

Broj: 01-11505-2/21

Datum: 12.10.2021. godine

BOSNA I HERCEGOVINA
Federacija Bosne i Hercegovine
PARLAMENT FEDERACIJE
SARAJEVO

Primljeno: 20-10-2021			
Org. jed.	Broj	Priloga	Vrijednost
	05/2 - 02	-	336/21

Parlament Federacije Bosne i Hercegovine

Hamdije Kreševljakovića br.3

71.000 Sarajevo

PREDMET: Odgovor na delegatsko pitanje, delegat Jasmin Duvnjak

Poštovani,

Na osnovu dostavljenog dopisa Parlamenta Federacije Bosne i Hercegovine kojim se od JP Autocesta FBiH d.o.o. Mostar (JPAC) traži odgovor na delegatsko pitanje, delegata Jasmina Duvnjaka, postavljeno na 13. sjednici Doma naroda Parlamenta FBiH održanoj 30.09.2021. godine, a koje se odnosi na smanjenje cijena putarine u FBiH, dostavljamo vam naredne informacije:

JPAC posluje u skladu sa Zakonom o cestama FBiH ("Službene novine FBiH", broj: 12/10, 16/10 i 66/16). Cijena cestarine u FBiH određena je Uredbom o naplati naknade za korištenje autoceste A1 Vlade Federacije BiH ("Službene novine FBiH", broj: 54/15 i 86/20, u daljnjem tekstu: Uredba). O visini cijene cestarine odlučuje Vlada FBiH.

Cijena cestarine ovim aktom je striktno definisana po dionicama, svaka zasebno. Kod formiranja cijene cestarine su uzeti osnovni parametri kao što su razdaljina i cijena po kilometru, ali se za svaku dionicu posebno formirala cijena koja je iz praktičnih razloga zakruživana po matematičkim principima, što nije u suprotnosti sa Uredbom.

Ovaj način određivanja cijena nije išao u korist JPAC niti na štetu korisnika i obrnuto, nego je rezultat temeljnog pristupa definisanja cijena svake dionice uzimajući u obzir sve relevantne faktore koji imaju uticaja na proces naplate cestarine na autocesti.



Za navode delegata Duvnjaka "...da samo ovako grubom analizom možemo vidjeti da imamo možda najskuplju putarinu u Evropi..." navest ćemo detaljnu analizu usporedbe cijena koju smo radili za potrebe inicijative Udruženja poslodavaca FBiH (UPFBiH) koju delegat Duvnjak spominje u svom pitanju:

Da bi se radila usporedba cijena zemalja u Evropi morale bi se uzeti zemlje koje primjenjuju identičan način obračuna i formiranja cijena kao i identičnu situaciju sa autocestom u tim zemljama. Poređenje koje je UPFBiH prezentiralo u javnosti kao i cijene je pogrešno bez detaljnije analize i sa netačno navedenim cijenama.

Krenut ćemo redom, u Federaciji BiH prosječna cijena cestarine je cca 0,11KM po pređenom kilometru za prvu kategoriju vozila, za treću kategoriju 0,35KM i za četvrtu kategoriju 0,47KM, a ne 0,50KM, kako je UPFBiH navelo u svom dopisu. Osnovna cijena po kilometru u Republici Srpskoj je uistinu nešto manja nego u Federaciji BiH i iznosi 0,096KM za vozilo prve kategorije, vozilo četvrte kategorije plaća cijenu od 0,49KM po kilometru – za 104 kilometra relacije Doboj – Gradiška. Ono što je suštinska razlika, a što nije navedeno, je da Autoputevi Republike Srpske imaju drugačiji omjer među kategorijama. Naime, cijene nisu u razmjeru 1:2:3:4 nego je cijena kategorije 4 jednaka zbroju cijene kategorije 2 i kategorije 3, što je ispravnije budući da teška vozila imaju neuporedivo veći uticaj na pojačno habanje asfaltnog sloja i opterećenje autoceste od manjih vozila, a isti slučaj je u Republici Hrvatskoj. Konkretno na našem primjeru cjenovnika cestarina na relaciji Sarajevo sjever – Zenica sjever primjenom ovog razmjera bi rezultirala cijenom od 35,00KM, a po našem cjenovniku četvrta kategorija vozila plaća 28,00KM.

Cijena cestarine u Republici Srbiji je cca 0,08KM po kilometru za prvu kategoriju vozila dok vozila četvrte kategorije plaćaju cca 0,44KM po kilometru. U Republici Srbiji je u protekle dvije godine dva puta dolazilo do promjene cijena putarine prema gore, posljednji put u januaru 2021. godine kada su cijene podignute za +1,80%. Postoji pet kategorija vozila dodatna 1a za motor, 1,2,3,4 omjer između kategorija je nešto manji za 1 i 2, dok je između ostalih kategorija razmjer isti kao i kod nas, treća je dva puta skuplja od druge, četvrta od treće.

