

Izveštaj: komentari i odgovori

Prednacrt propisa:

R.b.	Lice/organizacija koja je dala komentar	Sadržaj komentara sa obrazloženjem	Prihvatljivost komentara	Razlozi za prihvatanje ili odacivanje
1.	Međunarodni aerodrom Mostar	<p>Obzirom da ova Odluka može izravno utjecati na već postojeće ugovorne obveze s kompanijama koje operiraju na aerodromima u BiH u smislu finansijskog opterećenja zbog neplaniranih naknada, smatramo važnim da se sukladno Vašim ovlastima uključite u zaštitu interesa aerodroma.</p> <p style="text-align: center;">Obrazloženje</p> <p>Ovim putem, u ostavljenom roku, dostavljamo Vam Opaske na prijedlog Odluke o visini naknade koju plaćaju operateri zrakoplova po prevezenom putniku/robi, a koja je objavljena na Vašoj web stranici 23. srpnja 2015. godine.</p> <p>Predmetna odluka kao i čitav niz odluka koje su na istu temu donijete u prethodnom periodu od 2003. godine do danas, tematski obuhvaćaju i reguliraju pitanje iznosa naknada, njihovo fakturiranje, postupanje u slučaju neplaćanja kao i podatke i način prikupljanja podataka temeljem kojih će se ove naknade fakturirati i naplaćivati. U dijelu raspodjele prikupljenih sredstava zračne luke kao operateri koji stvaraju uvjete za naplate novih naknada su u potpunosti zaobiđene. Ova Odluka, za zračne luke u funkcionalnom smislu, predstavlja kočnicu u trenutnom i budućem poslovanju.</p> <p>Bosna i Hercegovina sa aspekta „zrakoplovnog tržišta“ svakako ne predstavlja veliki izazov. Menadžmenti/Uprave aerodromskih javnih poduzeća svima silama nastoje privući zrakoplovne operatere, prvenstveno nudeći im razne vrste olakšica kalkilirajući umanjeње dobiti i ostvarivanja zarade, nastojeći zaokružiti finansijsku konstrukciju sa poslovanjem bez gubitaka. Svi postojeći ugovori sa zrakoplovnim operaterima sklopljeni su prigodom priprema za ljetnu sezonu letenja 2015. godine. U tijeku realizacije postojećih ugovora uvoditi dodatne</p>	Komentar se ne prihvata	<p>Donošenjem predmetne odluke, BHDCA izvršava svoju zakonsku obavezu koja je definirana članom 13. Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“ broj 39/09)</p>

naknade izravno predstavlja kršenje spomenutih ugovora. Ovo kršenje izazvalo bi trenutnu štetu jer bi naši partneri imali pravno utemeljenje za raskid spomenutih ugovora. Svjesni smo kako su i oni svoje poslovne aranžmane kreirali uz unaprijed dogovorene uvijete, tako da nemamo argumenata protiviti se njihovim potezima koje budu poduzimali u cilju prekida poslovne suradnje. S druge strane, dio ostvarenih prihoda nam je kroz postojeći Financijski plan za 2015. godinu zaokružen i nema prostora umanjenju. Slijedom toga, ne možemo preuzeti ovaj iznos naknade na sebe, u cilju zadržavanja postojećih poslovnih ugovora.

Suglasni smo sa potrebom reguliranja ove tematike i ostvarivanja novih prihoda, ali mislimo da na ovakav način utvrđeni iznosi novih naknada - „nameta“ će samo pogodovati zračnim lukama u okruženju, a to prvenstveno s našeg aspekta znači pogodovanju zračnim lukama u Zadru, Splitu, Dubrovniku i Tivtu.

Već nekoliko godina usmjerili smo našu poslovnu politiku i aktivnosti na vraćanje tzv. „naših putnika za Međugorje“ iz Zračnih luka Split i Dubrovnik, garantirajući zrakoplovnim operaterima razne pogodnosti kako mi tako i naši osnivači, a na tu temu su i sklopljeni međunarodni ugovori. Učinak ovakve poslovne politike je vidljiv i mjerljiv osobito u posljednjih par godina. Ova godina bi trebala biti vrhunac iskorištenosti naših postojećih tehničkih kapaciteta, a što će biti povećanje prometa putnika za minimum 20 % u odnosu na prethodnu godinu.

