

OPRAVDANOST NAPLATE PUTARINA, TAKSI, AKCIZA I POREZA U CILJU IZGRADNJE PUTNE INFRASTRUKTURE U BIH

Doc. dr. Husein Mehmedović, email: mehmedovic.gr@gmail.com
Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Sažetak: Bosanskohercegovačko društvo sa pravom se pita zbog čega se izgradnja auto-puteva kroz Bosnu i Hercegovinu odvija tako sporo, s obzirom da se redovno iz različitih izvora prikupljaju finansijska sredstva iz domaćih izvora koja su namijenjena jednim dijelom i za izgradnju puteva i auto-puteva? Na ovo pitanje u ovom radu ćemo pokušati dati odgovor. Nedavno je usvojen novi set zakona s kojim je došlo do povećanja sredstava za putarine i akcize na svaku litru goriva. Kada se napravi kalkulacija koliko se prikupi finansijskih sredstava iz različitih izvora, a naročito iz naplate putarina, taksa, akciza i poreza iz naftnih derivata moglo bi se na godišnjem nivou iz domaćih izvora izgraditi od 50 do 100 kilometara puteva i auto-puteva. Da li je to trenutno moguće? Možemo sami zaključiti. Uglavnom svi auto-putevi koji su do sada izgrađeni i pušteni u promet, izgrađeni su zaduživanjem kod međunarodnih finansijskih institucija. Na osnovu podataka do kojih smo došli u radu možemo zaključiti da finansijska sredstva koja su do sada prikupljana nisu racionalno korištena u svrhe za koje su namijenjena. To je jedan od razloga zbog kojeg se sporo odvija izgradnja putne infrastrukture kroz Bosnu i Hercegovinu.

Ključne riječi: auto-putevi, finansijska sredstva, naftni derivati, takse, akcize, putarine.

VALIDITY OF COLLECTING TOLLS, FEES, EXCISE, TAXES AIMING AT BUILDING ROAD INFRASTRUCTURE IN BOSNIA AND HERZEGOVINA

Abstract: Society in Bosnia and Herzegovina is interested why the road building throughout Bosnia and Herzegovina (BIH) is too slow, having in mind different domestic financial sources through which one collects money timely and appropriate it into construction of roads and highways. We will try to address this question in the paper. The new package of laws that is recently passed allows an increasing money flow from tolls and excises per each liter of petrol. According to the calculation based upon collected money from different sources, especially from tolls, fees, excises and taxes on oil derivatives, it would be possible to build between 50 and 100 km of roads and highways. Is it possible currently? We can conclude on our own. Mainly all the roads and highways that already build are financed borrowing from the international financial institutions. Based upon data we have collected so far, we can conclude that the financial resources were not utilized properly, having in mind their proclaimed purposes. It is one of the reasons for a very slow construction of the road infrastructure in BIH.

Key words: highways, financial sources, oil derivatives, fees, excises, tolls

1. Uvod

Dosadašnja iskustva u raspodjeli prikupljenih finansijskih sredstava iz izvora kao što su nafta i naftni derivati su neracionalno korištena od strane državnih organa na svim nivoima vlasti. S obzirom da se nafta i naftni derivati oporezuju i na njih se plaćaju putarine, takse i akcize, koje su zakonom planirane i predviđene za izgradnju novih puteva, auto-puteva, kao i za rekonstrukciju postojeće putne infrastrukture. Svako pravno i fizičko lice kupovinom naftnih derivata dužno je platiti ove namete koji su ukalkulisani u cijenu svake litre goriva u Bosni i Hercegovini. U nastavku rada bit će predstavljena kalkulacija vezana za godišnju potrošnju

