

REVIZIJA UČINKA

„UPRAVLJANJE VOZNIH PARKOM U INSTITUCIJAMA BIH“

Naslovnica: Freepik.com

UPRAVLJANJE VOZIM PARKOM U INSTITUCIJAMA BIH

Ured za reviziju institucija BiH je proveo reviziju učinka na temu: „Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH“. Revizija je provedena u skladu sa Zakonom o reviziji institucija BiH, Međunarodnim standardima vrhovnih revizionih institucija – ISSAI, INTOSAI smjericama i metodologiji za rad revizije učinka vrhovnih revizionih institucija u BiH.

Ured za reviziju institucija BiH je proveo reviziju s ciljem da se ispita da li institucije BiH voznim parkom upravljaju na efikasan i ekonomičan način.

Nalazi revizije ukazuju na to da institucije BiH voznim parkom ne upravljaju na efikasan i ekonomičan način. Postoje slabosti u sistemskom rješenju uređenja voznog parka kao i slabosti pojedinačnih institucija u upravljanju vlastitim voznim parkom.

Doneseni propisi za upravljanje voznim parkom u institucijama BiH ne uređuju na jedinstven i sveobuhvatan način vozni park i kriterije za posjedovanje, nabavku i korištenje vozila. Ne postoje podaci o ukupnom broju i vrstama vozila, niti je uspostavljeno praćenje primjene i efekata donesenih propisa. Posljednji propis Vijeća ministara o službenim vozilima nije imao suštinskih izmjena kojima bi se unaprijedile slabosti uočene revizijom, a smanjio je transparentnost i kontrolu namjenske upotrebe vozila.

Pojedinačne institucije ne poštuju dosljedno postojeće propise niti svoje upravljanje voznim parkom temelje na analizama stanja i potreba s ciljem efikasnog iskorištenja postojećeg voznog parka i ekonomične upotrebe raspoloživih sredstava.

Ured za reviziju je, u skladu s odredbama Zakona o reviziji institucija BiH, dostavio Nacrt izvještaja institucijama koje su bile obuhvaćene provedenom revizijom. Ovim institucijama, prema Zakonu, je ostavljena mogućnost da daju svoje komentare i primjedbe na Nacrt izvještaja. U predviđenom roku niti jedna institucija nije dostavila komentare i primjedbe na Nacrt.

GENERALNI REVIZOR

Hrvoje Tvrtković, v.r.

ZAMJENIK

GENERALNOG REVIZORA

Nedžad Hajtić, v.r.

ZAMJENICA

GENERALNOG REVIZORA

Neda Močević, v.r.

Sadržaj

Korištene skraćenice	6
1. UVOD	10
1.1. Pozadina problema i motivi za studiju.....	10
1.2. Cilj, obim i ograničenja revizije.....	11
1.2.1. Cilj revizije	11
1.2.2. Obim i ograničenja revizije.....	11
1.3. Reviziona pitanja i kriteriji revizije	12
1.3.1. Reviziona pitanja	12
1.3.2. Kriteriji revizije`	13
1.4. Izvori informacija i metode revizije	14
1.5. Struktura izvještaja	15
2. OSNOVNE INFORMACIJE O VOZKOM PARKU U INSTITUCIJAMA BIH.....	16
2.1. Osnovni pojmovi.....	16
2.2. Strateška opredjeljenja i propisi.....	16
2.3. Stanje voznog parka i troškovi institucija BiH	19
2.4. Stanje voznog parka i troškovi institucija iz uzorka.....	20
3. NALAZI.....	22
3.1. Sistemska rješenja za upravljanje voznim parkom	22
3.1.1. Propisi za upravljanje voznim parkom	22
3.1.2. Praćenje, evidencije, analize i mjere za unapređenje.....	26
3.2. Upravljanje voznim parkom u institucijama iz uzorka	29
3.2.1. Primjena propisa o vozilima	29
3.2.2. Analize potreba, stanja i troškova voznog parka	32
3.2.3. Praćenje, analize i izvještavanje	36
4. ZAKLJUČCI.....	38
4.1. Sistemska rješenja za upravljanje voznim parkom	38
4.2. Upravljanje voznim parkom u pojedinačnim institucijama.....	39
5. PREPORUKE.....	40
6. PRILOZI.....	42

Korištene skraćenice

SKRAĆENICA	PUNI NAZIV
BiH	Bosna i Hercegovina
URI/Ured za reviziju	Ured za reviziju institucija BiH
PS/Parlamentarna skupština	Parlamentarna skupština BiH
Vijeće ministara	Vijeće ministara BiH
GSVM	Generalni sekretariat Vijeća ministara BiH
MFT	Ministarstvo finansija i trezora BiH
MCP	Ministarstvo civilnih poslova BiH
MP	Ministarstvo pravde BiH
APP	Agencija za poštanski promet BiH
GP	Granična policija BiH
DKPT	Direkcija za koordinaciju policijskih tijela BiH
SIPA	Državna agencija za istrage i zaštitu BiH
AS	Agencija za statistiku BiH
IDDEEA	Agencija za identifikacione dokumente, evidenciju i razmjenu podataka BiH
A	Arhiv BiH
AAK	Agencija za antidoping kontrolu BiH
ASH	Agencija za sigurnost hrane BiH
AZLP	Agencija za zaštitu ličnih podataka u BiH
AJN	Agencija za javne nabavke BiH
ALMS	Agencija za lijekove i medicinska sredstva BiH
ANT	Agencija za nadzor nad tržištem BiH
AO	Agencija za osiguranje BiH
APKIK	Agencija za prevenciju korupcije i koordinaciju borbe protiv korupcije BiH
APOSO	Agencija za predškolsko, osnovno i srednje obrazovanje BiH
ARVOOK	Agencija za razvoj visokog obrazovanja i osiguranje kvaliteta
ARIZ	Agencija za rad i zapošljavanje BiH
AFIV	Agencija za forenzička ispitivanja i vještačenja BiH
AŠSUK	Agencija za školovanje i stručno usavršavanje kadrova BiH
BHDCA	Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH
BHMAC	Centar za uklanjanje mina BiH
VSTV	Visoko sudsko i tužilačko vijeće BiH
DEI	Direkcija za evropske integracije BiH
DEP	Direkcija za ekonomsko planiranje BiH
DRARNS	Državna regulatorna agencija za radijacijsku i nuklearnu sigurnost BiH
ZIKS	Zavod za izvršenje krivičnih sankcija, pritvora i drugih mjera BiH
IA	Institut za akreditiranje BiH
IIV	Institut za intelektualno vlasništvo BiH
IM	Institut za mjeriteljstvo BiH
INO	Institut za nestale osobe BiH
IOZP	Institucija ombudsmena za zaštitu prava potrošača BiH
IOLJP	Institucija ombudsmena za ljudska prava BiH

IS	Institut za standardizaciju BiH
UV	Ured za veterinarstvo BiH
KK	Komisija za koncesije BiH
UKRJU	Ured koordinatora za reformu javne uprave BiH
KONS	Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika BiH
URŽ	Ured za razmatranje žalbi BiH
KV	Konkurencijsko vijeće BiH
UHKSP	Ured za harmonizaciju i koordinaciju sistema plaćanja u poljoprivredi, ishrani i ruralnom razvoju BiH
MS	Ministarstvo sigurnosti BiH
MVP	Ministarstvo vanjskih poslova BiH
MKP	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
MLJPI	Ministarstvo za ljudska prava i izbjeglice BiH
MO	Ministarstvo odbrane BiH
MVTEO	Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih poslova BiH
MCS	Memorijalni centar Srebrenica
ODSŽ	Odbor državne službe za žalbe BiH
PRAV	Pravobranilaštvo BiH
RAK	Regulatorna agencija za komunikacije BiH
VDP	Vijeće za državnu pomoć BiH
SZPI	Služba za zajedničke poslove institucija BiH
SPS	Služba za poslove sa strancima
SUD	Sud BiH
TUŽ	Tužilaštvo BiH
UZ	Ured za zakonodavstvo BiH
UZZB	Uprava BiH za zaštitu zdravlja bilja
UIO	Uprava za indirektno oporezivanje BiH
FIPA	Agencija za unapređenje stranih investicija BiH
FP	Fond za povratak BiH
CIK	Centralna izborna komisija BiH
CIPD	Centar za informiranje i priznavanje dokumenata iz oblasti visokog obrazovanja
CHJ	Centralna harmonizacijska jedinica BiH
ISFU	Informacioni sistem finansijskog upravljanja
Pravilnik iz 2014.	Pravilnik o uslovima nabavke i načinu korištenja službenih vozila u institucijama BiH donesen 2014. godine
Pravilnik iz 2023.	Pravilnik o uslovima nabavke i načinu korištenja službenih vozila u institucijama BiH donesen 2023. godine
KM	Konvertibilna marka
km	Kilometar

Izvršni rezime

Ured za reviziju institucija BiH je proveo reviziju s ciljem da se ispita da li institucije BiH voznim parkom upravljaju na efikasan i ekonomičan način.

U nastavku su najvažniji nalazi i preporuke revizije:

- Doneseni Pravilnik iz 2014. nije jasno definisao šta sve čini vozni park institucija BiH, tj. sve vrste i kategorije vozila, niti su jasno definisani kriteriji za posjedovanje, nabavku i korištenje službenih i specijalizovanih vozila. Posljedice prethodnog su neujednačeni pravilnici institucija BiH, koji ne obuhvataju sve vrste vozila i koji generišu različita prava korisnika i različite troškove.
- Korištenje vozila kontinuirano tokom 24 sata nije riješeno na jedinstven način. Ne postoje jasni kriteriji za dodjelu prava na korištenje istih. Rukovodiocima institucija je dato pravo da sami uredе korištenje vozila 24 sata posebnim aktom. Uslijed toga, utvrđene su različite prakse koje generišu različita prava korisnika i različite troškove.
- Iako je bilo za očekivati da će Pravilnik iz 2023. biti unaprijeđen, on nije imao suštinskih izmjena, naprotiv, uvođenjem određenih odredbi transparentnost upotrebe vozila dodatno je smanjena, a kontrola upotrebe skoro onemogućena.
- Aktivnosti na uspostavljanju jasnog obilježavanja službenih vozila institucija BiH nisu završene.
- Ni Vijeće ministara, kao donosilac propisa, ni MFT, kao predlagač i nadležna institucija za realizaciju, ne raspolažu podacima da li su sve institucije donijele i uskladile svoje interne propise kako s Pravilnikom iz 2014. tako i s Pravilnikom iz 2023.
- Vijeće ministara i MFT ne raspolažu podacima o usklađenosti stanja voznog parka po broju, vrsti, pravu i klasi s propisanim. Također, planiranje budžeta za nabavke novih vozila ne zasniva se na analizi iskorištenosti i ekonomičnosti voznog parka.
- Vijeće ministara i MFT ne raspolažu podacima o ukupnom broju i vrstama vozila za institucije BiH niti postoji jednostavan način dobijanja tih podataka.
- Znatno veći broj institucija iz uzorka je posjedovao veći broj vozila ili vozila više klase od propisanog. Osim postupanja koja nisu u skladu s donesenim propisima, navedeno za posljedicu ima veći i skuplji vozni park, a samim tim i veće troškove.
- S obzirom na to da je u toku studije revizije donesen novi Pravilnik iz 2023, utvrđeno je da institucije iz uzorka kasne u donošenju internih propisa o službenim vozilima i dostavi internih pravilnika o specijalizovanim vozilima na saglasnost Vijeću ministara.
- Većina institucija iz uzorka nema uspostavljenu praksu provođenja analiza stanja i troškova voznog parka prije donošenja odluka o nabavkama novih vozila i ulaganja u održavanje postojećih vozila.
- Institucije iz uzorka nemaju praksu analiziranja troškova održavanja voznog parka s ciljem ostvarenja ušteda i opravdanosti daljih ulaganja u vozila.
- Prodaja vozila se ne zasniva na sveobuhvatnim analizama stanja voznog parka i jasnom definisanju prioriteta vozila za prodaju.
- Uspostavljeni način praćenja i internog izvještavanja u institucijama iz uzorka ne pruža jasnu sliku o efikasnosti i ekonomičnosti korištenja voznog parka.

Na osnovu nalaza i zaključaka, Ured za reviziju je formulisao preporuke koje su upućene Vijeću ministara, Ministarstvu finansija i trezora i institucijama iz uzorka.

Preporuka Vijeću ministara BiH

- Unaprijediti propise s ciljem sveobuhvatnog, jedinstvenog, ekonomičnog upravljanja i namjenskog korištenja vozila.

Preporuke Ministarstvu finansija i trezora:

- MFT kao odgovorni predlagač Pravilnika iz 2014. i Pravilnika iz 2023, dužan je da uspostavi praćenje i analizu primjene i efekata istih, o istom redovno izvještava Vijeće ministara i daje prijedloge mjera na unapređenju.
- Unaprijediti proces analize zahtjeva za budžet koji se tiču nabavke novih vozila.
- Osigurati jednoobrazno evidentiranje vozila kroz modul osnovnih sredstava i lako dostupne podatke o broju, vrstama, kategorijama, klasama, vrijednosti i starosti vozila po institucijama i ukupno za sve institucije BiH.

Preporuke institucijama iz uzorka:

- Institucije BiH trebaju blagovremeno preduzimati aktivnosti usklađivanja internih propisa s važećim propisima koji se tiču upravljanja voznim parkom.
- Institucije trebaju preduzeti aktivnosti koje će osigurati da nemaju više vozila od propisanog.
- Redovno evidentirati, pratiti i analizirati stanje i troškove voznog parka.

Unapređenje upravljanja voznim parkom, kroz implementaciju preporuka, će doprinijeti unapređenju nivoa javne odgovornosti kod korištenja javnih sredstava i stvaranju pretpostavki za realizaciju Ciljeva održivog razvoja.

1. UVOD

1.1. Pozadina problema i motivi za studiju

Za nivo institucija BiH ne postoje zvanični podaci o broju vozila. Revizija je iz predstudijskog istraživanja utvrdila da je njihov okviran broj oko 4.000. Godišnja izdvajanja za tekuće izdatke¹ voznog parka institucija BiH su oko 15 miliona KM,² dok je za nabavku vozila u posljednjih pet godina utrošeno oko 34 miliona KM.³

Duži niz godina Ured za reviziju institucija BiH (u daljem tekstu: Ured za reviziju) je ukazivao na brojne probleme u upravljanju voznim parkom institucija BiH.⁴ Imajući u vidu nalaze revizije, Parlamentarna skupština BiH⁵ (u daljem tekstu: Parlamentarna skupština) je više puta tražila od Vijeća ministara da na jedinstven i transparentan način propiše pravila i procedure nabavke i korištenja vozila. Shodno prethodnom, Vijeće ministara BiH (u daljem tekstu: Vijeće ministara) je 2014. godine donijelo Pravilnik o uslovima nabavke i načinu korištenja službenih vozila u institucijama BiH⁶ (u daljem tekstu: Pravilnik iz 2014.) s ciljem jedinstvenog uređenja i racionalizacije.

Doneseni propis unaprijedio je dotadašnje stanje upravljanja voznim parkom u institucijama BiH, ali postoje indikatori koji ukazuju na to da i dalje postoje slabosti kao i prostor za unapređenje. Naime, i dalje izvještaji finansijske revizije navode slabosti u upravljanju voznim parkom, a neke od njih su: kašnjenje u donošenju pravilnika o specijalizovanim vozilima, posjedovanje većeg broja vozila od odobrenog, mala prijeđena kilometraža, slabosti kod nabavki vozila u istraživanju tržišta i osiguranju konkurencije, visoki troškovi održavanja i dr.

U toku ove revizije, u aprilu 2023. godine, donesen je i novi Pravilnik o uslovima nabavke i načinu korištenja službenih vozila u institucijama BiH⁷ (u daljem tekstu: Pravilnik iz 2023) s ciljem prilagođavanja propisanih vrijednosti po klasama motornih vozila, te otklanjanju i drugih nejasnoća.⁸

Također, nabavka i upotreba vozila u institucijama BiH i dalje izaziva posebnu pažnju i kritike javnosti i medija, a kritike su naročito bile izražene u doba bolesti COVID-19. Najčešći navodi

¹ Troškovi iz ISFU za: gorivo, usluge i materijal za održavanje, motorno ulje, gume, registraciju, osiguranje, pranje, parking, unajmljivanje vozila.

² Bez troškova mlaznog goriva (godišnji prosjek ovih troškova je oko 300 hiljada KM); ISFU

³ Period 2018-2022. god.: motorna vozila–35 miliona KM; zrakoplovna i ostala vozila–9 miliona KM.

⁴ Izvještaji finansijske revizije od 2000. godine, Izvještaj revizije učinka „Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH“, 2012. godina [OpenAttachment \(revizija.gov.ba\)](http://OpenAttachment(revizija.gov.ba))

⁵ Zaključci sa: 57. sjednica PD PS BiH od 20.11. i 05.12.2013. godine, 34. sjednica DN PS BiH od 16.12.2013. godine, 39. sjednica PD PS BiH od 18.12.2012. godine, 26. sjednica DN PS BiH od 17.01.2013. godine.

⁶ Službeni glasnik 26/14.

⁷ Službeni glasnik 34/23.

⁸ Obrazloženje uz Pravilnik iz 2023.: Osnovni razlog za donošenje Pravilnika je potreba prilagođavanja stvarnim okolnostima. Nabavne vrijednosti po klasama su povećane zbog porasta cijena svih roba i usluga, pa tako i cijena motornih vozila, i situacije da institucije BiH više nisu u mogućnosti, u okviru ranije propisanih iznosa, nabaviti vozila pripisane klase, te da se otklone određene nejasnoće uočene nakon analize stanja u ovoj oblasti.

medija odnose se na nabavku skupih vozila, netransparentno korištenje i visoke troškove održavanja, a što nije primjereno trenutnoj ekonomskoj situaciji u zemlji.⁹

Imajući na umu sve navedeno, menadžment Ureda za reviziju je odlučio da se provede revizija učinka na temu Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH.

1.2. Cilj, obim i ograničenja revizije

1.2.1. Cilj revizije

Cilj revizije je bio da se ispita da li institucije BiH voznim parkom upravljaju na efikasan i ekonomičan način.

Svrha revizije je bila da doprinese efikasnijem i ekonomičnijem korištenju javnih sredstava.

1.2.2. Obim i ograničenja revizije

Predmet ove revizije je upravljanje voznim parkom institucija BiH koje su obuhvaćene Pravilnikom iz 2014, kao i novim donesenim Pravilnikom iz 2023. godine. Vozni park podrazumijeva skup svih vozila kojima raspolažu institucije BiH.

Upravljanje voznim parkom je posmatrano s dva aspekta.

Prvi aspekt se tiče sistemskog rješenja tj. kako nadležne institucije, Vijeće ministara i MFT, upravljaju ovim procesom. Ispitivani su doneseni propisi i to: Pravilnik o uslovima nabavke i načinu korištenja službenih vozila u institucijama BiH (u daljem tekstu: Pravilnik iz 2014)¹⁰ i Pravilnik o uslovima nabavke i načinu korištenja službenih vozila u institucijama BiH¹¹ (u daljem tekstu: Pravilnik iz 2023), aktivnosti na praćenju primjene, analizama, izvještavanju i unapređenju procesa od 2014. godine. Prikupljeni su podaci o broju vozila i troškovima za sve institucije. Također, prikupljeni su i analizirani interni pravilnici o specijalizovanim vozilima svih institucija koje imaju pravo na specijalizovana vozila s ciljem analize istih i usklađenosti istih s Pravilnikom iz 2014, kao i priprema i dostava istih u skladu s Pravilnikom iz 2023. godine.

