahtijevaju ekološki standardi i standardi sigurnosti, te ukoliko je to nužno da bi se osigurala prekogranična operabilnost i uspostavila europska mreža željeznica. U cjelini u pitanju su zajednički interesi Unije, općeg karaktera, koji nadilaze mikroekonomske ciljeve kompanija. Komisija nalaže da se kompatibilnost potpore testira u odnosu na ciljeve zajedničkog tržišta EU. U tu svrhu Komisija je predložila niz kriterija, koji ne samo da uzimaju u obzir pravila potpore sektoru transporta, već i pravila za potporu malim i srednjim poduzećima, pravila potpore ekološkim ciljevima, pravila regionalnih potpora i dr., sve u cilju da se izbjegne distorzija konkurenosti 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 potpore željezničkom prijevozu putnika, na određenim linijama i relacijama, ali i to pod određenim uvjetima:

- da se vozni park isključivo koristi u gradskom, prigradskom ili regionalnom prijevozu 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 razvitka.

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 stoljeća članice su poduzele 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 državnim potporom ukoliko je

¹⁵ 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 Rumunjske i Bugarske stanje se još više pogoršalo.

kompanija 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 potpori za spašavanje i restrukturiranje kompanija u poteškoćama¹⁶. 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 **izravno** povezani sa aktivnostima prijevoza 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 tržištu¹⁷;
- otpis dugova ne smije dati kompaniji komparativnu prednost koja bi ugrozila razvitak tržišta u smislu obeshrabrivanja konkurencije da uđu na to tržište.

iv. Potpore za restrukturiranje željezničkih kompanija – restrukturiranje teretnog prijevoza

Za razliku od prijevoza putnika, koji može biti subvencioniran u određenim slučajevima od strane vlade, prijevoz tereta je prepušten čistim tržišnim principima između nalogodavca i prijevoznika. Pored toga, tržište teretnog prijevoza je otvoreno mnogo ranije konkurenciji (2003) nego tržište prijevoza 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 prijevoza putnika i prijevoza tereta. To je ujedno prvi uvjet koji se mora zadovoljiti da bi Komisija započela ocjenu kompatibilnosti državne potpore restrukturiranju željeznica sa odredbama Ugovora. Ovo razdvajanje je nužno da bi se isključilo unutarnje 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 prijevoza putnika i aktivnosti prijevoza tereta i da bi se poslovanje novih pravnih subjekata postavilo na tržišne principe poslovanja.

Stoga, prije nego što članica podnese zahtjev za odobravanje potpore, dio željezničke kompanije koji se bavi prijevozom 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 prijevozu tereta željeznicom (industrijske, komercijalne, računovodstvene, financijske aktivnosti) u novom pravnom subjektu. Na ove unutarnje aktivnosti biće alocirani dio kapitala, dobiti i gubitaka, i to na bazi realnih ekonomskih principa. Unutarnje aktivnosti će biti *de facto* profitni centri, čije se poslovanje moći posebni pratiti. Nadalje, Komisija mora biti sigurna da će proces restrukturiranja teretnog prijevoza 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

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

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

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

v. Potpore za koordinaciju transporta

Iako sa otvaranjem tržišta prijevoza 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 stupnju, 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.

Potpore za koordinaciju željezničkog transporta može imati nekoliko oblika:

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

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

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 Obavijesti¹⁸ Komisije o primjeni čl. 87 i 88 Ugovora o državnoj potpori u formi garancija propisani su detaljno pravni zahtjevi primjenjivi na državne garancije, uključivo i one dane željeznicama. Komisija smatra državnom potporom 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.

¹⁸ 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)

Konsolidirani izvještaji

(pripremile: Aleksandra Regoje i Mirela Kadić)

Tablica 1. (Konsolidirani izvještaj: BiH, entiteti, JR)

Konsolidirani izvještaj uključuje:

- prihode od neizravnih poreza koje prikuplja Uprava za neizravno oporezivanje na Jedinstveni račun,
- transfere sa Jedinstvenog računa UNO za servisiranje vanjskog duga,
- transfere sa Jedinstvenog računa UNO za financiranje Brčko Distrikta, županija, općina i Direkcija za puteve,
- 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.