naftnih derivata u našoj zemlji, iznos nameta koje je država zakonima predvidjela za kupovinu svake litre goriva. Izračunat ćemo cijenu litre goriva sa svim obavezama koje se moraju ukalkulisati u nabavnu cijenu goriva. Također, bit će predstavljen ukupan iznos finansijskih sredstava koji se prikupi naplatom ove zakonske obaveze prilikom kupovine naftnih derivata, kao i iznos prikupljenih finansijskih sredstava prilikom registracije vozila a predviđen za ove namjene. Kada se uzme u obzir cijena izgradnje jednog kilometra auto-puta i ukupan iznos finansijskih sredstava koji se prikupi naplatom ovih nameta na gorivo i registraciju vozila, možemo doći do rezultata koji pokazuje koliko se iz ovih izvora može godišnje izgraditi kilometara puteva, auto-puteva i izvršiti rekonstrukcija i popravka postojećih puteva. Na osnovu analize koju smo izvršili u ovom radu doći ćemo do zaključka zbog čega u Bosni i Hercegovini imamo ovako malo izgrađenih kilometara novih puteva i auto-puteva.

2. Registracija motornih vozila izvor za prikupljanje finansijskih sredstava za izgradnju puteva u Bosni i Hercegovini

Prema podacima Bosanskohercegovačkog auto-moto kluba (BIHAMK) i Agencije za identifikacione dokumente (IDDEEA), u Bosni i Hercegovini je registrovano skoro milion motornih vozila. Prema Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, za registraciju i osiguranje motornih vozila potrebno je platiti od putarine, poreza na imovinu (za vozila starija od sedam godina), osiguranje, zeleni karton, takse, preko tehničkog pregleda, naljepnice, do potvrde o vlasništvu, uz obavezan PDV, koji građanin mora platiti, na kraju se dođe do cifre od skoro 500 KM. Pored osiguranja koje građanin mora platiti pri registraciji automobila, a koje košta u prosjeku oko 250 KM, te tehničkog pregleda koji se kreće do 100 KM, jedna od stavki pri registraciji vozila za koju se mora izdvojiti veća svota novca jeste „putarina“. Zavisno od snage vozila, vozači svake godine plaćaju od 25 do 250 KM. Ukupna sredstva koja se prikupe u Bosni i Hercegovini za puteve po osnovu registracije (putarina) i po osnovu prometa naftnim derivatima, to je posebna taksa na gorivo, koja iznosi oko 220 miliona KM. Uprkos tome, kvalitet puteva u Bosni i Hercegovini je izuzetno loš, a većina građana, u stvari, ne zna da pri registraciji vozila i kupovini goriva, u najvećem dijelu finansiraju izgradnju i održavanje putne infrastrukture. Stoga se nameće pitanje da li se sredstva troše transparentno i u prave svrhe?[12]

3. Šta ulazi u cijenu litre goriva u Bosni i Hercegovini

Entitetske Vlade prema našem zakonodavstvu su ključne za preduzimanje mjera u limitiranju gornjih granica cijena goriva. Trenutno je na svjetskom tržištu cijena litre goriva oko 0,87 KM i kada se na to pridoda 0,70 ili 0,80 KM raznih taksi i akciza u zavisnosti od vrste goriva, lahko je izračunati da je to oko 1,60 KM po jednoj litri, pa sve do 2.30 KM kolika je sada cijena goriva kada se ukalkulišu i drugi troškovi. Na osnovu zakona, jedino entitetske vlade mogu utjecati na visinu i ograničenja ovih troškova i trgovačkih marži.[14]

Trošarine (akcize) su poseban oblik [poreza na promet](#) i jedan od najstarijih poreznih oblika. Naziv (akcize) datira još iz 16.vijek a kada su u [Nizozemskoj](#) oporezivali pivo, alkoholna pića, so i šećer posebnim porezom kojeg su zvali *excisen*. Proizvodi koji se oporezuju trošarinama možemo svrstati u tri kategorije:

- alkoholni proizvodi,

- duhanski proizvodi,
- energetski proizvodi.