Drugi aspekt se odnosi na postupanja institucija iz uzorka u upravljanju svojim voznim parkom za period 2020 – 2022. godina. Ova ispitivanja su provedena na uzorku od devet institucija. Ispitivani su interni propisi koji su bili na snazi u periodu posmatranja 2020-2022. godine, njihova usklađenost s Pravilnikom iz 2014. i primjena. Također, ispitivano je i donošenje novih internih propisa u skladu s Pravilnikom iz 2023. Ispitivano je da li institucije

⁹ <https://balkans.aljazeera.net teme/2021/10/9/vlade-izdvajaju-milione-za-sluzbena-vozila-zemlja-vaccine-dobiva-u-donacijama> <https://faktor.ba/vijest/milionski-izdaci-za-sluzbena-auta-drzavne-vlasti-koliko-ko-trosi-za-gorivo-pranje-servisiranje/> <https://detektor.ba/2022/02/01/vise-od-pet-i-po-miliona-maraka-potroseno-za-150-sluzbenih-limuzina-u-2021/> <https://www.jabuka.tv/svedska-vlada-nema-niti-jedan-sluzbeni-automobil/> <https://radiosarajevo.ba/vijesti/bosna-i-hercegovina/bih-ima-3548-sluzbenih-automobila-svedska-ni-jedan/365478> Faktor | Mehmedović: Nekontrirano korištenje službenih vozila je čista politička korupcija

¹⁰ Službeni glasnik br. 26/1, 81/14, 78/15, 42/17, 53/17, 62/17, 34/18, 5/19, 81/19, 54/20, 80/20, 83/22.

¹¹ Službeni glasnik 34/23.

analiziraju potrebe, stanje i troškove kada su u pitanju nabavke¹², održavanje i prodaja vozila. Također, ispitivano je i da li su institucije uspostavile praćenje i analizu ovog procesa, te da li o istom izvještavaju i donose mjere na unapređenju.

Uzorak institucija¹³:

Ministarstvo civilnih poslova (u daljem tekstu: MCP), Ministarstvo finansija i trezora (u daljem tekstu: MFT), Ministarstvo pravde (u daljem tekstu: MP), Generalni sekretarijat Vijeća ministara (u daljem tekstu: GSVM), Agencija za poštanski promet (u daljem tekstu: APP), Agencija za statistiku (u daljem tekstu: AS), Granična policija (u daljem tekstu: GP), Direkcija za koordinaciju policijskih tijela (u daljem tekstu: DKPT) i Državna agencija za istrage i zaštitu (u daljem tekstu: SIPA). Kriteriji za izbor uzorka su bili sljedeći:

- podjela prema institucijama koje imaju pravo na specijalizovana i službena vozila,
- najveći broj službenih vozila odobren Pravilnikom iz 2014. - tri ministarstva i tri upravne organizacije ili tijela,
- istovrsne institucije s najvećim brojem specijalizovanih vozila (policijska tijela) - tri institucije.

Tabela institucija iz uzorka s podacima o kriterijima za izbor uzorka nalazi se u Prilogu broj 1.

Za potrebe ove studije, s ciljem prezentovanja ukupnih pokazatelja, korišteni su podaci o broju i troškovima vozila za institucije BiH obuhvaćene Pravilnikom iz 2014. osim podataka Obavještajno-sigurnosne agencije BiH jer njihovi podaci o službenim i specijalizovanim vozilima imaju tretman tajnih podataka.

Predmet revizije nisu bile procedure javnih nabavki niti je revizija ispitivala namjensku upotrebu vozila u smislu ispitivanja evidencija i putnih naloga o korištenju vozila.

Iako su u određenim slučajevima postojala ograničenja u pogledu kompletnosti dostavljenih podataka, obim istih nije uticao na to da se analize sačinjene na osnovu predočenih podataka ne mogu upotrijebiti za prikaz upravljanja voznim parkom.

1.3. Reviziono pitanja i kriteriji revizije

1.3.1. Reviziono pitanja

Definisani reviziono problem možemo izraziti i u obliku pitanja koje glasi:

Da li institucije BiH voznim parkom upravljaju na efikasan i ekonomičan način?

Za što bolje razumijevanje i analizu problema, te da bi se olakšalo prikupljanje potrebnih podataka, definisana su dva osnovna reviziono potpitanja:

¹² Kod nabavke vozila su analizirane posljednje nabavke u posmatranom periodu

¹³ Za izbor uzorka zbog kompleksnosti i obimnosti voznog parka nije uzimano Ministarstvo odbrane BiH (MO)

1. Da li sistemska rješenja osiguravaju jedinstveno i ekonomično upravljanje voznim parkom?
2. Da li institucije BiH upravljaju voznim parkom u skladu s propisima, analizama stanja, potreba i troškova?

1.3.2. Kriteriji revizije`

Kriteriji revizije predstavljaju mjerila koja se koriste kako bi se dala ocjena predmeta revizije i odgovaraju revizionim pitanjima. S ciljem ocjene aktivnosti nadležnih institucija revizija je utvrdila sljedeće kriterije.

Kriteriji za prvo reviziono potpitanje:

Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH je uređeno na sistematičan način, na osnovu jasnih kriterija za posjedovanje, nabavku i korištenje službenih i specijalizovanih vozila. Propisima su obuhvaćena i definisana sva vozila koje čine vozni park institucija BiH (vrste, kategorije)¹⁴. Definisano je da su specijalizovana vozila s posebnim karakteristikama, posebnom opremom ili predviđenom namjenom korištenja.¹⁵ Jasno je regulisano da se specijalizovana vozila u pravilu ne mogu koristiti za namjene za koje su predviđena službena vozila.

Uspostavljeno je praćenje usklađenosti i implementacije donesenih propisa o vozilima u institucijama BiH, analiziraju se efekti donesenih propisa i preduzimaju se mjere na unapređenju upravljanja voznim parkom s ciljem bolje kontrole namjenske potrošnje, povećanja transparentnosti, jedinstvenog uređenja i postizanja ušteda.¹⁶ Uspostavljene su evidencije o ukupnom broju vozila za sve institucije BiH po vrstama, vrijednosti, starosti itd.¹⁷

¹⁴ U skladu s Okvirnom strategijom prometa u BiH 2016-2030, usvojenom na 64. sjednici Vijeća ministara [BiH Framework Transport Strategy \(mkt.gov.ba\)](https://mkt.gov.ba)

Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH (Sl. glasnik BiH br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18 i 46/23), Pravilnik o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koju moraju imati vozila i o osnovnim uslovima koje moraju ispunjavati uređaji i oprema u saobraćaju na putevima (Sl. glasnik BiH br. 23/07, 54/07, 101/12, 26/19, 83/20), Uredba o uslovima i načinu korištenja službenih vozila (Službeni glasnik RS br. 112/08), Uredba o uslovima i načinu korištenja prijevoznih sredstava u svojini Crne Gore (Sl. list CG br. 21/10, 57/11, 63/12, 17/13, 19/13, 11/15), Odluka o uslovima korištenja službenih automobila, mobilnih telefona, redovnih zrakoplovnih linija, poslovnih kreditnih kartica, sredstava reprezentacije te načinu odobravanja službenih putovanja NN 37/2016.

¹⁵ Kriterij revizije učinka nastao na osnovu stečenih znanja iz studije i dobrih praksa susjednih zemalja.

<https://mpu.gov.hr/UserDocsImages//MURH-%20arhiva/Istaknute%20teme//Smjernice%20za%20upravljanje%20voznim%20parkom.pdf>

Smjernice za upravljanje voznim parkom, Ministarstvo uprave RH

3.8. Specijalna vozila

Karakteristike vozila, uključujući finansijske limite, ne primjenjuju se kod nabavke specijalnih vozila, kao što su posebno opremljena vozila Ministarstva unutrašnjih poslova, Ministarstva pravde, Ministarstva finansija, Ministarstva odbrane i Oružanih snaga Republike Hrvatske, vozila hitne pomoći i sanitetska vozila te sva ostala vozila koja se radi predviđene namjene korištenja (npr. Prijevoz specijalnih mjernih uređaja i ostalog) ne mogu uklopiti u navedene karakteristike klasa službenih vozila.

¹⁶ Pravilnik iz 2014. (Službeni glasnik BiH, br.: 26/14) i svrha donošenja istog iz Obrazloženja.

¹⁷ Smjernice za upravljanje voznim parkom, Ministarstvo uprave RH
<https://mpu.gov.hr/UserDocsImages//MURH%20arhiva/Istaknute%20teme//Smjernice%20za%20upravljanje%20voznim%20parkom.pdf>

Kriteriji za drugo reviziono potpitanje:

Institucije blagovremeno donose interne propise o službenim i specijalizovanim vozilima.¹⁸ Vozni park je usklađen po broju i klasama s donesenim propisima.¹⁹

Planiranje nabavki vozila i održavanje vozila se zasniva na dokumentovanim analizama potreba i postojećeg stanja voznog parka, dokumentovanoj analizi ispitivanja tržišta, a sve s ciljem najefikasnijeg i najekonomičnijeg korištenja javnih sredstava.²⁰

Obnova voznog parka zasniva se na dokumentovanim analizama podataka o realnim potrebama i troškovima korištenja automobila, prije nabavke novog službenog vozila, institucije razmatraju mogu li se potrebe prijevoza ispuniti unutar postojećeg voznog parka, odnosno ispituju iskorištenost službenih vozila koja čine trenutni vozni park, kako bi se utvrdilo postoje li službeni automobili koji su nedovoljno korišteni.²¹

Institucije evidentiraju, prate, analiziraju i izvještavaju o broju i troškovima upravljanja voznim parkom, uvažavajući sve troškove, i preduzimaju aktivnosti na unapređenju.²²

1.4. Izvori informacija i metode revizije

Za potrebe analize upravljanja voznim parkom, revizorski tim se prvo upoznao s relevantnim strateškim opredjeljenjima i propisima kojima su nadležne institucije uredile upravljanje voznim parkom za sve institucije BiH. Analizirani su zaključci Parlamentarne skupštine, Pravilnik iz 2014. i Pravilnik iz 2023, interni pravilnici o specijalizovanim vozilima svih institucija, instrukcije MFT. Za potrebe prezentovanja ukupnih pokazatelja o broju i troškovima voznog parka korišteni su izvještaji o izvršenju budžeta, izvještaji iz ISFU-a, tabele dostavljene finansijskoj reviziji itd. Za aktivnosti na praćenju, analizi, izvještavanju i mjerama na unapređenju podaci su prikupljeni putem intervjua, zahtjeva za dostavu podataka, internet-stranica nadležnih institucija, izvještaja o izvršenju budžeta itd.

Analiza upravljanja voznim parkom pojedinačnih institucija BiH provedena je na uzorku od devet institucija BiH. Proučavani su interni propisi o službenim i specijalizovanim vozilima, dokumentacija o planiranju nabavke, održavanju i prodaji vozila, evidencije o stanju i troškovima voznog parka, analize, izvještaji i dr. Podaci su prikupljeni putem dostavljenih tabela, intervjua, analizom dostavljene dokumentacije, analizom izvještaja i tabela finansijske revizije, izvještaja iz ISFU-a itd.

¹⁸ Član 14. i 15. novog Pravilnika iz 2023. (Službeni glasnik BiH, broj 34/23).

¹⁹ Član 5. i 11. starog Pravilnika iz 2014. (Službeni glasnik BiH br. 26/14, 81/14, 78/15, 42/17, 53/17, 62/17, 34/18, 5/19, 81/19, 54/20, 80/20, 83/22) i interni propisi institucija iz uzorka.

²⁰ Kriterij revizije učinka nastao na osnovu stečenih znanja iz studije i dobrih praksa susjednih zemalja, Smjernice za upravljanje voznim parkom, Ministarstvo uprave RH.

²¹ Smjernice za upravljanje voznim parkom - Ministarstvo uprave RH, <https://mpu.gov.hr/UserDocsImages//MURH%20arhiva/Istaknute%20teme//Smjernice%20za%20upravljanje%20voznim%20parkom.pdf>

²² Član 8 Pravilnika iz 2014. (Službeni glasnik BiH br. 26/14, 81/14, 78/15, 42/17, 53/17, 62/17, 34/18, 5/19, 81/19, 54/20, 80/20, 83/22), interni pravilnici institucija iz uzorka, propisi zemalja u okruženju (Smjernice za upravljanje voznim parkom, Ministarstvo uprave RH). (RH) i dr.

Za objektivno sagledavanje problematike, proučavali smo propise i stručnu literaturu u ovoj oblasti zemalja u okruženju, kao i izvještaje i analize međunarodnih i domaćih organizacija, institucija i slično.

1.5. Struktura izvještaja

U prvom poglavlju predstavljeni su motivi zbog kojih je Ured za reviziju proveo reviziju. Također, predstavljena su i reviziona pitanja, cilj, obim i ograničenja revizije, kriteriji te izvori i metode revizije. U poglavlju 2. dato je više detalja o samoj temi upravljanja voznim parkom, regulativi, opisu procesa i stanju. U poglavlju 3. su prezentovani nalazi koji podržavaju reviziona pitanja. Četvrto poglavlje sadrži zaključke revizije, odnosno odgovore na reviziona pitanja. Preporuke čijom implementacijom bi se osiguralo efikasnije upravljanje voznim parkom sadržane su u poglavlju 5. ovog izvještaja.

2. OSNOVNE INFORMACIJE O VOZKOM PARKU U INSTITUCIJAMA BiH

2.1. Osnovni pojmovi

Vozni park i upravljanje voznom parkom dva su ključna pojma koja smo koristili u ovom izvještaju. Radi boljeg razumijevanja, u nastavku ćemo obrazložiti šta se pod njima podrazumijeva u kontekstu ovog izvještaja.

Sva vozila mogu se podijeliti na cestovna, željeznička, plovna, zrakoplovna.²³

Pod voznom parkom podrazumijevamo skup svih vozila kojima raspolažu institucije BiH.

Upravljanje voznom parkom podrazumijeva aktivnosti institucija na donošenju, primjeni i praćenju propisa, utvrđivanje potreba, poslove nabavke, servisa i održavanja, registracije, osiguranja, nadzora i kontrole upotrebe vozila i troškova, kao i analiziranje i izvještavanje o istom. Upravljanje treba da osigura potrebe za voznom parkom, prilagođavanje promjenama i stanju u okruženju uz optimizaciju troškova i stalno unapređenje procesa.

2.2. Strateška opredjeljenja i propisi

Parlamentarna skupština je nakon razmatranja izvještaja finansijske revizije institucija BiH za 2011. i 2012. godinu²⁴ zadužila Vijeće ministara da svojim aktom propiše ili Parlamentarnoj skupštini predloži pravila i procedure kojima se uređuje potrošnja budžetskih sredstava za nabavku vozila i njihovo korištenje.

Vijeće ministara je 2014. godine donijelo Pravilnik iz 2014. koji se odnosi na 72 institucije BiH²⁵. Cilj navedenog je bio na jedinstven način urediti nabavku i korištenje službenih vozila u institucijama BiH, a u svrhu racionalizacije troškova i odgovornog postupanja institucija kada su u pitanju službena vozila.

Pravilnikom iz 2014. je izvršena podjela vozila na: službena vozila i službena specijalizovana vozila.

Istim su propisani uslovi nabavke, definisan broj, klase, pravo i način korištenja **službenih vozila** institucija BiH, kao i prava, obaveze i postupanja zaposlenih i osoba koje upravljaju službenim vozilima.

²³ Okvira strategija prometa BiH 2016 - 2030. godina, 64. sjednica Vijeća ministara BiH 14.07.2016. godina

²⁴ Prilog br. 2 - zaključci Parlamentarne skupštine.

²⁵ Iz Pravilnika iz 2014. su izuzete četiri institucije: Parlamentarna skupština, Ustavni sud, Predsjedništvo i Ured za reviziju.

Službeno vozilo je definisano kao motorno vozilo koje je nabavljeno za službene potrebe institucije i u njenom je vlasništvu ili posjedu, a koristi se za obavljanje prijevoza radi vršenja poslova i zadataka rukovodstva institucije, te obavljanje administrativnih i kurirskih poslova institucije iz nadležnosti institucije.²⁶

Podjela službenih vozila je izvršena prema klasama/nabavnoj vrijednosti i pravu na korištenje istih²⁷:

Tabela br. 1: Vrste službenih vozila po klasama i pravu na korištenje

R. br.	Klasa	Nabavna vrijednost	Pravo na korištenje
1.	Visoka	130.000 KM	predsjedavajući Vijeća ministara
2.	Viša srednja	100.000 KM	ministri u Vijeću ministara, predsjednik Suda BiH, glavni tužilac BiH
3.	Srednja	50.000 KM	direktor, zamjenik i glavni inspektor OSA, zamjenici ministara u Vijeću ministara, rukovodioci institucija, sekretari ministarstava
4.	Niža srednja	40.000 KM	zamjenici rukovodilaca i pomoćnici rukovodilaca institucije koje je imenovalo Vijeće ministara na mandatni period
5.	Niža	25.000 KM	ostali zaposleni kojima rukovodioci institucija ovo pravo dodijele u skladu s članom 5. stav (1) Pravilnika iz 2014, o čemu rukovodilac institucije donosi interni akt.

Službena vozila u posmatranom periodu revizije su nabavljana po vrijednosnim razredima navedenim u Tabeli br. 1.

Ukupan broj odobrenih službenih vozila za sve institucije BiH prema Pravilniku iz 2014. je 250 vozila. U Prilogu broj 3. su prezentovani podaci o broju i klasama službenih vozila odobrenim po institucijama BiH.

Pravilnikom iz 2014. je definisano da se nabavka i održavanje službenih vozila provodi u skladu sa Zakonom o javnim nabavkama BiH. Također, utvrđeno je da se prodaja službenih vozila vrši sprovođenjem javnog nadmetanja-licitacije u skladu s instrukcijama MFT-a²⁸ i u skladu s propisanim kriterijima²⁹.

²⁶ Pravilnik iz 2014, član 2, stav 1, Službeni glasnik BiH br. 26/14, 81/14, 78/15, 42/17, 53/17, 62/17, 34/18, 5/19, 81/19, 54/20, 80/20, 83/22

²⁷ Nabavne vrijednosti vozila uključuju i dodatnu opremu

²⁸ Instrukciju o načinu i pravilima sprovođenja javnog nadmetanja-licitacije za prodaje motornih vozila budžetskih korisnika-institucija BiH, broj: 08-02-2-9207/16 od 31.10.2016. godine, Izmjene i dopune Instrukcije o načinu i pravilima sprovođenja javnog nadmetanja-licitacije za prodaje motornih vozila budžetskih korisnika-institucija BiH, broj: 08-02-2-4696-1/20 od 07.07.2020. godine.

²⁹ Za vozila visoke i više srednje klase nakon prijeđenih 200.000 km ili sedam godina starosti uz uslov da je vozilo prešlo najmanje 150.000 km, Za ostale klase vozila nakon prijeđenih 150.000 km ili sedam godina starosti uz uslov da je vozilo prešlo najmanje 100.000 km. Izuzetno je dopuštena prodaja vozila kada je istekao garantni rok i kada procijenjeni troškovi popravke službenog vozila iznose više od 50% od procijenjene vrijednosti službenog vozila.

Pravilnik iz 2014. je za sve institucije propisao obavezu evidentiranja korištenja službenih vozila kao i godišnje i polugodišnje izvještavanje rukovodioca institucije.

Sve institucije su bile dužne da donesu i usklade svoje interne propise s Pravilnikom iz 2014. do 31.12.2014. godine.

Što se tiče specijalizovanih vozila, Pravilnikom iz 2014. je definisano šta se smatra **specijalizovanim vozilom** i koje institucije imaju pravo na ta vozila. Regulisanje broja vozila, uslova nabavke, načina korištenja, te određivanje osoba s pravom korištenja istih, je dato institucijama BiH da sami uredi posebnim pravilnicima uz saglasnost Vijeća ministara.

Službena specijalizovana vozila (u daljem tekstu: specijalizovana vozila) su definisana kao teretna vozila, vozila za specijalizovane namjene, dostavna vozila, vojna vozila, vozila za obavljanje operativnih policijskih, obavještajnih i ostalih sigurnosnih i inspekcijskih aktivnosti, vozila za doček stranih delegacija, potreba diplomatsko-konzularnih predstavništava i stalnih misija Bosne i Hercegovine, vozila za prijevoz klasifikovane pošte, vozila za vršenje tempest mjerenja, ostala vozila za obavljanje specijalizovanih aktivnosti iz djelokruga rada institucije, kao i donirana vozila koja se koriste za administrativne potrebe po osnovu realizacije namjenskih donatorskih projekata.³⁰

Pravilnikom iz 2014. je propisano da 26 institucija BiH ima pravo na specijalizovana vozila.

