IZVJEŠTAJ REVIZIJE UČINKA

UPRAVLJANJE VOZNIM PARKOM U INSTITUCIJAMA BIH

Broj: 01-02-03-09-16-1-815/12

Juli 2012. godine

Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH

Ured za reviziju institucija Bosne i Hercegovine je proveo reviziju učinka na temu: „Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH". Revizija je provedena u skladu sa Zakonom o reviziji institucija BiH i uz primjenu Međunarodnih standarda vrhovnih revizionih institucija – ISSAI i Principa revizije učinka vrhovnih revizionih institucija u BiH.

U postupku revizije smo ispitivali da li je nabavka i upotreba službenih vozila efikasno regulisana i organizovana, da li je korištenje službenih vozila ekonomično, te da li su nadležne institucije preduzimale mjere koje su rezultirale efikasnijim upravljanjem i smanjenjem troškova službenih vozila.

Istraživanja su pokazala da Vijeće ministara nije stvorilo potrebne pretpostavke za efikasno organizovanje i upravljanje voznim parkom, niti je uspostavilo adekvatan mehanizam kontrole planiranja potreba i utroška sredstava za ovu namjenu. Iako je efikasan obrazac/model organizacije i upravljanja voznim parkom poznat i već odavno prisutan u državnim institucijama većine evropskih zemalja, ova oblast za institucije BiH nije adekvatno regulisana.

Postojeći način regulisanja i uspostavljene prakse upravljanja voznim parkom u institucijama BiH, međusobno se značajno razlikuju. Donesena pravila su najčešće nejasna i dvosmislena. Iako su institucije propisale široku lepezu prava, nisu rijetki primjeri da obim korištenja službenih vozila u praksi izlazi i izvan propisanih pravila.

Voznim parkom se ne upravlja na efikasan i ekonomičan način, a evidencije o vozilima i njihovom korištenju su takve da na osnovu njih nije moguće utvrditi osnovu korištenja i stepen iskorištenosti nabavljenih vozila. Ovakve prakse ostavljaju prostora za rastrošnost i neekonomično korištenje javnih sredstava.

Nadzor i kontrola korištenja službenih vozila nije na zadovoljavajućem nivou, kako u okviru institucija, tako i od strane Ministarstva finansija i Vijeća ministara BiH. Ne vrši se redovna ili povremena analiza stanja i iskorištenosti voznog parka. Određeno izvještavanje o vozilima prisutno je tek u posljednje vrijeme i to na zahtjev nadležnih institucija.

Pokušaj da se oblast uredi kroz institucije izvršne vlasti nije dao očekivane rezultate. Mjere koje je preduzimalo Vijeće ministara nisu rezultirale efikasnijim upravljanjem voznim parkom i smanjenjem troškova za ovu namjenu. Naprotiv, bez adekvatnih prethodnih analiza opravdanosti, institucije donose odluke o zanavljanju voznog parka i kupovini novih vozila.

Studija je pokazala da bi se uspostavom obavezujućih jedinstvenih pravila, adekvatnim nadzorom i monitoringom, nabavka i korištenja službenih vozila mogla urediti i organizovati na način kako je to urađeno u skladu sa najboljim praksama razvijenih evropskih zemalja.

Ured za reviziju je, u skladu sa odredbama Zakona o reviziji institucija Bosne i Hercegovine, dostavio Nacrt izvještaja Vijeću ministara BiH, Ministarstvu finansija BiH i institucijama kod kojih je detaljnije analizirano korištenje službenih vozila.

Nakon izražavanja stavova u ostavljenom roku, izrađen je konačan Izvještaj o provedenoj reviziji učinka. Izvještaj sadrži preporuke upućene nadležnim institucijama, odnosno Parlamentarnoj skupštini, Vijeću ministara i Ministarstvu finansija, kao i ostalim institucijama izvršne vlasti BiH. Preporuke se tiču regulisanja i organizacije voznog parka po ugledu na napredna evropska rješenja koja će uz adekvatne mjere nadzora, omogućiti efikasno upravljanje i ekonomično korištenje službenih vozila.

GENERALNI REVIZOR

Milenko Šego

ZAMJENIK GENERALNOG REVIZORA

Dževad Nekić

ZAMJENICA GENERALNOG REVIZORA

Božana Trninić

SADRŽAJ

KORIŠTENE SKRAĆENICE I DEFINICIJE
PREDGOVOR
SAŽETAK
1. UVOD ... 9
1.1. Pozadina problema ... 9
1.2. Svrha revizije i revizorska pitanja ... 10
1.3. Kriteriji revizije ... 11
1.4. Obim, izvori i metode revizije ... 12
1.4.1. Obim i ograničenja revizije ... 12
1.4.2. Izvori i metode revizije ... 13
1.4.3. Struktura izvještaja ... 14
2. OPIS PROCESA I PRAKSE NEKIH EVROPSKIH ZEMALJA ... 15
2.1. Prevoz i transport u institucijama BiH ... 15
2.2. Regulativa i prakse drugih zemalja ... 16
3. NALAZI ... 17
3.1. Nabavka i upotreba službenih vozila ... 17
3.1.1. Normativno uređenje oblasti ... 17
3.1.2. Formiranje voznog parka ... 18
3.1.3. Angažovanje drugih vozila ... 19
3.1.4. Evidencije o službenim vozilima ... 20
3.1.5. Nadzor korištenja službenih vozila ... 21
3.2. Iskorištenost službenih vozila ... 22
3.2.1. Kilometraža po vozilu ... 22
3.2.2. Vrijeme korištenja i mirovanja vozila ... 24
3.2.3. Troškovi po pređenom kilometru i mogućnost ostvarenja ušteda ... 24
3.3. Mjere i aktivnosti nadležnih institucija ... 25
3.4. Moguće uštede ... 26
4. ZAKLJUČCI ... 28
4.1. Upravljanje voznim parkom ... 28
4.2. Stepen iskorištenosti službenih vozila ... 29
4.2. Mjere i aktivnosti nadležnih institucija ... 29
4.3. Moguće uštede ... 30
5. PREPORUKE ... 32
6. PRILOZI ... 35

KORIŠTENE SKRAĆENICE I DEFINICIJE

Red. broj	Skraćenica	Značenje/puni naziv
1	ISSAI	*International Standards of Supreme Audit Institutions* - Međunarodni standardi vrhovnih revizionih institucija
2	INTOSAI	*International Organisation of Supreme Audit Institutions* - Međunarodna organizacija vrhovnih revizionih institucija
3	KM	Konvertibilna marka
4	km	kilometar
5	Službena vozila	M1 vozila (motorna vozila za prijevoz putnika koja osim sjedišta vozača, imaju još najviše 8 sjedišta)
6	ISFU	Informacioni sistem finansijskog upravljanja
7	AAK	Agencija za antidoping kontrolu BiH
9	ASH	Agencija za sigurnost hrane BiH
10	ADS	Agencija za državnu službu BiH
11	AZLP	Agencija za zaštitu ličnih podataka u BiH
12	IDDEEA	Agencija za identifikaciona dokumenta, evidenciju i razmjenu podataka BiH
13	AJN	Agencija za javne nabavke BiH
14	ALMS	Agencija za lijekove i medicinska sredstva BiH
15	ANT	Agencija za nadzor nad tržištem BiH
16	AO	Agencija za osiguranje BiH
17	APP	Agencija za policijsku podršku BiH
18	APP	Agencija za poštanski promet BiH
19	APKKBPK	Agencija za prevenciju korupcije i koordinaciju borbe protiv korupcije BiH
20	APOSO	Agencija za predškolsko,osnovno i srednje obrazovanje BiH
21	ARZ	Agencija za rad i zapošljavanje BiH
22	ARVOOK	Agencija za razvoj visokog obrazovanja i osiguranje kvaliteta BiH
23	AS	Agencija za statistiku BiH
24	FIPA	Agencija za unapređenje stranih investicija BiH
25	AFIV	Agencija za forenzička ispitivanja i vještačenja BiH
26	AŠSUK	Agencija za školovanje i stručno usavršavanje kadrova BiH
27	A	Arhiv BiH
28	VSTV	Visoko sudsko i tužilačko vijeće BiH
29	GSVM	Generalni sekretarijat Vijeća ministara BiH
30	GP	Granična policija BiH
31	DEI	Direkcija za evropske integracije BiH
32	DEP	Direkcija za ekonomsko planiranje BiH
33	DKPT	Direkcija za koordinaciju policijskih tijela BiH
34	BHDCA	Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH
35	SIPA	Državna agencija za istrage i zaštitu BiH
36	DRARNS	Državna regulatorna agencija za radijacionu i nuklearnu sigurnost BiH
37	IA	Institut za akreditiranje BiH
38	IIV	Institut za intelektualno vlasništvo BiH
39	IM	Institut za mjeriteljstvo BiH
40	INL	Institut za nestala lica BiH

41	IS	Institut za standardizaciju BiH
42	UV	Ured za veterinarstvo BiH
43	URŽ	Ured za razmatranje žalbi BiH
44	VRI	Ured za reviziju institucija BiH
45	UKRJU	Ured koordinatora za reformu javne uprave BiH
46	KK	Komisija za koncesije BiH
47	KONS	Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika BiH
48	KV	Konkurencijsko vijeće BiH
49	MCS	Memorijalni centar Srebrenica
50	MS	Ministarstvo sigurnosti BiH
51	MLjPI	Ministarstvo za ljudska prava i izbjeglice BiH
52	MVP	Ministarstvo vanjskih poslova BiH
53	MKT	Ministarstvo komunikacija i transporta BiH
54	MO	Ministarstvo odbrane BiH
55	MP	Ministarstvo pravde BiH
56	MVTEO	Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH
57	MFT	Ministarstvo finansija i trezora BiH
58	MCP	Ministarstvo civilnih poslova BiH
59	OSA	Obavještajno sigurnosna agencija BiH
60	ODSŽ	Odbor državne službe za žalbe BiH
61	OLjP	Ombudsman za ljudska prava BiH
62	OZP	Ombudsmana za zaštitu potrošača BiH
63	PS	Parlamentarna skupština BiH
64	PRAV	Pravobranilaštvo BiH
65	PR	Predsjedništvo BiH
66	RAK	Regulatorna agencija za komunikacije BiH
67	SZP	Služba za zajedničke poslove institucija BiH
68	SPS	Služba za poslove sa strancima
69	SUD	Sud BiH
70	TUŽ	Tužilaštvo BiH
71	UZZB	Uprava BiH za zaštitu zdravlja bilja
72	UIO	Uprava za indirektno oporezivanje BiH
73	UZ	Ured za zakonodavstvo BiH
74	US	Ustavni sud BiH
75	FP	Fond za povratak BiH
76	CIPD	Centar za informisanje i priznavanje dokumenata iz oblasti visokog obrazovanja BiH
77	BHMAC	Centar za uklanjanje mina BiH
78	CIK	Centralna izborna komisija BiH
79	CHJ	Centralna harmonizacijska jedinica BiH

PREDGOVOR

Ured za reviziju institucija Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: Ured za reviziju), u skladu sa članom 14. Zakona o reviziji institucija Bosne i Hercegovine (Službeni glasnik BiH, broj: 12/06), ima pravo da izvrši pregled ili ispitivanje određenog aspekta poslovanja cijele ili dijela institucije, programa ili aktivnosti, u pogledu ekonomičnosti, efikasnosti i efektivnosti sa kojima ta institucija koristi svoje resurse i o tome izvijestiti Parlamentarnu skupštinu BiH, Vijeće ministara BiH, Predsjedništvo BiH i revidiranu, odnosno, revidirane institucije.

Prema ISSAI[1] standardima, revizija učinka se odnosi na reviziju ekonomičnosti, efikasnosti i efektivnosti, i obuhvata:

- reviziju ekonomičnosti upravnih aktivnosti u skladu sa zdravim upravnim principima i praksom te politikom uprave;
- reviziju efikasnosti korištenja ljudskih, finansijskih i drugih resursa, uključujući ispitivanje informacionih sistema, mjera učinka i kontrolnih postupaka, kao i procedura za otklanjanje uočenih nedostataka koje provodi subjekat koji je predmet revizije; i
- reviziju efektivnosti učinka u odnosu na postignute ciljeve subjekta kod kojeg se obavlja revizija, te reviziju stvarnog uticaja aktivnosti u odnosu na očekivani.[2]

Pored termina revizija učinka u teoriji i praksi revizije se pojavljuju i drugi termini kao: revizija uspjeha - uspješnosti, revizija 3E (revizija ekonomičnosti, efikasnosti i efektivnosti) i revizija vrijednosti za novac.

Cilj revizije učinka je utvrditi da li korišteni resursi predstavljaju najekonomičnije korištenje javnih sredstava, da li se korištenjem raspoloživih resursa blagovremeno pružaju najbolje usluge, da li su ispunjeni strateški ciljevi, te da li postoji uticaj na implementaciju tih ciljeva. Važna uloga revizije učinka je da ukaže na postojeće propuste i u skladu s tim da odgovarajuće preporuke. Implementacija datih preporuka treba dovesti do pozitivnih promjena u sistemu kao cjelini, stvarati nove vrijednosti i unaprijediti funkcionisanje sistema ili institucije, što se ogleda u poboljšanju ekonomičnosti, efikasnosti i efektivnosti u korištenju resursa.

Revizija učinka ne samo da pruža inicijativu za unapređenje i bolji učinak, ona promoviše i transparentnost i odgovornost u radu. Revizija učinka je način da porezni obaveznici, investitori, zakonodavna tijela, mediji, kao i cjelokupno građanstvo stvore sliku o rukovođenju i rezultatima rada vlada i njenih institucija.

U sadašnje vrijeme, cilj većine vlada je unapređenje efikasnosti u radu njenih institucija. U tom smislu, sve više pažnje se posvećuje osiguranju kvalitetnijih usluga uz istovremeno i permanentno iznalaženje ušteda. Tako, u uslovima ograničenih resursa i kada je evidentan jaz između raspoloživih sredstava i potreba, a posebno u uslovima reformi u mnogim segmentima i strukturama javnog sektora, revizija učinka dobija poseban značaj.

[1] *ISSAI – Međunarodni standardi vrhovnih revizionih institucija*
[2] *Tačka 40. ISSAI 100, Službeni glasnik BiH, broj: 38/11*

REZIME

Vozni park institucija BiH čini 3.549 vozila knjigovodstvene vrijednosti oko 25 miliona KM. U 2011. godini, institucije su za vozni park utrošile oko 18.5 miliona KM - na nabavke novih vozila, registraciju i osiguranje, gorivo, održavanje, pranje i parkiranje. Osim ovih troškova, u institucijama se za prijevoz javljaju i drugi troškovi kao što su naknade za prijevoz na posao i sa posla, korištenje privatnih vozila u službene svrhe, rent-a-car i taxi.

Oko 60% vozila se odnosi na putnička vozila koja se koriste u svrhu lokalnih i međugradskih službenih putovanja osoblja institucija, dok su ostala vozila direktno vezana za poslove iz nadležnosti institucija (npr. policijska i vojna patrolna vozila).

Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH nije uspostavljeno na način da osigurava efikasnu i ekonomičnu upotrebu javnih sredstava. Na nivou institucija BiH ne postoje jedinstvena pravila koja bi omogućila efikasno upravljanja voznim parkom. U nedostatku jedinstvenih pravila, institucije su propisivale interna pravila i uspostavljale vlastite prakse nabavke i korištenja. Donesena pravila su najčešće nedorečena, dvosmislena i nisu u funkciji efikasnog i ekonomičnog korištenja službenih vozila. Tri institucije BiH nemaju vlastita vozila jer su procijenile da im je za ove potrebe ekonomičnije pozajmiti vozila drugih institucija, koristiti privatna vozila u službene svrhe ili usluge taksi prijevoza.

I pored toga što je internim pravilima propisana široka lepeza prava, nisu rijetke prakse da obim korištenja u praksi izlazi izvan propisanih pravila. Na našim prostorima se pravo upotrebe službenih vozila često veže uz status i predstavlja svojevrsni imidž rukovodećih osoba. Podaci o upotrebi i održavanju službenih vozila nisu sveobuhvatni i pouzdani, pa iz njih nije moguće utvrditi stepen iskorištenosti službenih vozila, niti vrijeme kad se vozila koriste u službene, a kad u privatne svrhe.

Nadzor i kontrola korištenja službenih vozila nisu na zadovoljavajućem nivou, kako u okviru institucija, tako i u okviru Ministarstva finansija i drugih nadležnih institucija[3]. Vrlo su rijetki slučajevi da se u institucijama BiH vrši analiza opravdanosti nabavke vozila i troškova koji nastaju kao rezultat korištenja već nabavljenih službenih vozila.

Vijeće ministara ne vrši nadzor nad nabavkom i upotrebom voznog parka u institucijama BiH, a izvještavanje o efikasnosti i ekonomičnosti ne postoji. O efikasnosti i ekonomičnosti korištenja službenih vozila, nadležne institucije raspravljaju sporadično i uz neke druge izvještaje, a zaključci koji se donose su najčešće deklarativne prirode i od institucija ne zahtijevaju mjerljive rezultate.

Postojeći sistem i uspostavljene prakse ostavljaju prostor za rastrošnost i neekonomično korištenje javnih sredstava.

Ured za reviziju je sačinio određene preporuke koje nadležnim institucijama mogu pomoći u kreiranju sistema koji će osigurati efikasno korištenje službenih vozila, a institucijama BiH pomoći da svoj vozni park formiraju i koriste u skladu sa postavljenim pravilima.

[3] Resorna ministarstva, Vijeće ministara i Parlamentarna skupština BiH

Preporuke institucijama BiH da:

- razmotre mogućnost racionalizacije vlastitog voznog parka;
- definišu odgovornost za korištenje službenih vozila i uspostave mehanizme internih kontrola;
- vrše redovne analize nastalih troškova, stanja voznog parka i stepena iskorištenosti službenih vozila;
- nadležne institucije (resorna ministarstva, MFT i VM BiH) redovno informišu o stanju i efektima korištenja službenih vozila;
- za prijevoz u mjestu sjedišta institucije favorizuju korištenje javnog gradskog prijevoza, a u opravdanim slučajevima omoguće korištenje usluga drugih prijevoznika.