Trošarinama se oporezuju proizvodi sa neelastičnom potražnjom, a [porezni obveznici](#) su proizvođači i uvoznici. [Porezna osnovica](#) je određena mjernom jedinicom ([kg](#), [litar](#) i sl.), a iznosi su u apsolutnim vrijednostima (**npr.** 1 KM na 1 kg kahve). Trošarine su veoma izdašan budžetski prihod. Na cijenu proizvoda se dodaje iznos trošarine, a na taj ukupni iznos se onda još obračunava [PDV](#).^[8]

Trošarine (akcize) i putarine u Bosni i Hercegovini, osim povećanja cijena goriva, donijele su i desetine miliona KM prihoda, čije efekte građani ne osjete, budući da je zanemarivo malo izgrađeno i pušteno u promet kilometara auto puteva iz ovih izvora. Uglavom sve do sada što je izgrađeno auto-puteva, izgrađeno je iz kreditnih sredstava zaduživanjem kod međunarodnih finansijskih institucija. Od usvajanja seta zakona, u februaru prošle godine, po osnovu povećanja putarina sa 10 na 25 feninga po litri goriva prikupljeno je više miliona KM, i taj iznos stalno raste. To su sredstva koja su predviđena za izgradnju auto-puteva i rekonstrukciju i izgradnju brzih cesta, magistralnih i ostalih puteva. Međutim, svi smo svjedoci koliko je do sada izgrađeno i pušteno u promet novoizgrađenih puteva.

Na litru benzina od 2,30 KM, poresko opterećenje je oko 1,13 KM. Za naftne derivate, akciza se plaća po litri, a tu je i putarina koja iznosi 0,15 KM za održavanje puteva, te putarina od 0,25 KM za izgradnju auto-puteva i rekonstrukciju i izgradnju ostalih puteva. U praksi to izgleda ovako:^[4]

Ako je cijena litre benzina u Bosni i Hercegovini 2,30 KM, ukupno poresko opterećenje iznosi 1,13 KM.

- Akciza 0,30 - 0,40 KM,
- Putarina za održavanje puteva 0,15 KM,
- Putarina za auto-puteve 0,25 KM,
- PDV 0,33 KM.

Za cijenu litre dizela od 2,17 KM, ukupno poresko opterećenje iznosi 1,02 KM.

- Akciza 0,30 KM,
- Putarina 0,15 KM,
- Putarina za auto-puteve 0,25 KM,
- PDV 0,32 KM.

Slika 1. Prosječne cijene goriva u zemljama regiona



Izvor: <https://www.radiosarajevo.ba/vijesti/bosna-i-hercegovina/cekaju-se-vise-akcize-gorivo-u-bih-nece-biti-najjeftinije-u-regionu/285839>

4. Godišnja potrošnja naftnih derivata u Bosni i Hercegovini

Najnovijim izmjenama zakona od 01. 02. 2018. godine povećana je putarina za sve vrste goriva za 18 feninga. Na osnovu podataka Agencije za statistiku u Bosni i Hercegovini, u prosjeku godišnja potrošnja naftnih derivata iznosi oko 1,4 milijarde litara. Od toga oko 80 % otpada na saobraćaj, što znači da godišnje potrošimo oko 1, 2 milijarde litara, a dnevno oko 3,3 miliona litara goriva. Ostatak od 200 miliona litara goriva se odnosi na potrošnju u domaćinstvima, industriji, građevinarstvu, poljoprivredi i drugim privrednim granama. S obzirom na pomenutu potrošnju goriva u Bosni i Hercegovini, nije teško izračunati da će u državnu kasu usljed povećanja putarina za 18 feninga po litri goriva, samo za godinu dana se sliti najmanje 255 miliona KM.[5]

Primjera radi, u Kantonu Sarajevo u 2017. godini ukupna potrošnja naftnih derivata je bila 173.358.997 litara, od čega na dizel otpada 69,07 %; bmb 14,9 %; kerozin 6,69 %; lpg 4,77 % luel 3,90 %; mazut 1,29 %;mb 0,09%. S obzirom da sam Kanton Sarajevo godišnje potroši više od 10 % ukupne godišnje potrošnje naftnih derivata cijele Bosne i Hercegovine, možemo zaključiti da finansijska sredstva koja se prikupe kroz akcize, takse, putarine i poreze iznose oko 170 miliona KM, dok na nivou cijele Bosne i Hercegovine u prosjeku iznose oko 1,4 milijarde KM.[6]

Koliko puteva i auto-puteva sa ovim iznosom finansijskih sredstava na godišnjem nivou je moguće izgraditi predstaviti ćemo u nastavku rada.