Sve institucije koje imaju pravo na specijalizovana vozila bile su dužne da do 31.12.2014. godine dostave prijedloge pravilnika Vijeću ministara na saglasnost. Internim pravilnicima o specijalizovanim vozilima institucija BiH propisano je ukupno 4.845 specijalizovanih vozila³¹. U Prilogu broj 4 je Pregled institucija kojima je odobreno posjedovanje specijalizovanih vozila s podacima o broju specijalizovanih vozila utvrđenih internim pravilnicima.

Vijeće ministara je u aprilu 2023. godine donijelo novi Pravilnik iz 2023. Ovim Pravilnikom iz 2023. prestao je da važi Pravilnik iz 2014.

Pravilnik iz 2023. je napravio određene izmjene u odnosu na Pravilnik iz 2014, a iste se odnose na sljedeće:

- povećane su nabavne vrijednosti po klasama,
- uvećan je broj službenih vozila za jednu instituciju,
- ukinuta je obaveza popunjavanja dnevnih relacija ukoliko službenim vozilom upravlja samo jedna osoba i ne prelazi dnevne relacije duže od 80 km. U tim slučajevima upisuje se samo mjesečna kilometraža,
- omogućeno korištenje vozila niže srednje klase i niže klase i šefovima kabineta rukovodilaca institucija,
- povećan broj institucija koje mogu raspolagati specijalizovanim vozilima,
- izmijenjena je definicija za specijalizovana vozila, koja sada glasi:

³⁰ Pravilnik iz 2014., član 2, stav 2, Službeni glasnik BiH br. 26/14, 81/14, 78/15, 42/17, 53/17, 62/17, 34/18, 5/19, 81/19, 54/20, 80/20, 83/22

³¹ Ovaj broj se odnosi na važeće pravilnike 2020-2022. godina.

Službena vozila za specijalizovane namjene u smislu ovog pravilnika su teretna vozila, dostavna vozila, vojna vozila, vozila za obavljanje operativnih policijskih, obavještajnih i ostalih sigurnosnih i inspeksijskih aktivnosti, vozila za doček stranih delegacija, potreba diplomatsko-konzularnih predstavništava i stalnih misija Bosne i Hercegovine, vozila za prijevoz klasifikovane pošte, vozila za vršenje tempest mjerenja, kao i donirana vozila koja se koriste za administrativne potrebe po osnovu realizacije namjenskih donatorskih projekata.

Detaljniji pregled izmjena dat je u Prilogu broj 5.

Prema Pravilniku iz 2023. sve institucije su bile dužne da u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu donesu interne propise o službenim vozilima i interne pravilnike o službenim vozilima za specijalizovane namjene dostave na saglasnost Vijeću ministara.³²

2.3. Stanje voznog parka i troškovi institucija BiH

Prema evidencijama iz modula stalnih sredstava ukupan broj svih vrsta vozila u institucijama BiH sa 31.12.2022. godine bio je oko 4.100³³. Broj vozila po kategorijama, prosječna starost i prosječna nabavna vrijednost sa 31.12.2022. godine data je u narednoj tabeli.

Tabela br. 2: Broj, prosječna starost i nabavna vrijednost

Kategorija	Broj vozila	Prosječna starost u godinama	Prosječna nabavna vrijednost
Motorna vozila	3.384	7,7	33.000
Poljoprivredna vozila	13	10,0	5.000
Zrakoplovna vozila	26	7,4	3.750.000
Plovna vozila	216	5,7	9.000
Ostala prijevozna oprema	480	6,2	22.500
UKUPNO	4.119	7,3*	54.000*

*Ukupni prosjeci izračunati na osnovu ukupne starost/nabavne vrijednosti i ukupnog broja vozila

Iz prethodne tabele je vidljivo da se preko 80% odnosi na motorna vozila. U kategoriji motornih vozila najveće učešće imaju putnički automobili i to preko 60%. Njihova prosječna nabavna vrijednost je oko 40 hiljada KM, a prosječna starost oko osam godina. Pregled broja po svim vrstama vozila iz modula stalnih sredstava po institucijama BiH nalazi se u Prilogu broj 6.

Troškovi nabavke, upotrebe i održavanja vozila za institucije BiH na koje se odnosi Pravilnik iz 2014. za 2022. godinu su iznosili oko 23 miliona KM.³⁴ Pregled po vrstama troškova dat je u narednoj tabeli.

³² Službeni glasnik BiH, broj 34/23 dana 16.05.2023. godine (stupa na snagu narednog dana od dana objavljivanja u Službenom glasniku BiH)

³³ ISFU - Izvještaji o sredstvima. Moguća su minimalna odstupanja u broju vozila u slučaju da nije uspješno konstatovana stavka koja se ne odnosi na vozilo (oprema, alarmi, treptaći, PDV i dr).

³⁴ ISFU – Konsolidovani bruto bilans

Tabela br.3: Troškovi za vozila s 31.12.2022. godine

Vrsta troškova	Iznos u KM
Troškovi dizela	6.794.787
Troškovi materijala za održavanje	1.372.556
Troškovi usluga održavanja	1.370.280
Troškovi osiguranja	1.225.437
Troškovi benzina	903.325
Troškovi guma	626.372
Troškovi mlaznog goriva	420.489
Troškovi registracije	366.974
Troškovi parking prostora	342.979
Troškovi pranja	216.364
Troškovi motornog ulja	205.944
Troškovi unajmljivanja vozila	56.574
Ukupno tekući izdaci	13.902.081
Izdaci za nabavku vozila	8.892.798
Ukupno	22.794.879

*Bez troškova amortizacije jer se isti nisu mogli osigurati na jednostavan način.

Za institucije BiH najviše sredstava se izdvaja za troškove goriva i održavanja. Ti troškovi čine oko 80% tekućih izdataka.

2.4. Stanje voznog parka i troškovi institucija iz uzorka

Osnovni podaci o broju vozila, starosti kao i troškovima za institucije iz uzorka dati su u narednoj tabeli.

Tabela br.4: Sumarni pokazatelji za institucije iz uzorka za 2022. godinu³⁵

Institucija	Broj vozila koja su bila u posjedu u toku godine	Prosječna starost voznog parka (u godinama)	Tekući izdaci	Trošak amortizacije	Izdaci za nabavku vozila
GP	384	8.3	2,601,358	1,832,320	969,696
DKPT	118	6.7	1,021,641	567,216	
SIPA	179	6.8	726,750	857,917	58,315
MP	19	6.8	183,336	82,833	
GSVM	7	8.8	187,131	9,644	
MCP	8	6.8	68,252	29,935	
MFT	6	7.9	84,457	2,217	
AS	4	7.1	38,396	14,369	39,999
APP	4	3.2	20,096	20,158	24,990
UKUPNO	727	7.0	4,931,417	3,416,606	1,093,000

Broj vozila institucija iz uzorka čini oko 18% ukupnih vozila institucija BiH, dok tekući izdaci čine oko 35% tekućih izdataka institucija BiH za 2022. godinu.

Detaljan pregled po vrstama troškova i godinama institucija iz uzorka za period 2020 – 2022. godina dat je u Prilogu br. 7.

³⁵ Broj vozila je utvrđen na bazi dostavljenih tabela za 2022. godinu. U broj su uključena sva vozila kojima je institucija raspolagala u toku godine, bilo da su ista u toj godini prodana ili novonabavljena u 2022. godini. Starost voznog parka je za GP izračunata na osnovu godine stavljanja u upotrebu/godinu proizvodnje jer su takve podatke dostavili. Za DKPT nisu ušla za koja su nedostajali podaci o starosti (u 2020. - 2 vozila, u 2021. - 3 vozila i u 2022. - 3 vozila).

Broj vozila za GP je utvrđen na bazi dostavljene Tabele za 2022. godinu - 344 + 40 prodatih vozila u 2022. godini iz dostavljene Tabele za 2020. godinu.

U broj vozila za DKPT su uključena dva vozila pozajmljena od CB BiH, jedno pozajmljeno GSVM-u i dva pozajmljena UIO-u.

U broj vozila za GSVM nije uključeno pozajmljeno jedno vozilo od DKPT-a.

Tekući izdaci obuhvataju sljedeće troškove: dizela, benzina, mlaznog goriva, usluga održavanja, materijala za održavanje, motornog ulja, registracije, osiguranja, guma, parking prostora, pranja, unajmljivanja vozila. Isti ne sadrže troškova amortizacije radi uporedivosti podataka s troškovima za sve institucije.

3. NALAZI

U ovom Poglavlju prezentovani su nalazi revizije koji ukazuju na to institucije BiH voznim parkom ne upravljaju na efikasan i ekonomičan način. Nalazi su podijeljeni na dva dijela u kojima se daju odgovori na postavljena reviziono pitanja.

3.1. Sistemska rješenja za upravljanje voznim parkom

U ovom dijelu prezentovani su nalazi koji ukazuju na to da doneseni propisi i aktivnosti nadležnih institucija ne osiguravaju jedinstveno i ekonomično upravljanje voznim parkom u institucijama BiH.

3.1.1. Propisi za upravljanje voznim parkom

Doneseni Pravilnik iz 2014. nije jasno definisao šta sve čini vozni park institucija BiH, tj. sve vrste i kategorije vozila, niti su jasno definisani kriteriji za posjedovanje, nabavku i korištenje službenih i specijalizovanih vozila. Posljedice prethodnog su neujednačeni pravilnici institucija BiH, koji ne obuhvataju sve vrste vozila i koji generišu različita prava korisnika i različite troškove.

Iako je Pravilnik iz 2014. izvršio podjelu vozila i utvrdio njihovu namjenu, iz istog se ne može jasno vidjeti šta sve može da čini vozni park institucija BiH. Nije jasno definisano šta se smatra vozilom i koje sve vrste i kategorije vozila mogu da budu (cestovna, plovna, zrakoplovna, šinska, motorna, priključna, putnička, teretna, specijalna, radne mašine itd.).

Nije jasno definisano šta sve čini vozni park u institucijama BiH.

Utvrđeno je da kod nekih institucija određena vrsta vozila čini vozni park, a kod nekih ne. Tako je, naprimjer, MO internim pravilnikom utvrdio da prikolice čine sastavni dio specijalizovanih vozila, a

GP ne. Iako je ranijim pravilnikom GP-a utvrđeno da su prikolice vrsta specijalizovanog vozila, izmjenama pravilnika one se više ne smatraju specijalizovanim vozilima, mada ih GP posjeduje.³⁶ Također, utvrđeno je i da kod MO zrakoplovna vozila nisu obuhvaćena internim pravilnikom o specijalizovanim vozilima.

Ne postoje jasni kriteriji za utvrđivanje broja i klase službenih vozila koja se dodjeljuju institucijama. Reviziji nisu predloženi dokazi kojima se potvrđuje osnova za dodjelu određenog broja ili klase vozila institucijama.

³⁶ Pravilnikom o specijalizovanim vozilima GP-a iz 2015. godine poluprikolice su ulazile u vrstu specijalizovanih vozila, ali su izmjenama pravilnika o specijalizovanim vozilima GP-a kraj 2022. godine ista brisana kao vrsta specijalizovanog vozila.

Tako je određenim institucijama dodijeljen isti broj službenih vozila bez obzira na njene nadležnosti, broj zaposlenih kao i organizacionu strukturu. Ilustracije radi, tri do četiri službena vozila su odobrena i za institucije koje imaju znatnu razliku u broju zaposlenih.³⁷ Također, kod jedne institucije je utvrđeno da rukovodilac ima manja prava u odnosu na rukovodioce drugih institucija po pitanju odobrene klase vozila.³⁸

Nisu utvrđeni jasni kriteriji za posjedovanje, nabavku i korištenje vozila u institucijama BiH.

Ne postoje jasni kriteriji za posjedovanje specijalizovanih vozila. Zbog toga su institucije na različite načine utvrđivale vrste, vrijednosti, namjenu, broj, prava na korištenje, itd. Vijeće ministara je prihvatilo takve prijedloge institucija i usvajalo predložene pravilnike. Primjeri prethodnog su dati u nastavku:

- Utvrđeno je postojanje preko 60 različitih naziva/vrsta specijalizovanih vozila. Negdje su podjele izvršene po kategorijama negdje po klasama u okviru iste kategorije, a negdje po namjeni.³⁹
- Institucije su putnička motorna vozila bez ikakve specijalne opreme ili specijalne namjene definisale kao specijalizovana vozila i omogućile korištenje istih za opće i druge poslove.⁴⁰
- Internim pravilnicima o specijalizovanim vozilima su za iste vrste vozila utvrđivani različiti vrijednosni razredi.⁴¹
- Institucije su internim pravilnicima omogućile da određene osobe ostvaruju pravo na korištenje vozila većih klasa, nego što im pripada po Pravilniku iz 2014, kao i da raspolaze većim brojem vozila.⁴²
- Kod nekih institucija je pravilnicima utvrđen ukupan broj za sve vrste specijalizovanih vozila,⁴³ a kod nekih po vrstama specijalizovanih vozila.⁴⁴

Korištenje vozila kontinuirano tokom 24 sata nije riješeno na jedinstven način. Ne postoje jasni kriteriji za dodjelu prava na korištenje istih. Rukovodiocima institucija je dato pravo da sami uredе korištenje vozila 24 sata posebnim aktom. Uslijed toga utvrđene su različite prakse koje generišu različita prava korisnika i različite troškove.

³⁷ Institucije sa većim brojem zaposlenih: BHMACH, GP, DKPT, SIPA.

Institucije sa manjim brojem zaposlenih: AZLP, URŽ, APP, IOLJP, ASH

³⁸ Pravilnikom iz 2014. za ROŽ je odobreno posjedovanje samo jednog vozila i to niže klase, dok drugi član istog Pravilnika iz 2014. navodi da rukovodilac institucije ima pravo na korištenje vozila srednje klase. Svim ostalim institucijama odobreno je posjedovanje bar jednog vozila srednje klase.

³⁹ Nazivi svih vrsta/naziva vozila po pravilnicima o specijalizovanim vozilima dati su u Prilogu br. 8.

⁴⁰ Prilog br. 9 - Primjeri definisanja specijalizovanih vozila

⁴¹ Primjer raspona vrijednosnih razreda za putnička vozila je od 50 do 150 hiljada KM. Detaljniji pregled po vrstama i vrijednostima dat je u Prilogu br. 10.

⁴² Tako, naprimjer, rukovodiocima GP-a, SIPA-e i DKPT-a je prema Pravilniku iz 2014. dodijeljeno pravo na korištenje službenog vozila srednje klase, a isti koriste specijalizovana vozila više klase. Također, i drugim sektorima ovih institucija dodijeljena su specijalizovana vozila više klase nego što ih sljeduje po Pravilniku. Direktor SIPA-e raspolaze s dva vozila, srednje i visoke klase. U Kabinetu direktora GP-a je deset vozila od kojih je većina više srednje klase.

⁴³ SIPA

⁴⁴ GP, DKPT, MP

U nastavku je tabela koja sadrži podatke o definisanju prava na korištenje vozila 24 sata kod institucija iz uzorka.

Tabela br. 5: Prava na korištenje vozila 24 časa utvrđena internim aktima

Institucija	Pravo na korištenje vozila tokom 24 sata	
	Službena vozila	Specijalizovana vozila
GSVM	predsjedavajući Vijeća ministara generalni sekretar	/
MFT	ministar, zamjenik ministra, sekretar, šef Kabineta ministra	/
MP	ministar, zamjenik ministra, sekretar	/
MCP	ministar, zamjenik ministra, sekretar	/
AS	/	/
APP	članovi Vijeća (tri člana)	/
GP	/	direktor, zamjenik direktora, pomoćnik direktora
DKPT	direktor, zamjenik direktora	/
SIPA	/	Korištenje se odobrava na osnovu potreba koje iskaže i obrazloži rukovodilac osnovne organizacione jedinice u mjesečnom planu korištenja

Iz prethodne tabele je vidljivo da je većina institucija utvrdila pravo na korištenje službenih vozila tokom 24 sata i to je pravo dato uglavnom rukovodiocima. Također, vidljivo je da je jedna institucija utvrdila pravo rukovodiocima na korištenje specijalizovanih vozila tokom 24 sata.

Iako je donesen novi Pravilnik iz 2023, isti nije značajno otklonio slabosti utvrđene ovom revizijom koje se tiču definisanja voznog parka, kriterija itd. Također, Pravilnikom iz 2023. je dovedena u pitanje transparentnost i kontrola namjenske upotrebe vozila.

Najznačajnija izmjena se tiče povećanja nabavne vrijednosti službenih vozila po klasama.⁴⁵

Pravilnikom iz 2023. godine izvršena je izmjena u definisanju specijalizovanih vozila, međutim, nisu definisani kriteriji za posjedovanje i korištenje specijalizovanih vozila.

Iz vrsta specijalizovanih vozila izbrisane su dvije vrste i to:

- vozila za specijalizovane namjene,
- ostala specijalizovana vozila za obavljanje specijalizovanih aktivnosti iz djelokruga rada institucije.

⁴⁵ Više o novim utvrđenim vrijednostima po klasama vidjeti u Prilogu br. 5.

Kroz ove vrste vozila institucije su ranije utvrđivale prava korištenja specijalizovanih vozila i za svrhe i aktivnosti koje ni po čemu nisu specijalizovane.

Novi Pravilnik iz 2023. godine nije otklonio slabosti Pravilnika iz 2014. godine.

Iako Pravilnik iz 2023. i dalje ne definiše jasne kriterije koja se vozila ne mogu smatrati specijalizovanim, prema navodima iz MFT-a planiraju više pažnje posvetiti analizi dostavljenih pravilnika i davanju mišljenja na specijalizovana vozila. U vezi s tim MFT je krajem jula 2023. godine⁴⁶ tražio od institucija da dostave dodatne podatke o specijalizovanim vozilima.⁴⁷

Pravilnikom iz 2023. su povećana prava na korištenje vozila više klase. Naime, uvedeno je pravo korištenja službenih vozila niže srednje i niže klase šefovima kabineta rukovodilaca institucije, dok im se po Pravilniku iz 2014. moglo dodijeliti vozilo samo niže klase.⁴⁸

Također, Pravilnikom iz 2023. je ukinuta i obaveza evidentiranja dnevnog korištenja vozila ukoliko vozilom upravlja samo jedna osoba i ne prelazi više od 80 km na dnevnoj osnovi⁴⁹, odnosno da se evidencije vode na mjesečnom nivou čime je transparentnost korištenja vozila svedena na minimum, a time je i kontrola namjenske upotrebe vozila skoro u potpunosti onemogućena.

Ova promjena predstavlja jedan od najvećih nedostataka novog Pravilnika iz 2023.

Na ovaj nedostatak Pravilnika iz 2023. Ured za reviziju je skrenuo pažnju i u Izvještaju o glavnim nalazima i preporukama za 2022. godinu.

Detaljnije o svim izmjenama u odnosu na raniji Pravilnik iz 2014. navedeno je u Prilogu br. 5.

Pravilnikom iz 2023, kao ni ranijim Pravilnikom iz 2014, nije propisano u kojim slučajevima institucije BiH ne ispunjavaju uslove za nabavku vozila (rukovodeći se principima ekonomičnosti) i koje su alternativne mogućnosti zadovoljenja potreba za prijevozom u takvim slučajevima.⁵⁰

Aktivnosti na uspostavljanju jasnog obilježavanja službenih vozila institucija BiH nisu završene.

Naime, Vijeće ministara je u februaru 2020. godine na osnovu poslaničke inicijative iz 2020. godine⁵¹ zadužilo MKP za realizaciju poslaničke inicijative, koja traži da se propiše jasno označavanje službenih vozila, naljepnicom ili na drugi odgovarajući način, kako bi

⁴⁶ Akt broj: 05-16-2-5647 -1 /23 od 31.7.2023. godine.

⁴⁷ Traženi podaci o: evidencijski broj iz modula stalnih sredstava, naziv specijalizovanog vozila/opis iz modula stalnih sredstava, broj vozila predviđen pravilnikom, nabavna vrijednost, prosječna godišnja kilometraža, prosječni godišnji troškovi održavanja (gorivo, održavanje, pranje, osiguranje, parking) do kraja 2021. i za 2022. godinu, namjena, korištenje 24 sata.

⁴⁸ Član 11, stav 4. Pravilnika iz 2023.