U Sjevernoj Makedoniji naplata cestarine se vrši kombinovano, otvoreni i zatvoreni sistem. Od 2019. godine su pojedine dionice počele sa naplatnom u zatvorenom sistemu. Cijena je 2,5784denara što odgovara iznosu od 0,032KM po kilometru za vozilo prve kategorije i za četvrtu kategoriju 0,30KM. U Makedoniji je karakteristično da se na starim dionicama autoceste smjenjuju dionice koje ne odgovaraju standardima kakve mora imati autocesta, pa je i naplaćena cijena u skladu sa tim.

Cijena cestarine u Turskoj je razmjerno niska, ponajviše zbog toga jer turska lira nije vezana kursom za neku drugu valutu kao što je to slučaj sa KM (konvertibilna marka). Turska lira je 2012. godine bila 0,85KM, a danas iznosi 0,1986KM. S obzirom da su u Turskoj cijene manje-više ostale iste, na prvi pogled se čini da su cijene cestarine izuzetno povoljne. Na žalost, inflacija od 14% samo u 2021. godini i pad vrijednosti domaće valute nije nešto čemu bi bilo koja zemlja težila.



Grčka ima pet koncesionara koji održavaju grčke autoceste i naplaćuju cestarinu na njima. Ono što je jako bitno za istaći je da je u Grčkoj otvoreni sistem naplate cestarine, cestarina se ne naplaćuje po pređenom kilometru nego prilikom ulaska na pojedine dionice autoceste i samim tim se ne može porediti sa našom naplatom cestarine. Cijene sa grčkih autoputeva nisu ni u kojem slučaju uporedive sa bilo kojim drugim sistemom. Smatraju ih nepravednim jer se često dešava da vozač plati cestarinu i nakon par kilometara mora sići sa autoceste. Grčka je u fazi prelaska na zatvoreni sistem naplate cestarine. Iako su cijene za pojedine dionice autoceste u Grčkoj relativno pristupačne, posebno se naplaćuju mostarine pa tako za most Gefyra mostarina košta 42,00EUR za vozila sa četiri i više osovina, a za autobuse koji imaju više od 40 sjedišta 66,00EUR.

Ne može se porediti autocesta u FBiH koja je u procesu izgradnje sa autocestom jedne Italije koja se većinom izgradila u periodu od 1930. do 1960. godine. Cijena cestarine u Italiji zavisi od više faktora i nije ista za sve dionice da bi se mogao uzeti prosjek koji su naveli. Planinski predjeli, tuneli, mostovi imaju veću cijenu cestarine od ravničarskih dijelova. Ovo nije slučaj u FBiH, JPAC je na ovom primjeru išlo na svoju štetu jer je cijena na izgrađenom dijelu autoceste ista, bez obzira na tunele i mostove čije održavanje košta znatno više od održavanja autoceste u ravničarskim predjelima.

Republika Hrvatska ima razvijenu mrežu autocesta, cijene se formiraju odvojeno za svaku od pojedinih dionica u zavisnosti od niza faktora – neki od njih su troškovi izgradnje, održavanja, amortizacije i slično. Zdenčina je naplatna stanica nakon ulaza Lučko iz smjera Zagreba i udaljenost između njih je cca 14,1 kilometara, a ne 27 kilometara kako je navedeno u dopisu UPFBiH što će reći da je cijena 0,13KM za prvu kategoriju, 0,22KM za drugu kategoriju, za treću kategoriju 0,31KM i 0,54KM za četvrtu kategoriju. JPAC nemaju niti jednu dionicu dužine 14 kilometara kako bi se moglo izvršiti poređenje, ali po cijeni po pređenom kilometru iz navedenog primjera se jasno vidi da je cijena u Republici Hrvatskoj skuplja nego u FBiH.

U Njemačkoj se cestarina pored autocesta naplaćuje i na 4700 kilometara državnih cesta za vozila koja su ukupne mase veće od 7,5 tona. Cijena cestarine zavisi od broja osovina vozila i od emisione kategorije te pređene kilometraže. Vozila sa 3 osovine i motorom EURO 6 plaćaju 0,34KM po kilometru dok vozila sa EURO 1 motorom i tri osovine plaćaju 0,48KM po kilometru. Vozila sa četiri osovine cestarinu plaćaju od 0,36KM po kilometru za EURO 6 motor pa do 0,51KM po kilometru za EURO 1. Za zemlju sa ogromnom mrežom autocesta ovo nije jeftino i skuplje je nego u FBiH. Ono što je važno napomenuti je da je Njemačka uvela ponovno naplatu cestarine 2005. godine jer je prethodni sistem besplatnog korištenja autoceste bio neodrživ.

Dodali bismo Republiku Sloveniju gdje su kategorije R2, R3 i R4 u obavezi koristiti uslugu Dars go odnosno isključivo elektronsku naplatu i cijene su za R2 0,185346 EUR, R3 0,205940EUR i R4 0,428356EUR, sve tri cijene su izražene bez PDV. Također, za naplatu cestarine uzima se u obzir i emisioni razred vozila koji pored kategorije vozila utiče na cijenu cestarine.

