

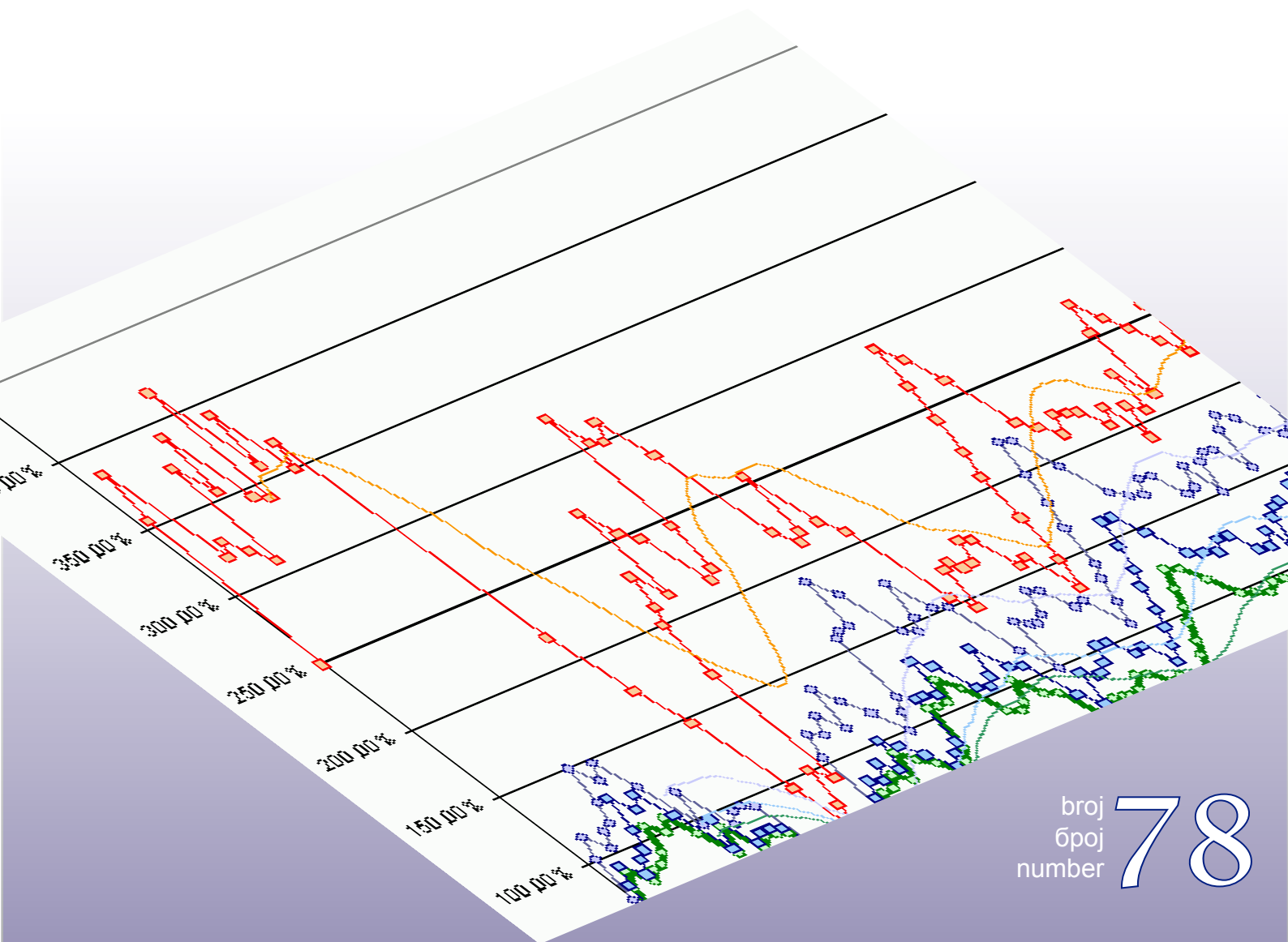
Bosna i Hercegovina  
Odjeljenje za makroekonomsku analizu  
Upravnog odbora Uprave za indirektno-  
neizravno oporezivanje



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**

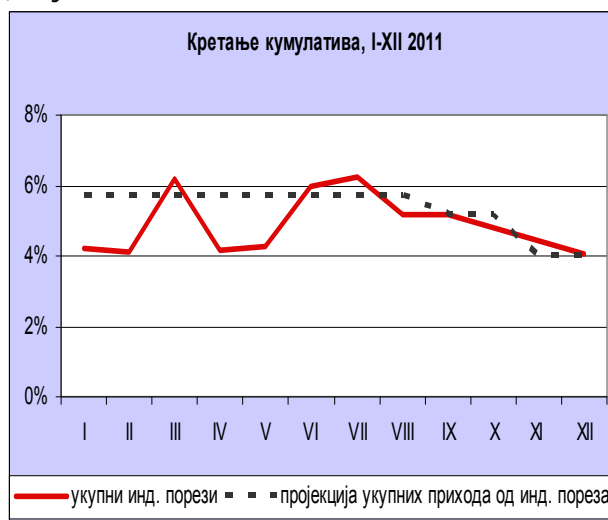
• Januar 2012 • Siječanj 2012 • **Јануар 2012** • January 2012 •

## Уз овај број

Према прелиминарном извјештају УИО о готовинском току на јединственом рачуну УИО је у 2011.г. наплатила по одбитку поврата 4,996 млрд КМ прихода од индиректних пореза или 4,02% више него за 2010.године. Посебно радује што је у 2011.г. наплаћено 70 мил КМ прихода више него у преткризној 2008.г. (Графикон 1). Годишњи раст прихода од индиректних пореза се креће у оквиру ревидиране пројекције прихода коју смо представили у прошлом двоброју. И поред добрих резултата анализа кретања кумулатива наплате у 2011.г. показује успоравање и пад у другом дијелу године (Графикон 2). За првих шест мјесеци нето раст приходе је премашивао тадашње пројекције прихода, да би у трећем кварталу дошло до успоравања, а потом и пада мјесечне наплате.