Preporuke Vijeću ministara BiH da:

- za sve institucije BiH na državnom nivou propiše kriterije nabavke i osigura blagovremeno vođenje adekvatnih evidencija o korištenju službenih vozila. Potrebni podaci i obrasci trebaju se definisati po ugledu na najbolje prakse razvijenih evropskih zemalja;
- uspostavi adekvatan mehanizam kontrole planiranja, nabavke i korištenja službenih vozila;
- od institucija BiH zahtijeva redovne i povremene izvještaje o nabavci i korištenju službenih vozila;
- kontinuirano prati i analizira troškove korištenja službenih vozila i blagovremeno preduzima mjere s ciljem domaćinskog upravljanja voznim parkom;
- razmotri mogućnost i u skladu sa opredjeljenjima donese odluku o racionalizaciji vlastitog voznog parka.

Preporuke Parlamentarnoj skupštini BiH da:

- razmotri mogućnost i na jedinstven način u institucijama BiH uredi oblast nabavke i korištenja službenih vozila;
- u postupku usvajanja budžeta, putem svojih nadležnih komisijskih tijela, osigura i uspostavi adekvatan sistem kontrole korištenja budžetskih sredstava namijenjenih za službena vozila;
- pokreće postupke odgovornosti za rastrošnost i neekonomično korištenje javnih sredstava za ove namjene.

1. UVOD

1.1. Pozadina problema

Vozni park institucija BiH čini 3.549 vozila vrijednosti oko 25 miliona KM. [4] U 2011. godini, institucije su za vozni park utrošile oko 18.5 miliona KM - na nabavke novih vozila, registraciju i osiguranje, gorivo, održavanje, pranje i parkiranje. Osim ovih troškova, u institucijama se za prijevoz javljaju i drugi troškovi kao što su naknade za prijevoz na posao i sa posla, korištenje privatnih vozila u službene svrhe, rent-a-car i taxi.

Ovaj vozni park nije centralizovan, nego njime upravljaju institucije pojedinačno. Tri institucije nemaju vozni park[5], već za prijevoz koriste pozajmljena vozila, privatna vozila ili druge usluge prijevoza.

Većina ovog voznog parka, u iznosu od nekih 60%, odnosi se na putnička vozila koja se koriste u svrhu lokalnih i međugradskih službenih putovanja osoblja institucija, dok su ostala vozila direktno vezana za poslove iz nadležnosti institucija (npr. policijska i vojna patrolna vozila).

Na nivou institucija BiH ne postoje jedinstvena pravila koja bi regulisala nabavku, upravljanje, upotrebu i čuvanje službenih vozila. Svaka institucija ovu oblast uređuje na svoj način, pa se obim prava, način korištenja i čuvanja (parking), službenih vozila među institucijama razlikuje. Donošenje pravilnika o korištenju službenih vozila za sve zaposlenike u instituciji u nadležnosti je njenog rukovodioca. Za pravosnažnost pravilnika mu nije potrebna saglasnost VM ili neke druge nadležne institucije. Neke institucije su pri definisanju obima prava na korištenje službenih vozila bile široke ruke, a neke su odlučile koristiti vlastita vozila u službene svrhe ili usluge drugih prijevoznika.

O problematici koja se odnosi na vozni park, Ured je ukazivao i ranije kroz izvještaje finansijske revizije, a prekomjerni troškovi i rastrošnost u institucijama BiH su česta tema i u ovdašnjim medijima, koji ukazuju na neefikasnu i neekonomičnu upotrebu vozila, te na različite povlastice vezane za njihovo korištenje.

Efikasno upravljanje, ekonomična upotreba i održavanje voznog parka u duhu dobrog domaćina, u javnoj upravi bi trebalo da se podrazumijevaju, a nadzor korištenja i upravljanje troškovima bi trebali biti imperativ vlasti. Ovo dodatno treba biti naglašeno u okolnostima sveprisutne ekonomske krize i u situaciji ograničenih budžetskih sredstva.

Na potrebu uspostavljanja jedinstvenih pravila, bolje upravljanje i uspostavu adekvatnog nadzora korištenja službenih vozila u institucijama BiH, već duži niz godina kroz izvještaje finansijske revizije ukazuje i Ured za reviziju institucija BiH. I Parlamentarna skupština BiH je prepoznala potrebu da se ova oblast bolje uredi, a da se upravljanje voznim parkom reguliše na jedinstven način.[6]

---

[4] Podaci iz ISFU sistema: Nabavna vrijednost vozila u institucijama BiH na kraju 2011. godine je oko 72 miliona KM. U isto vrijeme njihova ispravaka vrijednosti je oko 47 miliona KM.

[5] APKKBPK, ADS i ODSŽ

[6] Zapisnik sa 6. sjednice Predstavničkog doma PS BiH održane 15.07.2011. godine: „Obavezuje se Savjet 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 koji, s formalnog aspekta, propisuju prava na potrošnju budžetskih sredstava za određene namjene (nabavka automobila i njihovo korištenje, službena putovanja, troškovi reprezentacije, uredski namještaj i oprema, troškovi telefona i sl.).“

Usvajanjem Strategije reforme javne uprave, BiH se obavezala na poboljšanje efikasnosti u upravljanju javnim sredstvima i time pokazala trajno opredjeljenje za unapređenje procesa u svojim institucijama. Ministarstva finansija i trezora BiH je još 2009. godine obavijestilo sve institucije BiH o potrebi smanjenja troškova na pozicijama svih operativno-materijalnih troškova.[7] Smanjenje javne potrošnje na državnom nivou i ostvarenja ušteda u budžetu po svim stavkama je i danas opredjeljenje BiH vlasti.[8]

Česti su negativni komentari medija i nevladinih organizacija na upotrebu i troškove voznog parka u institucijama BiH, kao i na način raspolaganja istim. Najčešći navodi medija odnose se na nenamjensku upotrebu vozila (upotrebu službenih vozila u privatne svrhe) kao i na nabavke skupih vozila koja nisu primjerena tekućoj ekonomskoj situaciji u zemlji.[9]

ACIPS - Centar za istraživanje politika je kroz svoje istraživanje[10] ukazao na potrebu za uređenjem oblasti upravljanja vozilima u institucijama BiH s ciljem smanjenja izdataka za ove namjene.

Imajući u vidu naprijed navedene indikacije, Ured za reviziju se odlučio da provede reviziju učinka koja se bavi upravljanjem službenim vozilima u institucijama BiH.

1.2. Svrha revizije i revizorska pitanja

Svrha ove revizije učinka je utvrditi da li institucije BiH službenim vozilima upravljaju na efikasan i ekonomičan način i podstaći nadležne institucije da žurno djeluju na uspostavljanje "crvene trake", odnosno granica lošem učinku i nedoličnom ponašanju.

Polazna osnova za istraživanje revizijskog problema bila je slijedeća hipoteza revizije: **Upravljanje voznim parkom u institucijama BiH ne osigurava efikasno i ekonomično korištenje javnih sredstava.**

Za potvrđivanje hipoteze i što bolje razumijevanje i analizu predmetnog problema, formulisana su sljedeća revizorska pitanja:

1. Da li je regulativa nabavke i upotrebe službenih vozila u funkciji njihovog efikasnog upravljanja i ekonomičnog korištenja?

2. Da li se službena vozila koriste na ekonomičan način?

3. Da li su mjere nadležnih institucija rezultirale efikasnijim upravljanjem i smanjenjem troškova službenih vozila?

---

[7] Obavijest Ministarstva finansija i trezora BiH o načinu utvrđivanja ušteda budžetskih sredstava iskazanih u pismu namjere MMF-u i obaveza izrade operativnih planova za izvršavanje Budžeta institucija BiH za period jul-decembar 2009. godine, 01-05/2-02-2-5052-1/09 od 13.07.2009. godina.

[8] Zaključak PDPSBiH sa 57. sjednice, 08.07.2009. godina: Obavezuje se Vijeće ministara da, u okviru daljih pregovora o kreditnim aranžmanima sa MMF-om i drugim međunarodnim finansijskim institucijama, u roku od 30 dana, donese program ušteda i racionalizacije javne potrošnje u institucijama BiH u svrhu većeg doprinosa ukupnoj racionalizaciji ....." i Zaključci prvog dijela 5. sjednice Savjeta ministara BiH, 30.03.2012. godina: „Savjet ministara BiH jednoglasno je podržalo smanjenje javne potrošnje na državnom nivou i ostvarenja ušteda u budžetu po svim stavkama".

[9] www.zurnal.info/home/index.php?option=com...; protest.ba/v2/astronomski-**troskovi**-drzavnih-ministarstava; ljudskaprava.ba/korupcija-**u**-**bih**-analiza-stanja-11/;

[10] Poboljšanje sistema potrošnje tekućih sredstava u državnim institucijama Bosne i Hercegovine, Sarajevo, april 2007.

1.3. Kriteriji revizije

U nedostatku jasnih opredjeljenja VM i dobre prakse u institucijama BiH, kriteriji revizije su uspostavljeni od strane Ureda za reviziju. Za potrebe provođenja ove studije razvijeni su vlastiti kriteriji koji su zasnovani na:

- osnovu saznanja o upravljanju voznim parkom do kojih je tim došao proučavajući prakse nekih zemalja EU i zemalja u našem okruženju;
- opredjeljenje BH vlasti gdje se ušteda javnih sredstava navodi kao jedno od važnih opredjeljenja, te
- analize pojedinačnih pravilnika institucija BiH koji regulišu oblast nabavke i upravljanja voznim parkom.

U nastavku navodimo osnovne kriterije revizije:

1. Kriterij za efikasnost**: Nabavka i upotreba službenih vozila je efikasno regulisana i organizovana.**

Ovo podrazumijeva da su pravila o nabavci i upotrebi službenih vozila na jedinstven način definisala prava i obaveze svih korisnika službenih vozila u institucijama BiH, od općih pravila koja se odnose na sve korisnike do uže definisanih prava i obaveza u zavisnosti od hijerarhije, svrhe korištenja službenih vozila, posebnih potreba, beneficija, naknada i sl. Donesena pravila se u praksi dosljedno primjenjuju. Uspostavljeni su mehanizmi i vrše se kontrole opravdanosti zahtjeva nabavke i zanavljanja voznog parka. Institucije blagovremeno i objektivno informišu nadležne institucije o stanju i efektima korištenja voznog parka.

2. Kriterij za ekonomičnost: **Službena vozila se koriste u službene svrhe i samo ako se na taj način dobija na vremenu, štede troškovi ili ako su u poređenju sa korištenjem nekog drugog prijevoznog sredstva troškovi opravdani u odnosu na hitnost službenog zadatka ili uštedu na vremenu. Troškovi nabavke i korištenja službenih vozila su niži od troškova drugih oblika rješavanja potreba prijevoza u instituciji.**

Ovo podrazumijeva i optimalnu iskorištenost cijelog voznog parka, na način da se potrebe za prijevozom unaprijed planiraju i međusobno koordiniraju, kako unutar institucije tako i među institucijama, kako bi postojeća vozila bila što bolje iskorištena. Pri definisanju kriterija ekonomičnosti koriste se troškovi koji nastaju tokom cjelokupne životne dobi vozila, namjena i iskorištenost vozila. Korisnici vozila blagovremeno evidentiraju podatke u propisanim obrascima i dostavljaju ih odgovornim osobama u instituciji. Institucije vrše redovne analize stanja i iskorištenosti svojih vozila, o čemu blagovremeno izvještavaju nadležne institucije.

3. Kriterij za preduzete mjere: **Vijeće ministara prati korištenje i iskorištenost službenih vozila i preduzima mjere usmjerene ka poboljšanju njihove iskorištenosti. Uspostavljene su jednoobrazne evidencije iz kojih se pouzdano mogu utvrditi podaci o korištenju i iskorištenosti službenih vozila (pokretanje, namjena, trajanje vožnje, broj pređenih km). Preduzete**

mjere, rezultuju efikasnijim i ekonomičnijim korištenjem javnih sredstava za ovu namjenu.

Ovo podrazumijeva da VM redovno razmatra izvještaje o korištenju službenih vozila. Uspostavilo je mehanizme eksterne kontrole korištenja i iskorištenosti voznog parka. Za kontinuirano unapređenje efikasnosti, Parlamentu predlaže donošenje potrebnih propisa i preduzimanje mjera za pokretanje odgovornosti za utvrđene slučajeve rastrošnosti i neefikasnog korištenja službenih vozila. Prepoznatljivo je kontinuirano unapređenje efikasnosti korištenja javnih sredstava za ovu namjenu.

1.4. Obim, izvori i metode revizije

U ovom dijelu se predstavljaju obim i ograničenja revizije, te metode i izvori informacija koji su korišteni u ovoj reviziji.

1.4.1. Obim i ograničenja revizije

Vozni park podrazumijeva skup svih vozila kojima raspolaže neka institucija BiH i čine ga drumska putnička i teretna vozila, priključna vozila, specijalna vozila za posebne namjene i motocikli.

Za potrebe ove studije, fokus revizije će biti na motornim vozilima kategorije M1, odnosno putnička motorna vozila koja, osim sjedišta vozača, imaju još najviše 8 sjedišta. Vozila M1 kategorije odabrana su za analizu jer je njihovo učešće u ukupnom broju vozila oko 60%.[11] Intenzitet korištenja ovih vozila je i inače veći, jer je riječ najčešće o luksuznim putničkim vozilima, pa je i mogućnost nenamjenskog korištenja i zloupotrebe znatno veća u odnosu na ostala vozila iz voznog parka institucija BiH.

Za potrebe ove revizije, za motorna vozila M1 kategorije, koristit će se naziv „službena vozila“. Revizija u svojoj analizi neće uzimati u obzir ostala vozila, poput vojnih, transportnih itd.

Analizirano je upravljanje službenim vozilima u institucijama BiH s ciljem utvrđivanja načina na koji institucije planiraju svoje potrebe, načina na koji su propisali upotrebu istih, uspostavljenim praksama korištenja, te praćenju i kontroli upotrebe službenih vozila. Analizirane su i mjere koje su preduzimale nadležne institucije s ciljem poboljšanja efikasnosti i smanjenja troškova koji se vežu za službena vozila.

Za potrebe prezentovanja globalne slike o stanju i korištenju voznog parka u institucijama BiH, prezentuju se određeni podaci za period 2009.-2011. godine.

Podaci koji se prezentuju ne uključuju podatke o službenim vozilima kojima raspolaže Obavještajno sigurnosna agencija BiH (OSA) zbog specifičnosti poslova koji su njenoj nadležnosti. Revizija se nije bavila provođenjem procedura javnih nabavki koje se odnose na nabavku vozila, goriva i nabavku drugih usluga koje su rezultat nabavke i upotrebe službenih vozila. Detaljnija analiza je provedena na uzorku, a analizirani su podaci o korištenju službenih vozila u 2011. godini.

[11] Bez podataka o vozilima kojima raspolaže Obavještajno sigurnosnu agenciju BiH.

1.4.2. Izvori i metode revizije

Za prezentovanje globalne slike o stanju i korištenju službenih vozila, putem prigodnog upitnika, zatraženi su određeni podaci od svih institucija BiH, odnosno podaci o ukupnom broju vozila kojima su institucije BiH raspolagale na dan 31.12.2011. godine, te podaci o vozilima M1 kategorije. Najveći broj traženih podataka prikupljen je od svih institucija. Nisu dostavljeni podaci o starosti za 12 službenih vozila, a za oko 20% vozila nedostaju podaci o ukupnoj kilometraži i o broju pređenih km u 2011. godini. *Globalne pokazatelje o vozilima institucija BiH vidjeti u Prilogu 1: Opći podaci o voznom parku u institucijama BiH.*

Detaljniji podaci o upotrebi službenih vozila prikupljeni su od institucija iz uzorka. Za uzorak je odabrano 10 institucija BiH. Institucije su birane po broju vozila i po broju uposlenih. Jedna od odabranih institucija nema vlastitih službenih vozila (ADS), dok ostale institucije iz uzorka imaju različit broj vozila (od 1 do 151). Neke koriste samo službena vozila, neke samo privatna vozila u službene svrhe, dok neke institucije pored službenih i privatnih vozila koriste i usluge taxi prijevoznika. Koristeći se navedenim parametrima, a radi relevantnosti uzorka, analizom su obuhvaćena dva ministarstva (MVP i MCP), dvije direkcije (BHDCA, DKPT), pet agencija (APOSO, ALMS, DRARNS, IDDEEA i ADS), te jedan institut (IIV). Neke od institucija iz uzorka su po broju uposlenih male, a neke imaju i više od 100 uposlenika. Vjerujemo da institucije odabrane za uzorak i nalazi do kojih se došlo, predstavljaju realnu sliku o upravljanju voznim parkom u institucijama BiH. *Spisak institucija iz uzorka vidjeti u Prilogu 2: Uzorak revizije.*

U cilju sveobuhvatnog sagledavanja problematike i objektivnog prezentovanja stanja o upravljanju službenim vozilima u institucijama BiH, određeni podaci o voznom parku prikupljani su putem prigodnog upitnika[12]. Podaci su prikupljeni i od nadležnih institucija, odnosno MFT i VM BiH, kao i od SZP BiH. Radi usporedbe, podaci o organizaciji voznog parka i korištenju službenih vozila na entitetskim nivoima vlasti, prikupljeni su od službi za zajedničke poslove na nivou entiteta[13]. Podaci o troškovima koji se odnose na službena vozila, prikupljani se iz ISFU sistema, te iz dosjea finansijske revizije Ureda.

Prikupljeni podaci su analizirani radi sticanja ukupne slike o stanju i upravljanju voznim parkom, te utvrđivanja praksi. Analizirana je i regulativa koja definiše ovu oblast u institucijama BiH, regulativa i prakse upotrebe službenih vozila u nekim zemljama EU (Austrija, Njemačka i Švajcarska), zemljama okruženja (Hrvatska, Slovenija, Srbija), te regulativa i prakse na entitetskim nivoima. Korištene su dostupne stručne studije koje obrađuju sličnu problematiku, kao i podaci dostupni na različitim internet stranicama. Tim je koristio i određenu stručnu literaturu koja se izučava na visokoškolskim ustanovama.