Slika 2. Nameti na cijenu goriva u Bosni i Hercegovini



Izvor: <https://www.radiosarajevo.ba/vijesti/bosna-i-hercegovina/konacno-u-sluzbenom-listu-kad-poskupljuje-gorivo-i-sta-ce-placati-bh-vozaci/286146>

5. Vrijednost izgradnje jednog kilometra auto-puta u Bosni i Hercegovini

Bosna i Hercegovina spada u red zemalja u kojoj je izgradnja jednog kilometra auto-puta najskuplja u Evropi. Prosječna cijena jednog kilometra iznosi od 10 do 16 miliona KM, u zavisnosti od toga na kakvom terenu se grade pojedine dionice.[7]

Ako pretpostavimo da je prihod od naftnih derivata na godišnjem nivou oko 1,4 milijarde KM, koje se sliju u državnu kasu, možemo prostom matematikom izračunati da se oko 100 kilometara godišnje može izgraditi auto-puteva. Pošto se iz ovih sredstava moraju izdvojiti i određena finansijska sredstva za popravke i rekonstrukciju postojeće putne infrastrukture, zbog toga se mora prepoloviti iznos od 1,4 milijarde KM, za izgradnju novih kilometara auto-puteva. Uprkos tome iz prikupljenih finansijskih sredstava od naftnih derivata moglo bi se izgraditi na godišnjem nivou iz ovih izvora najmanje 50 kilometara. Da li je to moguće sami možemo zaključiti? Već dugo smo svjedoci da nas svakodnevno sadašnje vlasti zadužuju kod međunarodnih finansijskih institucija, dok gradnja auto-puteva odvija se vrlo sporo. Gdje se potroše finansijska sredstva prikupljena na račun naftnih derivata to do sada niko nije zvanično predstavio i prikazao građanima od kojih se sredstva prikupljaju? Jedan od najizdašnijih izvora prihoda koji sadašnjim vlastima na svim nivoima stoje na raspolaganju je nafta i naftni derivati, zbog čega sve političke partije grčevito se bore da dođu i što duže zadrže na vlasti.

6. Izgrađene dionice auto-puteva u Bosni i Hercegovini

Auto putevi – su vrsta puteva prilagođeni da se na njima odvija što brži i što bezbjedniji saobraćaj. Ima dvije ili više saobraćajnih traka, a kolovozne trake su fizički odvojene jedna od druge, tako da ne prijeti opasnost vozila iz drugog smjera. Pored toga sa obje strane puta postoji i zaustavna traka za prinudno zaustavljanje vozila. Ukrštanje sa drugim putevima i željezničkim prugama izvedena su ispod ili iznad auto puta. Ne postoje pješački prijelazi, već pješaci moraju da koriste podzemne ili nadzemne pješačke prijelaze. Na dijelovima auto puta gdje postoji opasnost od utrčavanja domaćih ili divljih životinja, stavljaju se zaštitne ograde.

Maksimalna dozvoljena brzina varira od države do države. Najčešće je ta brzina ograničena na 120 km/h.[13]

Auto-put A1 je auto cesta u Bosni i Hercegovini koji je dio Panevropskog koridora 5C, Ukupna dužina iznosi 334 km, od toga završeno je 91,6 km, dok je trenutno u izgradnji 20 km. Za izgradnju još je preostalo 222,4 km.[11]

Republika Srpska je do sada izgradila dvije dionice auto puta na dionici Banja Luka – Doboj u dužini od 72,8 km. Druga završena dionica je Banja Luka – Gradiška u dužini od 33,7 km. Ukupno u Republici Srpskoj izgrađeno je oko 106 km.[15]

Do sada je u Bosni i Hercegovini izgrađeno i pušteno u promet oko 200 km auto-puteva, ne računajući sve dionice koje nisu u potpunosti završene, kao i one dionice koje su trenutno u izgradnji.

