



URED ZA REVIZIJU INSTITUCIJA BiH
КАНЦЕЛАРИЈА ЗА РЕВИЗИЈУ ИНСТИТУЦИЈА БИХ
AUDIT OFFICE OF THE INSTITUTIONS OF BOSNIA AND HERZEGOVINA



Hamdije Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo, Tel/Fax: ++ 387 (0) 33 70 35 73, www.revizija.gov.ba, e-mail: saibih@bih.net.ba

Broj: 01/02/03-03-16-1-1110-3/15

Datum: 07.12.2015. godine

BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO

PRIMLJENO: 07-12-2015			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj priloga
01/4.02	16-1-	1548	15

POVJERENSTVO ZA FINACIJE I PRORAČUN
ZASTUPNIČKOG DOMA PARLAMENTARNE SKUPŠTINE
BOSNE I HERCEGOVINE

Trg BiH 1
71000 Sarajevo

Predmet: Izvješće revizije učinka

Cijenjeni,

Sukladno članku 16. stavka 1. i 5. Zakona o reviziji institucija Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH" broj 12/06), u privitku akta dostavljamo Vam Izvješće o izvršenoj reviziji učinkovitosti na temu „Upravljanje carinskim terminalima“.

S poštovanjem,





URED ZA REVIZIJU INSTITUCIJA BiH
КАНЦЕЛАРИЈА ЗА РЕВИЗИЈУ ИНСТИТУЦИЈА БИХ
AUDIT OFFICE OF THE INSTITUTIONS OF BOSNIA AND HERZEGOVINA



Hamdije, Čemerlića 2, 71 000 Sarajevo, Tel/Fax: ++ 387 (0) 33 70 35 73, www.revizija.gov.ba, e-mail: salbih@bih.net.ba

IZVJESCE REVIZIJE UČINKA

Upravljanje carinskim terminalima

Broj: 01/02/03-08-16-1-1110/15

Sarajevo, studeni 2015. godine



Upravljanje carinskim terminalima

Revizija učinka „Upravljanje carinskim terminalima“ je provedena sukladno Zakonu o reviziji institucija BiH, Međunarodnim standardima vrhovnih revizijskih institucija – ISSAI i uspoštavljenom metodologijom za rad revizije učinka vrhovnih revizijskih institucija u BiH.

Sukladno ISSAI, zadaća Ureda je da jača odgovornost, transparentnost i integritet neovisnim revdiranjem poslovanja javnog sektora i izvješćivanjem o nalazima revizije. Cilj predmetne revizije je bio doprinijeti efikasnijem upravljanju carinskim terminalima u Bosni i Hercegovini. U tu svrhu su analizirane aktivnosti koje je Uprava za neizravno oporezivanje BiH poduzimala, prezentirani dobiveni rezultati i dane preporuke čijom provedbom bi se ovaj proces mogao značajnije unaprijediti.

Ured za reviziju je, sukladno Zakonu o reviziji institucija BiH, dostavio Nacrt izvješća Upravnom odboru i menadžmentu Uprave za neizravno oporezivanje BiH na očitovanje. Dostavljeni komentari adekvatno su ugrađeni u konačan tekst izvješća, nakon čega je sastavljeno konačno izvješće, koji vam se sukladno ISSAI 12. točka 4. dostavlja na daljnje postupanje.

Nalazi do kojih se došlo revizijom temelje se na kredibilnim izvorima neovisnog i objektivnog uvida i ukazuju da pretpostavke za efikasno funkcioniranje carinskih terminala nisu u cijelosti osigurane. Propisi i provedbeni akti kojima se uređuje upravljanje i funkcioniranje carinskih terminala se ne temelje na provedenim analizama efikasnosti i ekonomičnosti mogućih rješenja, nisu u dostatoj mjeri jasni, precizni, sveobuhvatni i ostavljaju prostor za slobodna tumačenja i različita postupanja.

Uspostava i pribavljanje carinskih terminala se ne temelji na analizi potreba i opravdanosti. Prisutne su razlike u uvjetima i kapacitetima, a određeni carinski terminali, koji nisu u vlasništvu Uprave za neizravno oporezivanje BiH, ne ispunjavaju neke od propisanih uvjeta.

Procedure i način naplate naknade za korištenje carinskih terminala nisu unificirani, a i prakse su različite. Pored ovog, pojedini vlasnici carinskih terminala svoje obveze prema Upravi za neizravno oporezivanje BiH ne izmiruju uredno, dok su kod drugih potraživanja stara i po nekoliko godina.

Različita postupanja utvrđena su i u aktivnostima prinudne naplate potraživanja, kao i načinu postupanja sa dužnicima.

Jedna od posljedica ovakvog uspostavljenog načina upravljanja carinskim terminalima su nenaplaćena potraživanja temeljem prihoda od naknade za korištenje carinskih terminala po kojem UNO od početka svog rada potražuje od vlasnika carinskih terminala oko 2,6 miliona KM.

Menadžment i Upravni odbor Uprave za neizravno oporezivanje BiH nisu u dostatoj mjeri poduzimali aktivnosti na sustavnom rješavanju navedenih problema. Problemi nisu adekvatno analizirani, a njihovom rješavanju pristupalo se djelomično i na pojedinačnoj osnovi.



Imajući u vidu naprijed navedeno, Ured za reviziju je dao preporuke mjerodavnim institucijama, čijom implementacijom bi se proces unaprijedio, učinio efikasnijim, izbjegle negativne posljedice, a uvjeti za korisnike carinskih terminala podigli na višu razinu.