Naplata zrakoplovnih naknada je izuzetno osjetljiva materija, jer svako povećanje pristojbi i drugih „nameta“ će izravno utjecati na cijenu zrakoplovnih karata i na taj način smanjiti broj putnika, a i prijevoz robe/tereta.

Izražavamo bojazan da će uvođenje nove naknade u obliku i na način kako je to predvidjela ova Odluka izazvati trenutni zastoj planiranog razvoja.

Pored svega, osvrćući se na članak 1. stavak 2. koji regulira namjenu utroška financijskih sredstava, možemo konstatirati kako su potrebe Zračne luke u toj raspodjeli potpuno zanemarene i to po svim kategorijama pobrojanih istim člankom. Kada bi se iz ovih naknada u potpunosti financirale potrebe zračnih luka, čak i u tom pogledu bilo bi upitno njeno uvođenje iz prethodno pobrojanih razloga.

		<p><i>Kao što smo na početku ovog dopisa i naznačili, ne osporavamo pravo Direkciji za civilno zrakoplovstvo BiH da regulira ovu materiju, ali predlažemo da se prije nego što se ista usvoji, definiraju odgovarajući izuzeci i vremenska odgoda primjene odluke, osobito za male zračne luke i zrakoplovne operatere koji ostvaruju promet isključivo charter letovima.</i></p> <p><i>Napominjemo kako je, temeljno načelo postojanja upravnih subjekata u civilnom zračnom prometu i njihova regulativa, staviti se u izravnu službu zračnim lukama i zrakoplovnim operaterima. Prvenstvena je zadaća Direkcije za civilno zrakoplovstvo BiH ovim subjektima omogućiti što lakše i bolje poslovanje sa zajedničkim ciljem da zračne luke kao Javna poduzeća ostvaruju što veći prihod.</i></p> <p><i>Slobodni smo vam predložiti da budete inicijator održavanja koordinacije koja bi ove razlike u pogledima učinka predmetne Odluke izmijenila na zakonom propisan način, a u obostranom interesu.</i></p>		
2.	Međunarodni aerodrom Tuzla	<p><i>Uvođenje naknade je neprihvatljivo.</i></p> <p><i>Obrazloženje</i></p> <p>Uvođenje naknade je neprihvatljivo sa stanovišta ugovornih obaveza koje je JP „Međunarodni aerodrom Tuzla“ d.o.o. preuzeo na osnovu ugovora sa Wizz Air Hungary Kft. Činjenica da je prije potpisivanja Ugovora sa Wizz Air Hungary Kft. ukinuta postojeća naknada je rezultirao nezapamćenom ekspanzijom putničkog saobraćaja u historiji Bosne i Hercegovine i njene civilne avijacije. Nametanjem naknade u bilo kojem iznosu bi u vrijeme značajnog širenja obima poslovanja i pružanja usluga odaslalo negativan signal postojećim i potencijalnim partnerima. Ovo tim više zato što paralelno sa rastom obima poslovanja na Međunarodnom aerodromu Tuzla, aerodromi u susjednim zemljama također bilježe rast obima poslovanja, te bi eventualno donošenje Odluke išlo direktno u korist direktne konkurencije, a protivno interesima JP „Međunarodni aerodrom Tuzla“ d.o.o. Uvođenje nameta po odlazećem puniku bi ne samo rezultiralo zastojem u povećanju broja putnika, nego bi imalo i devastirajući efekat po razvoj aerodromskog operatora.</p> <p>Uvođenje nameta je u direktnoj vezi sa brojem prevezenih putnika, što posljedično utiče i na sposobnost aerodromskog operatora da ispuni ugovorne obaveze u smislu nadogradnje</p>	Komentar se ne prihvata	Donošenjem predmetne odluke, BHDCA izvršava svoju zakonsku obavezu koja je definirana članom 13. stav (1) tač. c) i d) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“