⁴⁹ Član 7. stav 5: Ukoliko službenim vozilom upravlja samo jedna osoba, u putni nalog upisuje se mjesečna kilometraža, a relacije u toku mjeseca navode samo za putovanja koje podrazumijevaju putovanje duže od 80 km.

⁵⁰ Smjernice za upravljanje voznim parkom, Ministarstvo uprave RH

⁵¹ Inicijativa poslanika Predstavničkog doma PS, 3. sjednica PD PS BiH od 16.1.2020. godine

učesnicima u saobraćaju, kao i građanima, bilo jasno vidljivo da se radi o službenom vozilu i kojoj instituciji pripada, a sve u svrhu sprečavanja zloupotrebe korištenja.

MKP je dostavio prijedlog uspostave registra službenih vozila i o istom je informisana Parlamentarna skupština⁵². Imajući u vidu navedeno, utvrđeno je da nadležne institucije nisu predložile način obilježavanja službenih vozila, a što je bila osnovna ideja poslaničke inicijative, nego su predložile objavu registra.

3.1.2. Praćenje, evidencije, analize i mjere za unapređenje

Praćenje primjene propisa i analiza stanja voznog parka treba da osiguraju informacije za donošenje odluka kojima bi se unaprijedio proces upravljanja voznim parkom i ostvarile uštede.

Ni Vijeće ministara, kao donosilac propisa, ni MFT, kao predlagač i nadležna institucija za realizaciju, ne raspolažu podacima da li su sve institucije donijele i uskladile svoje interne propise kako s Pravilnikom iz 2014. tako i s Pravilnikom iz 2023.

I po Pravilniku iz 2014. i Pravilniku iz 2023, 72 institucije su bile dužne da u propisanim rokovima donesu interne propise o službenim vozilima, a 26 odnosno 27⁵³ da dostave Vijeću ministara prijedloge internih pravilnika o specijalizovanim vozilima.

Nije uspostavljeno praćenje primjene Pravilnika o nabavci i korištenju službenih vozila u institucijama BiH.

Vijeće ministara i MFT nemaju podatak da li su sve institucije blagovremeno donijele i uskladile svoje interne propise s Pravilnikom iz 2014. i Pravilnikom iz 2023. U MFT-u imaju evidencije samo o zahtjevima i datim

mišljenjima na prijedloge pravilnika o specijalizovanim vozilima.

Revizija je konstatovala značajna kašnjenja u donošenju pravilnika o specijalizovanim vozilima prema Pravilniku iz 2014. Iako je rok za dostavu istih na saglasnost Vijeću ministara bio 2015. godina, kod određenih institucija proces donošenja internih pravilnika o specijalizovanim vozilima je trajao više od pet godina.⁵⁴

Također, i kod primjene novog Pravilnika iz 2023.⁵⁵ revizija je utvrdila kašnjenja u donošenju internih propisa o službenim vozilima i dostavi internih pravilnika o specijalizovanim vozilima Vijeću ministara na saglasnost. Podaci institucija iz uzorka pokazuju da su samo tri od devet institucija blagovremeno donijele interne propise o službenim vozilima, a nijedna institucija

⁵² Odgovor na poslaničku inicijativu Vijeće ministara je utvrdilo na 56. sjednici od 26.10.2022. godine, Odgovor razmatran na 3. sjednici PD PS BiH od 31.1.2023. godine

⁵³ Prema Pravilniku 2014. - 26 institucija ima pravo na specijalizovana vozila, prema Pravilniku iz 2023. - 27 institucija ima pravo na specijalizovana vozila.

⁵⁴ BHDCA-2022., MVP i CIK -2021

⁵⁵ Rok za donošenje propisa o službenim vozilima i dostavu prijedloga pravilnika o specijalizovanim vozilima Vijeću ministara je 20.7.2023. godine.

koja je imala pravo na specijalizovana vozila⁵⁶ nije blagovremeno dostavila Vijeću ministara interni pravilnik na saglasnost.

Kašnjenja su prisutna i kod drugih institucija. Prema podacima iz GSVM⁵⁷ od 27 institucija koje su imale pravo na specijalizovana vozila samo su tri dostavile prijedloge pravilnika na saglasnost Vijeću ministara.

Revizija je na bazi internet-stranice Vijeća ministara utvrdila da je do kraja septembra 2023. godine data saglasnost samo na dva prijedloga pravilnika o specijalizovanim vozilima.⁵⁸

Vijeće ministara i MFT ne raspolažu podacima o usklađenosti stanja voznog parka po broju, vrsti, pravu i klasi s propisanim. Također, planiranje budžeta za nabavke novih vozila ne zasniva se na analizi iskorištenosti i ekonomičnosti voznog parka.

Utvrđeno je da MFT kod planiranja budžeta za nove nabavke vozila provjerava propisani broj vozila i stvarni broj vozila. MFT prilikom planiranja budžeta za nabavku novih vozila ne traži od institucija analize iskorištenosti i ekonomičnosti postojećeg voznog parka. Institucijama koje imaju maksimalan propisan broj vozila, nabavka novih vozila se odobrava uz uslov da se planira prodaja viška vozila i za planirani iznos prodaje umanjuju im se planirana sredstva za nabavke novih vozila. Međutim, utvrđeno je da postoje slabosti u tom procesu jer MFT posmatra ukupan broj propisanih vozila i ne provjerava stvarno stanje po klasama ili vrstama vozila. Utvrđeno je i odobravanje nabavke novih vozila institucijama iako su raspolagale većim brojem od propisanog.⁵⁹ Odsustvo praćenja primjene propisa i stanja voznog parka za posljedicu ima postojanje institucija koje raspolažu većim brojem vozila ili višim klasama vozila od onih propisanih Pravilnikom 2014. i internim pravilnicima.⁶⁰

Također, Vijeće ministara i MFT ne raspolažu podacima o ukupnom broju i vrstama vozila za institucije BiH niti postoji jednostavan način dobijanja tih podataka.

Iako se kroz modul stalnih sredstava evidentiraju sva vozila po institucijama, ove evidencije ne omogućavaju generisanje podataka po institucijama o ukupnom broju vozila, niti se može utvrditi koliko vozila se odnosi na službena, a koliko na specijalizovana.

Razlog za isto je što se evidentiranje vozila kroz modul stalnih sredstava vrši po određenim kategorijama i potkategorijama vozila⁶¹ koje se razlikuju od načina

Ne postoje podaci o ukupnom broju i vrstama vozila u institucijama BiH.

⁵⁶ Od devet institucija četiri su imale pravo na specijalizovana vozila.

⁵⁷ Iz GSVM-a nam je dostavljen podatak da su do 30.9.2023. godine zaprimili tri prijedloga pravilnika (AZLP, CIK i AFIV) o specijalizovanim vozilima na saglasnost, s tim da jedan nije u propisanom roku (CIK)

⁵⁸ Saglasnost data na: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o službenim specijalizovanim vozilima u AFIV 19. sjednica Vijeća ministara [BOSNA I HERCEGOVINA \(vijeceministara.gov.ba\)](http://bosna.i.hercegovina.vijeceministara.gov.ba) i Pravilnik o specijalizovanim vozilima Agencije za zaštitu ličnih podataka BiH. [Održana 23. redovita sjednica Vijeća ministara Bosne i Hercegovine \(vijeceministara.gov.ba\)](http://odrzana.23.redovita.sjednica.vijeca.ministara.bosne.i.hercegovine.vijeceministara.gov.ba)

⁵⁹ GP-u odobren budžet za novu nabavku.

⁶⁰ Više o tome u poglavlju 3.2.1. ovog Izvještaja

⁶¹ Evidencije vozila kroz modul stalnih sredstava institucija BiH se vrše po kategorijama i potkategorijama Kategorije: 011321: putnički automobili, motocikli, kamioni, autobusi, vučna vozila, prikolice i poluprikolice,

definisanja vrsta vozila po Pravilniku iz 2014. i internim pravilnicima institucija. Također, na nemogućnost utvrđivanja tačnog broja vozila utiče i praksa institucija da evidentiraju opremu na vozila, da iste vrste vozila evidentiraju na različite kategorije i dr.⁶²

Uslijed nedostatka podataka o ukupnom broju i vrstama vozila u institucijama BiH, revizija je pokušala da utvrdi ukupan broj vozila. Tako je, analizom modula stalnih sredstava, utvrđeno da je ukupan broj svih vrsta vozila u institucijama BiH, s 31.12.2022. godine, oko 4.100⁶³. Pregled svih vrsta vozila po institucijama dat je u Prilogu br. 6.

Na bazi podataka koje su institucije BiH dostavljale finansijskoj reviziji⁶⁴ i podataka institucija iz uzorka, revizija je utvrdila broj službenih i specijalizovanih vozila. Broj službenih vozila je 234, a specijalizovanih 3.756.

U Prilogu br. 11 nalazi se pregled odobrenog broja službenih i specijalizovanih vozila po institucijama i stanje istih s 31.12.2022. godine s detaljima koja su vozila uključena u ovaj broj.

Ni Vijeće ministara ni MFT nisu izvršili analizu efekata Pravilnika donesenog 2014. godine niti se donošenje novog Pravilnika iz 2023. zasniva na dokumentovanim analizama. Iako je jedan od motiva donošenja Pravilnika iz 2014. bio racionalizacija troškova, nisu izvršene analize s ciljem utvrđivanja efekata istog na troškove.

Od 2015. godine redovno se, u izvještajima o izvršenju budžeta institucija BiH⁶⁵, navodi da su ostvarene uštede⁶⁶, međutim, nisu nam prezentovani dokazi provedenih analiza za ove navode. Planirane i započete aktivnosti MFT-a na analizama koje se tiču voznog parka institucija BiH nisu završene. Naime, u Izvještaju o izvršenju budžeta za 2021. godinu je navedeno da je u toku izrada analize troškova za službena specijalizovana vozila, kao i analiza usvojenih pravilnika u pogledu broja vozila, nabavnih vrijednosti istih, te analiza utroška goriva za ovu vrstu vozila. Navedeno je da će analiza biti podloga za pripremu Informacije s prijedlozima za unapređenje i racionalizaciju troškova za nabavku

cisterne autobusi, vozila integralnog transporta; 011322: poljoprivredna vozila; 011323: zrakoplovna vozila; 011324: plovna vozila; 011329: ostala prijevozna oprema, bageri, dizalice, utovarivači, dozeri, grejderi, minitragači, ostala mehanizacija, valjci.

⁶² Dodatna slabost ovih evidencija je i činjenica da nedostaju redni brojevi pa je, naročito kod institucija koje imaju veliki broj vozila, teško utvrditi ukupan broj. Osim toga, problem za utvrđivanje tačnog broja vozila predstavlja i praksa institucija da u ove evidencije unose i dodatnu opremu (klima, alarmi, zvučna i svjetlosna signalizacija itd.) kao da jednu te istu vrstu vozila evidentiraju na različitim kategorijama (npr. motocikli su u nekim slučajevima evidentirani pod potkategorijom motocikli, nekada pod putničkim vozilima, a nekada pod ostalom prijevoznom opremom i sl.).

⁶³ Moguća su minimalna odstupanja u broju vozila u slučaju da nije uspješno konstatovana stavka koja se ne odnosi na vozilo (oprema, alarmi, treptači, PDV i dr).

⁶⁴ Na bazi tabela dostavljenih finansijskoj reviziji za 2022. godinu i tabela dostavljenih u studiji. Kod MO, zbog nepostojanja tabela FR za specijalizovana vozila, broj istih je uzet iz ISFU i sadrži (motorna, poljoprivredna, zrakoplovna, plovna i ostalu prijevoznu opremu).

⁶⁵ [Izvještaji \(mft.gov.ba\)](http://mft.gov.ba) Izvještaji o izvršenju budžeta institucija BiH i međunarodnih obaveza BiH za 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021. i 2022. godinu

⁶⁶ Navodi iz izvještaja: Ostvarene su i dodatne uštede na materijalnim troškovima zbog primjene jedinstvenih pravilnika, kojima je Vijeće ministara BiH smanjilo prava zaposlenicima u institucijama BiH na reprezentaciju, na izdatke za fiksne i mobilne telefone i korištenje službenih vozila počev od 1.1.2015. godine, a efekti ušteda su evidentni u navedenoj godini, a koji su djelimično kompenzirani novim obavezama i aktivnostima iz nadležnosti institucija na nivou BiH.

specijalizovanih vozila (u smislu broja vozila koja se odobravaju institucijama) koju će MFT dostaviti Vijeću ministara. Iako je rok za završetak iste bio II kvartal 2023. godine⁶⁷ ista nije završena. U toku revizije predočeni su nam dostavljeni podaci samo za 10 institucija od 26 institucija koje su imale pravo na specijalizovana vozila po Pravilniku iz 2014.⁶⁸

Ni izrada novog Pravilnika iz 2023. se ne zasniva na dokumentovanim analizama stanja i problema niti su u njegovoj izradi učestvovali i druge institucije.⁶⁹ Osim obrazloženja⁷⁰ uz navedeni pravilnik nisu nam predočene nikakve dokumentovane analize, niti su nam predočeni dokazi da su sve ranije inicijative institucija za izmjene Pravilnika iz 2014. analizirane i razmatrane.⁷¹ Moguća posljedica prethodnog su već zaprimljene inicijative za izmjenu novodonesenog Pravilnika iz 2023.⁷²

3.2. Upravljanje voznim parkom u institucijama iz uzorka

Efikasno upravljanje voznim parkom pored sistemskih rješenja zavisi i od načina na koji pojedinačne institucije BiH upravljaju svojim voznim parkom. Rezultati provedene revizije pokazuju da institucije iz uzorka nisu efikasne u upravljanju svojim voznim parkom, o čemu više govore nalazi u nastavku.

3.2.1. Primjena propisa o vozilima

Znatan broj institucija iz uzorka je posjedovao veći broj vozila ili vozila veće klase od propisanog. Osim postupanja koja nisu u skladu s donesenim propisima, navedeno za posljedicu ima veći i skuplji vozni park, a samim tim i veće troškove.

Neusklađenost stanja voznog parka s važećim propisima⁷³ je utvrđena kod četiri od devet institucija iz uzorka⁷⁴. Iako su sve institucije donijele interne propise o službenim i

⁶⁷ Izvještaj o izvršenju budžeta za 2021. godinu, Akcioni plan MFT-a za unapređenje sistema internih finansijskih kontrola za 2022. godinu, Zabilješka sa sastanka u MFT-u

⁶⁸ Tabele MO, VSTV, MVP, MP, MS, AŠSUK, SZP, IM, INO i RAK.

⁶⁹ Na izradi Pravilnika iz 2014. uključene su bile i druge institucije BiH koje su davale sugestije i primjedbe, a Vijeće ministara BiH je formiralo interesornu radnu grupu, sačinjenu od predstavnika ministarstava, koja je imala zadatak da u saradnji s MFT-om usaglasi sve primjedbe na Prijedlog pravilnika.

U izradi Pravilnika iz 2023. nemamo nikakvih dokaza da su bile uključene i druge institucije BiH.

⁷⁰ Prema obrazloženju, osnovni razlog za donošenje Pravilnika iz 2023. je potreba prilagođavanja stvarnim okolnostima. Nabavne vrijednosti po klasama su povećane zbog porasta cijena svih roba i usluga, pa tako i cijena motornih vozila, i situacije da institucije BiH više nisu u mogućnosti, u okviru ranije propisanih iznosa, nabaviti vozila propisane klase, te da se otklone određene nejasnoće uočene nakon analize stanja u ovoj oblasti.

⁷¹ Inicijativa RAK-a od 23.11.2021. godine, koja je u junu 2023. godine povučena iz procedure kod Vijeća ministara, Inicijativa Ureda za harmonizaciju i koordinaciju plaćanja u poljoprivredi, ishrani i ruralnom razvoju BiH od 8.2.2023. godine i Inicijativa Pravobranilaštva od 2.2.2023. godine nisu dostavljene Vijeću ministara.

Uvažene su samo ranije odobrene inicijative na Vijeću ministara i to povećanje broja vozila za GSVM (3. sjednica Vijeća ministara, od 23.2.2023. godine) i omogućavanje posjedovanja specijalizovanih vozila za AZLP (56. sjednica Vijeća ministara, od 26.10.2022. godine)

⁷² RAK, ROŽ, UIO, KZHPP.

⁷³ Propisi doneseni u skladu s Pravilnikom iz 2014.

⁷⁴ GP, DKPT, SIPA, GSVM

specijalizovanim vozilima u skladu s Pravilnikom iz 2014, stvarno stanje voznog parka kod određenih institucija ne odgovara odobrenom broju i klasi vozila.

U nastavku je dat tabelarni pregled odstupanja po institucijama.

Tabela br. 6: Vrste odstupanja po institucijama

Vrsta odstupanja	Institucije
Prekoračenje broja vozila	GP i GSVM
Prekoračenje broja po klasama	GP
Viša klasa od propisane	DKPT
Pravo korištenja veće od propisanog	GP, SIPA i DKPT
Raspolaganje specijalizovanim vozilima, a imaju pravo na službena	GP i SIPA
Ustupanje vozila	DKPT

GP je tokom cijelog posmatranog perioda raspolagao većim brojem specijalizovanih vozila od propisanog. Najveće prekoračenje broja vozila je bilo u 2021. godini i to preko 80 vozila.

Prema vrstama vozila najveće prekoračenje je kod terenskih, teretnih vozila i kombi vozila.⁷⁵

Institucije raspolažu većim brojem i višim klasama vozila od propisanog.

Kod DKPT-a je utvrđeno da je raspolagao službenim vozilima više klase od propisane. Naime, DKPT je imao pravo na četiri službena vozila (jedno srednje, dva niže srednje i jedno niže klase), a raspolagao je

s četiri vozila od kojih su tri više srednje klase. Također, DKPT je iz svog voznog parka u toku posmatranog perioda ustupao vozila drugim institucijama na duži period.⁷⁶

GSVM je tokom skoro cijelog posmatranog perioda raspolagao jednim službenim vozilom više od propisanog. Prema Pravilniku iz 2014, GSVM je imao pravo na sedam službenih vozila, ali je više od dvije godine⁷⁷ raspolagao sa osam vozila. To jedno vozilo koje predstavlja prekoračenje je privremeno pozajmljeno od DKPT-a.

Osim prethodnog, kod policijskih tijela⁷⁸ je utvrđeno da su određene osobe raspolagale vozilima više klase od one koja im je pravilnicima propisana, kao i da su raspolagale većim brojem vozila. Ove institucije su svojim pravilnicima o specijalizovanim vozilima omogućile da određene osobe ostvaruju pravo na korištenje specijalizovanih vozila i to viših klasa od onih koje su im propisane Pravilnikom iz 2014.⁷⁹

⁷⁵ Dostavljene tabele GP: 2020. (prekoračenje preko 30 kod terenskih teretnih vozila), 2021. (prekoračenje preko 80 kod terenskih i teretnih vozila), 2022. (prekoračenje preko 40 terenskih, teretnih i kombi vozila u odnosu na interni pravilnik koji je važio do 14.12.2022. godine).

⁷⁶ GSVM - jedno vozilo na period od oko dvije i po godine (vraćeno krajem 2022. godine), UIO – najmanje dva vozila tokom cijelog perioda (preneseno u vlasništvo UIO krajem 2022. godine), MS – jedno vozilo na period od oko jedne godine (vraćeno sredinom 2021. godine).

⁷⁷ Vozilo ustupljeno sredinom 2020. godine, a vraćeno krajem 2022. godine.

⁷⁸ GP, DKPT i SIPA

⁷⁹ Kabinet direktora GP-a je raspolagao s 9 - 14 specijalizovanih vozila od kojih je većina više srednje klase, a imaju i vozila visoke klase, a Pravilnikom iz 2014. je propisano po jedno službeno vozilo za direktora (srednja klasa) i zamjenika (niža srednja klasa). Direktor SIPA-e je raspolagao s dva vozila, jedno službeno srednje klase

S obzirom na to da je u toku studije revizije donesen novi Pravilnik iz 2023, utvrđeno je da institucije iz uzorka kasne u donošenju internih propisa o službenim vozilima i dostavi internih pravilnika o specijalizovanim vozilima na saglasnost Vijeću ministara.