Iz prethodne analize jasno je da cijena cestarine u FBiH nije najskuplja nego spada u prosjek regiona. U zemljama regiona također se koriste akcize za gorivo. Iznos "putarine" koji se plaća prilikom registracije vozila se ne odnosi na JPAC.



Kako smo u prethodnoj analizi pokazali da cijena cestarine u FBiH nije najskuplja na čemu se akcentira u dostavljanom dopisu, dužni smo naglasiti da JPAC ima znatan trošak u vidu oslobađanja od plaćanja cestarine, kao i činjenicu da smo socijalno ugroženoj kategoriji, invalidima, omogućili oslobađanje od plaćanja cestarine na 5 godina pored postojećeg oslobađanja na godinu dana (za razliku od zemalja u regionu).

Pravilnikom o sistemu naplate cestarine na autocestama, brzim cestama i objektima s naplatom u FBiH i njegovim izmjenama i dopunama su obuhvaćena pravna i fizička lica koja su oslobođena od plaćanja cestarine. U prvih sedam mjeseci 2021. godine JPAC je po ovom pitanju naplatilo manje cestarine u iznosu od 473.512,50KM, za što smo obavezni platiti PDV.

Pogodnost koju JPAC pružaju korisnicima autoceste, a koju većina pravnih lica koristi je elektronska naplata cestarine i ACC TAG uređaj. JPAC spadaju među upravitelje autocesta koji dodjeljuju jedan od najvećih bonusa za korisnike elektronske naplate cestarine (20% na svaku dopunu korisničkog računa, za razliku od Republike Srbije koja dodjeljuje bonus od 10%, Sjeverna Makedonija 10%).

Budući da je akcenat delagatskog pitanja na već dostavljenom dopisu od strane UPFBiH a samim tim i na prevoznici, JPAC ima cca 6.000 korisnika pravnih lica sa 28.227 ACC TAG uređaja koji su registrovani kod nas. Također, ako posmatramo prethodne godine, evidentan je porast broja svih vozila na naplati, i manuelnoj i elektronskoj. Govoreći o vozilima četvrte kategorije zabilježen je porast od 5% u ukupnoj naplati za prvih sedam mjeseci 2021. godine u odnosu na 2019. godinu koja je bila rekordna godina. I dalje postoji veliki broj korisnika ovih kategorija koji koriste manuelnu naplatu. U prvih sedam mjeseci 2021. godine evidentirano je 175.849 prolazaka sa vozilima kategorije 3 na manuelnoj naplati, dok je na elektronskoj ova kategorija iznosila 178.028 prolazaka. Za četvrtu kategoriju na manuelnoj naplati je bilo 117.739 i 232.886 na elektronskoj naplati. Dakle, imali smo 293.588 prolazaka koji su znatne uštede mogli ostvariti prelaskom na elektronsku naplatu cestarine.

Ne smijemo zaboraviti ni činjenicu da sva pravna lica u sistemu PDV-a imaju pravo odbitnog PDV-a za teretna vozila pa u konačnici cijena cestarine za njih može biti osjetno niža nego što je iskazana na cjenovniku – za 20% bonusa i 14,5299% plaćenog PDV-a ukoliko iskoriste sve mogućnosti koje im stoje na raspolaganju.

Još jednom bismo naglasili da kompletna analiza UPFBiH obiluje pogrešnim premisama i zaključcima koji su slučajno ili namjerno navedeni kako bi se stvorio utisak neke dramatične razlike u cijenama cestarine. Isto tako je očigledno da UPFBiH ne smeta znatno skuplja cestarina koja se plaća za četvrtu kategoriju na prostoru Republike Srpske, ali im smeta niža cijena cestarina u Federaciji BiH. U svom dopisu UPFBiH cestarinu u Federaciji BiH iskazuju u KM po kilometru za četvrtu kategoriju, a istovremeno navode najnižu putarinu u Republici Srbiji za prvu kategoriju i to prije poskupljenja, navode se različite cijene i kilometraže, upoređuju neuporedive stvari i sistemi, donose se subjektivni zaključci i procjene, koriste pogrešni podaci (kriva kilometraža za Zagreb –



Zdenčina), a sve u cilju kako bi se dokazala netočna tvrdnja UPFBiH da se u Federaciji BiH plaća najskuplja cestarina u Evropi.

JPAC smatra da je zahtjev UPFBiH neosnovan i istom ne možemo udovoljiti jer bi nas doveo u finansijski nestabilan položaj. Pored već postojećih troškova koje imamo, uz pogodnost pandemijom, a imajući u vidu i da nismo povećali cijenu cestarine, dodatno smanjenje cestarine koje se zahtijeva bi previše opteretilo naše poslovanje. Samim tim smatramo i delagatsko pitanje i inicijativu neosnovanim i istom ne možemo udovoljiti jer bi nas doveo u finansijski nestabilan položaj.

S poštovanjem,

v.d. Direktor


Elmedin Voloder, dipl.ing.građ

Dostaviti:

- naslovu
- evidenciji
- a/a