		<p>aerodromske infrastrukture, što je <u>conditio sine qua non</u> za daljnje produženje Ugovora sa Wizz Air-om, kao glavnim korisnikom usluga Međunarodnog aerodroma Tuzla, ali i za dolazak eventualno drugih zračnih operatera.</p> <p>Skupština Tuzlanskog kantona je usvojila projekat „Međunarodni aerodrom Tuzla - Regionalni Cargo centar sa air-parkom u kojem se razvoj privrede Tuzlanskog kantona u značajnoj mjeri zasniva na uspješnom uspostavljanju i razvoju cargo saobraćaja na Međunarodnom aerodromu Tuzla. U momentu kada u svjetlu pozitivnih poslovnih rezultata interes potencijalnih partnera za korištenje usluga aerodroma raste, nesporna je činjenica da bi uvođenje naknade odaslalo negativnu poruku stranim investitorima i partnerima zainteresovanim za usluge Međunarodnog aerodroma Tuzla, tim prije što je Međunarodni aerodrom Tuzla investirao značajna finansijska sredstva, a kako bi stekao uslove za dospjeće na listu Graničnih prelaza sa kojih je dozvoljen promet robama animalnog i fitosanitarnog porijekla. Držimo da bi uvođenje naknade u bilo kojem iznosu definitivno onemogućilo uspostavljanje cargo-saobraćaja na Međunarodnom aerodromu Tuzla, te bi sve učinjene napore i izdvojena sredstva u ovom smislu dovelo u pitanje. Na tragu izrečenoga, zahtjevamo da se u cijelosti odustane od uvođenja naknade u smislu stava ovog člana prijedloga Odluke.</p>		<p>broj 39/09).</p>
<p>3.</p>	<p>Federalno ministarstvo prometa i komunikacija</p>	<p><i>U toku je procedura donošenja novog Zakon o civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, pa je donošenje ove Odluke prije usvajanja istog nepotrebno jer nije izvjesno da će predmet ove Odluke biti utvrđen novim Zakonom.</i></p> <p>Obrazloženje</p> <p>Federalno ministarstvo prometa i komunikacija u raspravi vezano za novi Zakon će inzistirati da se iz prednacrtu izbrišu točka c) i d) iz stava 1.e) člana 16. Zakona zbog toga što već postoji Odluka Vlade Federacije BiH o uvođenju takse po odlazećem putniku sa međunarodnih aerodroma u Federaciji BiH od 2005. godine u visini od 10 EUR. Prikupljena sredstva od putničke takse kao namjenska Vlada FBiH troši za razvoj civilne avijacije u Federaciji BiH.</p> <p><i>Analizirajući prihode koje ostvaruje BHDCA na osnovu Zakona o zrakoplovstvu BiH, a na osnovu izvještaja Ureda za reviziju institucija BiH za 2014. godinu, utvrdili smo sljedeće:</i></p> <p>Za 2014. godinu budžet BHDCA iznosio je 5.389.000,00 KM, utrošeno je 4.760.059,00 KM, a što je 89% od odobrenog budžeta. Osim toga, napominjemo, da je osim prihoda ostvarenih u 2014. izvršen prijenos akumuliranih neutrošenih sredstava od preleta iz prethodnih godina u ukupnom iznosu od 4.886.971 KM. Također napominjemo da su u 2014. prihodi od preleta veći za 974.751,00 KM u odnosu na prethodnu godinu. Na osnovu prethodno navedenog može se</p>	<p>Komentar se ne prihvata</p>	<p>Donošenjem predmetne odluke, BHDCA izvršava svoju zakonsku obavezu koja je definirana članom 13. stav (1) tač. c) i d) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“ broj 39/09).</p>