Slika 3. Planirane i izgrađene dionice auto-puteva u Bosni i Hercegovini



Izvor: [https://hr.wikipedia.org/wiki/Autocesta_A1_\(Bosna_i_Hercegovina\)](https://hr.wikipedia.org/wiki/Autocesta_A1_(Bosna_i_Hercegovina))

6.1. Infrastrukturni objekti izgrađeni iz domaćih izvora i finansijskim sredstvima kredita međunarodnih finansijskih institucija

Izgradnja autoputeva u Bosni i Hercegovini se finansira sredstvima budžeta Federacije Bosne i Hercegovine, [Evropske investicijske banke](#) (EIB), [Kuvajtskog fonda za arapski razvoj](#) (KFAED), [Evropske banke za obnovu i razvoj](#) (EBRD), [Javnog preduzeća Autoceste Bosne i Hercegovine](#) i [Evropske centralne banke](#) (ECB), a vrše se pregovori sa [OPEC](#)-om o finansiranju nekih dionica.[11]

Poslovna politika Evropske investicione banke počiva na kriterijima: obezbjeđenja najpogodnijih načina za privlačenje finansijskih izvora, odnosno finansiranja, prije svega projekata koji povećavaju konkurentnost evropskim industrijskim granama, pomaže aktivnosti malih i srednjih preduzeća, pomaže stvaranju trans-euro mreže (transport, telekomunikaciju i prenos energije), doprinosi zaštiti prirodne i gradske okoline, poboljšava situaciju u zdravstvu, obrazovanju i informatičkim tehnologijama, isto tako banka vodi računa da se projekti prioritetno ostvaruju u manje razvijenim regionima. Ova politika banke primjenjuje se kako na aktivnosti u okviru EU gdje se one odvijaju u najvećoj mjeri (90%) tako i u drugim zemljama. Značajni dio svog finansijskog potencijala banka usmjerava u zemlje koje imaju status kandidata za ulazak u EU. Da bi se privredama tih zemalja olakšalo i ubrzalo prilagođavanje izrađeni su i primjenjuju se posebni mehanizmi. Istovremeno, banka nastoji da podsticajno finansira stvaranje uslova za dugotrajan razvoj u zemljama i na područjima gdje postoje naglašni interesi država EU.[3]

Slika 4. Auto-put izgrađen najvećim dijelom iz kreditnih sredstava međunarodnih finansijskih institucija



Izvor: <https://www.bing.com/images/> (Preuzeto: 14.10.2018.)

7. Neracionalna upotreba finansijskih sredstava prikupljenih naplatom nameta na naftne derivate i registraciju vozila

Kao što smo mogli vidjeti u prethodnim tačkama na godišnjem nivou se prikupi samo od naftnih derivata oko 1,4 milijarde KM, dok su ukupna sredstva za puteve (putarine) prilikom registracije vozila u iznosu oko 220 miliona KM. Kada se saberu samo ove dvije stavke dolazimo do iznosa od 1,620 milijardi KM. Ovaj iznos na godišnjem nivou mogao bi da bude dovoljan za izgradnju puteva i auto-puteva bez upotrebe kreditnih sredstava. Nažalost u Bosni i Hercegovini ova sredstva se ne koriste u svrhe za koje su predviđena. Zato se sve više zadužujemo kod međunarodnih finansijskih institucija. Ovo zaduživanje prate nepovoljne kamatne stope koje će uz glavnici morati da vraćaju naša buduća pokoljenja narednih nekoliko decenija. Da li je to pošteno i da li ima opravdanje? Možemo sami zaključiti. Uzimanje kredita za finansiranje ulaganja za sobom povlači proračun kreditnih obaveza. Najlakši način je proračun kreditnih obaveza na osnovu jednakih otplatnih dijelova kamatnog duga. Kredit se dakako može otplaćivati i na druge načine i u jednakim anuitetima.[1]

Globalno tržište doprinijelo je još većom potrebom za svakodnevnim unapređivanjem i usklađivanjem međunarodnih finansijskih odnosa između privreda i stanovništva svih zemalja svijeta. Prelazak roba, kapitala i ljudi preko međudržavnih granica iziskuje potrebu za neprekidnim razvojem međunarodnih finansija. Njihov razvoj se ogleda u neprekidnom osvajanju tržišta u različitim dijelovima svijeta od strane mnogobrojnih transnacionalnih kompanija, banaka i drugih međunarodnih finansijskih institucija koje se sve više regionalno povezuju čime doprinose bržem lokalnom, regionalnom i međunarodnom razvoju, od čega ekonomsku korist imaju svi, kako stanovništvo, privreda i na kraju svaka država ponaosob.[2]