S ciljem davanja odgovora na postavljena pitanja, prikupljanje mjerodavnih podataka vršeno je:

[12] Od svih institucija BiH prikupljeni su slijedeći podaci: ukupan broj vozila, broj M1 vozila, broj angažovanih vozača, aktivirane polise osiguranja, korištene usluge prijevoza od SZP. Od institucija iz uzorka prikupljeni su podaci o: marka/tip/model vozila, snaga motora, broj sjedišta, godina proizvodnje, nabavna vrijednost, registarska oznaka, ugrađena posebna oprema, namjena vozila, obim prava upotrebe, kilometraža, utrošeno pogonsko gorivo, broj servisa, zamjena guma, troškovi goriva, servisa, osiguranja, registracije, parking. Svi prikupljeni podaci se odnose na stanje 31.12.2011. godine.

[13] Služba za zajedničke poslove Vlade Republike Srpske i Služba za zajedničke poslove organa i tijela Vlade Federacije BiH

- analizom internih akata koji regulišu upravljanje i korištenje službenih vozila u institucijama iz uzorka;
- proučavanjem izvještaja, studija, planova, statističkih podataka i drugih pisanih dokumenata koji se odnose na ovu oblast;
- analizom različitih podataka i evidencija u institucijama iz uzorka koja je vezana za službena vozila;
- intervjuisanjem nadležnih zaposlenika i rukovodioca u institucijama iz uzorka;
- intervjuisanjem odgovornih lica u VM BiH i MFT;
- intervjuisanjem odgovornih lica u entitetskim službama zajedničkih poslova; konsultacijama sa vanjskim saradnikom za normativno uređenje i prakse nekih zemalja EU (Austrija, Njemačka i Švajcarska).

1.4.3. Struktura izvještaja

Predstavljanje rezultata rada o provedenoj reviziji organizovano je po poglavljima. U prvom poglavlju Izvještaja, dati su uvod i struktura Izvještaja, dizajn revizije, odnosno, predstavljeni su: pozadina problema, svrha revizije i revizorska pitanja, obim, ograničenja, te metode revizije i izvori podataka.

U drugom poglavlju je opisan proces i uspostavljene prakse upravljanja voznim parkom u institucijama BiH. U ovom poglavlju prezentovane su i prakse nekih zemalja EU i zemalja bližeg okruženja.

U trećem poglavlju su prezentovani osnovni nalazi revizije, odnosno nalazi revizije o različitim praksama upravljanja i upotrebe službenih vozila, podaci o stepenu iskorištenosti službenih vozila, te preduzete mjere i aktivnosti nadležnih institucija u cilju ekonomičnijeg i efikasnijeg upravljanja voznim parkom.

U poglavlju četiri izneseni su zaključci revizije.

U petom poglavlju date su preporuke revizije čijom implementacijom će se stvoriti uslovi za efikasnije upravljanje voznim parkom u institucijama BiH.

2. OPIS PROCESA I PRAKSE NEKIH EVROPSKIH ZEMALJA

U prvom dijelu ovog poglavlja predstavljen je proces planiranja potreba i upravljanje voznim parkom u institucijama BiH, u okviru čega se daje i teorijski okvir i kategorizacija potreba za službenim vozilima. U drugom poglavlju se predstavljaju primjeri upravljanja voznim parkom u nekim zemljama EU i zemljama našeg bližeg okruženja.

2.1. Prijevoz i transport u institucijama BiH

U toku obavljanja svojih redovnih zadataka javne institucije imaju značajne potrebe za uslugama prijevoza. Na nivou institucija BiH, ove potrebe se mogu razvrstati na sljedeće kategorije:

- potrebe za prijevozom u direktnom obavljanju poslova iz nadležnosti (npr. patrolna vozila GP, SIPE, vojna vozila i sl.);
- službena putovanja zaposlenika institucija BiH (putovanja administrativnog osoblja u cilju izvršavanja radnih zadataka u okviru različitih poslova iz nadležnosti);
- potreba za prijevoz na posao i sa posla;
- VIP državna vozila (luksuzna vozila koja koristi Predsjedništvo, MIP i sl. za potrebe protokolarnih poslova BiH);
- kategorija vozila koja su data na upotrebu visokim državnim funkcionerima;

Može se reći da vozni park u institucijama BiH je heterogen. Sastoji se od vozila različitih marki i tipova. Iz ovih razloga, njihove tehničko-eksploatacione karakteristike su različite. Sva ova vozila čine vozni park u vlasništvu institucija BiH.

Sa teoretskog aspekta, upravljanje voznim parkom se može definisati kao organizovan sistem politika, procedura i kontrola kojima neka institucija upravlja svojim vozilima. Upravljanje voznim parkom je proces koji počinje utvrđivanjem potreba, određivanjem broja i vrste potrebnih vozila, nakon čega se pristupa njihovoj nabavci. U organizacionom smislu, nakon što su definisane potrebe, u praksi se fokus premješta na normativno uređenje i organizovanje ekonomičnog upravljanja, upotrebe i održavanja vozila s ciljem održavanja njihove upotrebne vrijednosti i povećanja njihovog vijeka trajanja, a završava se odlaganjem vozila (otpis, prodaja, uništenje ...).

Kad je riječ o nabavci službenih vozila, plan nabavke i prijedlog potrebnih sredstava za nabavku službenih vozila je u nadležnosti pojedinačnih institucija BiH. Plan nabavke i iznos potrebnih sredstava institucije usaglašavaju sa MFT. Sredstva za ove potrebe na prijedlog VM, odobravaju se na godišnjem nivou, kroz budžet koji donosi Parlament BiH. Zakonska mogućnost[14] da se određeni poslovi iz ove oblasti, s ciljem efikasnog i ekonomičnog korištenja, prenesu u nadležnost Službe za zajedničke poslove institucija BiH ili neku drugu instituciju BiH, nije korištena.

Nabavljena vozila su shodno, potrebama institucija, raspoređena u sjedištima i dislociranim organizacionim jedinicama institucije i u principu nisu namijenjena za prijevoz uposlenika za dolazak i odlazak sa posla. Broj vozila po institucijama i

[14] Zakon o upravi, Službeni glasnik BiH, broj: 32/02 i 102/09

organizacionim jedinicama, bez prethodne pouzdane analize stvarnih potreba i opravdanosti, definišu same institucije.

Za korištenje službenih vozila izdaje se odvojen putni nalog za svako vozilo. Ovi nalozi se najčešće izdaju na početku mjeseca za tekući mjesec kad je u pitanju njihovo korištenje u zemlji. Kad se službeno vozilo koristi za putovanje van granica zemlje, najveći broj institucija u ovom slučaju izdaje poseban putni nalog. Putne naloge za sva auta i za sve uposlenike potpisuje rukovodilac institucije (uključujući i nalog za sebe). Ključevi od vozila se najčešće nalaze kod osobe koja je zadužena za vozilo ili osobe koja vozilo najčešće koristi. Po povratku s puta vozilo bi se trebalo ostavljati - parkirati na ugovorenim parkiralištima. Ovo nije uvijek pravilo.

Zbrinjavanje vozila koja nisu u upotrebi rješavaju same institucije. Najčešće su parkirana na nekom ugovorenom parkiralištu, i čeka se njihovo konačno zbrinjavanje (prodaja, doniranje ili prodaja u staro gvožđe).

2.2. Regulativa i prakse drugih zemalja

Za potrebe ove studije analizirana je regulativa i prakse nekih evropskih zemalja[15] i zemalja našeg bližeg okruženja[16]. Također je analizirana regulativa i prakse u entitetima BiH.

Analizom i komparacijom dostupnih pravnih akata navedenih zemalja, koji regulišu predmetnu oblast, utvrđeno je da postoji veza i identičan model uređenja kod Austrije, Njemačke i Švajcarske. Najnaprednije uređenje i dobre prakse ima Njemačka koja je još 1993. godine zakonski[17] uredila ovu oblast. Analizom pojedinačnih regulativa i praksi ovih zemalja i usporedbom sa regulativom i praksama u ovoj oblasti u Republici Sloveniji, može se primijetiti da je i Republika Slovenija prihvatila univerzalna pravila uređenja oblasti koja tretira službena vozila i uz male modifikacije prilagodila ga svojim potrebama[18]. Republika Slovenija je svojim pravilima definisana prava i obaveze svih korisnika službenih vozila na državnom nivou, od općih pravila koja se odnose na sve korisnike do uže definisanih prava i obaveza u zavisnosti od hijerarhije, svrhe korištenja službenih vozila, posebnih potreba, beneficija, naknada i itd.

Analiza je pokazala da Srbija, Crna Gora, Hrvatska, te Federacija BiH imaju jedinstvena pravila za upravljanje voznim parkom. Ovim pravilima propisano je koje osobe (rukovodioci i ostali uposlenici) i u kom obimu imaju pravo na korištenje službenih vozila. U FBiH i Srbiji postoje posebne službe koje upravljaju dijelom službenih vozila namijenjenih za potrebe državnih institucija[19]. *Više o praksama drugih zemalja vidjeti u dodatku 3: Prakse drugih zemalja.*

Način regulisanja ove oblasti i prakse u zemljama EU, pomogle su da u nedostatku dobrih rješenja i dobrih praksi u institucijama BiH, uspostavimo kriterije revizije, kao model kojem trebaju težiti sve institucije BiH.

[15] Analizirana je regulativa i prakse: Austrije, Njemačke i Švajcarske.

[16] Analizirana je regulativa i prakse: Slovenije, Hrvatske i Srbije.

[17] http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/index.html

[18] Regulativa i prakse korištenja i upravljanja vladinim voznim parkom u zemljama članicama Evropske Unije, Samir Planinčić, Sarajevo 2012. godine. Ovaj dokument se nalazi u dosjeu revizije i upitom zainteresovanih je dostupan na uvid.

[19] U Federaciji BiH je to: Služba za zajedničke poslove organa i tijela Federacije BiH (SZZPOTFBiH), a u Srbiji: Uprava za zajedničke poslove republičkih organa (UZPRO).

3. NALAZI

U ovom poglavlju se predstavljaju osnovni nalazi do kojih se došlo tokom rada na ovoj studiji. Bit će riječi o nabavci i upotrebi službenih vozila u institucijama BiH, njihovoj iskorištenosti, te mjerama VM preduzimanim u svrhu efikasnijeg upravljanju i smanjenja troškova namijenjenih za nabavku i upotrebu službenih vozila.

3.1. Nabavka i upotreba službenih vozila

Za potrebe ove studije, a kako bi se sagledala moguća raznolikost uređenja oblasti među institucijama, analizirani su interni pravilnici kojima se reguliše nabavka i upotreba službenih vozila u 68 institucija BiH. Konsultovani su i finansijski revizori Ureda, a upoznali smo se i sa nalazima finansijske revizije o korištenju i troškovima voznog parka za sve institucije u kojima smo analizirali interne pravilnike.

U narednom dijelu će biti riječi o pravnom uređenju nabavke i korištenja službenih vozila u institucijama BiH.

3.1.1. Normativno uređenje oblasti

Na nivou institucija BiH nema jedinstvenih pravila za postupanje u vezi nabavke i korištenja službenih vozila. U ovakvim okolnostima, institucije BiH su svaka za svoje potrebe donosile interna pravila i uspostavljale vlastite prakse. Pravila za instituciju donosi rukovodilac, odnosno menadžment institucije.

Analiza internih pravilnika koji regulišu ovu oblast je pokazala da se donesena pravila među institucijama razlikuju, da su ona kod većine institucija nedorečena i dvosmislena. Uočene razlike među institucijama su naročito izražene u regulisanju prava na povlastice pri korištenju službenih vozila, kako u pogledu obima prava, tako i broju lica koja ta prava mogu koristiti.

Većina institucija internim pravilima nije propisala obavezne evidencije o korištenju i održavanju službenih vozila. Samo je šest institucija definisalo normative potrošnje goriva, a 9 ih je na određeni način propisalo materijalnu i disciplinsku odgovornost u slučaju nepoštivanja odredbi internih pravilnika. Ni jedna institucija nije regulisala prodaju i konačno zbrinjavanje službenih vozila koja su rashodovana i nisu u upotrebi.

Nijedna institucija nije definisala kriterije nabavke i zanavljanja vozila. Neke institucije nabavljaju nova i bolja vozila nakon 2 ili 3 godine (bez obzira na broj pređenih kilometara). Najčešća situacija nabavke novih auta je kad se mijenja rukovodstvo institucije.

Pravilima o uslovima i načinu korištenja službenih vozila, u više od polovine institucija je odobreno korištenje službenih vozila 24 sata dnevno, za što se koristi oko 350 vozila. Četvrtina institucija je predvidjela korištenje službenih vozila za odlazak i dolazak na posao. Ova prava su uglavnom dodijeljena i koriste ih rukovodioci institucije, njihovi zamjenici, šefovi kabineta, glavni inspektori, te pomoćnici rukovodioca u institucijama.

Institucije nisu jasno regulisale nadležnost i odgovornost za korištenje službenih vozila, vođenje dnevnika vozila, mjesečni obračun i pregled troškova, korištenje vozila u privatne svrhe, kontrolu i izvještavanje o korištenju službenih vozila.

U nekim institucijama, u praksi je prisutna upotreba službenih vozila u obimu koji nadilazi prava propisana pravilnikom.

3.1.2. Formiranje voznog parka

U postupku planiranja potreba, broja i vrste vozila, institucije ne vrše suštinske prethodne analize opravdanosti nabavke. Nabavke se dogovaraju na internim sastancima rukovodstva institucije, a iskazuju se u budžetskom zahtjevu. U narednoj tabeli prezentuje se stepen slobode koju menadžment institucija ima prilikom planiranja i nabavke službenih vozila:

Tabela 1: Nivo slobode institucija u procesu formiranja voznog parka

Red. broj	OPIS	Postoje određena ograničenja	Potpuna sloboda izbora
1.	Planiranje budžeta	x	
2.	Izbor vrste vozila		x
3.	Izbor vozila po snazi i zapremini motora		x
4.	Izbor dodatne opreme		x
5.	Izbor metode nabavke	x	

Izvor: Ured za reviziju

Iako sa institucijom vrši usaglašavanje budžetskog zahtjeva, MFT ali ni neka druga institucija se ne smatra odgovornim za provjeravanje opravdanosti iskazanih planiranih potreba za nabavku službenih vozila. Čini se da MFT i nije u mogućnosti da ovo radi, jer ni u jednoj instituciji ne postoje pouzdani podaci o starosti i stepenu iskorištenosti ranije nabavljenih službenih vozila. Podaci o troškovima nabavke i korištenja službenih vozila pojedinačno za svaku instituciju se mogu koristiti iz ISFU sistema, ali se ni oni ne koriste u dovoljnoj mjeri. Izbor metode nabavke bi trebalo da se određuje i provodi u skladu sa odredbama Zakona o javnim nabavkama.

Više od 80% ukupnog broja službenih vozila u institucijama BiH čini vozni park 10 institucija, tri institucije nemaju vlastiti vozni park, dok vozni park oko 60% institucija broji 5 i manje službenih vozila. *Više podataka o broju službenih vozila u institucijama BiH vidjeti u Prilogu 1: Opći podaci o voznom parku u institucijama BiH.*

Vozni park u institucijama BiH nije homogen, kako po tipu, starosti, tako i po vrijednosti. Zastupljene su različite marke i modeli, od najnovijih tipova (Volvo XC60, BMW 5, Audi A6), do zastarjelih koji se više i ne proizvode (Volkswagen-Golf 2). Prosječna nabavna vrijednost po vozilu je oko 40 hiljada KM.[20]

Dostupna istraživanja govore da je prosječna starost registrovanih putničkih vozila u Federaciji BiH oko 17 godina[21]. Prikupljeni podaci ukazuju da je prosječna starost vozila u institucijama BiH nešto iznad 9 godina. Uz linearnu stopu amortizacije koja se primjenjuje u institucijama BiH za službena vozila od 15% na godišnjem nivou, eksploatacioni vijek je oko 7 godina. Prikupljeni podaci govore da je 1.055 vozilo mlađe

[20] Ukupna nabavna vrijednost za 1.575 vozila za koja su institucije dostavile podatke iznosi oko 63 miliona KM.
[21] STATISTIČKA ANALIZA PODATAKA O OBAVLJENIM TEHNIČKIM PREGLEDIMA U PERIODU 1.7. – 30.9. 2011. GODINE I STRUČNE TEME, IPI – "INSTITUT ZA PRIVREDNI INŽENJERING", d.o.o., Zenica, oktobar/listopad 2011. godine, str 20

od 7 godina, što je oko polovina službenih vozila kojima su institucije BiH raspolagale na kraju 2011. godine.

Prosječna starost službenih vozila u institucijama BiH oko 9 godina, iako ima onih nabavljenih prije 20 godina. Prosječna pređena kilometraža po vozilu za vozila mlađa od 8 godina je oko 80.000 km, a onih starijih oko 180.000 km. Podaci o starosti i ostvarenoj kilometraži utvrđeni su na bazi prikupljenih podataka za 1.055 službenih vozila o kojima su dostavljeni ovi podaci. U narednoj tabeli prezentuju se podaci o pređenim km po godinama starosti službenih vozila:

Tabela 2: Kilometraža po starosti vozila u institucijama BiH na kraju 2011. godine

Starost vozila	Broj vozila	Ukupno godina	Ukupna kilometraža za godine starosti	Prosječna kilometraža po vozilu od nabavke do kraja 2011.	Prosječna godišnja kilometraža po vozilu*
1	2	3	4	5 (4:2)	6 (4:3)
Do 1 godine	22	22	340.068	15.458	15.458
Od 1 do 5 godine	664	2.442	41.541.193	62.562	17.011
Od 6 do 8 godina	436	2.950	50.350.729	115.483	17.068
Od 9 do 15 godina	413	4.563	74.803.544	181.122	16.394
Preko 15 godina	46	810	10.685.965	232.303	13.193
Ukupno:	**1.581**	**10.787**	**177.721.499**	**112.410**	**16.476**

Izvor: Ured za reviziju, Podaci iz upitnika

Napomena: Iskazana prosječna kilometraža po vozilu predstavlja aritmetičku sredinu pređenih km utvrđenu na osnovu broja vozila, godina njihove starosti i ukupno pređenih km do kraja 2011. godine. Godina starosti je uzimana kao puna godina bez obzira na datum nabavke vozila.