Tablice 2.1. – 2.4. (Konsolidirani izvještaji: županije)

1. Konsolidirani izvještaj uključuje:

- Prihode i rashode proračuna županija
- Prihode i rashode proračuna pripadajućih općina

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

Konsolidirani 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
Porezni 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
Neizravni 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 UNO	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
Povrat PDV	-53,1	-76,8	-81,9	-67,4	-73,2	-72,4	-67,9	-71,3	-74,6	-69,3	-70,4	-778,2
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
Trošarine	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
Ostali povrati	-3,1	-1,2	-0,9	-1,9	-1,0	-1,0	-0,5	-0,6	-0,9	-0,6	-0,9	-12,6
Izravni 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 izravni 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
Neporezni 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 (domaće 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 unutarnji 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 dobiti	-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
Financiranje	-15,9	-15,6	7,7	61,7	-17,2	-28,9	4,2	-41,3	-10,0	-10,7	3,7	-62,1

Tablica 1.

Srednjobosanska županija, I-VIII, 2011.g.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	I-VIII 2011
1 Prihodi (11+12+13+14)	15.495.042	13.683.684	16.312.551	15.396.256	18.627.617	16.763.325	19.628.821	17.794.803	133.702.098
11 Prihodi od poreza	13.084.890	11.569.724	13.685.389	12.805.571	16.156.249	14.136.786	16.352.990	15.497.001	113.288.600
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
Neizravni 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
12 Neporezni prihodi	2.076.006	1.976.674	2.358.588	2.170.051	2.203.043	2.198.095	2.705.381	2.112.306	17.800.144
13 Grantovi	334.146	137.286	268.574	420.634	268.325	428.444	570.450	185.162	2.613.020
14 Ostali prihodi	0	0	0	0	0	0	0	335	335
2 Rashodi (21+22)	12.163.282	13.464.450	13.515.646	14.487.272	14.705.955	17.219.964	17.844.855	15.644.741	119.046.166
21 Tekući izdaci	12.163.282	13.464.450	13.515.646	14.487.272	14.705.955	17.219.964	17.844.855	15.644.741	119.046.166
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 potrošačkim jedinicama	5.665	106.076	97.181	57.146	63.858	194.636	76.070	63.261	663.893
22 Neto pozajmljivanje*	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Neto nabavka nefinancijskih sredstava	124.740	60.124	-26.462	262.232	579.511	396.680	739.988	662.870	2.799.681
4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)	3.207.020	159.109	2.823.367	646.752	3.342.151	-853.319	1.043.978	1.487.193	11.856.251
5 Neto financiranje**	-115.007	-116.443	-113.615	-115.646	-114.473	-133.075	-10.860	-177.527	-896.646

Tablica 2.1.

Unsko-sanska županija, I-IX, 2011.g.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	I-IX 2011
1 Prihodi (11+12+13+14)	19.263.874	16.405.053	19.240.970	18.578.366	18.851.551	20.765.687	21.850.154	20.460.659	22.274.241	177.690.554
11 Prihodi od poreza	15.185.987	13.341.201	15.322.108	14.875.171	15.536.856	16.735.093	17.391.648	17.096.116	17.051.849	142.536.030
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
Neizravni 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
12 Neporezni prihodi	3.167.182	2.533.691	3.376.067	3.272.591	3.230.101	2.949.296	3.856.686	2.751.805	4.747.809	29.885.229
13 Grantovi	851.697	396.366	352.243	430.603	84.250	1.081.358	601.820	612.737	474.582	4.885.657
14 Ostali prihodi	59.007	133.795	190.552	0	343	-60	0	0	0	383.638
2 Rashodi (21+22)	16.440.652	17.676.327	19.815.052	18.928.354	20.998.548	19.641.829	18.222.280	16.605.652	19.897.935	168.226.629
21 Tekući izdaci	16.440.652	17.676.327	19.416.625	18.928.354	20.998.548	19.641.829	18.222.280	16.605.652	19.897.935	167.828.202
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 potrošačkim jedinicama	426.946	306.493	1.028.879	433.521	254.657	790.557	56.283	641.353	1.235.080	5.173.769
22 Neto pozajmljivanje*	0	0	398.427	0	0	0	0	0	0	398.427
3 Neto nabavka nefinancijskih sredstava	291.426	208.423	303.783	314.966	644.970	621.038	806.230	749.450	1.963.396	5.903.681
4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)	2.531.795	-1.479.697	-877.865	-664.953	-2.791.968	502.820	2.821.644	3.105.557	412.909	3.560.244
5 Neto financiranje**	-5.515	-105.378	192.203	-263.772	-66.212	-172.678	-1.637.113	-324.620	1.286.833	-1.096.251

Tablica 2.2.