Bosanskohercegovačko društvo preplavile su mnogobrojne političke partije koje se grčevito bore da dođu na vlast. Njihova borba je uglavnom vezana za mogućnost učestvovanja u podjeli plijena kada dođu na vlast. Plijen između ostalog predstavljaju i finansijska sredstva prikupljena naplatom nameta na gorivo, putarine od registracije vozila i druga finansijska sredstva koja nismo spomenuli u ovom radu. S obzirom da je veliki broj različitih kategorija stanovništva dobio neko materijalno pravo od države poput: penzija, invalidnina, socijalnih primanja itd. Sva ta prava se moraju izmiriti iz budžeta, s obzirom da je prihodovna strana budžeta vrlo skromna, zato vlasti na različitim nivoima da bi zadržali socijalni mir posežu za finansijskim sredstvima koja su namjenjena i u druge svrhe kao što su sredstva za puteve i druge namjene. Zbog toga imamo manjak sredstava za izgradnju puteva i auto-puteva koja se moraju nadoknaditi zaduživanjem kod banaka i međunarodnih finansijskih institucija.

8. Nedostatak političke volje za pravičnu raspodjelu finansijskih sredstva prikupljenih putem nameta na naftne derivate

S obzirom da je Bosna i Hercegovina specifična država po mnogo čemu, a naročito po nedostatku razumijevanja od strane vlasti u oba entiteta i Distriktu Brčkom. Mnoga pitanja značajna za funkcionisanje života građana u državi se već decenijama ne rješavaju zbog nedostatka političke volje i mudrosti političkih partija na vlasti koje zbog samo njima poznatih razloga odugovlače i ne rješavaju probleme koji se samo nagomilavaju na svim nivoima vlasti. Takav primjer je i u oblasti raspodjele finansijskih sredstava prikupljenih zakonskim uvođenjem nameta na naftne derivate. Prošle godine su povećane akcize na naftne derivate, ali finansijska sredstva koja su prikupljena iz ovih izvora teško da mogu biti operativna zbog nedostatka volje entitetskih i državnih organa koji se teško dogovaraju oko ključa i modela za raspodjelu ovih sredstava. Finansijska sredstva prikupljena na ovaj način nalaze se na jedinstvenom računu Uprave za indirektno oporezivanje i čekaju vrijeme kada će se političke partije na vlasti dogovoriti oko načina njihove raspodjele. U međuvremenu mnoge dionice auto-puteva kroz Bosnu i Hercegovinu se ne grade i čekaju, da li zbog nedostatka finansijskih sredstava ili zbog nekih drugih razloga? Jedino se radi na onim dionicama za koje su obezbijedena finansijska sredstva putem kredita međunarodnih finansijskih institucija. Ozbiljnijih radova trenutno nema ni na jednoj dionici kako u Federaciji BiH, također, niti u Republici Srpskoj. Da li je to nekome cilj i zbog čega? Odgovor na ovo pitanje mogli bi dati građani na izborima. S obzirom da se skoro ništa u tom pogledu ne događa skoro dvije decenije, nemožemo ni u narednom periodu biti optimističniji.