		<p>zaključiti da ne postoji nikakva financijska opravdanost za uvođenje ovog parafiskalnog nameta avio operaterima i otežavanje uvjeta poslovanja aerodromima kojima Vlada FBiH redovno transferira sredstva od putničke takse kako bi zadržali status međunarodnih aerodroma.</p> <p><i>Stavljamo primjedbu na točku a) stava 1. člana 1. predmetne Odluke kojom se propisuje sufinansiranje zapošljavanja stručnog kadra, jer taj rashod BHDCA, kao organ uprave, isključivo može podmirivati iz jednog izvora, a to je Budžet Bosne i Hercegovine.</i></p>		
<p>4.</p>	<p>Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske</p>	<p><i>U članu 1. stav 2. tačka c) Odluke smatramo da je % izdvajanja za stipendiranje studenata previsok i da treba da iznosi najviše 5% .</i></p> <p>Obrazloženje</p> <p>Ovo iz razloga jer smatramo da je u ovom trenutku opravdanije u razvoj i osposobljavanje aerodromske infrastrukture što se u ovom slučaju može konkretizovati kroz tačku e) istog člana navedene odluke.</p> <p>Naime, konkretno predlažemo da se % navedeni u članu 1. stav 2. tačka e) poveća sa 3% Na 13% prihodovnih sredstava kako bi se aerodromima u BiH pomoglo u rješavanju statusnih pitanja kao što su na primjer rješavanje pitanja rengena za KD kontrolu, poboljšanje bezbjednosti i sl.</p> <p>Takođe predlažemo da se kroz ovu Odluku pokušaju riješiti i određena pitanja finansiranja pomoći aero – klubovima koji se sada nalaze u veoma nezavidnoj situaciji.</p>	<p>Komentar se djelimično usvaja</p>	<p>Član 1. stav 2. tačka c) Odluke mijenja se i glasi:</p> <p>„Finansiranje projekata u oblasti civilnog zrakoplovstva koji su vezani za razvoja civilnog zrakoplovstva i unapređenje zrakoplovne kulture i sigurnosti letenja, te podizanja nivoa sigurnosti letenja, koje će odobravati BHDCA u visini do 15% prihodovanih sredstava.“</p>

<p>5.</p>	<p>Marković Milan, CPL pilot, SPL FI, ATCO, Mc Ecc, Predsjednik AK Prijeđor</p>	<p><i>Prednacrt propisa definiše način prikupljanja sredstava od subjekata koji vrše javni transport putnika i roba kao i način i svrhu distribucije prikupljenih sredstava. Svrha distribucije saglasno raspodjeli definisane u članu 1. Odluke, u konačnosti obezbjeđuje razvoj i unapređenje kapaciteta vazduhoplovne uprave u BiH, plasmanom prikupljenih sredstava po određenim kategorijama od stipendiranja studenata do specijalističkog osposobljavanja kadrova BHDCA. Postignuto usavršavanje kao krajnji rezultat može dati bolju, bržu i kvalitetniju uslugu nama kao direktnim korisnicima usluge.</i></p> <p>Predmetni član definiše razvojnu komponentu BHDCA i stipendiranje studenata u cilju pomoći istim tokom osposobljavanja na visokoškolskim ustanovama kao direktna finansijska pomoć bez naglašenih kriterija za dodjelu stipendije, a što smatram potrebnim kako bi se izbjegla zloupotreba prikupljenih sredstava pri plasmanu istih.</p> <p>Mišljenja sam da se sadržaj ovog stava zamjeni umjesto stipendiranja studenata u sredstva za razvojne projekte Generalne avijacije.</p> <p>BH DCA je donijela niz propisa i pravila koje su u proteklih 10 godina uveli dodatne troškove u oblasti Generalne avijacije, koji se tiču naknada, plovidbenosti – održavanja vazduhoplova, Licenciranja kao i drugih zahtjeva koji traže od malih korisnika vazdušnog prostora dodatna u finansijska ulaganja. Taj trend nam je doveo da nam je bezbjednost letenja smanjena što govori i broj nesreća sa tragičnim ishodom u proteklih par godina u BiH.</p> <p>Finansiranje projekata u oblasti opšte avijacije vezane za projekte promocije, razvoja i unapređenje vazduhoplovne kulture i bezbjednosti letenja i obučavanje stručnih kadrova, koje će odobravati BHDCA u visini do 15% prihodovanih sredstava;</p>	<p>Komentar se djelimično usvaja</p>	<p>Član 1. stav 2. tačka c) Odluke mijenja se i glasi: „Finansiranje projekata u oblasti civilnog zrakoplovstva koji su vezani za razvoja civilnog zrakoplovstva i unapređenje zrakoplovne kulture i sigurnosti letenja, te podizanja nivoa sigurnosti letenja, koje će odobravati BHDCA u visini do 15% prihodovanih sredstava.“</p>
<p>6.</p>	<p>Nikola Bojić, sportski pilota aviona i instruktor letenja</p>	<p><i>Prednacrt propisa definiše način prikupljanja sredstava od subjekata koji vrše javni transport putnika i roba kao i način i svrhu distribucije prikupljenih sredstava. Svrha distribucije saglasno raspodjeli definisane u članu 1. Odluke, u konačnosti obezbjeđuje razvoj i unapređenje kapaciteta vazduhoplovne uprave u BiH, plasmanom prikupljenih sredstava po određenim kategorijama od stipendiranja studenata do specijalističkog osposobljavanja kadrova BHDCA. Postignuto usavršavanje kao krajnji rezultat može dati bolju, bržu i kvalitetniju uslugu nama kao direktnim korisnicima usluge.</i></p> <p><i>Predmetna član definiše razvojnu komponentu BHDCA i stipendiranje studenata u cilju pomoći</i></p>	<p>Komentar se djelimično usvaja</p>	<p>Član 1. stav 2. tačka c) Odluke mijenja se i glasi: „Finansiranje projekata u oblasti</p>