Većina institucija iz uzorka nije donijela ili je kasnila u donošenju i dostavi Vijeću ministara na saglasnost novih internih propisa o vozilima.

Institucije kasne u izradi i donošenju internih propisa o vozilima.

Pravilnik iz 2023. je utvrdio obavezu za sve institucije da u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu donesu interne propise o službenim vozilima, a interne pravilnike o specijalizovanim vozilima dostave na saglasnost Vijeću ministara.⁸⁰ Iako je donošenje internog propisa o službenim vozilima u nadležnosti

samih institucija, utvrđeno je da šest od devet institucija iz uzorka⁸¹ kasni ili je kasnilo u donošenju ovog propisa. Pregled donošenja i kašnjenja dat je u narednoj tabeli.

Tabela br. 7: Pregled institucija iz uzorka i status donošenja i kašnjenja internih propisa

Red. br.	Naziv institucije	Interni propis o službenim vozilima	
		Donesen	Kašnjenja u donošenju (u danima)*
1	GSVM	DA	0
2	MFT	DA	0
3	AS	DA	0
4	APP	DA	34
5	MP	DA	42
6	MCP	NE	72
7	GP	NE	72
8	DKPT	NE	72
9	SIPA	NE	72

*Kašnjenja izračunata zaključno s 30.9.2023. godine

Što se tiče specijalizovanih vozila, nijedna od četiri institucije iz uzorka⁸² koje imaju pravo na specijalizovana vozila nema donesen novi pravilnik. Sve kasne više od dva mjeseca u dostavljanju prijedloga pravilnika o specijalizovanim vozilima Vijeću ministara na saglasnost.⁸³

i jedno specijalizovano visoke klase, a Pravilnikom iz 2014. je propisano pravo na jedno službeno vozilo srednje klase. Direktor i zamjenici direktora DKPT-a su raspolagali s po jednim službenim vozilom više srednje klase, a Pravilnikom iz 2014. im je propisana srednja i niža srednja klasa.

⁸⁰ Službeni glasnik BiH, broj 34/23 dana 16.05.2023. godine (stupa na snagu narednog dana od dana objavljivanja u Službenom glasniku BiH)

⁸¹ GP, SIPA, DKPT, MCP, MP i APP

⁸² GP, SIPA, DKPT i MP

⁸³ Kašnjenja izračunata zaključno s 30.9.2023. godine

Osim kašnjenja u dostavi prijedloga pravilnika o službenim vozilima za specijalizovane namjene Vijeću ministara, sve institucije su kasnile i u pokretanju procedura pribavljanja mišljenja od nadležnih institucija na prijedloge pravilnika.⁸⁴

3.2.2. Analize potreba, stanja i troškova voznog parka

Većina institucija iz uzorka nema uspostavljenu praksu provođenja analiza stanja i troškova voznog parka prije donošenja odluka o nabavkama novih vozila i ulaganja u održavanje postojećih vozila.

Institucije iz uzorka planiranje nabavki vozila ne zasnivaju na dokumentovanim analizama potreba, postojećeg stanja voznog parka i stanja na tržištu s ciljem najefikasnijeg i najekonomičnijeg korištenja javnih sredstava.

Zanavljanje i održavanje voznog parka ne zasniva se na analizama ekonomičnosti.

Nijedna institucija⁸⁵ iz uzorka nije pri planiranju nabavki vozila razmatrala mogućnost da se potreba za prijevozom zadovolji korištenjem vozila koja prelaze malu kilometražu ili nekim drugim ekonomičnijim alternativnim rješenjem, iako ovo

pitanje nije sistemski definisano⁸⁶.

Institucije iz uzorka ne analiziraju troškove upotrebe vozila i njihovu iskorištenost. Svako vozilo ima svoje fiksne troškove bez obzira na to da li se i koliko koristi⁸⁷. U nastavku je pregled procjene osnovnih godišnjih troškova prijevoza za vozilo nabavne vrijednosti od 25.000 KM.

Tabela br. 8: Procijenjeni godišnji troškovi vozila nabavne vrijednosti 25.000 KM

Godišnji troškovi	Iznos u KM
Amortizacija (15% godišnje)	3.750
Registracija i osiguranje	600
Održavanje	400
Gume	600
Ukupni troškovi	5.350

Iz prethodne tabele je vidljivo da vozilo nabavne vrijednosti 25.000 KM ima godišnje troškove preko pet hiljada KM ako se ne koristi. Ovi troškovi rastu korištenjem vozila tj. ostvarivanjem troškova goriva. Isplativost posjedovanja vozila raste s prijeđenom kilometražom. Veća prijeđena kilometraža snižava prosječan trošak po prijeđenom kilometru.

⁸⁴ GP 21.8.2023. godine – Zahtjev prema MS-u za mišljenje, DKPT 17.7.2023. godina – Zahtjev prema MFT-u za mišljenje, MP 24.07.2023. godine zahtjevi za mišljenje prema MFT-u i UZ.

⁸⁵ Nabavku vozila u posmatranom periodu su provodile: GP, DKPT, SIPA, AS, APP

⁸⁶ Pravilnik iz 2014. i Pravilnik iz 2023. Vidjeti više u poglavlju 3.1.1. ovog Izvještaja

⁸⁷ U navedene troškove nisu uključeni troškovi vozača, pranja i parkinga.

U zemljama u okruženju postoje preporuke kada se treba nabavljati novo vozilo. Tako se, naprimjer, u Hrvatskoj⁸⁸ ne preporučuje nabavka novog vozila ako će vozilo na godišnjem nivou prelaziti manje od 10.000 km.

Za potrebe ove studije urađena je analiza prijeđene kilometraže vozila za institucije iz uzorka za 2022. godinu, što je prikazano u narednoj tabeli:

Tabela br. 9: Broj vozila po intervalima prijeđene kilometraže za 2022. godinu institucija iz uzorka⁸⁹

INSTITUCIJA	Broj vozila po intervalima prijeđene kilometraže				Ukupan broj vozila za koje je posmatrana prijeđena kilometraža	Procenat vozila koja prelaze manje od 10.000 km godišnje
	0-5.000	5.001-10.000	10.001-15.000	preko 15.000		
SIPA	26	52	27	61	166	47%
MP	2	4	2	10	18	33%
GP	55	50	45	172	322	33%
GSVM	1	1	0	5	7	29%
MCP	2	0	0	6	8	25%
DKPT	3	12	13	73	101	15%
MFT	0	0	2	4	6	0%
AS	0	0	0	3	3	0%
APP	0	0	1	2	3	0%
UKUPNO	89	119	90	336	634	33%

Iz tabele je vidljivo da pet od devet institucija iz uzorka posjeduje 208 vozila koja su u 2022. godini prešla manje od 10.000 km, a znatan broj ovih vozila je prešao i manje od 5.000 km. Uz razumijevanje da određeni poslovi zbog svoje specifičnosti zahtijevaju potrebu za vozilom bez obzira na to koliko se koristi, za većinu vozila koja prelaze malu kilometražu institucije nisu ponudile uvjerljivo obrazloženje male prijeđene kilometraže.

Iako je većina ovih institucija⁹⁰ imala i nove nabavke vozila, nijedna nije pri planiranju nabavki vozila razmatrala mogućnost da se potreba za vozilom zadovolji korištenjem vozila koja prelaze malu kilometražu.

⁸⁸ [Smjernice za upravljanje voznim parkom.pdf \(gov.hr\)](#)

3.3. Preporučena mjerila za korištenje i rashodovanje

Preporučena mjerila prilikom planiranja nabavke novog službenog automobila i rashodovanja su:

a) Nabavka automobila se ne preporučuje ako se procjenjuje da će automobil ostvarivati manje od 10.000 km godišnje.

...

Nabavka automobila koji prelaze manje od 10.000 km godišnje iznimno je prihvatljiva u slučaju specifičnih radnih zadataka koji uslovljavaju malu iskorištenost (npr. specijalno vozilo, vozilo za posebne situacije, vozilo koje se koristi u udaljenim lokacijama, otoci, vozilo koje se koristi sezonski, itd.).

⁸⁹ Izvor: dostavljene tabele institucija iz uzorka za 2022. godinu. U obračun nisu uzeta: vozila nabavljena/stavljena u upotrebu u toj godini, prodana vozila u toj godini, pozajmljena vozila u toj godini, donirana vozila u toj godini, motocikli, prikolice, čamci, motorne sanke.

⁹⁰ GP, SIPA, DKPT

Pored navedenog, kod određenih institucija koje su nabavljale vozila⁹¹ nije utvrđeno postojanje analiza opravdanosti traženih tehničkih karakteristika vozila, karakteristika tražene opreme koje u konačnici mogu da dovedu do skuplje nabavne vrijednosti vozila, što u konačnici dovodi i do većih troškova voznog parka.

Iako je kod većine institucija koje su nabavljale vozila⁹² dokumentovano ispitivanje tržišta, samo je APP radio pisanu analizu rezultata istraživanja tržišta u smislu poređenja koja sve vozila mogu zadovoljiti tražene tehničke karakteristike. Ovakve analize bi trebale da doprinesu osiguranju konkurencije i primjene općih principa ZJN-a.⁹³

Institucije, također, nemaju uspostavljenu praksu analiziranja troškova buduće eksploatacije vozila (troškovi održavanja, troškovi registracije i osiguranja, potrošnje itd.) prilikom planiranja i nabavke vozila, a što bi trebalo da doprinese efikasnijem i ekonomičnijem upravljanju ovim troškovima.

Posljedica prethodnih slabosti može da utiče na ekonomičnu upotrebu javnih sredstava za nabavku vozila, jer potreba za istim se možda mogla zadovoljiti unutar postojećeg voznog parka ili nekim drugim ekonomičnijim rješenjem. Također, specificiranje opreme koja nije neophodna i izostanak analize tržišta može da ograniči konkurenciju i poskupi samu nabavku.

Institucije iz uzorka nemaju praksu analiziranja troškova održavanja voznog parka s ciljem ostvarenja ušteda i opravdanosti daljih ulaganja u vozila.

Revizijom su utvrđene značajne razlike u troškovima održavanja vozila⁹⁴ za institucije iz uzorka. Određene institucije imaju skoro pet puta više troškove održavanja po pređenom km. Međutim, institucije nemaju praksu sveobuhvatne dokumentovane analize troškova i opravdanosti ulaganja u održavanje voznog parka. Utvrđeni slučajevi pojedinačnih analiza ulaganja u održavanje vozila u većini slučajeva tiču se obrazloženja razloga za prodaju ili otpis određenih vozila.⁹⁵

Pregled prosječnih troškova održavanja po pređenom kilometru, u posmatranom periodu, za institucije iz uzorka dat je na narednog grafikonu.⁹⁶

⁹¹ GP: pogon 4x4, automatski mjenjač, krovni nosači, LED svjetla, senzor za kišu, digitalna instrument ploča, kožni upravljač, preklopivi prednji i zadnji nasloni za ruke, itd.

SIPA: aluminijski naplatci, senzori za kišu, LED prednja svjetla, vanjske ručice vrata u boji vozila, audiosistem s minimalno 12,3" s LCD displejom, elektrohromatski unutrašnji retrovizor s automatskim zatamnivanjem, minimalno pet zvučnika i dr.

⁹² Institucije koje su dokumentovale ispitivanje tržišta: GP, APP, AS i DKPT. Institucija koja nije dokumentovala ispitivanje tržišta: SIPA.

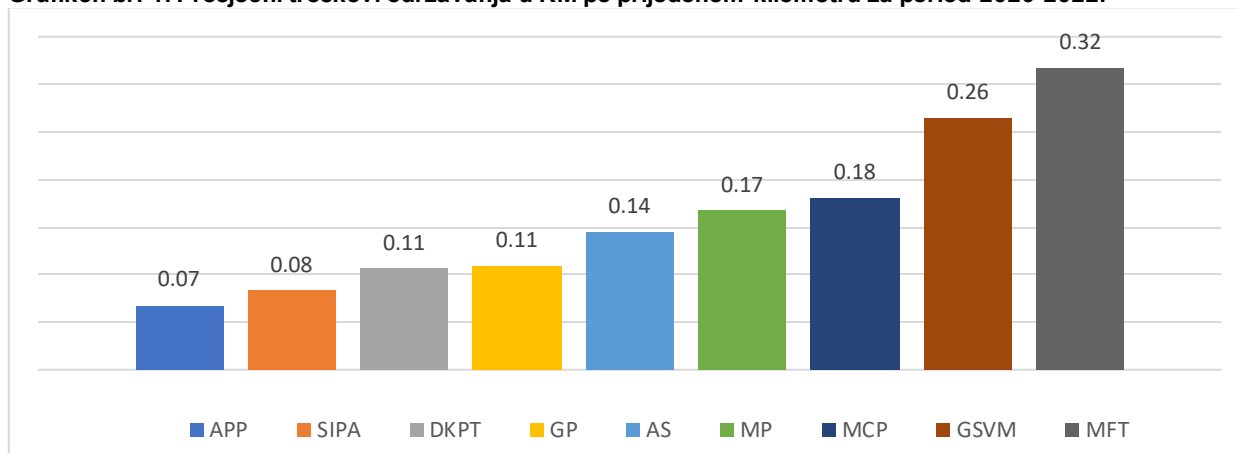
⁹³ Član 3. – Opći principi i član 14.a – Prethodna provjera tržišta

⁹⁴ ISFU: troškovi materijala i usluga održavanja, motornog ulja i guma

⁹⁵ MCP, GP, SIPA

⁹⁶ Kilometražaj je utvrđena na bazi dostavljenih tabela. Nedostaju podaci o kilometražaj: GP – 104 vozila, DKPT 6 vozila.

Grafikon br. 1: Prosječni troškovi održavanja u KM po prijeđenom kilometru za period 2020-2022.



Iz prethodnog grafikona je vidljivo da najniže troškove održavanja po prijeđenom kilometru imaju APP i SIPA, a MFT najveće.

S obzirom na to da institucije iz uzorka ne rade sveobuhvatne analize troškova održavanja po vozilu nismo se mogli uvjeriti šta je tačan razlog za razlike u troškovima. Međutim, našim analizama stanja voznog parka identifikovali smo određene faktore koji su mogli da utiču na razlike u troškovima. Tako, naprimjer, razlog niskih troškova održavanja kod APP-a može da bude niža klasa vozila i najmlađi vozni park. A kod SIPA-e na ove troškove može da utiče jeftiniji vozni park, kao i činjenica da SIPA ima vlastiti servis za manje servise (zamjena ulja, sijalica i dr.).⁹⁷ S druge strane, razlog visokih troškova održavanja vozila kod MFT-a mogu da budu velika ulaganja u određena vozila.⁹⁸ Revizija je i kod drugih institucija iz uzorka⁹⁹ utvrdila značajnija ulaganja u održavanje određenih vozila u posmatranom periodu.

Ulaganja u vozila koja se često kvare i čije popravke prelaze tržišnu vrijednost vozila negativno utiču na ekonomično trošenje javnih sredstava i dalju upotrebu tih vozila kako u sigurnosnom smislu tako i u raspoloživosti tih vozila zbog vremena provedenog na servisima.

Za potrebe ove studije na bazi dostupnih podataka sačinjene su određene analize i drugih troškova voznog parka institucija iz uzorka i iste se nalaze u Prilogu br. 12.

Prodaja vozila se ne zasniva na sveobuhvatnim analizama stanja voznog parka i jasnom definisanju prioriteta vozila za prodaju.

⁹⁷ U ove troškove nisu uračunati troškovi zaposlenih servisera, struje, itd.

⁹⁸ Izvještaj finansijske revizije MFT-a za 2022. godinu: Samo za jedno vozilo nabavne vrijednosti oko 100 hiljada KM je od nabavke 2016. godine do kraja 2022. godine uloženo u održavanje ukupno 132.536 KM

⁹⁹ GSVM: oko 52.000 KM, MP: oko 25.000 KM, DKPT: oko 23.000 KM; MCP: oko 18.000 KM, GP: oko 17.000 KM

Pet institucija iz uzorka¹⁰⁰ je u posmatranom periodu imalo prodaju vozila. U najvećem broju slučajeva osnova za prodaju vozila je bilo ispunjenje propisanih uslova za prodaju¹⁰¹ i zadržavanje voznog parka (nabavka, donacije). U pojedinačnim slučajevima, osim ovih uslova kao razlozi prodaje su navedeni visoki troškovi održavanja ili veći kvar.

Međutim, nijedna institucija, a naročito institucije koje imaju veliki vozni park i koje su prodavale veći broj vozila, nije radila sveobuhvatnu analizu stanja voznog parka s više aspekata (aspekta potreba i prioriteta, tehničke ispravnosti, troškova upotrebe i održavanja) kako bi se mogli utvrditi prioriteta prodaje.

Posljedice navedenog mogu da budu prodaja vozila koja se još mogu koristiti uz male troškove eksploatacije, izostanak prodaje vozila koja nisu isplativa za dalju upotrebu, kao i vozila za kojima institucije više nemaju potrebu ili je potreba za istim smanjena i mogla se zadovoljiti nekim drugim ekonomičnijim rješenjem.

3.2.3. Praćenje, analize i izvještavanje

Uspostavljeni način praćenja i internog izvještavanja u institucijama iz uzorka ne pruža jasnu sliku o efikasnosti i ekonomičnosti korištenja voznog parka.

Izvještavanje kod institucija iz uzorka se svodi samo na prikaz podataka o troškovima i upotrebi vozila bez sveobuhvatnih analiza s ciljem utvrđivanja efikasnosti i ekonomičnosti voznog parka. Analiza ovih podataka treba da pruži informaciju o stanju voznog parka i da bude podloga za donošenje svih budućih odluka koje se tiču upravljanja voznim parkom (dalja ulaganja, preraspodjela, nove nabavke, prodaja itd.).

Nije uspostavljeno efikasno praćenje, analiza i izvještavanje o voznom parku.

U jednom dijelu GP može poslužiti kao primjer dobre prakse jer je kroz svoje izvještaje prikazivao analizu vozila koja prelaze malu kilometražu i dao prijedlog vozila za otpis.

Određeni segmenti upravljanja voznim parkom bili su predmet internih revizija GP-a, SIPA-e i DKPT-a.¹⁰² Istim su identifikovane određene slabosti i nepravilnosti i date preporuke za unapređenje. Međutim, izvještaji naknadne interne revizije ukazuju na to da nisu realizovane sve preporuke.¹⁰³

¹⁰⁰ AS, GP, DKPT, SIPA i MP

¹⁰¹ Starost i prijeđena kilometraža

¹⁰² DKPT: Revizija upotrebe službenih vozila u DKPT-u za period 1.1.-31.7.2021. godine, Revizija o uslovima i načinu skladištenja roba u SIPA-i 2020. godina, GP: Izvještaj o izdacima za tekuće održavanje u GP-u 2021. godina i Izvještaj o upotrebi službenih vozila u GP-u 2020. godina.

¹⁰³ DKPT: Naknadna revizija upotrebe službenih vozila u DKPT-u za period 2022. godine, Izvještaj o naknadnoj reviziji uslova i načina skladištenja roba u SIPA-i 2021. godina, GP: Izvještaj naknadne revizije po ranije obavljenoj reviziji izdataka za tekuće održavanje u GP-u 2022. godina i Izvještaj naknadne revizije po ranije obavljenoj reviziji upotrebe službenih vozila u GP-u 2020. godina.

Iako sve institucije iz uzorka imaju propisanu obavezu praćenja i izvještavanja o upotrebi i troškovima vozila, četiri institucije nisu izvještavale u skladu s propisanim rokovima.¹⁰⁴ Također, utvrđeno je da GP nije u posmatranom periodu koristio program praćenja upotrebe i troškova vozila razvijen za potrebe policijskih tijela.¹⁰⁵

¹⁰⁴ MP, SIPA i AS nisu sačinjavali polugodišnje i godišnje izvještaje. SIPA sačinjava samo mjesečne izvještaje. GP je za 2020, 2021. godinu podnosio devet mjesečnih izvještaja, dok je u 2022. godini podnio godišnji izvještaj.

¹⁰⁵ Agencija za policijsku podršku je na inicijativu GP-a izradila informacijski sistem za evidenciju podataka o službenim vozilima za policijska tijela (GP, SIPA i DKPT) koji je pušten u rad krajem 2020. godine. U GP-u navode da su u toku aktivnosti obuke za korištenje ovog programa, a do tada su koristili svoj program.