Графикон 1



Графикон 2

Могуће разлоге за успоравање наплате прихода налазимо у сљедећем: (i) снажном расту поврата ПДВ-а, (ii) укидању царинског евидентирања од 1%, које се одразило на смањење прихода у четвртном кварталу, (iii) промјенама у структури потрошње деривата и ширењу опсега ослобађања на лож-уље које се одразило на приходе од акциза, путарина и ПДВ-а, те, свакако, (iv) успоравању економије и потрошње, која се одразила на успоравање раста бруто прихода од ПДВ-а. На другој страни, политика континуираног повећања акциза на цигарете донијела је удвостручење прихода по овом основу односу на 2008.г. Кретање наплате по врстама прихода обрадићемо у наредним бројевима билтена када буду расположиви коначни подаци за 2011.годину.

др Динка Антић  
шеф Одјељења

## Садржај:

Правила ЕУ о фискалној помоћи сектору транспорта	2
Консолидовани извјештаји: ЈР, Институције БиХ, ентитети	12
Консолидовани извјештаји: Кантони	14

техничка обрада : Сулејман Хасановић, ИТ сарадник  
лектор : Дарија Тошић, проф. англистике

## Правила ЕУ о фискалној помоћи сектору транспорта

Аутор: др Динка Антић

*У вријеме када ЕУ и остатак међународне заједнице инсистирају на доношењу закона о државној помоћи БиХ, који треба бити усклађен са правном стечвином ЕУ у овој области, евентуално увођење посебне акцизе за финансирање жељезница, осим анализе фискалних и макроекономских импликација, захтијевало би и сагледавање хармонизираниости такве политике у односу на правила државне помоћи ЕУ у сектору транспорта. С обзиром да ће правила државне помоћи из ЕУ у блиској будућности постати правила БиХ анализа правног оквира ЕУ у овој области је неопходна за све кључне актере у овој иницијативи - државу, жељезнице и синдикате, не само да би постали свјесни правила и граница државне помоћи, већ да би, коначно, своје напоре усмјерили у правцу пријекно потребног реструктурирања жељезница.*

### 1. УВОД

Чланом 71(ц) Споразума<sup>1</sup> о стабилизацији и продруживању (ССП) у поглављу „Конкуренција и друге економске одредбе“ прописује се да је ... „*неспојиво с прописним функционисањем овог споразума, у мјери у којој може утицати на трговину између Заједнице и Босне и Херцеговине ... свака државна помоћ којом се нарушава или пријети нарушавању конкуренције давањем предности одређеним предузећима или одређеним производима.*“. Даље се наводи да ће се свака пракса која је супротна том члану оцјењивати „на основу критеријума који произилазе из примјене конкуренцијских правила важећих у Заједници, посебно чл. 81., 82., 86. и 87. Уговора о ЕЗ и инструмената за тумачење које су усвојиле институције Заједнице.“<sup>2</sup>

У свјетлу примјене члана 71 БиХ је обавезна да оснује самостални државни орган којем ће повјерити овлаштења неопходна за пуну примјену одредаба чл. 71 (ц) у року од двије године од дана ступања на снагу Споразума. Тај орган ће бити овлаштен да одобрава програме државне помоћи и појединачна средства помоћи и да одређује поврат државне помоћи која је незаконито додијељена. Осим тога, БиХ је обавезна да евидентира програме државне помоћи и да их усклади са критеријумима из ССП у року од највише четири године од ступања на снагу Споразума. Чланом 72 Споразума, који прописује обавезе у вези са јавним предузећима, БиХ треба до краја треће године од ступања на снагу Споразума на јавна предузећа и предузећа којима су додијељена посебна и искључива права примијенити принципе из Уговора о ЕЗ-у, с посебним нагласком на члан 86 Уговора. Ове обавезе БиХ до сада није испунила, иако је у току четврта година имплементације Споразума. Доношење закона о државној помоћи и оснивање институције која ће надзирати примјену закона је једно је од главних питања на којима тренутно ЕУ инсистира и које је услов за даљи европски пут БиХ.

Иницијатива за увођење акцизе за финансирање жељезнице покреће већ позната питања о фискалним и економским ефектима ове иницијативе, поготово у вријеме рецесије. С обзиром на одређење БиХ за чланство у ЕУ сваку иницијативу за измјену закона потребно је сагледати у свјетлу:

<sup>1</sup> „Споразум о стабилизацији и придруживању између европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Босне и Херцеговине, са друге стране“, „Службени гласник БиХ – Међународни уговори“, бр. 10, 13.11.2008.г.

<sup>2</sup> Након ступања на снагу Лисабонског уговора поменути чланов се односе на чл. 101, 102, 106 и 107. Consolidated version of the Treaty on the functioning of the European Union, ОЈ С 115, 9.5.2008.

Бања Лука: Бана Лазаревића, 78 000 Бања Лука, Тел/факс: +387 51 335 350, Е-mail: oma@uino.gov.ba  
Сарајево: Ђоке Мазалића 5, 71 000 Сарајево, Тел:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba

- испуњења текућих стандарда ЕУ (у конкретном случају: стандарда опорезивања акцизом, правила државне помоћи и тржишног натјечања);
- испуњења осталих међународних обавеза, попут обавеза из *stand-by* аранжмана са ММФ-ом, који, када су у питању мјере које утичу на фискални систем и имају ефекте на фискални и економски систем БиХ, а тиме и на способност земље да финансира вањска задужења, може имати коначну ријеч;
- сагледавања стратешких докумената ЕУ (попут нове пореске стратегије, стратегија развоја сектора транспорта и енергетског сектора), чија ће се операционализација подударити са периодом прилагођавања правног оквира у БиХ.

У наставку текста дајемо преглед темељних правила државне помоћи у ЕУ, те правила државне помоћи у сектору транспорта и смјерница Европске комисије за помоћи жељезницама.

## 2. ПРОЦЕС ЛИБЕРАЛИЗАЦИЈЕ ЖЕЉЕЗНИЦА У ЕУ

Улога жељезница у сектору транспорта се временом промијенила. Снажење авио и друмског саобраћаја у другој половини XX вијека донијело је оштар пад удјела превоза добара и путника жељезницом, тако да је укупан робни превоз 2000.г. био испод нивоа превоза 1970.године, изражено у апсолутним величинама. У оквирима ЕУ фрагментирани жељезнички системи и мреже, моделиране по националним техничким стандардима, представљале су уско грло интеграције жељезничких система на нивоу ЕУ. Оптерећене наслијеђеним проблемима, који су иманентни јавним корпорацијама и монополском тржишном положају, а који потврђују старо правило да је „држава лош управитељ“ у економском смислу, жељезнице нису у могућности да у условима либерализма понуде бржи, поузданији и јефтинији превоз путника и робе и постану конкурентније у односу на друмски и ваздушни превоз. Разлоге налазимо у досадашњем монополском положају јавних жељезничких компанија. У недостатку конкуренције у националним оквирима жељезнице нису мотивисане да смање трошкове, тим више што се увијек могло рачунати на помоћ државе (синдром „моралног хазарда“). У таквим односима оне немају ни интереса да развијају нове услуге, нити да инвестирају, што због недостатка интереса за развој компаније, а понајвише због хроничног недостатка сопствених прихода.