istim tokom osposobljavanja na visokoškolskim ustanovama kao direktna finansijska pomoć bez naglašenih kriterija za dodjelu stipendije, a što smatram potrebnim kako bi se izbjegla zloupotreba prikupljenih sredstava pri plasmanu istih.
Mišljenja sam da se sadržaj ovog stava proširi novom tačkom a koja bi se odnosila na stipendiranje (pružanje finansijske pomoći) subjekata generalne avijacije u BiH koji svojim djelovanjem vrše promociju, školovanje i razvoj vazduhoplovne djelatnosti u BiH.

Opšte zapažanje vazduhoplovne populacije u BiH je da oblast generalne avijacije nema nikakvu razvojnu komponentu. Nije primijećeno da se vrši sistemsko unapređenje letačke aktivnosti generalne avijacije, osim u sporadičnim slučajevima koji nikako ne mogu predstaviti dio sistemskog rada odnosno može se primijetiti da organizacije i/ili pojedinci koju svoju letačku aktivnost realizuju kao generalna avijacija imaju tendenciju odstupanja od određenih pravila.

Smatramo da bi se pružanjem finansijske pomoći organizacijama i/ili pojedincima pomenute vazduhoplovne populacije moglo izvršiti dodatno motivisanje istih subjekata u pravcu primjene pravila, unapređenja svijesti i shvatanja letenja sa stajališta bezbjednosti letenja i njihovog uticaja na druge učesnike te razvoj vazduhoplovne infrastrukture koja je na raspolaganju datim subjektima.

Takođe smatramo da se finansijska pomoć treba distribuistati preko BHDCA, na osnovu odobrenih projekata od strane BHDCA kojim se dokazuje djelovanje u cilju ispunjenja nekog od prethodno navedenih ciljeva (podizanje bezbjednosti letenja, edukacija u cilju podizanja nivoa bezbjednosti letenja, promocija vazduhoplovne aktivnosti, unapređenje vazduhoplovnih sredstava i pripadajuće infrastrukture) organizacije i/ili lica koji zadovoljava standarde koje BHDCA u okviru svog djelovanja prati. Tako se stimulišu organizacije i/ili lica koja u evidencijama BHDCA nemaju dokazana ili na drugi način utvrđena odstupanja od vazduhoplovnih pravila da nastave uspostavljen sistem rada i isti unapređuju, a organizacije i/ili lica koja u dosadašnjem svom radu imaju uočene nedostatke, vremenom iste koriguju kigujući svoje ponašanje u obavljanju vazduhoplovne djelatnosti i time steknu uslove za mogućnost dodjele finansijskih sredstava kroz odobrenje kandidovanih projekata.