Analizirajući pravilnike o nabavci i korištenju službenih vozila u institucijama BiH uvjerili smo se da ni jedna institucija nije propisala kriterije nabavke i zanavljanja voznog parka. Nisu nam prezentovane nikakve analize, niti su nas institucije uvjerile da su uspostavile bilo kakve kriterije opravdanosti nabavke i zanavljanja voznog parka. U prilog navedenom ide opredjeljenje i započete aktivnosti VM na definisanju kriterija za zamjenu vozila započete u julu 2012. godine.[22] Međutim, ovdje treba napomenuti da VM nije koristilo pomoć struke u definisanju kriterija iskorištenosti i opravdanosti nabavke, koja pored ostalih kriterija, svakako treba uvažiti potrebu, namjenu, jedinicu troška i mogućnost korištenja istih vozila od strane većeg broja institucija.

Prema prikupljenim podacima, na dan 31.12.2011. godine institucije BiH su raspolagale sa oko 4% službenih vozila koja nisu u upotrebi, neispravna su, predložena za otpis ili za prodaju. Do dana izvještavanja, ova vozila nisu prodata i dalje se nalaze u institucijama BiH (vlasništvo su institucija, a fizički se nalaze na nekom ugovorenom parkingu), te umjesto da se prodajom ostvari priliv sredstava u budžet, njihova vrijednost opada, a stvaraju i druge nepotrebne troškove (kao što su troškovi parkinga).

3.1.3. Angažovanje drugih vozila

U institucijama BiH, pored korištenja službenih vozila je prisutna i praksa upotrebe privatnih vozila u službene svrhe, kao i korištenje usluga prijevoza i unajmljivanje drugih vozila. Ovi troškovi u posljednje 3 godine iznose preko 3,5 miliona KM.[23]

[22] Saopćenje za medije sa 14. Sjednice VM održane 26.07.2012. godine.
[23] Naknade za korištenje ličnog vozila, putovanja - lična vozila u zemlji i inostranstvu, prijevozne usluge i unajmljivanje vozila.

Institucije ne vrše analizu iskorištenosti postojećih vozila, kao ni analizu opravdanosti angažovanja vozila izvan svog voznog parka. U narednoj tabeli se prezentuju troškovi angažovanja drugih vozila izvan voznog parka institucija BiH:

Tabela 3: Troškovi korištenja ostalih vozila

Vrsta troška	Godina			Ukupno
	2009.	2010.	2011.	
Naknade za korištenje privatnih vozila	676.241	753.352	470.996	**1.900.590**
Prijevozne usluge (taxi i sl.)	188.600	1.006.056	366.784	**1.561.439**
Najam drugih vozila	29.618	40.663	5.277	**75.557**
Ukupno:	**894.459**	**1.800.071**	**843.057**	**3.537.586**

Izvor: Ured za reviziju, Skraćeni izvještaji revizije za 2009. i 2010. godinu i ISFU za 2011. godinu

Naprijed navedeni podaci se odnose na sve institucije BiH, a za institucije iz uzorka navodimo slijedeće: 7 institucija je u 2011. godini koristilo privatna vozila u službene svrhe zašto je izdvojeno blizu 40 hiljada KM. U isto vrijeme je na druge usluge prijevoza (taksi i najam vozila) isplaćeno oko 300 hiljada KM.

3.1.4. Evidencije o službenim vozilima

Kako je regulisanje korištenja službenih vozila u nadležnosti pojedinačnih institucija, tako su i evidencije o vozilima i njihovom korištenju u nadležnosti pojedinačnih institucija BiH. Nadležne institucije nisu adekvatno uredile oblast evidencija o korištenju službenih vozila, a iz intervjua sa odgovornim osobama u institucijama, da se zaključiti da se ovim evidencijama ne pridaje neka važnost. Na probleme ove prirode Ured je ukazivao kroz izvještaje finansijske revizije.

Sve institucije imaju knjige putnih naloga i za korištenje vozila u principu izdaju putne naloge. U ovu svrhu koristi se istovjetan obrazac u svim institucijama (obrazac PN-4). Najčešća praksa je da se za mjesečno korištenje službenog vozila u zemlji, izdaje jedan putni nalog. Za putovanja u inostranstvo, obično se izdaju pojedinačni nalozi.

Analizom oko 150 izdatih putnih naloga za korištenje službenih vozila u 8 institucija iz uzorka, uvjerili smo se da ni jedan od njih nije formalno ispravan. U putnim nalozima se najčešće ne evidentiraju svi propisani podaci, a najčešće nedostaju podaci o: relaciji vožnje, vremenu polaska i povratka, početnoj i konačnoj kilometraži i broju putnika. Nisu rijetki slučajevi da se u putnim nalozima evidentira samo stanje kilometar-sata na početku i na kraju mjeseca i ni jedan drugi podatak. Pored ovoga, javljaju se slučajevi da se izdati putni nalozi popunjavaju retroaktivno i sa značajnim zakašnjenjima, te da se izdaju novi putni nalozi iako prethodno izdati nije (ili nisu) vraćen.

Određen broj institucija (5) je izdvojio sredstva i nabavio računarski program koji se ili ne koristi ili se i u njemu ne evidentiraju svi propisani podaci (najčešće se evidentira samo količina utrošenog goriva i pređeni kilometri). Poređenjem podataka iz putnih naloga sa podacima iskazanim u računarskom programu, uočeni su slučajevi da se isti podaci iz programa i iz putnih naloga značajno razlikuju (IDDEEA).

U narednom dijelu iznosimo samo neke od nelogičnosti utvrđene detaljnom analizom oko 40% pregledanih putnih naloga za vozila u institucija iz uzorka:

Tabela 4: Primjeri nelogičnosti u putnim nalozima institucija iz uzorka

Institucija	Putni nalog	Relacija	Registrovana kilometraža u putnom nalogu
ALMS	00018 od 24.03.2011. godine	SA-BL-SA	360
DKPT	0001722 od 01.03.2011. godine	SA-BL-SA	690
IIV	0280418 od 01.03.2012. godine	SA-MO-SA	250*****
APOSO	0166004 od 02.03.2011. godine	SA-MO-SA	348
BHDCA	015075 od 01.03.2012. godine	SA-MO-BL-SA	2.010******

Izvor: Putni nalozi za službena auta

Napomena:

***** Primjer dobre prakse, za registrovanu kilometražu na navedenoj relaciji.
****** Osoba na koju glasi putni nalog je prema evidenciji taj dan bila prisutna na poslu.

Kao što se vidi iz gornje tabele, pređena kilometraža na istim relacijama se značajno razlikuje. Nisu rijetki slučajevi da se registrovana kilometraža u putnom nalogu za jedno službeno vozilo na istoj relaciji razlikuje u desetinama pređenih kilometara.

Pored navedenog, izrazito je česta pojava da se kao relacija na kojoj se koristi službeno vozilo upisuje „loko“, a da se dnevno prelazi i više stotina kilometara. Pažljivom analizom i drugih dokumenata u institucijama, utvrđeno je da su osobe koje su upravljale vozilima, u radne dane odlazile u mjesto prebivališta, a u isto vrijeme koristile naknadu za smještaj i odvojeni život. Utvrđeni su i slučajevi da je u putnim nalozima registrovana „loko“ vožnja u dane vikenda, praznika i godišnjeg odmora.

Naprijed navedeni primjeri, nisu jedine nelogičnosti utvrđene pregledom izdatih putnih naloga. Mogu se pripisati lošim evidencijama, ali mogu upućivati i na zloupotrebu i nenamjensko korištenje službenih vozila.

Loše evidencije česta su pojava u institucijama koje nisu definisale koji je od uposlenika zadužen i odgovoran za vozni park (35% institucija). Međutim to nije pravilo. Nije mali broj institucija koje imaju osobu zaduženu za vozni park da također imaju loše i nepouzdane evidencije o korištenju vozila.

3.1.5. Nadzor korištenja službenih vozila

Navodi iz prethodnog poglavlja ukazuju da su izostale interne i eksterne kontrole o upotrebi službenih vozila, te da se podacima o korištenju službenih vozila ne pridaje adekvatna pozornost.

Analizirajući primjenu pravila koja regulišu oblast korištenja službenih vozila u praksi, primijećeno je da je oko 50% institucija iz uzorka imalo upotrebu službenih vozila suprotno donesenim pravilima. Ponašanja u praksi u odnosu na donesena pravila, najčešće se odnose na upotrebu vozila za dane vikenda i za vrijeme godišnjih odmora (BHDCA, DKPT, MCP, MIP, IDDEEA), izdavanje novih putnih naloga bez vraćanja istih za prethodni mjesec (MIP), točenje goriva u vrijeme kada nije evidentirano pokretanje vozila – u mjestu i u vrijeme koje ne odgovara podacima sa putnog naloga, jedan vozač u isto vrijeme vozi dva vozila (DKPT i MCP). Do navedenih primjera došlo se brzom i jednostavnom analizom dokumentacije u samim institucijama. Navedeno upućuje da su izostale interne kontrole, ali i kontrole od strane MFT i VM.

Naime, navedeni primjeri ukazuju na nepoštivanje donesenih pravila, dok neki mogu upućivati na zloupotrebu i rastrošnost, a neki se od navedenih slučajeva možda mogu

pripisati lošim i neažurnim evidencijama. I pored navedenog, nismo se uvjerili da je bilo slučajeva pokretanja odgovornosti radi nepoštivanja donesenih pravila. Pokretanja odgovornosti nije bilo ni u institucijama, a niti od strane nadležnih institucija BiH.

Podaci o nepoštivanju donesenih pravila za institucije iz uzorka se prezentuju u narednoj tabeli:

Tabela 5: Obim korištenja službenih vozila u institucijama iz uzorka

Red. broj	Obim prava	Institucije koje su propisale navedeno pravo	Institucije koje koriste navedeno pravo
1.	Korištenje službenog vozila 24 sata dnevno	DKPT, DRARNS, MCP, IDDEEA, MIP i BHDCA	DKPT, DRARNS, MCP, IDDEEA, MIP i BHDCA , IIV)
2.	Korištenje službenog vozila za dolazak na posao i odlazak sa posla	MCP i DRARNS	MCP, DRARNS, BHDCA, IDDEEA, IIV, DKPT, MIP i ALMS
3.	Korištenje vozila za vrijeme godišnjeg odmora	0	BHDCA, DKPT, IDDEEA, MCP i MIP
4.	Rukovodilac institucije na raspolaganju ima više od jednog vozila	0	BHDCA, MCP i MIP

Izvor: Pravilnici o upravljanju voznim parkom i Podaci iz upitnika

Analizirajući putne naloge za korištenje službenih vozila u institucijama iz uzorka u praksi, utvrđen je određen broj slučajeva da pojedini uposlenici na raspolaganju imaju više službenih vozila (MIP - ministar 3 vozila, BHDCA – direktor 2 vozila, MCP -ministar 2 vozila). Najčešće je riječ u rukovodnim licima.

3.2. Iskorištenost službenih vozila

Za potrebe sagledavanja globalnog stanja stepena iskorištenosti službenih vozila korišteni su podaci koji su prikupljeni od svih institucija, dok smo se za analizu stepena iskorištenosti službenih vozila koristili podacima prikupljenim od institucija iz uzorka. Već je ranije istaknuto da podaci o vozilima kojima institucije raspolažu i koje su nam dostavile nisu pouzdani. O ovome smo se dodatno uvjerili uočavanjem grešaka testirajući podatke u detaljno analiziranim putnim nalozima. Ipak, na bazi postojećih podataka i informacija, prikupljeni su određeni nalazi o iskorištenosti službenih vozila u institucijama BiH i isti se prezentuju u nastavku.

3.2.1. Kilometraža po vozilu

Već smo naprijed u tekstu naveli da nam institucije BiH nisu dostavile sve upitnikom tražene podatke o službenim vozilima, a da dostavljne podatke treba posmatrati sa rezervom. Ipak vjerujemo da analiza, sačinjena na osnovu dostavljenih podataka, dosta realno prezentuje sliku o kilometraži koju prave službena vozila u institucijama BiH.

Provedena analiza ukazuje da su vozila u institucijama BiH od nabavke do kraja 2011. godine prešla više od 177,7 miliona km i da je prosječna pređena kilometraža po vozilu oko 112 hiljada km, da je svaki uposlenik u 2011. godini službenim vozilom prešao oko 1.330 km i potrošio oko 111 litara goriva. Dostavljeni podaci o namjeni vozila govore da od ukupnog broja službenih vozila, njih 317 koriste rukovodioci institucija sa svojim

zamjenicima i pomoćnicima. Ova vozila su svakim radnim danom[24] tokom 2011. godine pojedinačno prelazila više od 70 km dnevno.

Naprijed navedeno potvrđuju i podaci koji se za 2011. godinu prezentuju u narednoj tabeli:

Tabela 7: Podaci o vozilima sa najvećom kilometražom u 2011. godini

Institucija	Marka vozila	Vozilo korišteno za potrebe	Pređena kilometraža u 2011. godini
AAK	Škoda Superb	Direktor, Sektor 03, ZP	63.076
GP	Škoda Fabia	JGP Zvornik	63.336
MVP	Volvo Monument	Zamjenik ministra	63.445
UIO	Škoda Fabia	Grupa za reviziju i kontrolu-Zenica	67.821
SIPA	Volkswagen Golf	Organizaciona jedinica	67.915
VSTV	Volkswagen Tuareg	Predsjednik	68.313
MFT	Audi A6 3,2	Ministar	70.360
MS	Audi Q7	Kabinet ministra	71.472
MP	Volkswagen	Sudska policija	86.358
MP	Volkswagen	Sudska policija	101.461

Izvor: Ured za reviziju, Dostavljene tabele institucija BiH

Koristeći se podacima iz prethodne tabele za vozila MP i MS, dolazimo do nalaza da su navedena vozila radnim danom prelazila 278 km, odnosno 196 km svaki dan u godini. Da su se vozila samo kretala putem van naselja gdje je brzina kretanja ograničena na 80 km/satu, vozila bi svaki dan u godini bila u upotrebi oko 3,3 sata, odnosno najmanje 2,4 sata.

Tabela 8: Kilometraža po vozilu za određeni period

Institucija	Marka vozila	Za potrebe	km u martu 2011.	km u martu 2012.	Prosječno dnevno 2011.	Prosječno dnevno 2012.
ALMS	Toyota	Direktor	3.710	2.693	161	122
ALMS	Toyota	Zajedničke potr.	5.592	4.736	243	215
ALMS	Toyota	Inspektorat	5.857	6.486	255	295
BHDCA	Nissan	Direktor	3.415	4.193	148	191
DKPT	Škoda	Direktor	5.600	4.590	243	209
MCP	VW	Pom. ministra	4.742	0	206	0
MCP	Audi	Ministar	6.409	1.125	279	51
MVP	VW	Pom.ministra	4.903	537	213	24
MIP	Volvo	Zamj. ministra	5.362	7.800	233	355
MIP	Audi	Garaža delegacije	5730	0	249	0

Izvor: Ured za reviziju, Dostavljene tabele institucija BiH

Iz prethodne tabele je vidljivo da su pojedina vozila (ako se uzme da su vožena samo van naselja gdje je najčešće ograničenje brzine 80 km/na sat) u upotrebi bila oko 4 sata svaki radni dan u martu 2011. godine, ili da su svaki radni dan u martu 2011. godine vožena na relaciji: Neum – Tuzla.
Oscilacije u pređenoj kilometraži kod pojedinih vozila su rezultat mjera pojedinih institucija koje se odnose na smanjenje obima prava upotrebe službenih vozila pojedinim zaposlenima, rjeđe korištenje ili korištenje drugih službenih vozila koja nisu sadržana u uzorku revizije.

[24] Za kalkulaciju je uzimano da je broj radnih dana u godini 250.

Revizija, naravno polazi od stanovišta da se sva vozila mogu upotrebljavati samo za službene potrebe. Međutim, prema evidencijama o korištenju vozila u institucijama iz uzorka, korištenje vozila samo u službene svrhe se nije moglo potvrditi. U prilog navedenom idu podaci koji se odnosi na upotrebu vozila u dane vikenda i za vrijeme godišnjih odmora, o čemu je već bilo riječi u tački 3.1.1. ovog Izvještaja.

U značajnom broju slučajeva, vozila koja su koristile osobe kojima je dodijeljeno pravo na korištenje službenog vozila za odlazak i dolazak na posao su imala znatno veću dnevnu kilometražu od one koja se odnosi na udaljenost mjesta boravka ili mjesta prebivališta od sjedišta institucije. Iako ovakvi podaci mogu upućivati da se ova vozila koriste i za druge dnevne potrebe institucije, zbog loših evidencija o korištenju vozila, ovo može ukazivati na rastrošnost i zloupotrebu. U analiziranim slučajevima, za institucije bi bilo isplativije, da su istim osobama davale naknadu za prijevoz. Naime, mjesečna naknada za prijevoz za analizirane slučajeve iznosi oko 100 KM, a samo trošak goriva iznosi preko 300 KM[25].

3.2.2. Vrijeme korištenja i mirovanja vozila

Kad je riječ o vremenu korištenja i vremenu mirovanja službenih vozila, zbog nekompletnih evidencija i nepouzdanosti raspoloživih podataka, nije se bilo u mogućnosti analizirati niti procijeniti vrijeme u kojem su vozila bila u pokretu i vrijeme mirovanja vozila. Ovdje se prevashodno misli na nedostatak evidencija koje govore o trajanju vožnje, jer za izrazito veliki broj vozila iz uzorka ovakve evidencije apsolutno ne postoje. Mirovanje vozila, ako i postoji krije se iza relacije „loko“. Iz ovih razloga, nismo bili u mogućnosti, napraviti čak ni grubu procjenu da li je vozilom pređena kilometraža za određeni dan izvršena na jednoj relaciji ili je isti dan vozilo pokretano više i voženo na više kraćih relacija.