У циљу ревитализације жељезница ЕЗ је креирала политику која укључује три главне мјере:

- постепено увођење услова којима се треба подстакнути конкуренција на тржишту услуга које пружају жељезнице
- стандардизирање и техничку хармонизацију европске жељезничке мреже, у циљу постизања пуне оперативности на нивоу ЕУ
- одобравање финансијске помоћи на нивоу Уније, путем Структуралних фондова и посебних TEN-T програма<sup>3</sup>.

Процес либерализације у оквиру прве мјере укључује следеће активности:

- одвајање жељезничких компанија од инфраструктуре у смислу организације и финансија
- управљачку независност жељезничких компанија
- управљање жељезничким компанијама у складу са принципима пословања комерцијалних компанија
- успоставу финансијске равнотеже жељезничке компаније у складу са поузданим пословним планом

<sup>3</sup> Trans-European Transport Network (TEN-T). TEN-T програми имају за сврху да осигурају кохезију, међусобну повезаност и оперативност транс-европске транспортне мреже и приступ мрежи. Програм укључује све модалитете превоза: друмски, жељезнички, поморски, ријечни/језерски, ваздушни, логистику и иновације.

Бања Лука: Бана Лазаревића, 78 000 Бања Лука, Тел/факс: +387 51 335 350, E-mail: [oma@uino.gov.ba](mailto:oma@uino.gov.ba)  
Сарајево: Ђоке Мазалића 5, 71 000 Сарајево, Тел:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: [www.oma.uino.gov.ba](http://www.oma.uino.gov.ba)

- усклађивање националних финансијских мјера које спроводе чланице са правилима државне помоћи на нивоу ЕУ.

Први пакет прописа којим је започета либерализација сектора транспорта је усвојен 2001.г. Други пакет прописа за либерализацију жељезница је усвојен 2004.г., а трећи 2007.г. Већ 15.3.2003.г. отворено је транс-европско тржиште робног транспорта жељезницом. Почетком 2006. тржиште је отворено за међународни жељезнички превоз, а од 1.1.2007. и за каботажу. Од 1.1.2010. конкуренцији је отворено и тржиште међународног превоза путника.

И поред лошијих трендова жељезнице имају своје мјесто у свим стратешким документима Уније, понајвише из разлога што у односу на остале конкуренте безбједоносни и еколошки апекти превоза добара и путника жељезницом имају предност. Имајући у виду стратешке циљеве ЕУ, који су дијелом и глобални (нпр. борба против глобалног загријавања), као и константни раст цијена горива и смањење залиха фосилних горива, све стратегије развоја ЕУ препознају значај и улогу жељезница за одрживи развој Уније. Почетком 2011.г. Европска комисија је издала Бијелу књигу<sup>4</sup> о правилима пута према јединственом европском транспортном простору, у којој је наведено 40 иницијатива за наредну декаду којима би систем транспорта постао конкурентан на начин да би уклањајући главне препреке била повећана мобилност, економски раст и развој. Дефинисани су и циљеви до 2050.г.. Један од циљева јесте и прелазак 50% међуградских превоза робе и путника са друмског на жељезнички и водени транспорт.

### 3. ПРАВНИ ОКВИР ДРЖАВНЕ ПОМОЋИ ЕУ

#### 3.1. Општа правила државне помоћи

Правила која регулишу конкуренцију на тржишту ЕУ и додјелу државне помоћи јавним компанијама су врло строга. Основна правила државне помоћи су прописана чланцима 107-109 Лисабонског уговора (ex чл. 87-89 Уговора о оснивању ЕЗ).

Према члану 107(1) Уговора (ex чл. 87(1)) свака помоћ **у било којој форми**, која је одобрена од стране чланице или из ресурса чланице, која подразумијева фаворизовање одређених предузећа или производње одређених добара, којом се угрожавају или би се могле угрозити конкуренција или трговина између чланица, сматра се некомпатибилном са функционисањем интерног тржишта Уније. Из одредаба овог члана произилази да је државна помоћ начелно некомпатибилна са заједничким тржиштем и тиме забрањена. Додјела сваке помоћи од стране државе мора бити тестирана с обзиром на услове дане у чл. 107.

Државна помоћ је некомпатибилна циљевима и тржишту Уније уколико има сљедеће карактеристике:

- да у основи представља трансфер државних ресурса,
- да омогућава економске предности одређеним групацијама предузећа,
- да је селективне природе, усмјерена ка одређеној групацији предузећа или одређеним добрима,
- да утиче на конкуренцију и трговину.

Према становишту Европског суда правде **трансфер државних ресурса** се схвата јако широко, без обзира на појавне облике трансфера. У пресуди<sup>5</sup> у случају државне помоћи Италије друмским превозницима добара (у питању су тегљачи, прим аут.) у облику посебне шеме пореског кредита Суд је изнио стајалиште да трансфер државних ресурса, у складу са

<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> Вид. пресуду у предмету C-6/97, Italy v Commission, 19.5.1999., *European Court reports 1999 Page I-02981*.

Бања Лука: Бана Лазаревића, 78 000 Бања Лука, Тел/факс: +387 51 335 350, E-mail: oma@uino.gov.ba  
Сарајево: Ђоке Мазалића 5, 71 000 Сарајево, Тел:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba

чл. 87 „не укључује само позитивне користи, као што су субвенције, већ и остале мјере, које, у различитим облицима, ублажавају трошкове који су нормално укључени у финансијске планове предузећа и које су, стога, без субвенционисања, у директном смислу те ријечи, сличне у нарави и имају исте ефекте. Мјера којом јавна власт одобрава одређеном предузећу пореска ослобађања, која, иако не укључују трансфер ресурса државе, ставља лица на која се ослобађање примјењује у повољнију финансијску позицију у односу на остале обавезнике, представља државну помоћ.. у смислу члана 92<sup>6</sup> Уговора.“ Суд даље објашњава да одобравање пореских олакшица друским превозницима добара у Италији директно ставља њихове конкуренте у другим чланицама у неповољнији положај на тржишту Заједнице.