9. Zaključak

Rezultati koji su predstavljani u radu o opravdanosti prikupljanja finansijskih sredstava putem naplate nameta kroz putarine, takse, poreze i akcize u cilju izgradnje novih puteva i auto-puteva kroz Bosnu i Hercegovinu nisu nimalo ohrabrujući. Kada se izvrši uporedna analiza rezultata vezanih za do sada prikupljena finansijska sredstva iz navedenih izvora i izgrađenih i puštenih u promet auto-puteva kroz Bosnu i Hercegovinu dolazimo do poražavajućih rezultata. S obzirom da se na godišnjem nivou iz ovih izvora prikupi oko 1,4 milijarde KM, a do sada je ukupno izgrađeno i pušteno u promet oko 200 kilometara auto-puteva. Nije teško izračunati koliko je samo u prethodnih nekoliko godina prikupljeno finansijskih sredstava a koliko je trenutno pušteno u promet kilometara auto-puteva? Finansijska sredstva namijenjena za izgradnju puteva i auto-puteva se koriste u druge svrhe, kao što je čuvanje socijalnog mira tako da političke partije ostaju već dvije decenije na vlasti. Također, jedan dio tih sredstava ostao je na jedinstvenom računu Uprave za indirektno oporezivanje zbog toga što se političke partije na vlasti u entitetima teško dogovaraju oko modela za raspodjelu prikupljenih zajedničkih finansijskih sredstava. Dionice auto-puteva koje su do sada izgrađene, uglavnom su izgrađene iz kredita međunarodnih finansijskih institucija. Na kraju možemo zaključiti da nije opravdano od građana uzimati finansijska sredstva iz izvora kao što su nameti na naftu i naftne derivate u ime izgradnje, rekonstrukcije i održavanja puteva i auto-puteva i ista ne koristiti zbog političke neodgovornosti partija na vlasti ili ih koristiti u druge svrhe.

10. Literatura

- [1] Dostić.M.,Serdarević-Šestić.M., Kulović.Dž,(2010.),„Biznis plan“,I.U.“Philip-Noel Baker. Sarajevo
- [2] Mehmedović.H.,(2019.), „Osnove monetarnih i međunarodnih finansija“, Internacionalni univerzitet Travnik.
- [3] Ognjenović. V., (2004.), “Međunarodno bankarstvo“, „Grifon“ Podgorica i Fakultet za trgovinu i bankarstvo Novi Beograd.
- [4] Na računu 100miliona od akcija ni metra autoputa: <https://jajce-online.com/2018/06/17/> (Preuzeto: 07.04.2019.)
- [5] „Skok cijene goriva“: <https://www.istinito.com/bih/2016-08-10-12-55-03/a> (Preuzeto:07.04.2019.)
- [6] “U Kantonu Sarajevo u 2017.godini potrošeno više-od 173 miliona litara nafte“ <https://www.kliks.ba/biznis/> (Preuzeto.08.04.2019.)
- [7] [Borenovic, B., „Cijena.auto-puta banjaluka-doboj povećana za 503 miliona KM“ :https://banjaluka.net/](https://banjaluka.net/) (Preuzeto:08.04.2019.)
- [8] NevenaZlojić,“Tretmanenergntauokviruzakonaotrošarinama“<https://hr.wikipedia.org/wiki/trosarine>(Preuzeto: 16. 04. 2019)
- [9] „Prosječne cijene goriva u regionu“:<https://www.radiosarajevo.ba/vijesti/bosna-i-hercegovina/cekaju-se-vise-akcize-gorivo-u-bih-nece-biti-najjeftinije-u-regionu/285839>(Preuzeto:15.04.2019.)
- [10] Radio Sarajevo,“Državni nameti u cijenigorivauBiH“:<https://www.radiosarajevo.ba/visjeti/bosna-i-hervegovina/konacno->

- u-sluzbenom-listu-kad-poskupljuje-gorivo-i-sta-ce-placati-bh-vozaci/286146(Preuzeto 16.04.2019.)
- [11] „Autoput_A1_(Bosna_i_Hercegovina“):<https://hr.wikipedia.org/wiki/> (Preuzeto:17.04.2019.)
- [12] „Šta plaćamo pri registraciji vozila“:<https://vijesti.ba/clanak/63958/sta-placamo-pri-registraciji-vozila> (Preuzeto;06.04.2019.)
- [13] Drumski saobraćaj, „Ekonomika saobraćaja“:<https://studenti.rs/skripte/saobracaj/drumski-saobracaj-ekonomika-saobracaja/>(Preuzeto:18.04.2019.)
- [14] GlasSrpske,Šarović,M.,“Novoposkupljenegorivanijeisključeno:<https://www.vesti.rs/vesti/sarovic-novo-poskupljenje-goriva-nije-iskljuceno-2.html>(Preuzeto: 06.04. 2019.)
- [15] Autoputevi Republike Srpske:<https://autoputevirs.com/>(Preuzeto:21.04.2019.)