4. ZAKLJUČCI

Sve javne institucije su dužne da osiguraju zakonsku, namjensku, racionalnu i ekonomičnu upotrebu javnih sredstava za izvršenje poslova iz svoje nadležnosti. Imajući u vidu da institucije BiH godišnje za tekuće izdatke voznog parka izdvajaju preko 15 miliona KM i da se konstantno traži smanjivanje javne potrošnje, ekonomično i efikasno upravljanje javnim sredstvima postaje imperativ dobrog upravljanja.

Provedena revizija na temu „Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH“ je pokazala da institucije BiH voznim parkom ne upravljaju na efikasan i ekonomičan način. Utvrđeno je da postoje slabosti u sistemskom rješenju uređenja voznog parka kao i slabosti pojedinačnih institucija u upravljanju vlastitim voznim parkom.

4.1. Sistemska rješenja za upravljanje voznim parkom

Iako je Vijeće ministara donošenjem Pravilnika iz 2014. uredilo i unaprijedilo dotadašnje stanje upravljanja voznim parkom, nalazi revizije ukazuju na to da postoji prostor za unapređenje. Također, ni donošenje novog Pravilnika iz 2023. nije otklonilo slabosti na koje ukazuje ovaj izvještaj.

Slabosti normativnog uređenja cjelokupnog voznog parka ostavile su prostor samim institucijama da ovaj proces u velikoj mjeri uredi svaka na svoj način bez naročitog vođenja računa o efikasnoj i ekonomičnoj upotrebi javnih sredstava.

Ni stari Pravilnik iz 2014, kao ni novi Pravilnik iz 2023, nisu na jedinstven način uredili upravljanje voznim parkom u institucijama BiH. Ne postoje jasni kriteriji za posjedovanje, nabavku i korištenje vozila u institucijama BiH. Samo za oko pet posto voznog parka, tj. za službena vozila, postoje određeni kriteriji, dok za specijalizovana vozila, koja čine oko 95% voznog parka, ne postoje jedinstveni opći kriteriji za posjedovanje, nabavku i korištenje.

Prethodno je dovelo do različitih internih propisa kojima su omogućena različita prava ili benefiti u institucijama, kao i različiti troškovi, a što utiče na pravičnost i ekonomičnost upravljanja voznim parkom institucija BiH.

Ne postoje smjernice na nivou institucija BiH koje bi institucijama dale okvir za postupanje u slučajevima neispunjavanja uslova za nabavku vozila i koje su alternativne mogućnosti zadovoljenja potreba za prijevozom u takvim slučajevima. Osim nedostatka normativnog uređenja cjelokupnog voznog parka, izostao je i nadzor nad praćenjem primjene kao i evaluacija efekata donesenih rješenja. Nadležne institucije nemaju podatke o primjeni propisa, prisutnim problemima u implementaciji, niti da li su ispunjena očekivanja njihovog donošenja (jedinstveno uređenje procesa i racionalizacija troškova).

Također, nadležne institucije ne raspolažu jedinstvenim evidencijama voznog parka institucija BiH (broj i vrste vozila). Izostanak ovih informacija može da utiče na to da odluke koje trebaju da unaprijede upravljanje voznim parkom neće biti donesene ili neće proizvesti željene efekte. A moglo bi se reći da su željeni efekti izostali.

Iako je bilo za očekivati da će Pravilnik iz 2023. biti unaprijeđen, isti nije imao suštinskih izmjena koje bi mogle unaprijediti slabosti utvrđene ovom revizijom. Naprotiv, Pravilnikom iz 2023. je, i pored konstantnih nedostataka koji su konstatovani kroz izvještaje finansijske revizije, uvođenjem odredbe o nevođenju evidencija o korištenju vozila na dnevnoj osnovi do 80 km (tada se vodi samo mjesečna evidencija o korištenju vozila), transparentnost upotrebe vozila svedena na minimum, a kontrola upotrebe skoro onemogućena.

4.2. Upravljanje voznim parkom u pojedinačnim institucijama

Pored slabosti sistemskih rješenja, i kod samih institucija upravljanje vlastitim voznim parkom nije uvijek u skladu s propisima i ne zasniva se na analizama stanja i potreba s ciljem efikasnog iskorištenja postojećeg voznog parka i ekonomične upotrebe raspoloživih sredstava.

Utvrđeno je da institucije BiH kasne u donošenju i predlaganju internih propisa, odstupaju od propisanog u stanju voznog parka kako po pitanju broja, tako i klase i prava na korištenje.

Institucije planiranje nabavki vozila ne zasnivaju na dokumentovanim analizama potreba, postojećeg stanja voznog parka, s ciljem najefikasnijeg i najekonomičnijeg korištenja javnih sredstava.

Također, institucije nemaju praksu analiziranja troškova održavanja voznog parka s ciljem opravdanosti daljih ulaganja u vozila, a ni prodaja vozila se ne zasniva na sveobuhvatnim analizama stanja voznog parka i jasnom definisanju prioriteta vozila za prodaju.

Uspostavljeni načini evidentiranja, praćenja i izvještavanja o broju vozila, troškovima ne pružaju adekvatnu podlogu za donošenje odluka o nabavkama, održavanju, prodaji, mjerama za unapređenje i sl.

5. PREPORUKE

Revizija je provedena s ciljem da se ispita da li institucije BiH voznim parkom upravljaju na efikasan i ekonomičan način. Na osnovu nalaza i zaključaka, koji potvrđuju da institucije BiH voznim parkom ne upravljaju na efikasan i ekonomičan način, Ured za reviziju je formulisao preporuke kojim bi se sistem mogao unaprijediti i doprinijeti većem nivou javne odgovornosti kod korištenja javnih sredstava. Preporuke su upućene Vijeću ministara, Ministarstvu finansija i trezora i institucijama iz uzorka.

Preporuke Vijeću ministara:

- **Unaprijediti propise s ciljem sveobuhvatnog, jedinstvenog, ekonomičnog upravljanja i namjenskog korištenja vozila.**

Propisi bi trebali regulisati i obuhvatiti cijeli vozni park institucija BiH. Potrebno je jasno definisati kriterije za posjedovanje, nabavku i korištenje službenih i specijalizovanih vozila. Kroz izmjene propisa osigurati mogućnost kontrole namjenskog korištenja voznog parka. Razmotriti mogućnost uvođenja u propis alternativnih rješenja osiguranja potreba za prijevozom, ako posjedovanje vlastitog vozila u institucijama nije ekonomično, kriterija za kasko osiguranje, jednoobrazno i sveobuhvatno izvještavanje unutar institucija kao i uspostavu jedinstvene baze podataka o svim vozilima institucija BiH i dr.

Preporuke Ministarstvu finansija i trezora:

- **MFT, kao odgovorni predlagač Pravilnika iz 2014. i Pravilnika iz 2023, dužan je uspostaviti praćenje i analizu primjene i efekata istih, i o tome redovno izvještavati Vijeće ministara i davati prijedloge mjera na unapređenju.**

Praćenje treba da osigura sveobuhvatne informacije o voznom parku institucija BiH, informacije o realizaciji ciljeva zbog kojih su pravilnici doneseni i prijedloge korektivnih aktivnosti ukoliko primjena odstupa od propisanog i ako ciljevi nisu postignuti.

- **Unaprijediti proces analize zahtjeva za budžet koji se tiču nabavke novih vozila.**

Zahtijevati od institucija da zahtjevi za budžet i planiranje nabavke novih vozila budu zasnovani na provedenim analizama potreba, stanja, iskorištenosti i ekonomičnosti postojećeg voznog parka.

- **Osigurati jednoobrazno evidentiranje vozila kroz modul osnovnih sredstava i lako dostupne podatke o broju, vrstama, kategorijama, klasama, vrijednosti i starosti vozila po institucijama i ukupno za sve institucije BiH.**

Preporuke institucijama iz uzorka:

- **Institucije BiH trebaju blagovremeno preduzimati aktivnosti usklađivanja internih propisa s važećim propisima koji se tiču upravljanja voznim parkom.**

Blagovremeno donositi, pripremati i dostavljati interne propise. Donošenje/pripremu i izmjenu internih propisa zasnivati na dokumentovanim analizama stanja i potreba voznog parka. Ovo je naročito bitno kod institucija koje imaju pravo na specijalizovana vozila gdje same institucije predlažu broj vozila, vrstu, klasu i dr.

- **Institucije trebaju preduzeti aktivnosti koje će osigurati da nemaju više vozila od propisanog.**

Institucije koje imaju prekoračenje broja vozila od propisanog trebaju uskladiti taj broj sa propisanim na način da svedu broj na dozvoljeni ili pokrenu procedure izmjene propisa kako bi osigurali usklađenost, vodeći pri tome računa o stvarnim potrebama i raspoloživim budžetskim sredstvima.

- **Redovno evidentirati, pratiti i analizirati stanje i troškove voznog parka.**

Osigurati evidentiranje stanja i svih troškova po vozilima. Na bazi sveobuhvatnih evidencija vršiti analize koje će doprinijeti da odluke o potrebama za prijevozom, nabavkom vozila, upotrebi, održavanju i prodaji vozila budu najekonomičnije.

Tim revizije učinka:

Jelena Andrić, v.r.
viša revizorka za reviziju učinka,
voditeljica tima

Danijel Čolo, v.r.
rukovodilac Odjela revizije učinka

Eldin Subaša, v.r.
samostalni revizor za reviziju učinka,
član tima

Radivoje Jeremić, v.r.
rukovodilac Odjela za kontrolu kvaliteta,
metodologiju i planiranje revizije učinka

Broj: 05-16-1-64/24

6. PRILOZI

Prilog br. 1	Tabela institucija iz uzorka s podacima o kriterijima za izbor uzorka
Prilog br. 2	Zaključci Parlamentarne skupštine
Prilog br. 3	Pregled broja i klase službenih vozila odobren za institucije BiH
Prilog br. 4	Pregled institucija kojima je odobreno posjedovanje specijalizovanih vozila s podacima o broju specijalizovanih vozila utvrđenih internim pravilnicima
Prilog br. 5	Detaljan pregled izmjena Pravilnika iz 2023. u odnosu na Pravilnik iz 2014.
Prilog br. 6	Pregled vrste i broja vozila po institucijama prema modulu stalnih sredstava s 31.12.2022. godine
Prilog br. 7	Pregled svih troškova institucija iz uzorka za period 2020 – 2022. godina
Prilog br. 8	Pregled naziva svih vrsta specijalizovanih vozila po internim pravilnicima institucija
Prilog br. 9	Primjeri definisanja specijalizovanih vozila
Prilog br. 10	Pregled vrijednosnih razreda za specijalizovana vozila utvrđenih Pravilnicima o specijalizovanim vozilima
Prilog br. 11	Pregled odobrenih vozila po pravilnicima i stanje s 31.12.2022. godine
Prilog br. 12	Analize troškova institucija iz uzorka

Prilog br. 1 – Tabela institucija iz uzorka s podacima o kriterijima za izbor uzorka

Tabela br. 10: Institucije iz uzorka s podacima za izbor uzorka

	Institucije	Vrsta institucije	Broj službenih vozila predviđen Pravilnikom iz 2014.	Broj specijalizovanih vozila predviđen internim pravilnikom institucije	Program za evidencije o vozilima kreiran za policijska tijela
1	Granična policija BiH	policijska tijela	3	367*	√
2	Državna agencija za istrage i zaštitu	policijska tijela	3	180	√
3	Direkcija za koordinaciju policijskih tijela	policijska tijela	4	125	√
4	Ministarstvo pravde	ministarstvo	8	21	/
5	Ministarstvo civilnih poslova	ministarstvo	8	/	/
6	Ministarstvo finansija i trezora	ministarstvo	8	/	/
7	Generalni sekretarijat Vijeća ministara	druge upravne organizacije ili tijela	7	/	/
8	Agencija za poštanski promet	druge upravne organizacije ili tijela	4	/	/
9	Agencija za statistiku	druge upravne organizacije ili tijela	4	/	/

*Pravilnik GP-a važio do 14.12.2022. godine

Prilog br. 2 – Zaključci Parlamentarne skupštine

57. sjednica Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine od 20.11. i 5.12.2013. godine

Obavezuje se Vijeće ministara BiH da hitno, a najkasnije u roku od dva mjeseca, propiše svojim aktom ili predloži Parlamentarnoj skupštini BiH donošenje zakona kojim će se propisati pravila i procedure kojim se s formalnog aspekta propisuju prava na potrošnju budžetskih sredstava za sljedeće namjene: nabavku automobila i njihovo korištenje, troškove reprezentacije, nabavku uredskog namještaja i opreme, uključujući računarsku opremu, troškove poštanskih, telefonskih i internetskih usluga i druge najfrekventnije izdatke koji su najčešće predmet i fokus nalaza revizije.

34. sjednica Doma naroda Parlamentarne skupštine od 16.12.2013. godine

Dom naroda PSBiH nalaže Vijeću ministara BiH da u roku od 60 dana od prijema ovog zaključka propiše svojim aktom ili predloži PSBiH donošenje zakona kojim će se utvrditi pravila i procedure kojima se propisuju prava na potrošnju budžetskih sredstava za određene namjene (nabavka automobila i njihovo korištenje, uredskog namještaja i opreme, troškovi reprezentacije, službenih putovanja, troškovi telefona i sl).

39. sjednica Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine od 18.12.2012. godine

Ponovo se zadužuje Vijeće ministara BiH da hitno, a najkasnije u roku od dva mjeseca, propiše svojim aktom ili Parlamentarnoj skupštini BiH predloži donošenje zakona kojim će se propisati pravila i procedure kojima se definiraju prava na potrošnju budžetskih sredstava za sljedeće namjene: nabavku automobila i njihovo korištenje, troškove reprezentacije, nabavku kancelarijskog namještaja i opreme, uključujući računarsku opremu, troškove poštanskih, telefonskih i internetskih usluga i frekventne kategorije rashoda koje su najčešće predmet i težište nalaza revizije.

26. sjednica Doma naroda Parlamentarne skupštine od 17.01.2013. godine

Dom naroda ponovo traži od Vijeća ministara BiH da hitno donese preostale podzakonske akte prema Zakonu o plaćama i naknadama u institucijama BiH, utvrdi standarde potrošnje i pravila ponašanja, te preispita postojeće podzakonske akte i donese ostale akte kojima će se na jedinstven i transparentan način urediti znatniji izdaci koji su zajednički za sve budžetske korisnike (telefonski troškovi, korištenje vozila, troškovi reprezentacije).

Prilog br. 3 - Pregled broja i klase službenih vozila odobren za institucije BiH

Tabela br. 11: Pregled broja i klase službenih vozila odobren za institucije BiH

R.b r.	NAZIV BUDŽETSKOG KORISNIKA	BROJ SLUŽBENIH VOZILA PO KLASAMA					BROJ SLUŽBENIH VOZILA
		Niža klasa	Niža srednja klasa	Srednja klasa	Viša srednja klasa	Visoka klasa	
1	Ministarstvo odbrane BiH	4	13	4	1		22
2	Visoko sudsko i tužilačko vijeće BiH	1	2	1			4
3	Sud BiH	1	1		1		3
4	Tužilaštvo BiH	1	1		1		3
5	Pravobranilaštvo BiH	1	2	1			4
6	Institucija ombudsmena za ljudska prava BiH	1	2	1			4
7	Generalni sekretarijat Vijeća ministara BiH	2	1	2		2	7
8	Direkcija za evropske integracije BiH	1	1	1			3
9	Ministarstvo vanjskih poslova BiH		3	2	1		6
10	Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH	2	3	2	1		8
11	Agencija za unapređenje stranih investicija BiH	1		1			2
12	Ured za veterinarstvo BiH	1		1			2
13	Memorijalni centar Srebrenica	1		1			2
14	Konkurencijsko vijeće BiH	1		1			2
15	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH	2	3	2	1		8
16	Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH		2	1			3
17	Regulatorni odbor za željeznice BiH	1					1
18	Regulatorna agencija za komunikacije BiH	1	1	1			3
19	Ministarstvo finansija i trezora BiH	2	3	2	1		8
20	Uprava za indirektno oporezivanje BiH	1	4	1			6
21	Ministarstvo za ljudska prava i izbjeglice BiH	2	3	2	1		8
22	Ministarstvo pravde BiH	2	3	2	1		8
23	Ministarstvo sigurnosti BiH	2	3	2	1		8
24	Državna agencija za istrage i zaštitu BiH	1	1	1			3
25	Granična policija BiH	1	1	1			3
26	Ministarstvo civilnih poslova BiH	2	3	2	1		8
27	Agencija za identifikacione dokumente, evidenciju i razmjenu podataka BiH	1	1	1			3
28	Centar za uklanjanje mina BiH		2	1			3

29	Služba za zajedničke poslove institucija BiH		2	1			3
30	Centralna izborna komisija BiH	1	2	1			4
31	Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika BiH	1		1			2
32	Agencija za državnu službu BiH			1			1
33	Agencija za statistiku BiH	1	2	1			4
34	Institut za standardizaciju BiH	1		1			2
35	Institut za mjeriteljstvo BiH	1		1			2
36	Institut za intelektualno vlasništvo BiH	1		1			2
37	Institut za akreditiranje BiH	1		1			2
38	Arhiv BiH	1		1			2
39	Uprava za zaštitu zdravlja bilja BiH	1		1			2
40	Agencija za nadzor nad tržištem BiH	1		1			2
41	Agencija za sigurnost hrane BiH	1	1	1			3
42	Fond za povratak BiH	1		1			2
43	Agencija za rad i zapošljavanje BiH		1	1			2
44	Ured za harmonizaciju i koordinaciju sistema plaćanja u poljoprivredi i ruralnom razvoju BiH			1			1
45	Služba za poslove sa strancima BiH	1	2	1			4
46	Odbor državne službe za žalbe BiH		1				1
47	Komisija za koncesije BiH	1		1			2
48	Ured za zakonodavstvo BiH	1		1			2
49	Agencija za javne nabavke BiH	1		1			2
50	Ured za razmatranje žalbi BiH	1	1	1			3
51	Institut za nestale osobe BiH		2	1			3
52	Agencija za osiguranje BiH			1			1
53	Direkcija za ekonomsko planiranje BiH	1		1			2
54	Institucija ombudsmena za zaštitu potrošača u BiH			1			1
55	Ured koordinatora za reformu javne uprave BiH	1	1	1			3
56	Agencija za poštanski promet BiH	1	2	1			4
57	Agencija za razvoj visokog obrazovanja i osiguranje kvaliteta		2	1			3
58	Agencija za predškolsko, osnovno i srednje obrazovanje BiH		1	1			2
59	Agencija za zaštitu ličnih podataka u BiH	1	1	1			3

60	Centar za informiranje i priznavanje dokumenata iz oblasti visokog obrazovanja BiH	1		1			2
61	Državna regulatorna agencija za radijacijsku i nuklearnu sigurnost BiH	1		1			2
62	Agencija za lijekove i medicinska sredstva BiH	1		1			2
63	Agencija za policijsku podršku BiH	1	1	1			3
64	Agencija za antidoping kontrolu BiH	1		1			2
65	Agencija za forenzička ispitivanja i vještačenja	1		1			2
66	Agencija za školovanje i stručno usavršavanje kadrova BiH	1		1			2
67	Direkcija za koordinaciju policijskih tijela BiH	1	2	1			4
68	Centralna harmonizacijska jedinica BiH	1		1			2
69	Agencija za prevenciju korupcije i koordinaciju borbe protiv korupcije BiH		2	1			3
70	Vijeće za državnu pomoć BiH		1				1
71	Zavod za izvršenje krivičnih sankcija, pritvora i drugih mjera BiH	1	1	1			3
72	Obavještajno-sigurnosna agencija BiH	1	1	3			5
UKUPNO		68	88	81	11	2	250

Prilog br. 4 - Pregled institucija kojima je odobreno posjedovanje specijalizovanih vozila s podacima o broju specijalizovanih vozila utvrđenih internim pravilnicima

Tabela br. 12: Ukupan broj specijalizovanih vozila predviđen internim pravilnicima

	Naziv institucije	Broj specijalizovanih vozila
1	Granična policija BiH	367
2	Uprava za indirektno oporezivanje BiH	284
3	Državna agencija za istrage i zaštitu	180
4	Direkcija za koordinaciju policijskih tijela BiH	125
5	Ministarstvo vanjskih poslova BiH	123
6	Centar za uklanjanje mina BiH	61
7	Služba za poslove sa strancima	53
8	Tužilaštvo BiH	30
9	Agencija za identifikacione dokumente, evidenciju i razmjenu podataka BiH	23
10	Ministarstvo pravde BiH	21
11	Institut za nestale osobe BiH	20
12	Ministarstvo sigurnosti BiH	16
13	Ministarstvo za ljudska prava i izbjeglice BiH	12
14	Agencija za školovanje i stručno usavršavanje kadrova BiH	12
15	Ured za veterinarstvo BiH	11
16	Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH	10
17	Služba za zajedničke poslove institucija BiH	8
18	Regulatorna agencija za komunikacije	8
19	Agencija za forenzička ispitivanja i vještačenja BiH	6
20	Državna regulatorna agencija za radijacijsku i nuklearnu sigurnost	5
21	Zavod za izvršenje krivičnih sankcija, pritvora i drugih mjera BiH	3
22	Agencija za lijekove i medicinska sredstva BiH	3
23	Institut za mjeriteljstvo BiH	2
24	Centralna izborna komisija	1
25	Ministarstvo odbrane BiH	3.461*
26	Obavještajno-sigurnosna agencija BiH	-
	Ukupno	4.845

*Pravilnik o specijalizovanim vozilima MO ne sadrži zrakoplovna i plovna vozila

Prilog br. 5 - Detaljan pregled izmjena Pravilnika iz 2023. u odnosu na Pravilnik iz 2014.