Smatramo da se procenat predložen u tački c) prijedloga odluke može utvrditi u nešto manjem iznosu (prijedlog 7%) jer se realno stanje potreba za određenim obrazovnim profilima može dobiti tek nakon izvršenja analiza raspoloživosti studentske populacije i realna potreba BiH industrije koja može biti predmet finansiranja po osnovu ove odluke (u BiH postoji određeni vazduhoplovni subjekti koji posluju na tržišnom principu, a oni sami brinu o potrebama, profilu i stručnosti kadra koje mu treba za obavljanje određenih poslova iz djelokruga organizacije i koje on za svoje potrebe stipendira). Potrebno je voditi računa o tržištu radne snage i procesu školovanja kako se vještački ne bi kreirali uslovi za stipendiranje nepotrebnog obrazovnog profila a time indirektno uticalo na pojavu viška stručnog kadra koji bi u konačnosti bio ne zaposlen ili kadra za koje smo školovali za rad u inostranstvu.

civilnog zrakoplovstva koji su vezani za razvoja civilnog zrakoplovstva i unapređenje zrakoplovne kulture i sigurnosti letenja, te podizanja nivoa sigurnosti letenja, koje će odobravati BHDCA u visini do 15% prihodovanih sredstava.“

		<p>Finansiranje projekata u oblasti opšte avijacije vezane za projekte promocije, razvoja i unapređenje vazduhoplovne kulture i bezbjednosti letenja, koje će odobravati BHDCA u visini do 8% prihodovanih sredstava;</p>		
<p>7.</p>	<p><i>Kelečević Dražen, direktor preduzeća za špediciju i logistiku LOG-ŠPED d.o.o. Banja Luka i kandidat za Dozvolu privatnog pilota aviona</i></p>	<p><i>Doradom prednacrtu propisa, dati propis može predstavljati dobru polaznu osnovu kako za unapređenje rada vazduhoplovne uprave u BiH (BHDCA) tako za razvoj vazduhoplovne industrije u BiH (opšte avijacije u ovom momentu, jer se osim rada aerodroma u BiH sve ostalo svodi na opštu avijaciju)</i></p> <p>Dati prijedlog propisa opisuje izvore sredstava kojim se planira unaprijediti rad BHDCA ali i stipendiranje studenata sa predznakom vazduhoplovne edukacije mašinskog, saobraćajnog i informatičkog profila.</p> <p>Smatramo da se predmetno stipendiranje može drugačije preformulisati, obuhvatanjem šire vazduhoplovne populacije kao što je opšta avijacija, koji bi svojim radom i unapređenjem svojih aktivnosti stvorili potrebu za zapošljavanjem ovog kadra.</p> <p>Ovakvom formulacijom direktno se utiče na obrazovnu strukturu pojedinih studijskih grupa bez ikakvog programskog osnova a uticaj je uskog dejstva (samo na određena lica). Smatram da na takav način djelovanja, favorizuju se određeni fakulteti a školovanjem kadrova ti studenti po završetku školovanja nemaju prostor za zapošljavanje.</p> <p>Smatram da se ovaj procenat odnosno tačka c) stava (2) člana 1 prijedloga odluke treba preformulisati da se dati procenat reinvestira u opštu avijaciju ili drugi vazduhoplovni subjekt u BiH radi unapređenja trenutnog stanja istih u BiH.</p> <p>Time bi se stvarali uslovi da dati subjekti rade, razvijaju se i upošljavaju dodatne stručne profile sa tržišta rada u BiH.</p> <p>Finansiranjem raznorodnih projekata iz oblasti opšte avijacije ili drugih nekomercijalnih vazduhoplovnih subjekata, dodatno bi smo animirali date subjekte ili pojedince koji stoje iza tih projekata da svojim radom vrše svoj razvoj i unapređuju djelatnost kroz razvoj i povećanje nivoa bezbjednosti.</p> <p>Obrazloženje za ovakav stav bih dao kroz jedan vrlo konkretan primjer. Dati primjer se odnosi na problematiku obezbjeđenja vazduhoplovnih pogonskih goriva u BiH.</p> <p>Naime, u BiH nije moguće nabaviti avio benzin 100LL kao vazduhoplovno pogonsko gorivo ni na jednom aerodromu odnosno letištu.</p> <p>Kao pogonsko gorivo koje se može nabaviti na međunarodnom aerodromu u BiH je kerozin kao jedino vazduhoplovno pogonsko gorivo za vazduhoplove sa turbinskom (mlaznom) pogonskom grupom.</p> <p>Prema trenutno važećim propisima u BiH, svaki operator koji za realizaciju svojih aktivnosti koristi vazduhoplov sa klipnom pogonskom grupom na avio benzin, da bi nabavio dati benzin</p>	<p>Komentar se djelimično usvaja</p>	<p>Član 1. stav 2. tačka c) Odluke mijenja se i glasi: „Finansiranje projekata u oblasti civilnog zrakoplovstva koji su vezani za razvoja civilnog zrakoplovstva i unapređenje zrakoplovne kulture i sigurnosti letenja, te podizanja nivoa sigurnosti letenja, koje će odobravati BHDCA u visini do 15% prihodovanih sredstava.“</p>