Државна помоћ може да произведе одређене ефекте у виду **економске предности** за корисника (предузеће). Постојање економских предности државне помоћи се тестира у односу на модел понашања приватних инвеститора у тржишној економији. У том смислу одређена помоћ може се сматрати некомпатибилном правилима Уније уколико помоћ не би прошла тест приватног инвеститора, односно не води остварењу профитабилности, циљу који је у основи тржишног пословања приватног сектора. Тако, на примјер, капитална ињекција за реструктурирање у циљу оспособљавања компаније за приватизацију, уколико има за сврху задржавање постојећег обима и структуре запослених у јавној корпорацији, сматрала би се државном помоћи која није у складу са правилима ЕУ и тржишним правилима пословања приватног сектора<sup>7</sup>.

Државна помоћ се сматра **селективном** уколико је усмјерена само на одређене секторе, групације, предузећа или одређена добра. Другим ријечима, уколико одређена мјера власти једнако погађа све учеснике на тржишту или у одређеним сегментима, без фаворизовања, односно дискриминације одређеном селекцијом, таква мјера се не сматра државном помоћи која је некомпатибилна правилима из Уговора.

На крају, државне помоћи **угрожавају конкурентност и утичу на трговину између чланица** ЕУ, чак и у случају када су операције компаније ограничене само на национално тржиште, будући да би у том случају биле дискриминисане компаније из других чланица које већ послују или желе пословати на тржишту дотичне чланице. При томе, у складу са пресудом Суда, износ државне помоћи је ирелевантан, јер у случају снажне конкуренције на одређеном тржишту свака помоћ државе може бити дискриминирајућа за остале компаније из те групације или сектора<sup>8</sup>.

### 3.2. *Изузеци опште нарави*

У одређеним случајевима, стриктно прописаних Уговором о оснивању, допуштено је чланицама да одобравају мјере које представљају државну помоћ или директно врше трансфер државних ресурса. Према чл. 107(2) компатибилним мјерама се сматрају сљедећи случајеви додјеле помоћи:

- помоћи социјалног карактера, које се одобравају појединачним потрошачима на начин да се одобравање врши без дискриминације с обзиром на поријекло производа и
- помоћи у случају националних катастрофа и ванредних околности<sup>9</sup>.

Према чл. 107(3) допуштене су и сљедеће врсте државне помоћи:

<sup>6</sup> Чл. 92 забрањује чланицама да одобре рефундацију осталих пореза (другачијих од ПДВ, акциза и осталих индиректних пореза), уколико то није омогућено прописима ЕУ.

<sup>7</sup> Упоредити, пресуда Суда (Case T-296/97, Alitalia, 12.12.2000.) и коментар из студије Европског института за јавну администрацију из 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> Предвиђен је још један случај дозвољених помоћи привреди у одређеним областима Савезне Републике Њемачке које су погођене посљедицама подјеле Њемачке. Ове помоћи се одобравају у циљу санирања економског заостајања које је посљедица тог раздвајања. Одредба остаје на снази пет година након ступања на снагу Лисабонског уговора, када Савјет на приједлог Комисије може одлучити да је укине.

Бања Лука: Бана Лазаревића, 78 000 Бања Лука, Тел/факс: +387 51 335 350, Е-mail: oma@uino.gov.ba  
Сарајево: Ђоке Мазалића 5, 71 000 Сарајево, Тел:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba

- (а) помоћ промоцији економског развоја области у којима је стандард живота ненормално низак или у којима постоји озбиљна незапосленост, те у одређеним, Уговором прецизираним, регионима, у свјетлу структуралне, економске и социјалне ситуације у њима;
- (б) помоћ промоцији извршењу важних пројеката од заједничког интереса за ЕУ или за ублажавање озбиљних турбуленција у економији чланица;
- (ц) помоћ у циљу олакшавања развоја одређених економских активности или одређених економских области у којима таква помоћ не доводи до повратног ефекта на услове трговине у обиму који је супротан заједничком интересу;
- (д) помоћ конзервацији културне и историјске баштине, уколико таква помоћ не утиче на услове трговине и конкуренцију у Унију у обиму који је супротан заједничком интересу;
- (е) остале категорије помоћи по одлуци Савјета ЕУ, а на приједлог Европске комисије.

#### 4. ИЗУЗЕЦИ У СЕКТОРУ ТРАНСПОРТА

Поред горе побројаних општих изузетака у примјени ригорозних правила државне помоћи, које су, углавном, у функцији остварења равномјерног економског развоја, социјалних и културних циљева, чл. 93 Уговора (ex чл. 73) у сектору транспорта су предвиђени изузеци у сљедећим случајевима:

- а. уколико државна помоћ задовољава потребе за координацијом у сфери транспорта
- б. уколико државна помоћ подразумијева плаћање одређених обавеза које су својствене концепту јавних услуга.

С обзиром на прохибитивни аспект одредаба о одржавној помоћи у Уговору о оснивању ЕЗ тадашњи члан 73 представља *lex specialis*, дерогацију Уговора која се може користити само у прецизно утврђеним случајевима.

##### 4.1. Координација транспорта

Према становишту које је Комисија изнијела у документима концепт координације транспорта имплицира много више од олакшавања развоја индустрије, како је то наведено у изузецима у чл. 107(3). Координација се сматра „интервенцијом владе на тржишту због циљева транспортне политике“<sup>10</sup> која укључује одређене „облике планирања од стране државе“<sup>11</sup>. Опсег координације обрнуто је пропорционалан степену либерализације сектора транспорта. Што је већи степен либерализације утицај државе на процес координације постаје све мање неопходан.

У циљу дефинисања услова за примјену одредаба члана 73 које се односе на државну помоћ намијењену координацији транспорта Савјет ЕУ је 1970. године донио Регулацију 1107/70 о одобравању помоћ за превоз жељезницом, путевима и унутрашњим воденим путевима<sup>12</sup>. Према одредбама ове регулације државна помоћ да би била сукладна циљевима Уговора треба да задовољи три услова:

- да је намијењена финансирању активности или пројеката од интереса за Заједницу
- да се одобрава без дискриминаторних услова
- да не смије угрозити конкуренцију у мјери у којој би то било супротно интересима Заједнице.