3.2.3. Troškovi po pređenom kilometru i mogućnost ostvarenja ušteda

Revizijski tim je na osnovu dostavljenih podataka procijenio visinu troškova po prijeđenim kilometru za službena vozila u institucijama BiH i na osnovu njih cijenio mogućnost ušteda.

Tokom provođenja revizije sačinjena je analiza troškova korištenja službenih vozila za sve institucije BiH. U kalkulaciju troškova po pređenom kilometru uključeni su slijedeći troškovi: gorivo, motorno ulje, registracija, osiguranje (obavezno i kasko), servis i troškovi amortizacije. Kalkulacija ne sadrži troškove angažovanih vozača (plaće, dnevnice, smještaj itd.), administracije (osoblje koje je zaduženo za vozni park), kao ni ostale sitnije troškove (pranje, parking itd.) što bi još povećalo troškove po pređenom kilometru. Iz grafika u Prilogu 5. - Pregled troškova službenih vozila po pređenom kilometru se jasno vidi da se ovi troškovi kreću od 0,38 KM do 1,5 KM. Najveće troškove po pređenom kilometru imaju RAK i UZZB, a najmanje PRAV, UIO, KS, ASH, AO i AAK (ispod 0,4 KM/km).

[25] Kalkulacija: 80 km x 21 radni dan = 1.680 km.
1.680 km/100x8,3 (prosječna potrošnja) x 2,2 KM (cijena goriva) =306 KM.

3.3. Mjere i aktivnosti nadležnih institucija

VM i Parlament BiH su preduzimali određene aktivnosti s ciljem regulacije upotrebe službenih vozila. Kao što je ranije navedeno, nabavka službenih vozila potpada pod odredbe Zakona o javnim nabavkama i postupci njihove nabavke nisu bili predmet ove studije. U junu 2008. godine, Parlament BiH je donošenjem Zakona o plaćama[26] zadužio VM da na prijedlog MFT u roku od 60 dana od dana stupanja Zakona reguliše pravo na upotrebu službenih i privatnih vozila. Polovinom 2011. godine, Predstavnički dom Parlamenta BiH je ponovo tražio od VM da u okviru pravila i procedure za potrošnju budžetskih sredstava za određene namjene, između ostalog pripremi akt kojim će se regulisati nabavka i upotreba vozila u službene svrhe. MFT je krajem decembra 2011. godine dostavio VM Prijedloga pravilnika o uslovima i načinu korištenja vozila u institucijama BiH. Do dana revizije, akt koji bi bio u primjeni za sve institucije BiH, nije donesen.

Tim je tokom rada na predmetnoj studiji izvršio analizu Prijedlog pravilnika o upotrebi službenih vozila kojeg je MFT u decembru 2011. godine dostavio VM na razmatranje.

Dalje u tekstu navode se samo neki nedostaci predloženog Pravilnika:

- Nisu propisane jedinstvene i obavezne evidencije o korištenju službenih vozila za sve institucije BiH koje bi se za vozila vodile u okviru ISFU sistema;
- Institucije same u skladu sa svojim potrebama i budžetom odlučuju o broju vozila koja će nabaviti;
- Ne definiše se potreba obavezne analize opravdanosti formiranja voznog parka, nabavke ili zamjene vozila;
- Definisano je samo ko smije nabavljati najvišu klasu vozila;
- Nije definisano kada i koja vozila treba kasko osigurati i koji obim kaska;
- Formiranje zajedničkog voznog parka nije detaljnije razrađeno. Navedena je mogućnost, ali je rečeno da će se isto na prijedlog SZP-a urediti drugim podzakonskim aktom;
- Nisu jasno definisani mehanizmi kontrole i sankcije za eventualne zloupotrebe, a kontroli i izvještavanju nije posvećeno dovoljno pozornosti;
- Nije definisan sigurnosni aspekat vozila (posebne mjere i uređaji). Ovo naročito za pojedine imenovane ličnosti. Isto može imati značajan uticaj na troškove;
- Nije definisano pravo na nabavku dodatne opreme, obilježavanje, kao i eventualna upotreba specijalnih zvučnih ili svjetlosnih signala;
- Podjela vozila na 4 klase po vrijednosti se ne čini kao najspretnije rješenje.

Treba napomenuti da je propisano da je u nadležnosti SZP između ostalog i prijevoz službenim vozilima, njihovim održavanjem i garažiranjem. Odgovorni ispitanici u SZP

[26] Zakon o plaćama, Službeni glasnik BiH, broj 50/08

ističu da nemaju kapaciteta za bavljenje navedenim poslovima, niti je od njih neka od institucija zahtijevala usluge prijevoza.

SZP upravlja parking prostorom u zgradi zajedničkih institucija BiH (57 mjesta) i zakupljuje parking prostor u neposrednoj blizini ove zgrade za oko 200 vozila, za sve institucije BiH koje su za to iskazale potrebu. SZP imaju i malu radionicu za sitne opravke vozila, ali se usluge ove radionice slabo koriste. Institucije koriste usluge odabranih ovlaštenih servisa.

Treba napomenuti da je manji broj institucija tokom 2012. godine preduzimao određene mjere s ciljem smanjenja troškova upotrebe službenih vozila. Naime, dvije institucije iz uzorka su u toku 2012. ukinule pravo na upotrebu vozila na 24 časa za određeni broj zaposlenih koji su do tada imali to pravo (MCP i MIP). U toku revizije efekti ovih mjera nisu mogli biti valorizovani i oni će biti mjerljivi tek nakon proteka 2012. godine.[27] Dvije institucije iz uzorka su napravile analizu vozila i određen broj vozila utvrdila kao neperspektivna i predložila za prodaju (DKPT i MIP).

U nekoliko slučajeva je prema rukovodiocu institucije upućivan prijedlog za izmjenu sistematizacije i uvođenje radnog mjesta u čijoj nadležnosti bi bilo upravljanje vozilima. Nije bilo odgovora od rukovodstva institucija.

3.4. Moguće uštede

Uzimajući u obzir da se naknada za upotrebu privatnih vozila u službene svrhe računa po principu 20% od cijene litre goriva BMB 95 po pređenom kilometru Odluka VM broj: 241/11 od 21.12.2011. godine računica pokazuje da bi troškovi po pređenom kilometru u slučaju da su se samo koristila privatna vozila u službene svrhe iznosili 0,44 KM/km.

Za oko 20% vozila za koja su dostavljeni podaci o pređenoj kilometraži i ostvarenim troškovima goriva, motornog ulja, registracije, osiguranja (obaveznog i kasko) i servisa je utvrđeno da je veći trošak po pređenom kilometru, nego da je u službene svrhe korišteno privatno vozilo, a za 54 vozila je bilo ekonomičnije korištenje taksi prijevoza.

Na osnovu utvrđenih slučajeva da se službena vozila koriste u dane vikenda, praznika i godišnjeg odmora, da se oko 40% pređene kilometraže u analiziranim putnim nalozima odnosi na „loko“ vožnju, i da se kilometraža za istu destinaciju također značajno razlikuje, daju osnova za izvođenje zaključka da postoje slučajevi da se službena vozila koriste u privatne svrhe, odnosno svrhe za koje se ne može reći da su poslovne.

Ako samo 10% kilometraže načinjene u 2011. godini nije bilo u funkciji poslovanja institucija BiH, onda se može reći da su troškovi korištenja službenih vozila bez troškova amortizacije mogli biti niži za najmanje milion KM.

Grafikon iz poglavlja 3.2.3. o pregledu troškova službenih vozila po pređenom km pokazuje da bi određene uštede bile moguće i kod institucija čiji je koeficijent troškova veći od 1,0[28] da su se koristile usluge taksi prijevoza.

[27] Tim je na bazi poređenja pređene kilometraže za jedno vozilo u martu 2011. i martu 2012. utvrdio da je kod ovog vozila veća pređena kilometraža nakon preduzetih mjera. Moguće je da se preduzete mjere ne odnose na vozilo koje je bilo predmet ograničenja.

[28] Koeficijent 1,0 predstavlja trošak po pređenom kilometru od 1 KM što je jednako trošku usluge taksi prijevoza za jedan kilometar vožnje u Sarajevu.

Bez namjere da se favorizuje bilo koji od mogućih vidova prijevoza, navodi se slijedeće:

- Da su sve institucije za pređenu kilometražu umjesto službenih vozila koristile privatna vozila u službene svrhe, troškovi bi iznosili oko 11 miliona, umjesto 13 miliona KM koliko su bili troškovi po osnovu pređene kilometraže. Dakle troškovi po osnovu prijevoza su mogli biti manji za oko 2 miliona KM;

- Primjenjujući istu kalkulaciju po pojedinačnim institucijama dolazi se do podatka da bi za oko 85% institucija, u načelu, bilo povoljnije da upotrebljavaju privatna vozila u službene svrhe jer su im troškovi tada manji;

- Najmanja moguća ušteda koja se mogla ostvariti, uzimajući u obzir samo ona vozila za koja postoje podaci i o pređenim kilometrima i o ostvarenim troškovima (bez troškova amortizacije), na godišnjem nivou iznosi oko 0,5 miliona KM;

U kalkulaciju nisu uključeni troškovi amortizacije kao ni troškovi osoblja koje upravlja službenim vozilima, jer vjerovatno postoje određeni opravdani slučajevi nabavke i korištenja službenih vozila i u situaciji kada se njihov kapacitet ne koristi u punom obimu. Međutim, ako se ovi opravdani slučajevi uzmu u obzir, a u analizu troškova ostalih službenih vozila uključe i navedeni troškovi, pouzdano se može reći da uštede mogu biti i puno veće.

4. ZAKLJUČCI

U ovom poglavlju prezentuju se rezultati obavljene revizije na osnovu provedene analize i nalaza do kojih se došlo.

4.1. Upravljanje voznim parkom

Normativno uređenje
Kad je riječ o normativnim pretpostavkama, može se reći da Nadležne institucije (VM i Parlament BiH) nisu stvorile potrebne preduslove za efikasno upravljanje i ekonomično korištenje službenih vozila. Na nivou institucija BiH ne postoje jedinstvena pravila i procedure kojima bi se uredila predmetna oblast. Pravila o korištenju službenih vozila institucije donose pojedinačno svaka za sebe. Parlament je od VM u nekoliko navrata zahtijevao uređenje oblasti nabavke i korištenja službenih vozila, ali to još uvijek nije učinjeno.

Formiranje voznog parka
Po pitanju nabavke službenih vozila i formiranja voznog parka, institucije imaju dosta veliku slobodu kad je riječ o nabavci službenih vozila. Jedinstveni kriteriji formiranja i zanavljanja voznog parka nisu propisani, a određivanjem kriterija nisu se bavile ni institucije pojedinačno. Ovo je ostavilo dosta prostora za neekonomične nabavke i neefikasno korištenje službenih vozila. Nabavke se vrše bez prethodne analize opravdanosti, odnosno troškova koji mogu nastati tokom životne dobi vozila, ne uzimaju se u obzir ni garancije koje daju proizvođači/prodavci vozila, kao ni zahtjevi za korištenjem ekološki čistih i energetski efikasnih vozila. Najčešći slučajevi zanavljanja voznog parka i kupovine novih službenih vozila su kad se mijenja rukovodstvo institucije. Ni jednim aktom nisu propisane procedure prodaje i krajnjeg zbrinjavanja, što su institucije isticale kao problem.

Angažovanje drugih vozila
I pored toga što institucije BiH raspolažu relativno velikim brojem službenih vozila, vrlo su česti slučajevi upotrebe privatnih vozila u službene svrhe i korištenje usluga drugih prijevoznika. Iako korištenje drugih vozila ne treba isključiti kao mogućnost rješavanja pitanja prijevoza, naročito kad je u pitanju gradska vožnja, u slučaju institucija BiH to je rađeno bez prethodno provedene analize opravdanosti i iskorištenosti vlastitih vozila. Bez obzira što veliki broj uposlenika u institucijama BiH ostvaruje pravo na mjesečnu naknadu za dolazak i odlazak na posao (ili naknadu za korištenje javnog gradskog prijevoza), za loko prijevoz između institucija u jednom gradu se koriste službena vozila. Ovim se državni budžet nepotrebno dodatno opterećuje.

Evidencije o službenim vozilima
Evidencije o korištenju službenih vozila u nadležnosti su institucija BiH, vode se formalno i vrlo su nepouzdane. Iako je praksa vođenja dnevnika službenog vozila u zemljama članicama EU odavno prisutna, kod nas to nije slučaj. Štaviše, podaci u putnim nalozima koji se izdaju za korištenje službenog vozila se ili uopće ne evidentiraju ili se iz njih ne može utvrditi namjena korištenja, relacija, trajanje vožnje, pređeni kilometri ili vrijeme mirovanja vozila. Stotine dnevno pređenih kilometra se odnose na „loko“ vožnju čiju namjenu nije moguće utvrditi. Ovo može upućivati na nenamjensko korištenje javnih sredstava.

Kontrolni mehanizmi nabavke i korištenja službenih vozila
Interni i eksterni kontrolni mehanizmi su izostali već na početku procesa planiranja potreba. Nisu adekvatno zastupljeni ni kod usaglašavanja budžetskog zahtjeva sa MFT, kao ni kod odobravanja budžeta u parlamentarnoj proceduri. Izostanak kontrole je ostavio dovoljno prostora da institucije nabavljaju različita i dosta skupa vozila. Vrlo su česti slučajevi da korištenje službenih vozila nadilazi prava propisana internim pravilima. Utvrđeni su slučajevi da u određenom broju institucija pojedini rukovodioci na raspolaganju imaju po dva ili više vozila. Ova pojava ne treba izazivati čuđenje, jer se prava propisuju internim pravilima koja bez saglasnosti VM ili druge nadležne institucije, donose rukovodioci institucije.

Ovakva situacija je ostavila dosta prostora za uspostavljanje praksi koje omogućavaju rastrošnost i nenamjensko korištenje budžetskih sredstava.

4.2. Stepen iskorištenosti službenih vozila

Institucije ne sačinjavaju nikakve analize o korištenju i stepenu iskorištenosti službenih vozila. Evidencije kojima institucije raspolažu ne ostavljaju dovoljno prostora za utvrđivanje pouzdanih pokazatelja o stepenu iskorištenosti vozila, odnosno periodu vožnje i periodu mirovanja vozila. Postojeće evidencije su razlog i što nije bilo moguće procijeniti kilometražu i nastale troškove za korištenja vozila u službene i njihovo korištenje u privatne svrhe.

Tim je na osnovu raspoloživih podataka procijenio da realizovana kilometraža po vozilu značajno varira. Neka od vozila godišnje prelaze manje od 100, a neka više od 100 hiljada km.

Analize provedene na osnovu iskazanih troškova o korištenju službenih vozila, te raspoloživi podaci o njihovom korištenju pokazuju da se trošak po pređenom km značajno razlikuje, kako od institucije do institucije, tako i unutar vozila jedne institucije. Ovakvu analizu niti jedna institucije nam nije prezentovala. Analiza koju je proveo revizijski tim i nalazi do kojih se došlo, ukazuju da se troškovi po pređenom kilometru kreću od 0,38 KM do 1,5 KM. Kalkulacija troškova po pređenom kilometru uključila je troškove: goriva, motornog ulja, registracije, osiguranja (obaveznog i kasko), servisa i amortizacije.

4.2. Mjere i aktivnosti nadležnih institucija

Mjere i aktivnosti koje su preduzimali VM i Parlament BiH s ciljem regulacije upotrebe službenih vozila, nisu rezultirale njihovim efikasnijim korištenjem niti smanjenjem troškova za ovu namjenu. Smanjenje troškova službenih vozila u 2011. godini u odnosu na troškove nastale u 2010. godini rezultat je privremenog finansiranja, a ne mjera i aktivnosti nadležnih institucija.

Određeni pokušaji da se ova oblast bolje uredi nisu dovedeni do kraja, što se možda treba pripisati izostanku političke volje i činjenici da bi uređenje ove oblasti prvo i najviše pogodilo rukovodioce u institucijama BiH. Pokušaj uređenja ove oblasti traje još od 2008. godine. Posljednja aktivnost rezultirala je Prijedlogom pravilnika o uslovima i načinu korištenja vozila u institucijama BiH koji je izradilo MFT i dostavilo VM na razmatranje i usvajanje. Do dana revizije, ovaj dokument nije bio na dnevnom redu VM. U međuvremenu je MFT na zahtjev VM sačinio analizu na osnovu koje je VM

razmatralo mogućnost zamjene određenog broja vozila. koja su starija od 4 godine i koja su prešla više od 120.000 km[29].

Određene mjere za koje se može reći da su trebale rezultirati efikasnijim korištenjem službenih vozila preduzimao je manji broj institucija BiH. Međutim, mjere su preduzimane bez prethodno provedenih bilo kakvih analiza, pa ne čudi da nisu rezultirale niti efikasnijim korištenjem vozila niti smanjenjem sredstava za ovu namjenu.

Nabavka i upotreba službenih vozila je već odavno u demokratskim evropskim zemljama kao što su Njemačka, Švajcarska, Austrija i Slovenija uređena na način da osigurava efikasno korištenje javnih sredstava. Iako njihove prakse pokazuju da su jasno postavljena pravila i uspostavljene dobre prakse u pogledu nabavke, korištenja i evidentiranja podataka o korištenju službenih vozila, kontrole i informisanja, kao i drugih prava i obaveza koja iz navedenog proističu, ove zemlje kontinuirano provode analize za unapređenje efikasnosti i poboljšanje ekonomičnosti korištenja službenih vozila.

4.3. Moguće uštede

Pitanjem efikasnosti organizovanja voznog parka i ekonomičnošću korištenja službenih vozila nisu se pretjerano bavile institucije, ali ni VM ni Parlament. U ovom poglavlju prezentuju se ideje za uštede koje je moguće ostvariti efikasnijim upravljanjem i ekonomičnijim korištenjem službenih vozila, te sistemskim pristupom i boljim uređenjem ove oblasti.