Zeničko-dobojska županija, I-IX, 2011.g.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	I-IX 2011
1 Prihodi (11+12+13+14)	24.847.604	22.801.928	25.887.529	24.695.975	28.903.255	29.471.555	30.262.816	29.139.468	31.279.119	247.289.249
11 Prihodi od poreza	20.009.986	18.605.517	21.745.997	20.545.454	23.770.071	23.626.530	25.377.644	24.098.579	24.373.158	202.152.936
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
Neizravni 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
12 Neporezni prihodi	4.418.407	3.599.969	3.677.229	3.858.915	4.690.818	5.082.256	4.291.010	4.259.506	5.523.112	39.401.221
13 Grantovi	403.173	596.443	464.302	289.275	442.366	762.768	589.163	765.383	1.229.432	5.542.306
14 Ostali prihodi	16.038	0	0	2.331	0	0	5.000	16.000	153.417	192.786
2 Rashodi (21+22)	20.812.372	24.958.408	26.169.895	25.780.747	24.963.224	28.392.399	23.310.931	27.103.336	29.791.624	231.282.937
21 Tekući izdaci	20.812.372	24.958.408	26.169.895	25.780.747	24.963.224	28.392.399	23.310.931	27.103.336	29.791.624	231.282.937
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 potrošačkim jedinicama	12.270	151.590	249.903	78.703	99.400	316.921	38.627	228.343	246.424	1.422.181
22 Neto pozajmljivanje*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Neto nabavka nefinancijskih sredstava	212.125	563.877	937.346	1.412.200	1.862.315	1.518.447	985.580	1.251.306	1.659.097	10.402.293
4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)	3.823.106	-2.720.357	-1.219.713	-2.496.971	2.077.715	-439.291	5.966.306	784.826	-171.602	5.604.019
5 Neto financiranje**	-130.364	-11.167	1.000.000	-1.000	497.167	-131.188	-22.153	-44.018	-286.506	870.771

Tablica 2.3.

Zapadnohercegovačka županija, I-VIII, 2011.g.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	I-VIII 2011
1 Prihodi (11+12+13+14)	6.383.860	6.324.170	9.487.345	7.476.649	7.470.798	8.487.875	8.315.304	7.795.773	61.741.775
11 Prihodi od poreza	5.302.509	4.908.246	7.704.580	6.119.850	5.835.272	7.304.805	6.339.079	6.340.614	49.854.954
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
Neizravni 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
12 Neporezni prihodi	1.025.771	1.398.059	1.737.165	1.222.108	1.256.893	967.111	1.162.947	1.120.871	9.890.925
13 Grantovi	55.581	17.865	45.600	134.691	378.634	215.960	710.243	334.288	1.892.862
14 Ostali prihodi	0	0	0	0	0	0	103.035	0	103.035
2 Rashodi (21+22)	5.946.209	7.759.915	7.262.244	6.950.964	7.238.335	6.911.131	7.301.280	6.279.794	55.649.872
21 Tekući izdaci	5.946.209	7.759.915	7.262.244	6.950.964	7.238.335	6.911.131	7.301.280	6.279.794	55.649.872
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
22 Neto pozajmljivanje*	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Neto nabavka nefinancijskih sredstava	-10.270	133.816	-711	97.896	103.890	54.589	26.263	-5.326	400.148
4 Vladin suficit/deficit (1-2-3)	447.921	-1.569.562	2.225.813	427.789	128.573	1.522.155	987.761	1.521.305	5.691.756
5 Neto financiranje**	-511.902	-587.157	-525.810	-290.139	-208.655	-257.348	-283.477	2.090.393	-574.094

Tablica 2.4.