Регулацијом су била прецизирана четири изузетка од примјене општих правила одобравања државне помоћи:

<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.

- компензација жељезничких корпорација за ванредне трошкове
- накнада инфраструктурних трошкова
- финансирање истраживања и развоја
- помоћ за укидање вишка капацитета у склопу реструктурирања корпорација.

Регулација се примјењивала све до половине 2008.г када су објављен Коминике Комисије у вези смјерница Заједнице за државну помоћ жељезничким компанијама. Регулација је коначно стављена ван снаге крајем 2009.г., ступањем на снагу Регулације 1370/2007<sup>13</sup> о јавним услугама превоза путника жељезницом и путевима.

#### 4.2. Обавезе у вези јавних услуга

У складу са изузецима у подручју државне помоћи жељезницама дефинисаним у члану 93 Уговора (ex чл. 73) чланицама је дозвољено да компанијама, које пружају услуге транспорта жељезницом, путевима и унутрашњим воденим путевима, рефундирају обавезе које су својствене концепту јавних услуга. Иако је начелно обавеза чланица била да окончају све обавезе државе у сфери јавног превоза, према Регулацији Савјета 1191/69, која се наслања на одредбе чл. 73 Уговора, било је могуће да држава закључи уговоре са превозницима у циљу осигурања адекватног нивоа услуга у овој сфери, имајући у виду урбанистичке, социјалне и еколошке аспекте транспорта. Регулација је стављена ван снаге крајем 2009.г., ступањем на снагу Регулације 1370/2007 о јавним услугама превоза путника жељезницом и цестама.

### 5. СМЈЕРНИЦЕ ЗА ДРЖАВНУ ПОМОЋ ЖЕЉЕЗНИЦАМА

И поред значајних корака у правцу либерализације убризгавање јавних фондова у жељезничке компаније је било значајно. У периоду између друге и треће фазе либерализације (2004-2007) 25 чланица ЕУ је директно дотирало око 17 млрд Евра за изградњу и одржавање жељезничке инфраструктуре. Износ не укључује трансфере из Кохезионог и Структуралног фонда. Чланице годишње плаћају и 15 млрд Евра за субвенционисање услуга путничког превоза жељезницом<sup>14</sup>. Велика јавна улагања у жељезнице захтијевају и прецизно регулисање правила државне помоћи, која ће бити у складу са основним прохибитивним правним оквиром из Уговора о оснивању.

У свом Коминикеу Комисија наглашава да се „државна помоћ жељезницама може одобрити само уколико то доприноси довршењу процеса стварања интегралног тржишта Уније, које је отворено конкуренцији, интероперабилности и одрживој мобилности. Комисија ће осигурати да финансијска помоћ јавног сектора неће довести до угрожавања конкуренције супротно заједничким циљевима“. У смислу ових опредјељења Комисија има право да у одређеним случајевима тражи од чланица да се обавезу да ће поштовати циљеве Уније да би заузврат добиле право на одобрење државне помоћи. Смјернице Комисије имају за циљ да се унаприједи транспарентност јавног финансирања жељезница и правна сигурност за све економске операторе у контексту правила из Уговора, а у свјетлу процеса либерализације тржишта транспорта.

Смјернице Комисије се односе на следећа подручја државне помоћи:

- јавно финансирање жељезница путем финансирања инфраструктуре за жељезнице
- помоћи за набавку и обнављање возног парка

<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> Извор: Подаци Европске комисије

Бања Лука: Бана Лазаревића, 78 000 Бања Лука, Тел/факс: +387 51 335 350, Е-mail: oma@uino.gov.ba  
Сарајево: Ђоке Мазалића 5, 71 000 Сарајево, Тел:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba



- iii. отпис дугова
- iv. помоћи за реструктурирање жељезничких компанија – реструктурирање теретног превоза
- v. помоћи за координацију транспорта
- vi. давање гаранција владе жељезничкој компанији.

За сваку од дозвољених помоћ смјерницама је прописан посебни сет правила. Неке од смјерница се примјењују искључиво на жељезнички саобраћај, а друге (нпр. смјернице у вези помоћи за набавку и обнављање возног парка) се односе и на компаније које обављају градски, приградски или регионални путнички превоз. Смјернице се не односе на јавно финансирање управљача инфраструктуром.

#### **i. Јавно финансирање жељезничких компанија помоћу финансирања инфраструктуре за жељезнице**

Жељезничка инфраструктура је значајна не само за жељезнице, већ и за привреду у погледу брзине и поузданости превоза и за цијело друштво, с обзиром на сигурност путника, терета и очување околине. Комисија може одобрити јавно финансирање инфраструктуре жељезница уколико је то усмјерно остварењу друштвено-економских циљева. Ова смјерница се односи само на жељезнице. Смјерница налаже да се, у складу са пресудама Суда правде ЕУ, изврши процјена да ли мјере (тј. јавно улагање у жељезничку инфраструктуру) имају економске ефекте у виду смањења и оних трошкова код жељезница, који би се у нормалним околностима тржишног пословања требали наћи у финансијским плановима и извјештајима жељезница. Уколико би то био случај таквом мјером би се жељезнице ставиле у повољнији положај на тржишту. Међутим, уколико је употреба инфраструктуре отворена према свим корисницима, по истим правилима и без дискриминације, тада се јавно финансирање не сматра државном помоћи.