Dole prezentovane kalkulacije ne uključuju troškove amortizacije i primanja osoblja koje upravlja službenim vozilima i služe samo kao ilustracija mogućih ušteda, jer vjerovatno postoje opravdani slučajevi nabavke i korištenja službenih vozila i u situaciji kad se njihov kapacitet ne koristi u punom obimu.

Prostor za ekonomičnije korištenje službenih vozila sigurno postoji ako se ima na umu da se vozila koriste u dane vikenda, praznika i u vrijeme godišnjeg odmora, te da se značajna kilometraža iskazuje kroz “loko” vožnju. Realno je očekivati da se kilometraža u odnosu na kilometražu načinjenu tokom 2011. godine može smanjiti za najmanje 10%, a samim tim bi i troškovi službenih vozila mogli biti niži za navedeni procenat.

Ako na “loko” vožnju otpada oko 40% realizovane kilometraže u 2011. godini i ako se uzme da 10% nije realizovano za službene potrebe, godišnje uštede samo na gorivu bi mogle iznositi oko 200 hiljada KM. Koristeći činjenicu da je gradska vožnja skuplja od vožnje na otvorenom putu, prioritet bi se mogao dati korištenju javnog gradskog prijevoza i u opravdanim slučajevima usluga taksi prijevoza. Na ovakav način bi se dodatno smanjili troškovi službenih vozila, a institucije BiH bi promovirale dobre prakse i iskazale opredjeljenje za smanjenje zagađenja životnog prostora.

Ustrojavanje evidencija o korištenju službenih vozila iz kojih se nedvojbeno može utvrditi kad se vozilo koristi u službene, a kad u privatne svrhe, i redovno izvještavanje MF i VM o stanju i korištenju službenih vozila, psihološki će uticati na korisnike, pa će se samim tim broj pređenih kilometara smanjiti.

[29] http://www.vijeceministara.gov.ba/saopstenja/sjednica/saopstenja_sa_sjednica/?=13390

Smanjenje kilometraže dodatno će oslobodit prostor za smanjenje broja vozila, a samim tim i troškova po ovom osnovu. Prodajom viška vozila ostvario bi se priliv sredstava u budžet institucija BiH. Preostala vozila bi mogla biti korištena prema raspoloživosti, a više institucija bi moglo koristiti zajednički vozni park. Uštede po ovom osnovu bi vjerovatno mogle iznositi nekoliko miliona KM.

Dakle, postoji dovoljno prostora za racionalizaciju i smanjenje voznog parka u institucijama BiH. Promjena pristupa u pogledu korištenja službenih vozila, u početku će zahtijevati veću zastupljenost internih kontrola i kontrola koje će provoditi VM i Parlament putem svojih parlamentarnih komisija.

5. PREPORUKE

Ured za reviziju je proveo analizu korištenja službenih vozila u institucijama BiH i mišljenja je da u ovoj oblasti ima dosta prostora za poboljšanje. Aktivnosti institucija nadležnih za regulisanje nabavke i uslova korištenja službenih vozila trebaju biti usmjerene ka zadovoljenju principa efikasnosti i ekonomičnosti, što zahtijeva žurno donošenje propisa i izmjenu postojećih praksi.

U nastavku, Ured za reviziju daje određene preporuke koje nadležnim institucijama mogu pomoći u uređenju i unapređenju ove oblasti, a institucijama BiH uspostavu dobrih praksi po ugledu na najbolje prakse razvijenih evropskih zemalja. U tom smislu,

Ured preporučuje institucijama BiH da:

- razmotre mogućnost racionalizacije vlastitog voznog parka;
- definišu odgovornost za korištenje službenih vozila i uspostave mehanizme internih kontrola;
- vrše redovne analize nastalih troškova, stanja voznog parka i stepena iskorištenosti službenih vozila;
- nadležne institucije (resorna ministarstva, MFT i VM BiH) redovno informišu o stanju i efektima korištenja službenih vozila;
- za prijevoz u mjestu sjedišta institucije favorizuju korištenje javnog gradskog prijevoza, a u opravdanim slučajevima omoguće korištenje usluga drugih prijevoznika.

Implementacija navedenih preporuka u institucijama BiH za cilj ima uspostavu prakse korištenja službenih vozila u službene svrhe samo ako se na taj način dobija na vremenu, štede troškovi ili ako su u poređenju sa korištenjem nekog drugog prijevoznog sredstva nastali troškovi opravdani u odnosu na hitnost službenog zadatka ili uštedu na vremenu. Navedene preporuke za cilj imaju i racionalizaciju vlastitog voznog parka, osiguranje veće discipline i podizanje odgovornosti pri planiranju potreba, organizovanju voznog parka i korištenju službenih vozila. Redovne analize i razmjena informacija o stanju i iskorištenosti službenih vozila u institucijama BiH za cilj imaju efikasnije korištenje službenih vozila što može rezultirati uspostavom zajedničkog voznog parka za više institucija BiH.

Ured preporučuje Vijeću ministara BiH da:

- za sve institucije BiH na državnom nivou propiše kriterije nabavke i osigura blagovremeno vođenje adekvatnih evidencija o korištenju službenih vozila. Potrebni podaci i obrasci trebaju se definisati po ugledu na najbolje prakse razvijenih evropskih zemalja;
- uspostavi adekvatan mehanizam kontrole planiranja, nabavke i korištenja službenih vozila;

- od institucija BiH zahtijeva redovne i povremene izvještaje o nabavci i korištenju službenih vozila;
- kontinuirano prati i analizira troškove korištenja službenih vozila i blagovremeno preduzima mjere s ciljem domaćinskog upravljanja voznim parkom;
- razmotri mogućnost i u skladu sa opredjeljenjima donese odluku o racionalizaciji vlastitog voznog parka.

Implementacija navedenih preporuka treba da osigura racionalizaciju postojećeg voznog parka u institucijama BiH i ujednači obim prava na korištenje službenih vozila među institucijama. Uspostava jednoobraznih evidencija o korištenju službenih vozila po ugledu na zemlje EU iz kojih se nedvojbeno može utvrditi kad se vozilo koristi u službene, a kad u privatne svrhe, redovno izvještavanje MF i VM o stanju i korištenju službenih vozila, te informisanje javnosti o obimu dodijeljenih prava u pogledu korištenja službenih vozila, psihološki će uticati na korisnike, pa će se broj pređenih kilometara samim tim smanjivati. Blagovremeno informisanje i mehanizmi kontrole uspostavljeni već kod procesa planiranja, preko nabavke i korištenja službenih vozila trebaju omogućiti blagovremeno identifikovanje eventualnih pojava rastrošnosti i neekonomičnog korištenja javnih sredstava, te preduzimanje mjera koje bi bile u funkciji domaćinskog upravljanja voznim parkom u institucijama BiH.

Ured preporučuje Parlamentarnoj skupštini BiH da:

- Razmotri mogućnost i na jedinstven način u institucijama BiH uredi oblast nabavke i korištenja službenih vozila;
- U postupku usvajanja budžeta, putem svojih nadležnih komisijskih tijela, osigura i uspostavi adekvatan sistem kontrole korištenja budžetskih sredstava namijenjenih za službena vozila;
- Pokreće postupke odgovornosti za rastrošnost i neekonomično korištenje javnih sredstava za ove namjene.

To se može postići uređenjem oblasti i uspostavom praksi po ugledu na najbolje prakse evropski zemalja. Mogućnost korištenja službenih vozila 24 sata dnevno za određeno rukovodno osoblje ne treba isključiti. Može se reći da se pravo upotrebe službenih vozila na našim prostorima tradicionalno veže uz status rukovodećih osoba, pa se ono za značajan broj državnih dužnosnika nekako i podrazumijeva. I u ovakvoj situaciji, izostao je adekvatan nadzor čime je ostavljen prostor za korištenje službenih vozila u privatne svrhe. Posmatrajući sa poreskog aspekta, korištenje službenih vozila u privatne svrhe bi moglo imati tretman dodatnih primanja iz radnog odnosa, pa bi kao takva mogla biti predmet oporezivanja. Ovakva praksa je prisutna u nekim zemljama EU (Švedska naprimjer).

Definisanje odgovornosti, te uspostavljanje sistema kontrole u postupku donošenja budžeta od strane nadležne parlamentarne komisije, uticat će na smanjenje rastrošnosti i poboljšati ekonomičnost korištenja javnih sredstava. Pokretanje postupaka odgovornosti za eventualno utvrđene slučajeve rastrošnosti i

neekonomičnog korištenja javnih sredstava treba postati praksa i pozitivno će uticati na svijest i odgovornost, kako odgovornih osoba tako i ostalih zaposlenika u institucijama BiH. Očekivati je da će se uvođenjem oporezivanja korištenja službenih vozila u privatne svrhe kao dodatnog primanja iz radnog odnosa uvesti više reda i discipline u ovoj oblasti.

Tim za reviziju učinka

Jelena Andrić, viši revizor

Dragana Božović, revizor

Rukovodilac Odjela za reviziju učinka

Fadila Ibrahimović, viši revizor

P R I L O Z I

PRILOG 1: OPŠTI PODACI O VOZILIMA

Tabela 1: Podaci prikupljeni od svih institucija BiH

Red. broj	Instit. BiH	Broj vozila	Nabav. vrijed.	Pros. starost	Ukupno pređ. km	Pređeni km u 2011	Troškovi u 2011						Broj zaposl.
							Gorivo	Mot.ulje	Registrac	Osiguran	Kasko osi	Servis	
1.	APS	4	128.979	5,50	407.782	78.512	10.642	0	727	1.177	3.261	6.823	12
2.	A BiH	2	21.700	9,00	314.288	21.527	3.739	30	322	575	548	1.006	17
3.	AAK	3	84.996	9,00	412.618	113.463	16.365	705	723	998	3.380	8.148	8
4.	AFIV	3	110.648	3,00	122.477	53.114	8.188	494	665	1.011	2.411	1.898	21
5.	AJN	3	26.986	4,33	61.123	10.272	1.954	0	1.510	0	1.813	0	20
6.	ALMS	4	184.227	1,75	462.592	166.441	28.461	0	865	1.396	4.864	13856	98
7.	ANT	2	60.791	5,50	155.997	42.976	6.229	241	409	555	1.334	6.248	19
8.	AO	1	26.160	6,00	157.362	26.227	3.674	194	149	293	964	1.317	11
9.	APOSO	3	108.408	1,67	106.169	51.907	9.020	832	1.083	954	3.886	2.113	27
10.	APP	3	120.160	3,00	148.542	75.890	11.467	0	1.450	922	2.530	3.897	36
11.	ARVOK	5	218.636	2,60	341.488	110.479	19.239	1.214	1.703	1.779	4.588	7.755	19
12.	ARZ	4	187.015	4,20	396.137	86.067	18.496	161	931	1.347	6.373	12.940	30
13.	AS	5	169.027	6,60	294.572	55.799	0	0	786	1.549	3.155	5.789	93
14.	ASH	5	170.769	4,20	614.065	152.632	18.704	0	1.379	1.619	4.990	7.016	38
15.	ASSUK	6	232.858	3,83	372.676	153.002	27.647	1.604	961	1.720	3.137	3.662	44
16.	AZLP	3	102.000	4,00	136.091	52.919	8.921	0	752	827	1.381	14.402	22
17.	BHDCA	14	728.874	2,93	1.242.270	302.404	60.002	3.858	4.378	4.613	13.174	19.060	74
18.	BHMAC	60	1.812.777	4,83	4.044.997	821.517	135.239	6.619	9.933	19.385	0	72.802	182
19.	CHJ	1	56.990	2,00	40.550	28.450	4.893	236	603	416	1.111	1.510	5
20.	CIK	5	191.068	5,80	547.793	116.960	20.436	1.156	625	1.597	2.945	6.124	78
21.	CIPD	3	127.989	3,00	136.626	52.841	10.648	0	450	1.022	2.446	3.671	14

Red. broj	Instit. BiH	Broj vozila	Nabav. vrijed.	Pros. starost	Ukupno pređ. km	Pređeni km u 2011	Troškovi u 2011						Broj zaposl.
							Gorivo	Mot.ulje	Registrac	Osiguran	Kasko osi	Servis	
22.	DEI	4	162.009	6,25	285.599	59.824	11.133	319	565	1.352	3.716	4.449	91
23.	DEP	2	64.437	4,50	85.691	24.184	4.431	152	298	646	1.425	1.457	22
24.	DKPT	63	2.886.266	6,44	7.680.296	1.372.313	258.104	0	11.471	19.671	13.542	155.757	816
25.	DRARNS	7	219.554	2,29	183.098	118.374	17.969	0	1.264	2.251	6.953	5.312	18
26.	FIPA	4	88.761	3,50	212.578	75.625	13.231	288	2.130	0	2.301	3.879	28
27.	FP	5	122.659	5,00	291.522	43.418	7.617	240	559	924	2.119	6.663	13
28.	GP	327	15.536.892	6,80	34.872.540	5.523.891	1.177.049	36.452	64.907	107.308	100.127	364.821	2.271
29.	GSSM	10	730.319	5,40	1.892.598	221.687	61.932	4.024	1.404	2.389	8.292	58.082	57
30.	IA	1	29.675	2,00	21.728	21.728	3.828	145	218	278	903	192	18
31.	IDDEEA	30	1.078.143	6,10	3.618.761	541.388	93.670	4.283	4.808	8.747	14.878	42.210	150
32.	IIV	1	34.485	2,00	18.980	12.390	1.702	0	650	0	1.300	791	51
33.	IM	6	167.468	13,00	818.404	75.809	11.756	400	2.426	1.320	2.858	2.804	53
34.	INL	22	699.701	6,82	2.170.349	542.220	85.141	4.556	5.776	6.203	13.949	37.396	51
35.	IS	2	65.603	4,00	56.746	21.505	3.161	0	447	582	1.210	523	39
36.	KONS	2	100.271	8,50	720.213	35.238	5.182	0	448	762	2.005	3.587	25
37.	VRI	4	249.597	4,00	388.661	141.048	24.621	2.387	811	1.327	1.847	10.530	46
38.	KRZ	5	194.039	4,40	227.196	74.651	10.332	31	943	1.698	2.992	3.397	17
39.	KS	2	59.931	5,00	40.069	40.069	6.149	149	378	639	1.381	633	28
40.	KV	23	710.565	4,04	364.636	364.639	56.998	2.511	3.406	5.032	9.263	17.024	73
41.	MB	34	1.117.642	7,29	3.294.097	560.254	116.553	0	6.728	9.524	4.561	44.143	187
42.	MCP	19	741.308	5,50	2.219.463	374.296	67.028	42	3.320	5.518	4.556	38.521	144
43.	MCS	2	55.000	5,50	294.158	41.569	6.172	208	395	590	1.601	5.533	22
44.	MFT	5	318.541	6,00	831.114	145.053	33.936	2.402	683	1.800	2.425	22.238	163
45.	MKT	19	618.866	6,42	2.749.627	485.110	82.780	4.919	3.588	5.715	16.078	33.759	105
46.	MLJPI	33	811.446	9,72	6.039.619	577.831	111.109	3.463	6.227	7.930	3.192	57.079	99

Red. broj	Instit. BiH	Broj vozila	Nabav. vrijed.	Pros. starost	Ukupno pređ. km	Pređeni km u 2011	Troškovi u 2011						Broj zaposl.
							Gorivo	Mot.ulje	Registrac	Osiguran	Kasko osi	Servis	
47.	MO	479		14,73	9.826.885	893.096						123565	10.000
48.	MP	28	1.277.812	6,11	3.452.256	725.575	154.389	0	4.857	6.557	10.382	79.581	224
49.	MIP	151	4.489.253	7,20	12.294.967	1.564.689	253.828	8.532	3.939	76.553	176.117	182.659	492
50.	MVTEO	11	586.086	6,45	1.548.764,00	302.733	55.810	1.460	2.358	3.700	10.200	20.324	173
51.	OLJP	8	330.098	14,50	1.129.578	150.731	28.828	1.534	1.251	2.672	4.381	18.031	59
52.	OZP	1	28.300	7,00	106.743	22.634	4.084	211	254	362	1.270	4.848	7
53.	PR	32	2.389.914	5,78	4.395.533	623.662	152.784	2.033	7.728	11.262	32.502	122.895	88
54.	PRAV	2	72.365	7,00	349.459	73.863	10.752	17	345	635	749	4.966	20
55.	PS	15	926.032	8,13	2.499.071	387.805	79.007	3.644	8.783	0	14.955	48.296	210
56.	RAK	15	2.231.628	8,60	1.619.162	195.293	35.242	1.166	3.138	4.428	28.368	14.764	121
57.	SIPA	162	6.440.759	6,40	18.797.186	3.297.029	526.685		30.375	46.474	11.171	288.662	732
58.	SPS	57	1.545.186	4,95	3.402.764	654.917	119.199	3.861	10.459	15.504	0	24.396	222
59.	SUD	3	137.085	7,33	244.650	28.295	6.010	80	524	947	1.083	6.528	217
60.	SZP	9	225.101	5,33	598.379	113.042	23.093	1.610	1.530	2.322	1.134	11.555	401
61.	TUZ	5	310.602	5,60	597.711	132.621	30.710	0	1.077	1.755	6.574	24.340	184
62.	UIO	334	8.666.484	9,33	33.710.455	4.525.477	716.785	5.356	52.504	74.024	4.890	397.104	2.423
63.	UKRJU	2	68.936	5,00	162.538	35.649	5.197	90	409	620	885	1.572	37
64.	US	3	232.340	5,00	308.360	83.273	17.667	468	855	1.186	4.389	4.850	91
65.	UZ	4	152.300	4,50	214.635	30.741	4.657	343	599	1.113	0	1.898	19
66.	UZZB	4	223.982	5,50	372.462	56.800	11.263	925	857	1.362	4.849	3.373	20
67.	VSTS	12	452.523	5,08	1.727.660	285.290	53.193	310	2.616	4.078	3.137	39.300	80
68.	KK	3	131.988	6,33	468.323	76.279	13.145	469	784	1.011	2.319	9.115	14
UKUPNO:		**2.111**	**62.653.010**	**9,01**	**177.721.499**	**########**	**4.997.876**	**######**	**289.496**	**492.526**	**611.120**	**2.553.439**	**21.289**