Donošenjem novog Pravilnika iz 2023. godine izvršene su određene izmjene u odnosu na Pravilnik iz 2014, a pregled istih dat je u nastavku:

- Povećane su nabavne vrijednosti po klasama kako slijedi:

Tabela br. 13: Vrste službenih vozila po klasama

	Klasa	Nabavna vrijednost
1.	Niža	30.000 KM
2.	Niža srednja	60.000 KM
3.	Srednja	70.000 KM
4.	Viša srednja	130.000 KM
5.	Visoka	160.000 KM

- Uvećan je broj službenih vozila za GSVM (jedno vozilo srednje klase).
- Ukinuta je obaveza popunjavanja dnevnih relacija ukoliko službenim vozilom upravlja samo jedna osoba i ne prelazi dnevne relacije duže od 80 km. U tim slučajevima upisuju se samo mjesečna kilometraža.
- Omogućeno korištenje vozila niže srednje klase i niže klase i šefovima kabineta rukovodilaca institucija.
- Izvršene su dopune uslova za prodaju, tako da se sada vozilo može prodati iako nije prešlo utvrđenu kilometražu, ali ako je staro više od 10 godina i uz saglasnost MFT-a.
- Definirano je i da broj doniranih vozila u okviru namjenskih projekata ulazi u ukupan broj vozila utvrđen Pravilnikom VM-a.
- Izmijenjena je definicija za specijalizovana vozila koja sada glasi:

Službena vozila za specijalizovane namjene u smislu ovog pravilnika su teretna vozila, dostavna vozila, vojna vozila, vozila za obavljanje operativnih policijskih, obavještajnih i ostalih sigurnosnih i inspeksijskih aktivnosti, vozila za doček stranih delegacija, potreba diplomatsko-konzularnih predstavništava i stalnih misija Bosne i Hercegovine, vozila za prijevoz klasifikovane pošte, vozila za vršenje tempest mjerenja, kao i donirana vozila koja se koriste za administrativne potrebe po osnovu realizacije namjenskih donatorskih projekata.

- Povećan je broj institucija koje mogu raspolagati službenim vozilima za specijalizovane namjene. Ovo pravo dato je i Agenciji za zaštitu ličnih podataka.

Prilog br. 6 – Pregled vrste i broja vozila po institucijama prema modulu stalnih sredstava s 31.12.2022. godine

Tabela br. 14: Pregled vrste i broja vozila po institucijama prema knjizi stalnih sredstava s 31.12.2022. godine

Institucija	Motorna vozila												Poljoprivredna vozila	Zrakoplovna vozila	Plovna vozila	Ostala prijevozna oprema										Ukupno
	putnički automobili	motocikli	kamioni	autobusi	bicikli	vučna vozila	prikolice putničkih automobila	prikolice za vojna vozila	poluprikolice za vojna vozila	prikolice kamionske	cisterne	vozila integralnog transporta				bageri	dizalice	utovarivači	dozeri	grejderi	minotragači	ostala mehanizacija	valjci	ostala prijevozna sredstva		
MO	704	2	677	48	15	33	2	205	82	12	79	107	8	26	155	5	29	34	17	12	9	84	14	179	2538	
GP	339	5													54										87	485
UIO	233		2																						4	239
SIPA	171	1				4	1						4		5										1	187
DKPT	99	2													2											103
MVP	87	2																								89
SPS	59																									59
BHMAC	55																									55
INO	25		2																							27
IDDEEA	25																									25
TUŽ	19									1															3	23
MS	21																									21
MLJPI	19																									19
MP	18																									18
VSTV	14																									14
KV	12																								2	14
BHDCA	13																									13
SZPI	10					1																				11
AŠSUK	10																									10
MKP	8																									8
MVTEO	8																									8
MCP	8																									8
RAK	8																									8
GSVM	7																									7
DRARNS	7																									7
ZIKS	6												1													7
DEI	6																									6

Prilog br. 7 - Pregled svih troškova institucija iz uzorka za period 2020 – 2022. godina

Tabela br. 15: Pregled svih troškova institucija iz uzorka za period 2020 – 2022. godina

Institucije iz uzorka	GODINA	TROŠKOVI GUMA	TROŠKOVI BENZINA	TROŠKOVI DIZELA	MOTORNO ULJE	TROŠKOVI REGISTRACIJE	TROŠ. PARKING PROSTORA	TROŠ. UNAJMLJIVANJA VOZILA	TROŠ. MATERIJAL ZA ODRŽAVANJE	TROŠKOVI USLUGE ODRŽAVANJA	PRANJE	TROŠKOVI OSIGURANJA	TROŠKOVI AMORTIZACIJE	NABAVKA VOZILA
APP	2020	453	-	5,525	761	631	1,588		1,621	1,112	550	2,945	19,480	-
	2021	1,780	-	6,690	765	437			1,784	845	750	2,998	19,480	
	2022	686	375	10,370	629	801	-		1,627	716	780	4,111	20,158	24,990
AS	2020	2,574	6,301	5,254	-	1,888			11,859	1,525	1,441	2,981	15,967	
	2021	3,105	11,854	6,686	-	883	332	-	19,842	2,869	1,636	2,920	15,967	
	2022	3,104	16,094	11,094	-	648	194	-	3,740	649	770	2,103	14,369	39,999
DKPT	2020	29,872	4,899	291,088		35,426	4,704		146,780	37,219	21,386	64,770	755,959	324,900
	2021	44,453	5,917	355,945		24,919	6,033		138,633	38,803	24,886	82,601	676,565	
	2022	84,253	4,278	578,293		24,582	10,264		178,285	47,457	26,137	68,093	567,216	
GP	2020	102,197	26,659	909,578	2,399	71,130	14,011		6,059	576,019	44,340	149,217	1,228,136	2,167,493
	2021	165,601	29,981	1,115,588	1,336	86,626	14,010		13,558	518,984	37,889	224,699	1,496,633	
	2022	80,649	27,832	1,486,652	2,926	72,705	14,006		12,586	564,814	42,341	296,847	1,832,320	969,696
GSVM	2020	6,965	27,434	17,952	3,495	1,795		3,178	36,105	8,368	4,719	6,215	12,070	
	2021	9,284	33,458	27,044		1,791			42,387	9,638	5,088	7,687	9,644	
	2022	6,784	49,318	46,381	3,689	1,605		23,099	34,481	6,920	5,570	9,284	9,644	
MCP	2020	5,673	654	19,001	2,177	1,899			18,712	4,224	1,782	5,184	46,046	
	2021	5,341	587	21,074	2,140	1,155	7		14,724	4,251	1,912	5,440	30,555	
	2022	4,622	1,026	28,307	1,134	1,434	6		19,379	4,722	1,317	6,306	29,932	
MFT	2020	6,941		25,995	1,833	1,374			25,258	5,253	1,838	5,580	35,465	

	2021	7,043		24,739	2,941	1,369			32,456	4,576	2,880	4,980	26,603	
	2022	9,662		34,434	1,834	1,214	900		23,162	5,526	2,934	4,790	2,217	
MP	2020	11,583	672	74,055		6,053	251		49,598	17,915	2,552	22,152	159,937	
	2021	8,168	781	46,053		4,388	84		18,597	13,143	1,896	14,709	120,781	
	2022	7,286	1,923	92,528		3,876	1,834	3,080	43,865	17,815	1,562	9,568	82,833	
SIPA	2020	29,160	9,952	202,165	13,654	42,513	29		80,251	42,890	14,025	77,515	462,442	40,833
	2021	33,443	27,136	259,596	15,373	47,992			63,834	45,666	17,003	86,179	505,024	
	2022	22,334	44,206	329,555	13,684	44,832			114,370	55,405	19,624	82,740	857,914	58,315

Prilog br. 8 – Pregled vrsta/naziva specijalizovanih vozila utvrđenih internim pravilnicima

Tabela br.16: Nazivi/vrste specijalizovanih vozila po internim pravilnicima

	VRSTA/NAZIV SPECIJALIZOVANOG VOZILA
1	Vozilo srednje klase
2	Vozila niže srednje klase
3	AF - Višenamjenska vozila, putnička, kombi vozila za prijevoz stvari i putnika
4	Ambulantno vozilo
5	Autobusi
6	Brodice čamci
7	Čamci
8	Četverocikli
9	Dostavna vozila
10	Kamion
11	Kombi
12	Lako transportno komercijalno vozilo-Tip II
13	Marica-kombi (teretno vozilo)
14	Marica-kombi (vozilo za specijalne namjene)
15	Minibus
16	Motocikli
17	Motorne sanke
18	Niža klasa specijalizovano putničko motorno vozilo
19	Niža klasa specijalizovano terensko motorno vozilo
20	Niža klasa specijalizovanih vozila Tip I
21	Niža srednja klasa specijalizovano putničko motorno vozilo
22	Niža srednja klasa specijalizovano terensko motorno vozilo
23	Poluprikolice
24	Putnička motorna vozila niže srednje klase
25	Putnička motorna vozila niže klase
26	Putnička vozila
27	Putnički kombi
28	Putničko dostavno kombi vozilo
29	Putničko dostavno vozilo
30	Putničko rezerva
31	Putničko vozilo više srednje klase
32	Putničko za spec. aktivnosti
33	Putničko/terenska
34	Specijalizovano kombi motorno vozilo (specijalizovano vozilo srednje klase)
35	Specijalizovano terensko kombi motorno vozilo (specijalizovano vozilo više srednje klase)
36	Specijalizovana vozila više srednje klase
37	Specijalizovano vozilo za prijevoz tereta
38	Specijalna vozila
39	Specijalno motorno vozilo
40	Specijalno putničko/terensko vozilo

41	Terenac
42	Terensko
43	Terensko vozilo
44	Terensko vozilo niže srednje klase
45	Terensko vozilo srednje klase
46	Teretna vozila
47	Teretno vozilo niže srednje klase
48	Teretno vozilo SG-hladnjača
49	Teretno vozilo srednje klase
50	Teretno vozilo više srednje klase
51	Teretno vozilo za prijevoz robe-kombi
52	Tovarno kombi vozilo Tip III
53	Vozila za obavljanje operativnih policijskih aktivnosti
54	Vozila za prijevoz klasifikovane pošte
55	Vozila za specijalne namjene
56	Vozilo niže klase
57	Vozilo s duplim komandama
58	Vozilo za doček delegacija
59	Vozilo za inspekcijski nadzor
60	Vozilo za prijevoz radioaktivnog materijala
61	Vozilo za servisere i dostavu robe i materijala
62	Vozilo za vršenje uviđaja
63	Vojno vozilo (borbeno, neborbeno i drugo vozilo) registrovano po propisima MO BiH
64	Vozilo sa zadatkom – vojno namjensko vozilo

Prilog br. 9 - Primjeri definisanja specijalizovanih vozila

GP

Putnička motorna vozila (obilježena i neobilježena) koriste se za izvršavanje poslova i zadataka granične kontrole, sprečavanja, otkrivanja i istraživanje krivičnih djela i prekršaja, izvršavanje policijskih dužnosti i ovlaštenja propisanih Zakonom o policijskim službenicima BiH i drugim propisima, provođenje posebnih istražnih radnji i drugih posebnih operativnih aktivnosti, prijevoz materijalno-tehničkih sredstava, prijevoz pošte i obavljanje drugih poslova i zadataka iz nadležnosti GP-a.

Terenska vozila koriste se za izvršavanje poslova i zadataka granične kontrole, sprečavanja, otkrivanja i istraživanje krivičnih djela i prekršaja, izvršavanje policijskih dužnosti i ovlaštenja propisanih Zakonom o policijskim službenicima BiH i drugim propisima, provođenje posebnih istražnih radnji i drugih posebnih operativnih aktivnosti, prijevoz materijalno-tehničkih sredstava, prijevoz pošte, prijevoz službenih pasa, prijevoz specijalizovanih službenih prijevoznih sredstava i obavljanje drugih poslova i zadataka iz nadležnosti GP-a.

DKPT

Putnička motorna vozila (obilježena i neobilježena) koriste se za izvršavanje poslova i zadataka iz nadležnosti DKPT-a, a naročito za izvršavanje poslova i zadataka organizovanja i provođenja fizičke i tehničke zaštite osoba i objekata organa BiH i diplomatsko-konzularnih organa koji se posebno štite u skladu s odgovarajućim zakonima, međunarodnim obavezama i drugim propisima koje donosi Vijeće ministara BiH, za prikupljanje, praćenje, analiziranje i korištenje podataka od značaja za sigurnost BiH, za obavljanje drugih operativnih aktivnosti, odnosno za obavljanje drugih poslova i zadataka iz nadležnosti DKPT-a.

Terenska vozila koriste se za izvršavanje zadataka i poslova iz nadležnosti DKPT-a.

SIPA

Vozila za specijalizovane namjene koja se koriste za izvršavanje poslova i zadataka iz nadležnosti SIPA-e, a naročito za praćenje, analiziranje i prikupljanje podataka od značaja za sigurnost BiH, za obavljanje operativnih policijskih zadataka na nepristupačnim lokacijama, za prijevoz osoba lišenih slobode, za prijevoz materijalno-tehničkih sredstava i dokaznog materijala, za obavljanje operativnih zadataka i drugih poslova iz nadležnosti SIPA-e.

IDDEEA

Službenim specijalizovanim vozilima smatraju se motorna vozila u vlasništvu Agencije koja se koriste za obavljanje poslova transporta i prijevoza iz nadležnosti Agencije, a to su:

- a) putničko/terenska vozila i
- b) teretna vozila.

Poslovi transporta i prijevoza iz nadležnosti Agencije za čije obavljanje se koriste ova vozila su i:

...

prijevoz zaposlenih (obuke zaposlenika nadležnih organa u sjedištima nadležnih organa, radni sastanci, izlasci na teren, seminari, edukacije i sl.).

MLJPI

Službeno specijalizovano vozilo je motorno vozilo koje je nabavljeno za službene potrebe Ministarstva i u njegovom je vlasništvu ili posjedu. To mogu biti teretna vozila, vozila za specijalizovane namjene, dostavna vozila, ostala vozila za obavljanje specijalizovanih aktivnosti iz djelokruga rada Ministarstva, kao i donirana vozila koja se koriste za administrativne potrebe po osnovu realizacije namjenskih donatorskih projekata.

UIO

Službena specijalizovana vozila su vozila koja se koriste za obavljanje inspekcijskih aktivnosti iz nadležnosti carinske i porezne službe, poslova na sprečavanju, otkrivanju, istraživanju i dokumentovanju krijumčarenja, carinskih, poreznih i drugih prekršaja i krivičnih djela, te ostalih poslova iz nadležnosti UIO-a, dostavna vozila, kao i donirana vozila koja se koriste za administrativne ili druge potrebe po osnovu realizacije namjenskih donatorskih projekata.

Specijalizovana vozila su putnička motorna vozila niže klase, niže srednje klase i dostavna vozila.

Prilog br. 10 - Pregled vrijednosnih razreda za specijalizovana vozila utvrđenih pravilnicima o specijalizovanim vozilima

Tabela br. 17: Vrijednosni razredi

Naziv institucije	Vrijednost u KM		
	GP	DKPT	SIPA
Putnička vozila	90.000	65.000-50.000	
Kombi vozilo	85.000	86.000	
Terensko vozilo	120.000	95.000	
Čamci	100.000	35.000-500.000	
Brodice	300.000		
Teretna vozila	120.000		
Autobusi			
Specijalna vozila			
Specijalna vozila opremljena posebnom opremom	350.000		
Motocikli	20.000		
Poluprikolice	10.000		
Četverocikli	30.000		
Motorne sanke	20.000		
Vozila za specijalne namjene			150.000
Dostavna vozila			80.000
Vozila za obavljanje operativnih policijskih aktivnosti			50.000
Vozila za prijevoz klasifikovane pošte			25.000

Prilog br. 11 - Pregled broja odobrenih vozila po pravilnicima i stanje s 31.12.2022. godine

Tabela br. 18: Broj vozila odobren pravilnicima i stanje s 31.12.2022. godine

	Institucije BiH	Službena vozila		Specijalizovana vozila	
		Broj odobren Pravilnikom iz 2014.	Stanje sa 31.12.2022. godine	Broj odobren internim pravilnicima	Stanje sa 31.12.2022. godine
1	Ministarstvo odbrane BiH	22	15	3461 ¹⁰⁸	2523 ¹⁰⁹
2	Granična policija BiH	3	2	367	342
3	Uprava za indirektno oporezivanje BiH	6	6	284	246
4	Državna agencija za istrage i zaštitu BiH	3	3	180	171
5	Direkcija za koordinaciju policijskih tijela BiH	4	3	125	103
6	Ministarstvo vanjskih poslova BiH	6	5	123	92
7	Centar za uklanjanje mina BiH	3	1	61	48
8	Služba za poslove sa strancima BiH	4	4	53	55
9	Tužilaštvo BiH	3	3	30	16
10	Agencija za identifikacione dokumente, evidenciju i razmjenu podataka BiH	3	3	23	23
11	Ministarstvo pravde BiH	8	8	21	11
12	Institut za nestale osobe BiH	3	3	20	23
13	Ministarstvo sigurnosti BiH	8	7	16	14
14	Agencija za školovanje i stručno usavršavanje kadrova BiH	2	2	12	9
15	Ministarstvo za ljudska prava i izbjeglice BiH	8	8	12	11
16	Ured za veterinarstvo BiH	2	3	11	11
17	Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH	3	3	10	10
18	Regulatorna agencija za komunikacije BiH	3	3	8	7
19	Služba za zajedničke poslove institucija BiH	3	3	8	8
20	Agencija za forenzička ispitivanja i vještačenja BiH	2	2	6	4
21	Državna regulatorna agencija za radijacijsku i nuklearnu sigurnost BiH	2	2	5	5
22	Agencija za lijekove i medicinska sredstva BiH	2	2	3	3
23	Zavod za izvršenje krivičnih sankcija, pritvora i drugih mjera BiH	3	3	3	3
24	Institut za mjeriteljstvo BiH	2	2	2	2
25	Centralna izborna komisija BiH	4	4	1	1
26	Visoko sudsko i tužilačko vijeće BiH	4	3	/	13**

¹⁰⁸ Pravilnik o specijalizovanim vozilima MO ne sadrži zrakoplovna i plovna vozila

¹⁰⁹ U ovaj broj ulaze sve vrste vozila: motorna, poljoprivredna, plovna, zrakoplovna i ostala prijevozna oprema.