#### **ii. Помоћ за набавку и обнављање возног парка**

Обнављање увелико застарјелог возног парка<sup>15</sup> не сматра се државном помоћи у сљедећим ситуацијама: уколико је оно потребно да би се жељезнице довеле на прихватљив ниво техничке опремљености с обзиром на савремене стандарде, уколико то захтијевају еколошки стандарди и стандарди безбједности, те уколико је то неопходно да би се осигурала прекогранична операбилност и успоставила европска мрежа жељезница. У цјелини у питању су заједнички интереси Уније, општег карактера, који надилазе микроекономске циљеве компанија. Комисија налаже да се компатибилност помоћи тестира у односу на циљеве заједничког тржишта ЕУ. У ту сврху Комисија је предложила низ критеријума, који не само да узимају у обзир правила помоћи сектору транспорта, већ и правила за помоћ малим и средњим предузећима, правила помоћи еколошким циљевима, правила регионалних помоћи и др., све у циљу да се избјегне дисторзија конкурености на тржишту ЕУ. У правилу јавна улагања у возни парк у транспорту су забрањена, али Комисија је на становишту да се одређене дерогације могу одобрити у случају регионалне помоћи жељезничком превозу путника, на одређеним линијама и релацијама, али и то под одређеним условима:

- да се возни парк искључиво користи у градском, приградском или регионалном превозу путника у одређеном региону или за одређену линију која пролази кроз више регија у једној или више чланица,
- да се возни парк најмање 10 година искључиво користи у горе наведене сврхе,
- да замјена возног парка најмање задовољава сљедеће стандарде: еколошке, компатибилност са ЕУ транспортном мрежом и стандарде безбједности,

<sup>15</sup> Према подацима Комисије 2005.г. у тадашњој ЕУ-25 70% локомотива и 65% вагона је било старије од 20 година. У нових 10 чланица стање је још горе, чак 82% локомотива је старије од 20 година. Уласком Румуније и Бугарске стање се још више погоршало.

Бања Лука: Бана Лазаревића, 78 000 Бања Лука, Тел/факс: +387 51 335 350, Е-mail: oma@uino.gov.ba  
Сарајево: Ђоке Мазалића 5, 71 000 Сарајево, Тел:+387 33 279 553, Fax:+387 33 279 625, Web: www.oma.uino.gov.ba

- да је чланица доказала да је финансирање возног парка у складу са стратегијом регионалног развоја.

### iii. Оппрост дугова

Лоша финансијска слика жељезничких компанија и неусклађеност расхода са приходима је довела до високе задужености. Отварањем тржишта транспорта почетком 90-тих XX вијека чланице су предузеле финансијско реструктурирање жељезница које је значајно смањило њихову задуженост. Међутим, двије деценије након почетка реструктурирања и даље је одређени број компанија презадужен, што им онемогућава да послују на тржишним принципима равноправно са осталим компанијама. У начелу, сваки отпис дугова жељезница од стране државе се сматра државном помоћи уколико је компанија активна на тржишту које је у потпуности отворено конкуренцији, будући да укидање дугова јача позицију компаније на најмање једном (тј. националном) тржишту у односу на остале конкуренте. Поред тога, отпис дугова се тестира и у смислу Смјерница Комисије о државној помоћи за спасавање и реструктурирање компанија у потешкоћама<sup>16</sup>. Да би се отпис дугова третирао компатибилним са Уговором и правилима државне помоћи потребно је да се задовоље одређени услови:

- да се отпис односи на старе дугове настале прије отварања тржишта конкуренцији (тј. ступањем на снагу Директиве 2001/12/ЕС);
- да су дугови **директно** повезани са активностима превоза жељезницом или активностима управљања, изградње или употребе жељезничке инфраструктуре;
- да се отпис дугова врши у ситуацији екстремне задужености жељезница и да има за циљ да потпомогне финансијском реструктурирању у правцу оздрављења компаније и повећања продуктивности, како би могла на равноправној основи да послује на отвореном тржишту;
- ефекти отписа не смију ићи изван циља – финансијског оздрављења, а свако снажење преко те мјере би компанију ставило у повољнији положај на тржишту<sup>17</sup>;
- отпис дугова не смије дати компанији компаративну предност која би угрозила развој тржишта у смислу обесхрабривања конкуренције да уђу на то тржиште.

### iv. Помоћи за реструктурирање жељезничких компанија – реструктурирање теретног превоза

За разлику од превоза путника, који може бити субвенциониран у одређеним случајевима од стране владе, превоз терета је препуштен чистим тржишним принципима између налогодавца и превозника. Поред тога, тржиште теретног превоза је отворено много раније конкуренцији (2003) него тржиште превоза путника (2010), што је имало и озбиљне посљедице по финансијски положај жељезница. У међувремену је тржиште ЕУ значајно проширено, што захтијева и адекватну реорганизацију жељезнице и правно раздвајање превоза путника и превоза терета. То је уједно први услов који се мора задовољити да би Комисија започела оцјену компатибилности државне помоћи реструктурирању жељезница са одредбама Уговора. Ово раздвајање је неопходно да би се искључило унутрашње субвенционисање између реструктурираних дијелова и остатка компаније (чиме би се коначни ефекти реструктурирања „разводнили“). Поред тога, раздвајање дјелатности унутар жељезница је неопходно да би се успоставили нови односи између активности превоза путника и активности превоза терета и да би се пословање нових правних субјеката поставило на тржишне принципе пословања. Стога, прије него што чланица поднесе захтјев за одобравање помоћи, дио жељезничке компаније који се бави превозом терета мора задовољити три услова:

<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> Испуњеност овог услова се мјери у односу на компаније из исте гране чији пословни резултати се крећу око просјека гране.

- да је правно одвојен у процесу реструктурирања од остатка компаније,
- да обавља кохерентну економску активност,
- да је у озбиљним потешкоћама, које потичу из обављања основне активности прије процеса реструктурирања.

Појам „**кохерентна економска активност**“ подразумијева обједињавање свих активности које су иманентне превозу терета жељезницом (индустријске, комерцијалне, рачуноводствене, финансијске активности) у новом правном субјекту. На ове унутрашње активности биће алоциран дио капитала, добити и губитака, и то на бази реалних економских принципа. Унутрашње активности ће бити *de facto* профитни центри, чије се пословање моћи посебно пратити. Надаље, Комисија мора бити сигурна да ће процес реструктурирања теретног превоза омогућити **дугорочну одрживост основне дјелатности** и њену трансформацију из „*заштићене активности која ужива ексклузивна права у активност која је конкурентна на отвореном тржишту*“. План реструктурирања треба да осигура стандарде квалитете, поузданости и услуга који задовољавају захтјеве купаца. При процјени компатибилности са одредбама Уговора Комисија узима у обзир и разлике између жељезничког и осталих модела превоза, циљеве ЕУ у погледу пожељног баланса између модела превоза, али и ситуацију на тржишту у вријеме реструктурирања (степен интеграције, потенцијални раст, присутност конкуренције, вјероватне трендове).