Tabela 2: Podaci koje institucije nisu dostavile

Red. broj	Nedostajući podaci o vozilima									
	Instituc. BiH	Starost vozila	Nabavna vrijednost	Ukupna kilomet.	Pređeni km u 2011.	Troškovi				
						Gorivo	Mot. ulje	Registracija	Osiguranje	Servis
1.	ABIH	-	1	-	-	-	-	-	-	-
2.	AFIV	-	2	-	-	-	-	-	-	-
3.	AS	-	-	-	-	5	5	-	-	-
4.	FP	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5.	KV	5	-	5	5	5	5	5	5	5
6.	MCP	1	1	-	-	1	1	1	1	1
7.	MLJPI	1	3	-	-	-	-	-	-	-
8.	MO	-	479	-	-	479	479	479	479	479
9.	MIP	5	45	18	23	65	82	88	70	51
10.	SIPA	-	-	5	6	6	162	3	3	9
11.	SZP	-	1	-	-	-	-	-	-	-
12.	UIO	5	1	47	53	52	267	52	51	69
13.	UZ	-	-	-	1	-	1	1	1	1
Ukupno		**19**	**535**	**77**	**90**	**615**	**1.004**	**631**	**612**	**617**

Tabela3: Opšti podaci o vozilima u institucijama BiH, stanje na dan 31.12.2011. godine

Opis	Broj vozila
Broj vozila	3.540
Broj vozila van upotrebe	94
Ukupan broj M1 vozila	2.111
Broj vozila sa 2 i 3 sjedišta	48
Broj vozila sa 4 i 5 sjedišta	1.628
Broj vozila sa više od 5 sjedišta	416
Broj vozila za koje nisu dostavljeni podaci o broju sjedišta	19
Broj vozila starosti do 7 godina	1.080
Broj vozila starijih od 7 godina	931
Nabavna vrijednost u KM	62.653.049

Tabela 4: Podaci o vozilima po vrsti i troškovima goriva (bez OSSA-e) u 2011. godini

Opis	Broj vozila	Utrošeno litara
Vozila koja koriste benzin	445	593.262
Vozila koja koriste dizel	1.130	1.749.636
Broj vozila za koje nisu dostavljeni podaci o vrsti goriva	536	-
Ukupno:	**2.111**	**2.342.898**

Tabela 5: Podaci o broju i troškovima servisa (bez OSSA-e) u 2011. godini

Opis	Broj vozila	Broj servisa
Broj redovnih servisa	1.397	2.532
Prosječan broj redovnih servisa po vozili		1,8
Broj vanrednih servisa	1.267	3.774
Prosječan broj vanrednih servisa po vozili		3,0
Broj nabavljenih novih guma	879	3.337
Broj novih guma po vozilu		3,8
Iznos troškova servisa u KM	1.425	2.553.439
Prosječni troškovi servisa po vozilu u KM		1.792

Tabela 6: Podaci o kilometraži i troškovima vozila (bez OSSA-e) u 2011. godini

Opis	Broj vozila	Iznos
Ukupno pređenih km od nabavke do kraja 2011. godine	1.596	177.721.499
Prosječna kilometraža po vozilu od nabavke do kraja 2011. godine		111.354
Pređenih km u 2011. godini	1.575	28.327.007
Prosječna kilometraža po vozilu u 2011. godini		17.985
Troškovi goriva u 2011. godini u KM	1.575	4.997.876
Prosječna potrošnja goriva na 100 km u 2011. godini		8,3
Troškovi motornog ulja u KM	670	116.424
Troškovi registracije u KM		289.496
Troškovi redovnog osiguranja u KM		492.526
Troškovi kasko osiguranja u KM	594	611.120

Tabela 7: Institucije sa najvećim brojem vozila

Institucija	**Broj vozila**
MLjPI	33
MB	34
SPS	57
BHMAC	60
DKPT	63
MVP	151
SIPA	162
GP	327
UIO	334
MO	479
UKUPNO	**1.700**

PRILOG 2 – Uzorak revizije

Redni broj	Institucija	Broj vozila	Broj uposlenih	Troškovi službenih vozila	Organizacija institucije
1.	IIV	1	51	4.443	Institut
2.	BHDCA	14	74	105.085	Direkcija
3.	DKPT	63	816	458.544	Direkcija
4.	APOSO	3	27	17.887	Agencija
5.	ALMS	4	98	49.442	Agencija
6.	IDDEEA	30	150	168.597	Agencija
7.	MCP	19	144	118.985	Ministarstvo
8.	DRARNS	7	18	25.165	Agencija
9.	MVP	151	492	701.628	Ministarstvo
10.	ADS	-	23	-	Agencija
Ukupno		292	1893	1.649.776	

PRILOG 3 – PRAKSE DRUGIH ZEMALJA

I Korištenje službenih vozila u Austriji, Njemačkoj i Švajcarskoj - Univerzalni obrazac

Univerzalni obrazac/model organizacije i upravljanja voznim parkom koji se biti predstavlja kroz dva poglavlja, baziran je na pozitivnim iskustvima i zakonskim aktima uređenih europskih zemalja kao što su **Austrija, Njemačka i Švajcarska.** Naime, analizom i komparacijom pravnih akata navedenih zemalja koji regulišu predmetnu oblast, jasno je da postoji veza i identičan model uređenja kod sve tri zemlje, gdje je ipak najdalje otišla Njemačka koja je još 1993. godine zakonski[1] uredila ovu oblast. Ako se pažljivo analiziraju pojedinačni elementi prezentovani u tz. univerzalnom obrascu i povuče paralela sa uredbom Republike Slovenije, da se primijetiti da je i Slovenija apsolutno prihvatila univerzalna pravila uređenja oblasti koja tretira službena vozila i uz male modifikacije prilagodila ga svojim potrebama.

1. Prava i obaveze svih korisnika službenih vozila

U ovom dijelu su kroz tačke 1, 2 , 3, 4 i 5 definisana prava i obaveze svih korisnika službenih vozila na državnom nivou, od općih pravila koja se odnose na sve korisnike do uže definisanih prava i obaveza u zavisnosti od hijerarhije, svrhe korištenja službenih vozila, posebnih potreba, beneficija, naknada, itd.

1.1. Odgovornost za korištenje motornih vozila

Uprava interne organizacione jedinice je odgovorna za korištenje motornih vozila ministarstva. Ona upravlja budžetom za korištenje motornih vozila. Ona je odgovorna za informisanje vozača motornih vozila o pitanjima koja se odnose na zakonsku odgovornost, važnom sadržaju zakonskih odredbi i Smjernica, prometnim propisima, kao i ponašanju u slučaju nezgode; ona ove informacije mora evidentirati.

1.2. Uprava za poslove prijevoza

Uprava interne organizacione jedinice nadležne za korištenje motornih vozila može, ako sama ne obavlja tu funkciju, prenijeti upravljanje uslugama prijevoza na drugog. U ministarstvima koja imaju mali vozni park to može biti uprava za poslove prijevoza nekog drugog ministarstva. Uprava za poslove prijevoza rukovodi motornim vozilima i odgovorna je za njihovo korištenje. Ona nadzire vozače motornih vozila i gdje je primjenjivo, postojeće osoblje u radionicama. Ona mora voditi računa o tome da se za pojedina motorna vozila imenuju po mogućnosti isti vozači motornih vozila.

1.3. Vođenje evidencije o motornim vozilima

Za svako motorno vozilo se vodi posebna evidencija u kojoj trebaju biti prikupljeni svi

[1] http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/index.html

certifikati i korespondencija o motornom vozilu. Da bi se odredili troškovi rada pojedinih vozila, potrebno je za svako vozilo priložiti dvije kartice ukoliko se obračun operativnih troškova ne vrši elektronski: Kartica A i Kartica B.

Katica A: Identifikaciona kartica svakog vozila

Broj obrasca
Tip vozila
Marka vozila
Klasa vozila
Registarska oznaka vozila
Broj motora
Broj šasije
Snaga i kubikaža vozila
Godina proizvodnje
Cijena automobila
Troškovi porudžbe i dopreme automobila
Troškovi registracije
Dodatna oprema i troškovi iste

Za poređenje troškova se koriste godišnji rezultati. Zaključene kartice se prilažu u dosje motornog vozila.

Kartica B: Za dnevni i mjesečni izvještaj o troškovima eksploatacije

Registarska oznaka vozila
Pređeni kilometri
Troškovi autoguma
Troškovi goriva
Troškovi maziva
Troškovi održavanja i servisiranja
Troškovi rezervnih dijelova
Ostali troškovi

1.4. Poslovna putovanja

Službena motorna vozila smiju se koristiti u službene svrhe ako se na taj način dobija na vremenu, štede troškovi ili ako su u poređenju sa korištenjem nekog drugog prijevoznog sredstva nastali dodatni troškovi opravdani u odnosu na hitnost službenog zadatka ili uštedu na vremenu. Službena motorna vozila se mogu staviti na raspolaganje drugim upravnim tijelima i predstavnicima upravnih tijela ako se time ne utječe na vlastito korištenje motornih vozila.

1.5. Upravljanje službenim motornim vozilima

Službenim motornim vozilima smiju upravljati samo lica čija se dužnost sastoji u tome da po službenoj dužnosti upravljaju službenim motornim vozilima (imenovani vozači motornih vozila) ili imenovana lica koje obavljaju svoje profesionalne zadatke uz dozvolu bez upotrebe vozača. Ako vozač motornih vozila tokom putovanja nije raspoloživ, drugi članovi uprave koji imaju odgovarajuću dozvolu za vožnju i dovoljno iskustva u vožnji mogu

nastaviti voziti vozilo. Posebno zaštićena (blindirana) službena vozila mogu se koristiti samo u slučaju procjene opasnosti za korisnika ili vozača motornih vozila. Njima smiju upravljati samo vozači motornih vozila koji su u Saveznoj upravi kriminalne policije obučeni za upravljanje tom vrstom motornih vozila i posjeduju dovoljno praktičnog iskustva u sigurnom upravljanju vozilom. Uvjerenje o kvalifikovanosti za upravljanje ovim motornim vozilima izdaje Savezna uprava kriminalne policije. Vozači motornih vozila moraju voditi računa o ekonomičnom upravljanju vozilom, posebno o pridržavanju preporučene brzine. Službena motorna vozila trebaju biti zbrinuta na posjedu koji pripada upravi. Posebno zaštićena (blindirana) službena motorna vozila trebaju se stalno parkirati na osiguranom mjestu.

1.6. Imenovani vozači službenih motornih vozila

Imenovani vozači motornih vozila trebaju, koliko je to moguće, biti osposobljeni profesionalni vozači, obučeni u skladu sa Uredbom o osposobljavanju profesionalnih vozača motornih vozila. Ako ovaj uvjet nije naveden, trebaju posjedovati dovoljno praktičnog iskustva u vožnji i završen osnovni mehaničarski kurs. Moraju biti upoznati sa prometnim propisima i aktom o dozvoli učešća u cestovnom prometu.

Vozači motornih vozila moraju obaviti test u pogledu sigurnosti vožnje prije njihovog angažmana i pregled zdravstvenog stanja kod ljekara kojeg je odredilo ministarstvo, posebno sposobnost sluha, vida i refleksa. Ljekarsko uvjerenje se mora priložiti u lični dosje. Svi imenovani vozači motornih vozila u Državnoj službi u slučaju teške nesreće, bolesti u trajanju dužem od 6 sedmica, ponavljanja bolesti u roku pola godine ili ako postoje nagovještaji koji dovode u pitanje sposobnost imenovanog vozača motornog vozila moraju biti upućeni ljekaru ovlaštenom za obavljanje kontrolnih pregleda kako bi se ustanovilo da li je potrebno obavljanje kontrolnog pregleda.

Imenovani vozač motornog vozila mora održavati motorno vozilo koje mu je povjereno i držati ga u voznom stanju. On sam obavlja manje popravke. Oštećenja i potrebne popravke, uključujući nabavku zamjenskih guma i pribora mora prijaviti rukovodećem službeniku za poslove prijevoza. Imenovani vozač motornog vozila ne smije obavljati vožnju bez prethodnog odobrenja (saglasnosti) rukovodeće jedinice odgovorne za korištenje motornih vozila ili uprave za usluge prijevoza.

Ako se protiv imenovanog vozača motornog vozila pokrene postupak zbog kršenja Zakona o cestovnom prometu ili ako je iz tog razloga protiv njega podnesen kazneni nalog, on bez odlaganja mora o tome obavijestiti šefa prijevozne službe koji obavještava rukovodeću jedinicu odgovornu za korištenje motornih vozila.

1.7. Korisnici usluge prijevoza koji sami upravljaju vozilom

Korisnici koji sami upravljaju vozilom mogu koristiti i službeno motorno vozilo kojim inače redovno upravlja imenovani vozač motornih vozila. Putovanja između posla i kuće su dopuštena samo u kontekstu službenog puta. Šef službe određuje koji državni službenici, iz kog razloga i u kojoj mjeri imaju pravo da sami upravljaju službenim motornim vozilom. Državni službenici, koji trebaju sami biti vozači trebaju u to biti upućeni od strane ovlaštenih službenika. U slučaju da službenik ima dovoljno vozačkog iskustva može se izuzeti probna vožnja. Državni službenici koji sami upravljaju vozilom mogu prevoziti saputnike ako je to potrebno za obavljanje njihove dužnosti uz prethodno dopuštenje šefa službe.

1.8. Dnevnik vozila, mjesečni obračun i mjesečni pregled

Dnevnik vozila, uvezan ili u obliku pojedinačnih listova, vodi se za svako službeno motorno vozilo.

Putni nalog i dnevnik vozila

Registarska oznaka vozila
za mjesec (npr. mart)
Za godinu (npr. 2012)
Tip vozila
Snaga i kubikaža vozila
Broj motora
Broj šasije
Zapremina tanka
Ime i prezime vozača
Vozač popunjava podatke i vodi evidenciju o:
Datum polaska
Vrijeme polaska
Relacija
Broj lica koje prevozi
Razlog putovanja
Stanje brojčanika kilometara u polasku
Stanje brojčanika kilometara u dolasku
Pređeni službeni kilometri
Kilometri koji nisu u službenoj funkciji
Prazne vožnje
Ukupno tankovano goriva
Dosipanje ulja
Vrijeme završetka vožnje
Posebne napomene
Potpis ovlaštenog lica

Vozači motornih vozila zaključuju dnevnik vozila svaki mjesec i dostavljaju ga šefu prijevozne službe. Stanje brojača kilometara se prenosi u dnevnik vozila za naredni mjesec. Šef prijevozne službe provjerava prijenos i ovjerava ga. On provjerava dnevnik za zaključeni mjesec, supotpisuje ga i šalje rukovodećoj jedinici odgovornoj za korištenje motornih vozila. Nakon obrade kartice B (prema dodatku 2.) zaključeni dnevnik vozila se vraća vozaču motornog vozila ili se arhivira ako se vodi u obliku pojedinačnih listova.

1.9. Tehnički pregled vozila, održavanje

Službena motorna vozila se provjeravaju u pogledu saobraćajne sigurnosti u redovnim vremenskim razmacima u skladu sa Zakonom o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini.

1.10. Popravak tokom poslovnog putovanja

Popravke službenog motornog vozila koje je potrebno obaviti tokom službenog putovanja koje vozač motornog vozila ne može sam obaviti, smiju se izvršiti samo u onoj mjeri u kojoj je potrebno za zadovoljenje propisa iz Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini. Nakon povratka u bazu vrši se propisna popravka

službenog motornog vozila. Ako se iznimno tokom službenog putovanja mora nabaviti mazivo, gume, rezervni dijelovi ili pribor, ili se moraju uraditi popravke u radionici, vozač motornog vozila nakon povratka mora podnijeti račune upravi službe za poslove prijevoza. Da bi se udovoljilo takvim zahtjevima, vozaču motornog vozila se može odobriti akontacija u gotovini.

1.11. Ponašanje u slučaju nezgode

Brošura o ponašanju u slučaju nezgode mora biti spojena sa dnevnikom vozila. Odmah nakon povratka uprava službe za poslove prijevoza podnosi pismeni izvještaj o prometnoj nezgodi u skladu sa Obrascom za prijavu saobraćane nezgode službenim vozilom.

Obrazac za prijavu saobraćane nezgode službenim vozilom

Ime i prezime lica koje je upravljalo službenim vozilom
Registarska oznaka vozila
Podaci o vozilu: tip vozila, broj motora, broj šasije snaga, godina proizvodnje
Mjesta nezgode
Podaci o drugim učesnicima nezgode: ime i prezime, podaci o vozilu, fizičkom stanju i ponašanju drugog učesnika u nezgodi
Podaci osiguravajuće kuće i broj osiguranja
Podaci o svjedocima nezgode
Policijska ispostava i imena nadležnih policajaca koji obavljaju uviđaj
Opis i uzroci nezgode
Da li je i protiv koga podnesena krivična prijava
Da li je plaćena kazna i u kom iznosu
Opis mjesta događanja nezgode
-raskrsnica
-uzbrdica
-stajalište
-na pravcu
-u krivini
-autoput, brza cesta, regionalna cesta, itd.
Vrsta podloge
-beton
-asfalt
-makadam
Vidljivost
Stanje kolovoza
Godišnje doba
Opis događaja, povreda i štete

2. Korištenje službenih motornih vozila izvan radnog vremena bez upotrebe vozača

2.1. Putovanja između doma i ureda

Službena motorna vozila ne smiju se koristiti za putovanja između doma i ureda osim iznimno ako je to potrebno u službene svrhe. Ovo ne važi u slučajevima kad se radi o rukovodiocima odjela i službenike koji dugoročno obavljaju slične funkcije kao i za službenike sa invaliditetom koji ne mogu koristiti sredstva javnog prijevoza. Ovaj vid putovanja gdje god je to moguće, potrebno obavljati u obliku kolektivnog prijevoza

2.2. Prijevoz fizičkih lica

Lica koja nisu članovi javne uprave (fizička lica), ne smiju se prevoziti službenim motornim vozilima bez službenog povoda. Prijevoz fizičkih lica u prisustvu ovlaštenog korisnika službenog vozila dopušten je samo uz suglasnost rukovodioca organizacione jedinice nadležne za poslove prijevoza, ili tokom poslovnog putovanja, starijeg korisnika.