mora pored nabavne cijene benzina platiti njegov transport, dadžbine državi od kojih su to akciza, putarina, putarina za izgradnju autoputeva i na sve to se obračunava se 17 % PDV-a.

Tako troškovnik za jednu kupljenu litru datog goriva izgleda sledeće:

- Cijena goriva 100LL: 1,95 KM
- Transport (zavisi od količine): 0,2-0,4 KM
- Akciza (0,40 KM/lit): 0,40 KM
- Naknada za puteve (0,15 KM/lit): 0,15 KM
- Putarina za izgradnju autoputeva
- (0,10 KM/lit): 0,10 KM
- PDV po lit. (17%): 0,51 KM

U zavisnosti od količine koja se nabavlja cijena jedne litre košta od 3,40 do 3,65 KM. Napominjemo da niža navedena cijena se u BiH teško može postići jer se zahtijeva nabavka količine goriva koja se transportuje velikom cisternom radi ekonomičnosti nabavke (zapremina cisterne oko 33000 litara).

Data količina sa kalkulisanom vrijednošću litre goriva iznosi od 112.000 do 120.000 KM.

Tu sumu novca bi morali skupljati svi subjekti u BiH što dodatno usložnjava datu nabavku goriva (nemaju svi subjekti novac u momentu nabavke i slično što dodatno otežava).

Procjenjujem da se godišnje količine avio benzina na nivou BiH kreću do dvije cisterne, a da bi se učešćem dijela sredstava prikupljenih po osnovu ove odluke, mogli sufinansirati postupak nabavke goriva vazduhoplovnih subjekata u BiH koji ne rade komercijalne aktivnosti, pokrivanjem troška akcize i putarina kao i osposobljavanje kapaciteteta za pružanje usluge distribucije nabavljenog goriva na određenom broju letilišta koji posjeduju predispozicije za distribuciju (pumpe, rezervoare, manipulante i slično).

Na ovakav način bi se obezbijedio pokretanje letaćkih aktivnosti kroz školovanje novih letaćka, povećao broj letaćkih operacija opšte avijacije a i bilo bi omogućeno da se pruži usluga vazduhoplovima koji su u preletu BiH čime bi se i u turističkom smislu mogla pružati usluga.

Sadašnja situacija stimuliše da se vazduhoplovi iz BiH upućuju u susjedne zemlje na dopunjavanje goriva a time se vrši nepotrebnii odliv finasijskih sredstava iz BiH (plaćanje goriva i drugih taksi).

Takođe smatramo da, kao kontrolni i koordinacioni organ, u ovakvim procesima treba biti BHDCA, jer svojim radom vrši provjeru i evidenciju naleta sredstava iz svoje nadležnosti vodeći Registar vazduhoplova, letaćkog osoblja, operatora, školskih centara i letilišta.

Finansiranje projekata iz vazduhoplovne oblasti, u svrhu razvoja i unapređenja opšteg stanja



	<i>vazduhoplovnih nekomercijalnih subjekata i infrastrukture u Bosni i Hercegovini, u visini do 15% prihodovanih sredstava;</i>		
--	---	--	--