#### **v. Помоћи за координацију транспорта**

Иако са отварањем тржишта превоза све мање има потребе за интервенцијом државе у сфери координације транспорта ипак постоји простор у којем је неопходно да држава интервенише. И након либерализације тржиште транспортних услуга је несавршено, те је потребна интервенција државе у неколико сегмента:

- у интернализирању екстерналија (пр. екстерни ефекти загушења промета или загађења околине), које се манифестирају у различитом степену, овисно о врсти транспорта, а које не могу бити укључене у накнаду за приступ саобраћајној инфраструктури;
- у дефинисању заједничких стандарда операбилности жељезница;
- при успостави комуникације између различитих транспортних мрежа.

Помоћ за координацију жељезничког транспорта може имати неколико облика:

- а. помоћ за инфраструктуру (нпр. уколико жељезничка компанија мора да плати накнаду за кориштење инфраструктуре, док остали модалитети транспорта не познају тај трошак),
- б. помоћ за смањење екстерних трошкова у правцу стимулације преласка са путничког на жељезнички саобраћај због нижих екстерних ефеката на околину и друштво,
- с. помоћ за промовисање операбилности мреже, за већи степен сигурности, уклањање техничких препрека и смањење буке у жељезничком промету.

Смјерницама су прописани критеријуми за дозвољену државну помоћ, трошкови који се могу признати, висина помоћи и додатни услови за сваку врсту помоћи.

#### **vi. Давање гаранција владе жељезницама**

Опште стајалиште Комисије у вези давања гаранција компанијама јесте да су неограничине гаранције у сектору који је отворен конкуренцији некомпатибилне са Уговором. Уколико тржиште није у потпуности отворено конкуренцији Комисија захтијева потпуно уклањање неограничених гаранција влада компанијама. У Обавијести<sup>18</sup> Комисије о примјени чл. 87 и 88

<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)

Уговора о државној помоћи у форми гаранција детаљно су прописани правни захтјеви примјениви на државне гаранције, укључиво и оне дате жељезницама. Комисија сматра државном помоћи у облику гаранције и повољније услове финансирања компанија које су у процесу стечаја или су несолвентне, експлицитне државне гаранције или покривање губитака од стране државе. Правила у овом случају су јако строга, те само неколико великих жељезничких компанија данас користи неограничене гаранције, као историјско наслијеђе из времена кад су имале статус државног монопола.

### **Консолидовани извјештаји**

(припремиле: Александра Регоје и Мирела Кадић)

#### **Табела 1. (Консолидовани извјештаји: БиХ, ентитети, ЈР)**

Консолидовани извјештај укључује:

- приходе од индиректних пореза које прикупља Управа за индиректно опорезивање на Јединствени рачун,
- трансфере са Јединственог рачуна УИО за сервисирање спољног дуга,
- трансфере са Јединственог рачуна УИО за финансирање Брчко Дистрикта, кантона, општина и Дирекција за путеве,
- приходе и расходе буџета институција Босне и Херцеговине,
- приходе и расходе буџета Федерације БиХ,
- приходе и расходе буџета Републике Српске.

Извјештај не укључује неусклађене приходе прикупљене на ЈР УИО.

#### **Табеле 2.1. – 2.4. (Консолидовани извјештаји: кантони)**

1. Консолидовани извјештај укључује:

- Приходе и расходе буџета кантона
- Приходе и расходе буџета припадајућих општина

2. Нето финансирање се односи на разлику примљених зајмова и њихове отплате

## Консолидовани извјештај: БиХ, ентитети и ЈР, I-XI 2011

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Укупно
<b>Приходи</b>	<b>409,1</b>	<b>387,7</b>	<b>484,9</b>	<b>460,3</b>	<b>478,9</b>	<b>537,9</b>	<b>527,1</b>	<b>530,8</b>	<b>554,3</b>	<b>524,4</b>	<b>480,9</b>	<b>5376,3</b>
Порески приходи	383,4	362,1	440,3	413,0	451,0	503,1	468,4	469,2	486,8	455,8	462,2	4895,1
Индиレクトни порези	366,1	338,5	387,3	373,0	419,3	464,9	438,8	439,8	458,6	428,2	433,8	4548,2
ПДВ	237,7	222,1	230,2	247,6	249,5	275,9	261,9	284,7	294,7	278,4	278,9	2861,4
ПДВ на увозе	138,3	180,4	210,4	204,1	202,2	227,2	218,3	220,3	228,6	222,0	214,8	2266,6
ПДВ обавеза према ПДВ пријавама	149,5	115,6	98,3	108,2	117,9	118,2	109,7	131,6	137,2	123,0	130,8	1340,1
ПДВ према аутоматском разрезу од стане УИО	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,9
ПДВ једнократне уплате	0,3	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	1,3
Остало	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>Поврат ПДВ</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>
Царине	15,5	20,9	26,5	23,9	24,1	24,9	25,1	26,7	27,1	23,4	20,7	258,8
Акциза	93,2	76,4	107,8	79,2	118,0	138,2	124,1	98,7	108,3	100,3	107,7	1152,1
увозни пр.	60,6	54,1	70,7	52,3	80,2	92,9	74,4	75,9	62,6	61,2	64,7	749,5
у земљи	32,6	22,3	37,1	27,0	37,8	45,4	49,7	22,9	45,7	39,1	43,0	402,6
Путарина	21,2	19,0	22,3	22,6	26,5	24,9	26,4	28,5	27,8	24,9	25,1	269,2
Остало	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>Остали поврати</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>
Директни порези	17,3	23,6	53,0	40,0	31,6	38,1	29,6	29,4	28,2	27,7	28,4	347,0
Приходи од пореза на добит	8,7	10,7	35,1	23,6	13,5	20,0	12,4	11,0	11,1	10,6	11,0	167,6
Приходи од пореза на доходак	8,1	12,1	16,9	15,5	17,2	17,2	16,3	17,4	16,3	16,0	16,6	169,5
Остали директни порези	0,6	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,8	9,9
Доприноси	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Непорески приходи	23,8	24,3	41,0	46,5	27,5	33,2	33,6	29,4	34,0	39,2	18,2	350,7
Грантови	1,9	1,3	3,6	0,9	0,4	1,6	0,2	1,1	3,5	0,3	0,6	15,3
Остали приходи	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	Укупно
Расходи	393,2	372,1	492,6	522,1	461,7	509,0	531,3	489,6	544,3	513,7	484,7	5314,2
Бруто плате и накнаде трошкова запослених	118,2	118,8	150,3	130,5	131,4	131,2	142,4	127,4	131,3	135,0	130,9	1447,4
Издаци за материјал и услуге	9,9	14,1	19,2	23,2	26,3	31,2	22,3	26,7	27,9	30,6	29,5	260,8
Субвенције и трансфери	89,2	83,7	142,8	182,8	105,9	113,5	138,2	112,5	128,6	137,8	143,2	1378,1
Камате (домаће и стране)	3,3	5,9	9,2	4,7	10,3	19,8	8,2	8,6	21,0	7,3	11,2	109,5
Камате на ино-дуг	3,3	4,6	8,2	3,9	10,3	18,1	3,5	8,6	10,1	6,2	9,7	86,3
Камате на унутрашњи дуг	0,0	1,4	1,0	0,8	0,0	1,7	4,7	0,0	10,9	1,1	1,6	23,2
Остала текућа потрошња	2,9	3,4	11,8	15,4	16,4	18,5	14,0	12,6	3,4	12,0	12,0	122,3
Капитални издаци	0,2	0,4	1,0	1,3	2,6	12,6	3,1	7,4	26,7	6,1	0,6	62,0
Остали издаци	4,2	2,7	6,8	8,0	7,5	10,1	6,0	5,0	-3,4	8,7	7,4	63,0
Трансфери са ЈР	166,9	144,5	165,0	160,1	173,9	187,8	198,9	190,5	235,4	175,7	167,9	1966,5
Примљене отплате датих зајмова (нето) и капитални добици	-1,5	-1,5	-13,5	-4,1	-12,5	-15,6	-1,7	-1,2	-26,5	0,5	-18,0	-95,4
Биланс	15,9	15,6	-7,7	-61,7	17,2	28,9	-4,2	41,3	10,0	10,7	-3,7	62,1
Финансирање	-15,9	-15,6	7,7	61,7	-17,2	-28,9	4,2	-41,3	-10,0	-10,7	3,7	-62,1