3. Korištenje personalnih motornih vozila

3.1. Personalna službena motorna vozila[2]

Članovima vlade i državnim sekretarima se dodjeljuju službena motorna vozila za isključivo i neograničeno korištenje (personalna službena motorna vozila). Mjere lične sigurnosti ostaju nepromijenjene. Za sva personalna službena motorna vozila važi navedeno u poglavljima 1 i 2 ovog dodatka. Državni sekretari smiju koristiti svoje službeno motorno vozilo u inostranstvu samo uz prethodno odobrenje nadležnog ministra.

3.2. Upravljanje „personalnim“ službenim motornim vozilima

Članovi vlade i državni sekretari su ovlašteni da lično upravljaju „personalnim“ služber motornim vozilom. Upravljanje službenim motornim vozilom od strane članova Savez vlade ili parlamentarnih državnih sekretara u skladu je dopušteno ako posjeduju dokum svog ministarstva da su izuzeti iz odgovornosti za štetu na način kako je to regulisa profesionalnim vozačima koji su zaposleni puno radno vrijeme.

3.3. Prijevoz fizičkih lica u personalnim službenim motornim vozilima

Članovi vlade i državni sekretari imaju pravo voziti fizička lica u službenim motorr vozilima.

[2] Vozilo vezano isključivo za lice

3.4. Dnevnik vozila kod „personalnih“ službenih motornih vozila

Kod vožnje „personalnih“ službenih motornih vozila može se po nalogu člana vlade ili državnog sekretara u dnevniku vozila izostaviti navođenje cilja putovanja. Ako članovi vlade ili državni sekretari sami upravljaju ličnim službenim motornim vozilom, imenovani vozač motornog vozila mora unijeti u dnevnik vozila podatke o predaji i ponovnom preuzimanju vozila sa tačno navedenim vremenom i stanjem pređenih kilometara, kao i troškovima koji su dokumentovani računima (gorivo, ulje itd.).

4. Budžetski propisi

4.1. Naknada za putovanja između doma i ureda

Ne isplaćuje se nikakva naknada ako udaljenost između ureda i doma ne iznosi više od 30 kilometara. Za dio pređenih kilometara koji prelazi 30 km, plaća se paušalni iznos za svaki pređeni kilometar, uključujući praznu vožnju. Visinu paušalnog iznosa posebno objavljuje ministarstvo finansija.

4.2. Naknada za prijevoz fizičkih lica

Za prijevoz fizičkih lica ne plaća se nikakva naknada

4.3. Naknada za korištenje službenih motornih vozila od strane članova vlade i državnih sekretara

Članovi Savezne vlade i državni sekretari ne plaćaju nikakvu naknadu za privatne vožnje u ličnim službenim motornim vozilima.

5. Korištenje službenih motornih vozila u ostalim izravnim upravama, uključujući posebne fondove vlade i korisnike koje institucionalno pretežno finansira vlada

5.1. Primjena odredbi

Naprijed navedene odredbe primjenjuju se i na druge izravne državne uprave. Državna ministarstva mogu za svoju oblast djelovanja propisati sopstvene odredbe sve dok one zahtijevaju posebne odnose. Drugi i četvrti odjeljak Poglavlja I primjenjuju se u skladu s tim ako u odjeljku 4. nije definisano nikakvo odstupanje. Nadležna državna ministarstva osiguravaju da je korištenje službenih motornih vozila u posebnim fondovima državne vlade i u saveznim izravnim pravnim licima javnog prava usklađeno sa odredbama prvog, drugog i četvrtog odjeljka Poglavlja I. Nadležna savezna ministarstva osiguravaju da je na korisnike koje institucionalno

pretežno finansira savezna vlada nametnuta odgovarajuća primjena odredbi prvog, drugog i četvrtog odjeljka Poglavlja I. Personalna službena motorna vozila smiju se dodijeliti samo predsjedniku Vrhovnog državnog suda, glavnom tužiocu Vrhovnog državnog suda pravde, povjereniku državne vlade za pitanja lica sa invaliditetom, povjereniku državne vlade za pitanja stranaca, povjereniku državne vlade za pitanja iseljeništva, kao i povjereniku državne vlade za povratak izbjeglica i obnovu u vezi sa povratkom u matičnu državu. Mjere lične sigurnosti ostaju nepromijenjene. Treći odjeljak Poglavlja I se ne primjenjuje.

5.2. **Putovanja između doma i ureda**

Navedeno u tački 1. 12. naprijed se ne primjenjuje:

a) za službenike iz platnog razreda B7 i višeg kao i u opravdanim izuzecima uz saglasnost nadležnog saveznog ministra i Saveznog ministarstva finansija za šefove uprava iz platnog razreda B6 ili B5,
b) za druge službenike sa invaliditetom koji ne mogu koristiti sredstva javnog prijevoza, uz saglasnost rukovodstva odjela. Putovanja je koliko je to moguće, potrebno obavljati u obliku kolektivnog prijevoza.

5.3. **Privatna putovanja**

Sljedeća lica mogu koristiti lična službena motorna vozila za privatna putovanja u zemlji bez plaćanja naknade: predsjednik Vrhovnog državnog suda, glavni tužilac Vrhovnog državnog suda pravde, povjerenik državne vlade za pitanja lica sa invaliditetom, povjerenik državne vlade za pitanja stranaca, povjerenik državne vlade za pitanja iseljeništva, kao i povjerenik državne vlade za povratak izbjeglica i obnovu u vezi sa povratkom u matičnu državu) Kod privatnih putovanja preko granica plaća se naknada koja se izračunava prema naknadi za prijeđene kilometre i proporcionalnim ličnim troškovima za vozača motornog vozila. U vezi s tim udaljenost od polazišta do odredišta, uključujući praznu vožnju određuje se u skladu s mjeračem kilometara. Ako se koristi vozač motornih vozila, primjenjuje se vrijeme koje prema tarifnim odredbama za vozače motornih vozila važe kao radno vrijeme. Osim toga, korisnik snosi troškove parkiranja vozila za vrijeme njegovog korištenja i plaća naknadu putnih troškova vozaču vozila. Visinu plative naknade (pređeni kilometri, satnica za vozača) objavljuje državno ministarstvo finansija.

II Uređenje oblasti korištenja službenih vozila u Republici Sloveniji

Vlada na temelju zakona donosi uredbu o upotrebi služenih vozila u organima državne uprave. Ovom Uredbom utvrđuje zajedničke osnove i mjerila za:

- nabavku službenih automobila koja će se upotrebljavati u ministarstvima, upravnim tijelima i upravnim organizacijama u sastavu ministarstva, vladi i lokalnim jedinica;
- ovlasti upravnih tijela u tom području;
- uvjeti za korištenje službenih automobila;
- korisnicima i korištenju službenih automobila i njihovim pravima i obvezama.

U skladu sa odlukom, predmetnom uredbom se precizno definišu i:

a. pojam i značenje službenog automobila vodeći računa o vrsti i tipu motornog vozila kao i namjeni;

b. uvjeti korištenja službenog vozila u poslovne svrhe;

c. uvjeti korištenja službenog vozila u privatne svrhe;

d. uvjeti i način stjecanja prava na službeni automobil kao i vrstu/tip službenog vozila u zavisnosti od potrebe tj. funkcije državnih službenika ili službi;

e. plan nabave službenih vozila: broj, vrsta i tip motornih vozila, nabavna cijena i ukupan iznos sredstava za ove namjene, čime se upravlja proračunskim sredstvima;

f. sigurnosni uvjeti i potrebe za zaštitu korisnika;

g. uvjeti i period pod kojim se može unajmiti automobil za potrebe državnih institucija što se realizuje također kroz plan nabave koji je potrebno prethodno odobriti;

h. uvjeti i prava privremene preraspodjela vozila u vanrednim i hitnim okolnostima;

i. način upravljanja i organizacija voznog parka.

I. imenovanje zaposlenika zaduženih za službene automobile koju su zaduženi za:
- vođenje evidencije službenih automobila,
- redovito i pravovremeno pružanje usluga redovnog i vanrednog pregleda kao i vođenju evidencije redovnim i vanrednim tehničkim pregledima,
- vođenje evidencije o troškovima redovnog i preventivnog održavanja,
- registraciju službenih vozila,
- stjecanje i obnova potrebnih certifikata,
- dosljedno korištenje službenih automobila,
- mjesečna izvješća o potrošnji goriva za službene automobile na bazi opskrbe i potrošnje goriva i
- komunikacija sa osiguravajućim društvima.

j. mogućnosti da se u odnosu na veličinu flote organizuje posebne organizacijska jedinica

k. sadržaj kontrolnih dnevnika sa svako pojedinačno vozilo

l. način korištenja kontrolnih dnevnika

m. hijerarhija prava u zavisnosti od funkcije državnog službenika i snage motora vozila:

- **Premijer**, ima pravo na automobil s motorom snage veće od 3000 ccm;
- **Ministar** državnog ureda u kojem se nalazi mjesto ministra bez portfelja i sekretar vlade ima pravo na automobil s motorom do 3000ccm;
- **Šefovi državnih službi** nad kojim sekretar nema iste ovlasti kao ministar na tijela unutar ministarstva, ima pravo na automobil s motorom do 3000ccm;
- **Policajci**, koji može steći pravo na trajnu upotrebu službenih automobila s motorom snage do 2000 ccm, ako specifična narav posla zahtijeva onda i: zamjenica generalnog sekretara vlade, državni sekretar, čelnici vladinih službi kako odredi generalni sekretar i načelnik upravnog tijela i administrativne organizacija u ministarstvu, što propisuje ministar;
- Ministar može odobriti pravo na korištenje poslovnog automobila i drugim zaposlenicima u ministarstvu, s motorom kapaciteta do 1600 ccm.

n. upotreba korisničke kartice za evidenciju potrošnje goriva

o. vozno osoblje i prava na vozača

p. obaveze i posebni uvjeti za vozno osoblje

q. potrebna dokumentacija

r. sigurnost i vanredne situacije

s. formulari za evidenciju

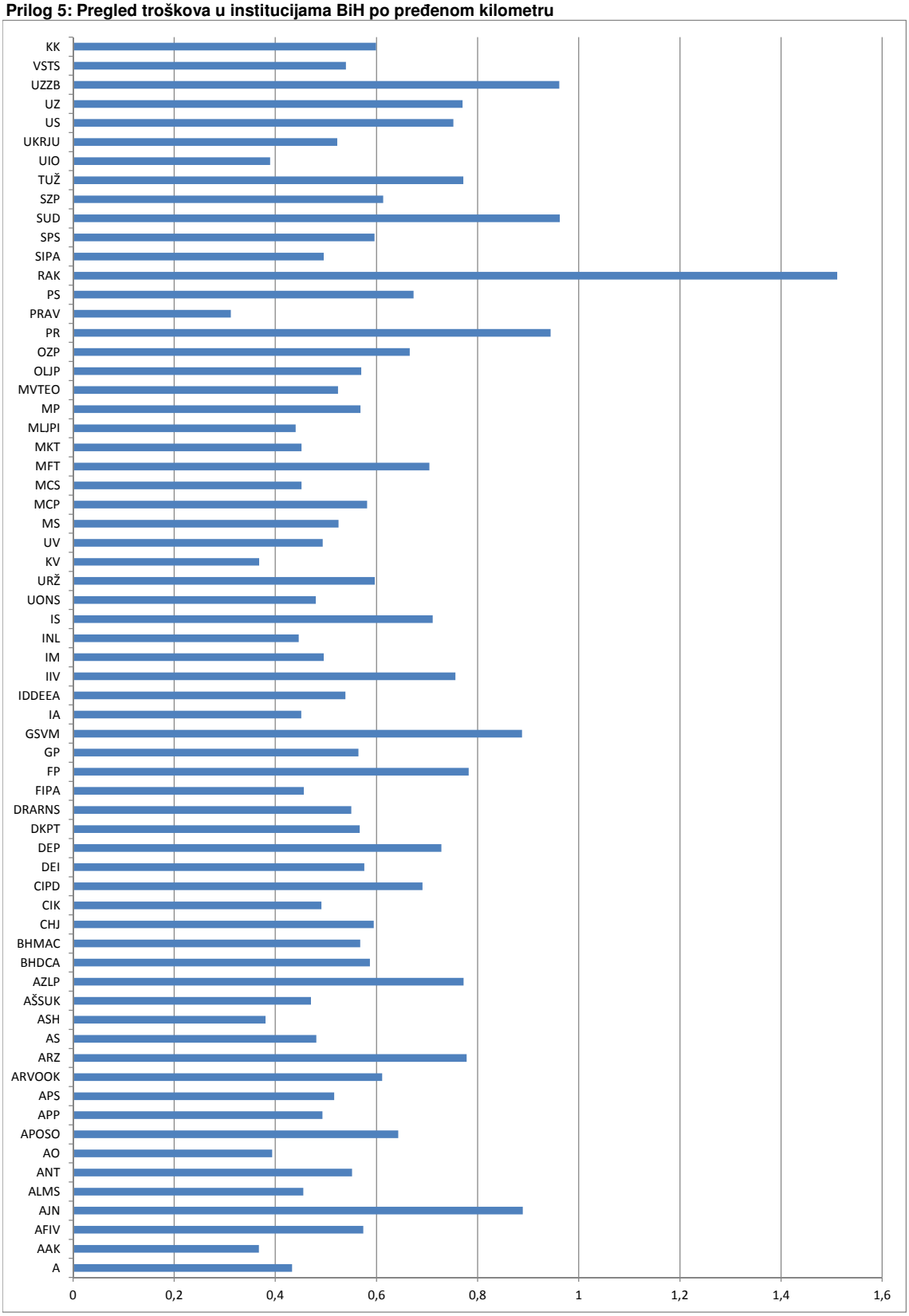
t. prestanak prava na službeni automobil

PRILOG 4: REALIZOVANA KILOMETRAŽA PO GODINAMA STAROSTI

Godina nabavke	Starost vozila u godinama	Ukupan broj vozila	Ukupan broj godina	Pređena kilometraža	Prosječna godišnja kilometraža
1	2	3	4 (2x3)	5	6 (5:4)
2011	1	22	22	340.068	15.458
2010	2	130	260	3.718.134	14.301
2009	3	126	378	5.244.178	13.873
2008	4	236	944	16.069.325	17.023
2007	5	172	860	16.440.612	19.117
2006	6	169	1.014	17.735.830	17.491
2005	7	200	1.400	23.015.585	16.440
2004	8	67	536	9.599.314	17.909
2003	9	91	819	15.851.055	19.354
2002	10	136	1.360	23.229.982	17.081
2001	11	39	429	7.570.360	17.647
2000	12	36	432	6.084.360	14.084
1999	13	54	702	9.429.475	13.432
1998	14	34	476	7.212.593	15.153
1997	15	23	345	5.425.719	15.727
1996	16	21	336	5.153.582	15.338
1995	17	17	289	2.942.358	10.181
1991	21	2	42	445.564	10.609
1990	22	1	22	381.642	17.347
1989	23	1	23	344.010	14.957
1988	24	3	72	963.925	13.388
1986	26	1	26	454.884	17.496
UKUPNO		**1.581**	**10.787**	**177.652.555**	**16.469**

Izvor: Ured za reviziju, Podaci iz upitnika

Prilog 5: Pregled troškova u institucijama BiH po pređenom kilometru



PRILOG 6: REFERENCE

1. Zakon o plaćama, Službeni glasnik BiH, broj 50/08,
2. Zaključci sa 12 jednice Vijeća ministara BiH od 04.07.2012.godine,
3. Zaključci sa 14. i 15. sjednice Vijeća ministara BiH od 26.07.2012.godine,
4. Zapisnik sa 6. sjednice Predstavničkog doma PS BiH održane 15.07.2011. godine
5. Odluka VM o načinu i postupku ostvarivanja prava zaposlenih u institucijama BiH na naknadu za službena putovanja,broj: 241/11 od 21.12.2011. godine,
6. Odluku VM o visini godišnjih stopa otpisa stalne imovine kod budžetskih korisnika broj: 01-08-02-1-8169/09 od 23.12.2009. godine,
7. Obaviještenje Ministarstva finansija i trezora BiH o načinu utvrđivanja ušteda budžetskih sredstava iskazanih u pismu namjere MMF-u i obaveza izrade operativnih planova za izvršavanje Budžeta institucija BiH za period jul-decembar 2009. godine, broj: 01-05/2-02-2-5052-1/09 od 13.07.2009. godine,
8. Prijedlog pravilnika o uslovima i načinu korišćenja vozila u institucijama BiH, Ministarstvo finansija i trezora BiH, decembar 2011. godine,
9. Regulativa i prakse korištenja i upravljanja vladinim voznim parkom u zemljama članicama Evropske Unije, Samir Planinčić, Sarajevo august 2012. godine,
10. Uredba o upotrebi službenih automobila u organima državne uprave Republike Slovenije, Uradni list 60/1999,
11. Odluka Vlade Republike Hrvatske o uvjetima korištenja službenih osobnih automobila, mobilnih telefona, redovnih zrakoplovnih linija, poslovnih kreditnih kartica, sredstava reprezentacije, te načinu odobravanja službenih putovanja, siječanj 2012. godine,
12. Uredba o uslovima i načinu korištenja prevoznih sredstava u svojini Republike Crne Gore, Službeni list Republike Crne Gore, broj 21/10,
13. Uredba o uslovima i načinu korištenja službenih vozila Republike Srbije, Službeni glsnik Republike Srbije, broj: 112/08, 117/08 i 16/09,
14. Statistička analiza podataka o obavljenim tehničkim pregledima u periodu 1.7-30.9.2011. godine i stručne teme, IPI „Institut za privredni inženjering", d.o.o., Zenica, oktobar/listopad 2011. godine, str. 20,
15. Poboljšanje sistema potrošnje tekućih sredstava u državnim institucijama Bosne i Hercegovine, ACIPS-Centar za istraživanje politika, Sarajevo april 2007 godina.