27	Direkcija za evropske integracije BiH	3	4	/	2**
28	Ministarstvo civilnih poslova BiH	8	8	/	/
29	Ministarstvo finansija i trezora BiH	8	6	/	/
30	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH	8	8	/	/
31	Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH	8	8	/	/
32	Generalni sekretarijat Vijeća ministara BiH	7	7	/	/
33	Agencija za poštanski promet BiH	4	4	/	/
34	Agencija za statistiku BiH	4	3	/	/
35	Institucija ombudsmena za ljudska prava BiH	4	4	/	/
36	Pravobranilaštvo BiH	4	4	/	/
37	Agencija za policijsku podršku BiH	3	4	/	/
38	Agencija za prevenciju korupcije i koordinaciju borbe protiv korupcije BiH	3	3	/	/
39	Agencija za razvoj visokog obrazovanja i osiguranje kvaliteta	3	3	/	/
40	Agencija za sigurnost hrane BiH	3	3	/	/
41	Agencija za zaštitu ličnih podataka u BiH	3	3	/	/
42	Sud BiH	3	3	/	/
43	Ured koordinatora za reformu javne uprave BiH	3	3	/	/
44	Ured za razmatranje žalbi BiH	3	2	/	/
45	Agencija za antidoping kontrolu BiH	2	2	/	/
46	Agencija za javne nabavke BiH	2	2	/	/
47	Agencija za nadzor nad tržištem BiH	2	2	/	/
48	Agencija za predškolsko, osnovno i srednje obrazovanje BiH	2	2	/	/
49	Agencija za rad i zapošljavanje BiH	2	2	/	/
50	Agencija za unapređenje stranih investicija BiH	2	2	/	/
51	Arhiv BiH	2	3	/	/
52	Centar za informiranje i priznavanje dokumenata iz oblasti visokog obrazovanja BiH	2	3	/	/
53	Centralna harmonizacijska jedinica BiH	2	2	/	/
54	Direkcija za ekonomsko planiranje BiH	2	2	/	/
55	Fond za povratak BiH	2	2	/	/
56	Institut za akreditiranje BiH	2	2	/	/
57	Institut za intelektualno vlasništvo BiH	2	1	/	/
58	Institut za standardizaciju BiH	2	2	/	/
59	Komisija za koncesije BiH	2	3	/	/
60	Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika BiH	2	2	/	/

61	Konkurencijsko vijeće BiH	2	2	/	/
62	Memorijalni centar Srebrenica	2	4	/	/
63	Uprava BiH za zaštitu zdravlja bilja	2	2	/	/
64	Ured za zakonodavstvo BiH	2	3	/	/
65	Agencija za osiguranje BiH	1	1	/	/
66	Institucija ombudsmena za zaštitu potrošača u BiH	1	1	/	/
67	Ured za harmonizaciju i koordinaciju sistema plaćanja u poljoprivredi, ishrani i ruralnom razvoju BiH	1	1	/	/
68	Odbor državne službe za žalbe BiH	1	1	/	/
69	Vijeće za državnu pomoć BiH	1	1	/	/
70	Regulatorni odbor za željeznice BiH	1	1	/	/
71	Agencija za državnu službu BiH	1	0	/	/
72	Obavještajno-sigurnosna agencija BiH	5	-	-	-
UKUPNO		250	234	4845	3756

****Donirana vozila**

Broj vozila je dobijen na osnovu internih pravilnika o službenim i specijalizovanim vozilima, kao i podataka iz tabela dostavljenih reviziji učinka i finansijskoj reviziji o troškovima i korištenju vozila.

U broj vozila (stanje vozila) nisu ušla vozila koja su prodana s 31.12.2022. godine.

Kod GP-a za broj vozila iz pravilnika o specijalizovanim vozilima je uzet broj po starom pravilniku, izmijenjeni pravilnik koji je donesen krajem 2022. godine propisuje pravo na 469 vozila. Kod GP-a u broj vozila nisu ušle prikolice.

Kod UIO-a su u broj vozila ušla četiri vozila van upotrebe i dva razdužena vozila. Kod MLJPI nisu ušla tri vozila uzeta od Rent-a-car. Kod DKPT-a u broj vozila su ušla i vozila CB. Kod AS-a u broj vozila nije ušlo jedno vozilo koje je stavljeno u upotrebu poslije 31.12.2022. godine. Kod MVP nisu ušla vozila koja su iznajmljena i vraćena, koja su bila na lizing, dok su vozila koja nisu vraćena, a uzeta su na lizing ušla u ovaj broj. DEI i VSTV nemaju po Pravilniku iz 2014. specijalizovana vozila, ali su ista navedena jer je riječ o doniranim vozilima i vozilima vezanim za određene projekte.

Za MO zbog nepostojanja tabela FR za sva vozila, za podatak o broju specijalizovanih vozila uzet je broj svih vozila po stanju iz evidencija ISFU-a i umanjen za poznati broj službenih vozila iz tabela FR za 2022. godinu (2.538-15=2.523).

Prilog br. 12 – Analize troškova institucija iz uzorka

Revizorski tim je, pored troškova održavanja koji su analizirani u poglavlju 3.2.2., analizirao i ostale troškove institucija iz uzorka. Utvrđeni su ukupni troškovi po vrstama, prosječni troškovi po prijeđenom kilometru i vozilu, razlike po institucijama i moguće uzroke razlika.

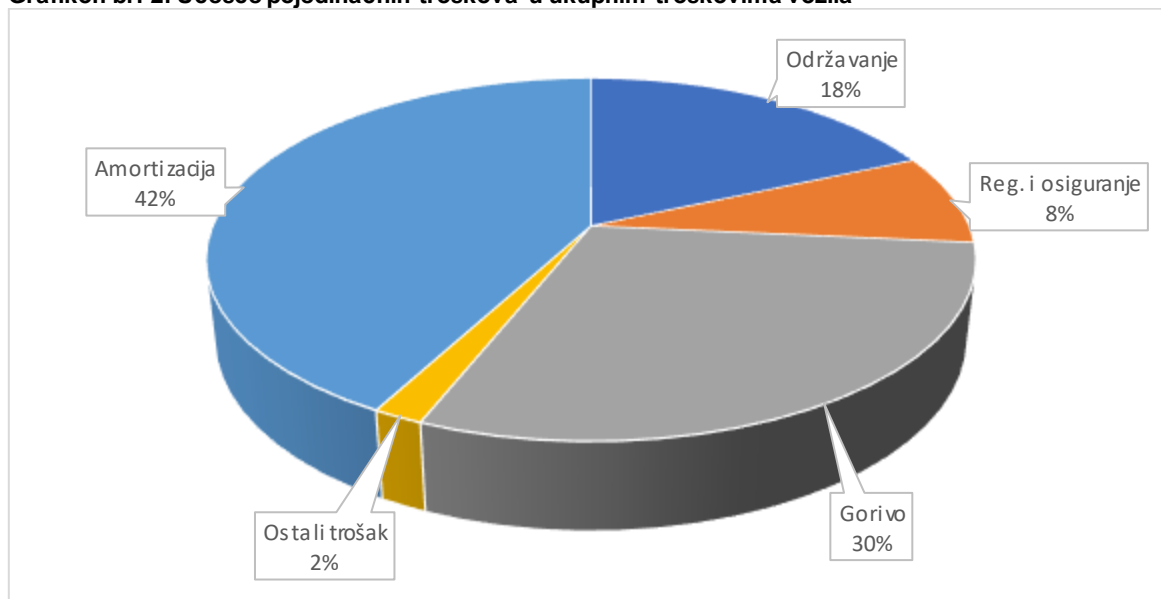
Ukupni troškovi institucija iz uzorka za period 2020 – 2022. godine su 21.492.792 KM.

Tabela br. 19: Troškovi institucija iz uzorka za period 2020 – 2022. godine

TROŠKOVI	IZNOS U KM
Održavanje (troškovi materijala i usluga održavanja, motorno ulje i gume)	3,954,662
Registracija i osiguranje	1,736,580
Gorivo (benzin i dizel)	6,362,977
Ostali trošak (parking, unajmljivanje vozila i pranje)	385,219
Amortizacija	9,053,354
Ukupno	21,492,792

Najveće učešće u ukupnim troškovima se odnosi na amortizaciju vozila, a što se može vidjeti na sljedećem grafikonu.

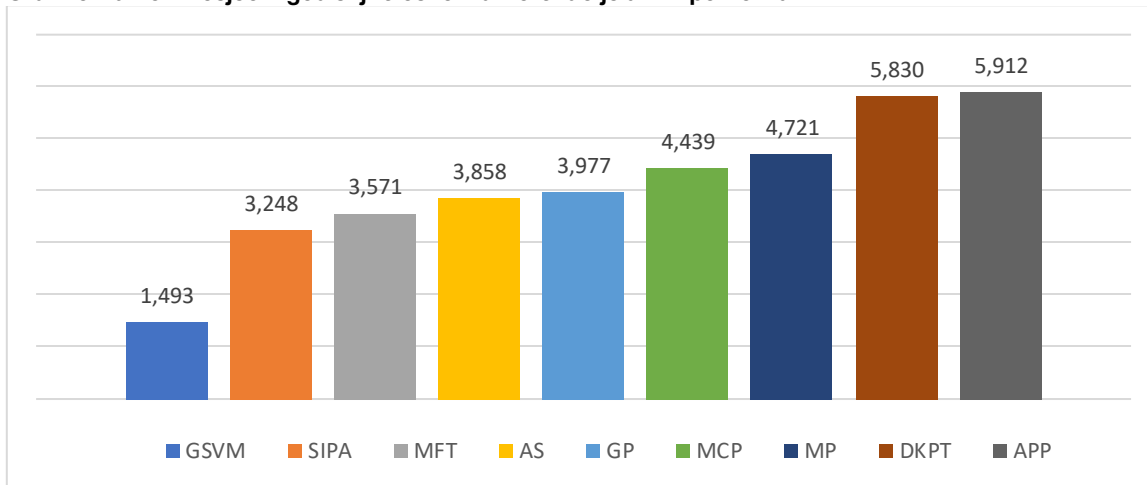
Grafikon br. 2. Učešće pojedinačnih troškova u ukupnim troškovima vozila



Na troškove amortizacije najviše utiče nabavna vrijednost i starost voznog parka. Za posmatrani period (2020-2022) prosječna nabavna vrijednost vozila kod institucija iz uzorka

je oko 53.900 KM¹¹⁰, a prosječna starost vozila je oko 7,5 godina¹¹¹. Prema prosječnoj starosti vozila može se reći da je većina vozila amortizovana. Prosječni godišnji troškovi amortizacije institucije iz uzorka prikazani su na narednom grafikonu.

Grafikon br. 3. Prosječni godišnji troškovi amortizacije u KM po vozilu¹¹²



Kao što se vidi iz grafikona, najmanje prosječne godišnje troškove amortizacije ima GSVM, a razlog tome je najstariji vozni park. Prosječna starost njihovog voznog parka je oko osam godina. S druge strane imamo APP koji ima najveće troškove amortizacije, a vozni park je među najjeftinijim vozilima posmatranih institucija, ali njegova sva vozila imaju amortizaciju, što se može vidjeti iz naredne tabele.

¹¹⁰ Vrijednost voznog parka je utvrđena na osnovu podataka dostavljenih u tabelama.

Kod GP-a za nabavnu vrijednost je uzeta vrijednost vozila iz ISFU-a za 2022. godinu (izvještaj o stalnim sredstvima) jer isti nisu dostavili u tabelama podatke o nabavnoj vrijednosti vozila. U ovu nabavnu vrijednost su ušle kategorije (putnički automobili, motocikli i ostalo što se odnosi na motorna vozila). Prikolice i čamci nisu ušli u nabavnu vrijednost vozila.

Kod DKPT-a nisu ušla vozila CB i tri vozila za koja nije postojao podatak o starosti (2022.-2, 2021.-1).

¹¹¹Za obračun starosti vozila korišteni su podaci iz dostavljenih tabela. U obračun su ušla prodana vozila u posmatranoj godini i donirana vozila.

MCP je umjesto tačnog datuma stavljanja vozila u upotrebu, u dostavljenim tabelama samo naveo godinu stavljanja u upotrebu i ista je uzeta za obračun.

GP u dostavljenim tabelama nije naveo tačan datum stavljanja u upotrebu i uzeta je samo godina stavljanja u upotrebu za 2020. i 2021. godinu kako je dostavljeno, dok za 2022. nije dostavljen nikakav podatak i za obračun je uzeta godina proizvodnje. Također, kod GP-a za obračun nisu uzete prikolice i u 2022. godini je uzeta godina stavljanja u upotrebu, a u 2022. godini datum proizvodnje jer nije navedena godina stavljanja u upotrebu.

Kod DKPT-a u obračun nisu ušla vozila CB i 3 broj vozila za koja nije postojao ovaj podatak (2022.-2, 2021.-1).

¹¹² Troškovi su izračunati na osnovu dostavljenih podataka o troškovima amortizacije i broja vozila navedenih u dostavljenim tabelama.

U prosječan trošak DKPT-a nisu ušla vozila CB.

Kod GP-a su za 2022. godinu ušla i prodana vozila koja su navedena u tabeli 2020, a nisu prikazana u tabelama 2022. godine.

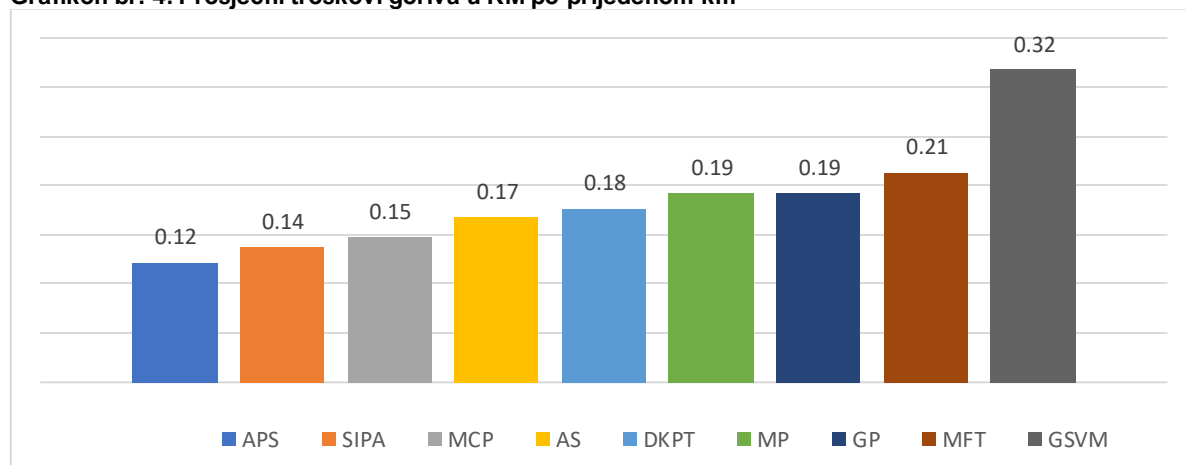
Kod GP-a broj prikolice u dostavljenim tabelama za 2020. i 2021. godinu nije ušao u obračun troškova amortizacije.

Tabela br. 20: Podaci o amortizaciji u posmatranom periodu (2020-2022)¹¹³

	APP	DKPT	MP	MCP	GP	AS	MFT	SIPA	GSVM
Prosječan trošak amortizacije po vozilu	5.900	5.800	4.700	4.400	4.000	3.900	3.600	3.200	1.500
Procenat amortizovanih vozila	0	36	56	42	58	33	50	41	71
Prosječna vrijednost voznog parka posmatranih institucija	41.500	53.600	61.500	46.300	59.900	34.000	48.500	41.300	81.200

Što se tiče troškova goriva, utvrđeno je da najmanje prosječne troškove po prijeđenom kilometru ima APP, što je prikazano na narednom grafikonu.

Grafikon br. 4: Prosječni troškovi goriva u KM po prijeđenom km¹¹⁴



Razlog niskih troškova goriva kod APP-a može da bude najmlađi vozni park (vozila novije generacije), njegov vozni park je jedan od jeftinijih voznih parkova posmatranih institucija i ima prosječnu najmanju potrošnju goriva po prijeđenom kilometru.

¹¹³ Prosječan trošak amortizacije po vozilu (ukupna amortizacija podijeljena ukupnim brojem vozila).

Kod AS-a jedno vozilo koje je nabavljeno u 2022, a stavljeno u upotrebu 2023. nije ušlo u obračun.

Kod GP-a je za utvrđivanje broja amortizovanih vozila za 2020. i 2021. uzeta godina stavljanja u upotrebu iz dostavljenih tabela, a za 2022. godinu je uzet broj amortizovanih vozila iz modula stalnih sredstava ISFU-a. Kod GP zbog nekompletnosti podataka za vrijednost vozila uzeta je prosječna nabavna vrijednost vozila sa 31.12.2022. godine iz ISFU (motorna jer su samo ta vozila dostavljena u tabelama).

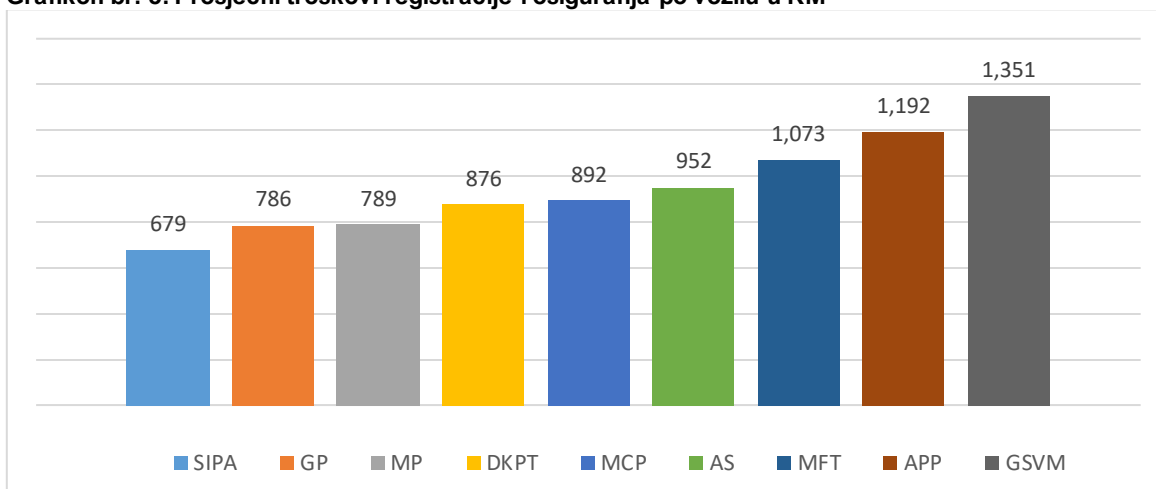
Kod DKPT-a nisu ušla vozila Centralne banke i tri vozila za koja nisu dostavljeni podaci o vrijednosti i stavljanju u upotrebu.

¹¹⁴ Kod GP-a u pređenu kilometražu nisu ušla vozila koja su prodana u 2022. godini (oko 40 vozila), kao ni vozila za koja nedostaju podaci o prijeđenoj kilometraži (2020. - 10 kom, 2021. - 53 kom., 2022. - 1 kom.).

Kod DKPT-a pređena kilometraža nije unesena kod vozila koja su bila posuđena UIO-u i GS-u.

I prosječni troškovi registracije i osiguranja vozila su različiti kod institucija iz uzorka. Prosječni troškovi po institucijama su prikazani na sljedećem grafikonu.

Grafikon br. 5: Prosječni troškovi registracije i osiguranja po vozilu u KM¹¹⁵



Prosječni troškovi registracije i osiguranja su najniži kod SIPA-e čiji je vozni park među najjeftinijim voznim parkovima posmatranih institucija i ima manji broj kasko osiguranih vozila. S druge strane, najveći troškovi osiguranja i registracije su kod GSVM-a gdje su sva vozila kasko osigurana, a i vrijednost voznog parka je veća u odnosu na vozni park drugih institucija.

¹¹⁵ Za obračun troškova registracije i osiguranja uzeti su troškovi iz ISFU-a za posmatrani period i broj vozila u dostavljenim tabelama.

Kod GP-a je broj u dostavljenim tabelama uvećan za prodana vozila koja su navedena u tabeli za 2020. godinu, a nisu navedena u tabeli za 2022. godinu. Prikolice nisu ušle u ovaj broj.

Kod DKPT-a u broj vozila nisu ušla vozila Centralne banke.