Табела 1.

## Средњо-босански кантон, I-VIII, 2011.г.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	I-VIII 2011
<b>1 Приходи (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 Приходи од пореза</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>
Порези на доходак и добит	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
Пореза на имовину	318.525	415.126	438.206	379.821	471.008	468.345	442.960	429.631	3.363.623
Индириктни порези	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
Остали порези	15.016	18.747	22.241	14.039	23.205	15.239	17.692	28.540	154.717
<b>12 Непорески приходи</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 Грантови</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 Остали приходи</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 Расходи (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 Текући издаци</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>
Бруто плате и накнаде	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
Издаци за материјал и услуге	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
Грантови	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
Издаци за камате и остале накнаде	66.436	50.377	38.473	56.953	96.712	51.363	68.851	91.155	520.320
Дознаке нижим потрошачким јединицама	5.665	106.076	97.181	57.146	63.858	194.636	76.070	63.261	663.893
<b>22 Нето позајмљивање*</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 Нето набавка нефинансијских средстава</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 Владин суфицит/дефицит (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 Нето финансирање**</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>

Табела 2.1.

## Унско-сански кантон, I-IX, 2011.г.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	I-IX 2011
<b>1 Приходи (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 Приходи од пореза</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>
Порези на доходак и добит	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
Пореза на имовину	625.346	609.199	629.053	351.378	407.572	385.765	321.999	324.876	614.865	4.270.054
Индиректни порези	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
Остали порези	9.573	2.432	3.526	2.641	1.866	4.782	1.631	1.059	1.876	29.387
<b>12 Непорески приходи</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 Грантови</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 Остали приходи</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 Расходи (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 Текући издаци</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>
Бруто плате и накнаде	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
Издаци за материјал и услуге	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
Грантови	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
Издаци за камате и остале накнаде	112.989	104.767	253.433	76.550	121.749	168.803	269.060	133.609	167.725	1.408.685
Дознаке нижим потрошачким јединицама	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 Нето позајмљивање*</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 Нето набавка нефинансијских средстава</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 Владин суфицит/дефицит (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 Нето финансирање**</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>

Табела 2.2.



## Зеничко-добојски кантон, I-IX, 2011.г.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	I-IX 2011
<b>1 Приходи (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 Приходи од пореза</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>
Порези на доходак и добит	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
Пореза на имовину	466.703	487.759	391.083	402.428	534.250	398.648	406.919	395.418	553.168	4.036.376
Индириктни порези	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
Остали порези	2.866	2.089	2.256	3.133	6.926	3.909	1.754	2.867	8.587	34.388
<b>12 Непорески приходи</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 Грантови</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 Остали приходи</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 Расходи (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 Текући издаци</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>
Бруто плате и накнаде	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
Издаци за материјал и услуге	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
Грантови	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
Издаци за камате и остале накнаде	131.000	16.000	77.059	15.325	78.702	82.508	26.684	158.402	14.387	600.065
Дознаке нижим потрошачким јединицама	12.270	151.590	249.903	78.703	99.400	316.921	38.627	228.343	246.424	1.422.181
<b>22 Нето позајмљивање*</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 Нето набавка нефинансијских средстава</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 Владин суфицит/дефицит (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 Нето финансирање**</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>

Табела 2.3.

## Западнохерцеговачки кантон, I-VIII, 2011.г.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	I-VIII 2011
<b>1 Приходи (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 Приходи од пореза</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>
Порези на доходак и добит	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
Пореза на имовину	182.459	241.592	297.482	130.384	123.635	134.796	74.563	83.910	1.268.820
Индириктни порези	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
Остали порези	75.074	14.318	28.040	23.852	16.449	17.826	20.070	25.177	220.806
<b>12 Непорески приходи</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 Грантови</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 Остали приходи</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 Расходи (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 Текући издаци</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>
Бруто плате и накнаде	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
Издаци за материјал и услуге	944.132	1.287.042	937.446	782.406	1.136.274	655.475	617.754	591.561	6.952.089
Грантови	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
Издаци за камате и остале накнаде	73.458	101.888	87.896	109.373	88.484	75.968	100.508	105.789	743.364
Дознаке нижим потрошачким јединицама	264.281	265.888	282.498	67.080	233.947	261.372	223.566	270.603	1.869.236
<b>22 Нето позајмљивање*</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 Нето набавка нефинансијских средстава</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 Владин суфицит/дефицит (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 Нето финансирање**</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>

Табела 2.4.