GLAVNI REVIZOR

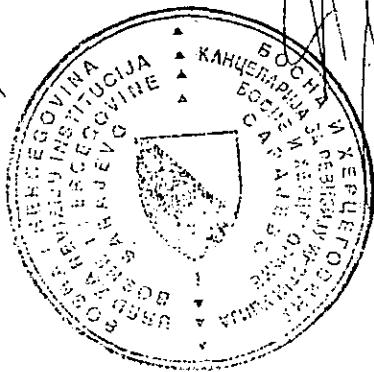
Dragan Vrankić

ZAMJENIK
GLAVNOG REVIZORA

Dževad Nekić

ZAMJENIK
GLAVNOG REVIZORA

Ranko Krsman





KAZALO

SKRAĆENICE	4
Sažetak	5
1. Uvod	7
1.1. Indikacije problema i motivi za studiju	7
1.2. Cilj, opseg i ograničenja revizije	8
1.3. Revizijska pitanja	9
1.4. Kriteriji revizije	9
1.5. Metode revizije i izvori informacija	9
1.6. Struktura izvješća	10
2. Upravljanje carinskim terminalima	11
2.1. Osnovne informacije	11
2.2. Opis procesa	12
3. Nalazi	15
3.1. Pretpostavke za efikasno funkcioniranje carinskih terminala	15
3.1.1. Kriteriji za uspostavu carinskog terminala	15
3.1.2. Uvjeti i pribavljanje carinskih terminala	16
3.1.3. Provedbeni akti i sustav internih kontrola	20
3.2. Uska grla u upravljanju carinskim terminalima	23
3.2.1. Uvjeti na carinskim terminalima	23
3.2.2. Naknada za korištenje carinskog terminala	25
3.2.3. Procedure i evidencije o korištenju carinskih terminala i ostvarenim prihodima	27
3.2.4. Prihodi od naknade za korištenje carinskog terminala, nenaplaćena potraživanja i mehanizam prinudne naplate	29
3.3. Aktivnosti na unaprjeđenju efikasnosti upravljanja carinskim terminalima	35
3.3.1. Analize procesa	35
3.3.2. Informiranje o aktivnostima i problemima	35
3.3.3. Mjere za unaprjeđenje	37
4. Zaključci	39
5. Preporuke	41
Privici	43



SKRAĆENICE

BIP	Granični prijelazi za međunarodni cestovni promet putnika i roba koje u skladu sa zakonodavstvom ugovornih strana podliježu inspekcijskim kontrolama prilikom prijevoza preko zajedničke državne granice
BiH	Bosna i Hercegovina
GP	Granični prijelaz
OUT	Ovisni unutarnji troškovi
JR	Jedinstven račun UNO
Ured za reviziju	Ured za reviziju institucija Bosne i Hercegovine
PDV	Porez na dodatnu vrijednost
POG	Granični prijelaz za pogranični promet
PUT	Granični prijelaz za putnički promet
RS	Republika Srpska
Vijeće ministara	Vijeće ministara Bosne i Hercegovine
UNO	Uprava za neizravno oporezivanje
UO UNO	Upravni odbor Uprave za neizravno oporezivanje
FBIH	Federacija Bosne i Hercegovine
CI	Carinska ispostava
CR	Carinski referat



Sažetak

Ured za reviziju je proveo reviziju učinka na temu „Upravljanja carinskim terminalima“. Revizija je provedena sukladno Zakonu o reviziji institucija BiH, Načelima revizije učinka, Vodičem za reviziju učinka, Vodičem za osiguranje kvalitete u reviziji učinka i zahtjevima relevantnih ISSAI standarda.

Revizija je izvršena sa ciljem da doprinese efikasnijem upravljanju carinskim terminalima. U tu svrhu su analizirane aktivnosti koje je UNO poduzimala, prezentirani dobiveni rezultati i dane preporuke čijom provedbom bi se ovaj proces unaprijedio, a uvjeti za korisnike carinskih terminala podigli na višu razinu.

Nalazi do kojih se došlo revizijom ukazuju da upravljanje carinskim terminalima nije dovoljno efikasno. Potrebne pretpostavke za efikasno funkcioniranje carinskih terminala nisu u cijelosti osigurane, postoje uska grla i nedovoljno je aktivnosti poduzimano na sustavnom unaprjeđenju postupaka i praksi upravljanja carinskim terminalima.

Propisi i provedbeni akti kojima se uređuje upravljanje carinskim terminalima nisu u dovoljnoj mjeri jasni, precizni i sveobuhvatni i ostavljaju prostor za slobodna tumačenja i različita postupanja, počev od same uspostave carinskog terminala, pribavljanja, uvjeta i kapaciteta, pa do ostvarivanja prihoda, naplate duga i raskidanja ugovora.

S obzirom da se aktivnosti procesa upravljanja carinskim terminalima odvijaju u različitim organizacionim dijelovima UNO, nije precizno definirano tko je odgovoran za nadzor nad cjelokupnim procesom.

Određen broj carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO ne ispunjavaju neke od osnovnih uvjeta propisane za carinske terminale kao i pojedine uvjete ugovorene pojedinačnim ugovorima.

Različita su postupanja u primjeni propisa koji reguliraju rad i uvjete na carinskim terminalima, kako kod terminala u vlasništvu UNO tako i kod onih terminala koji nisu u vlasništvu UNO.

Jedna od posljedica ovakvog uspostavljenog načina upravljanja carinskim terminalima je iznos nenaplaćenih potraživanja temeljem prihoda od naknade za korištenje carinskih terminala. UNO po ovom temelju potražuje oko 2,6 miliona KM. Najveći dio duga odnosi se na terminale koji nisu u vlasništvu UNO i on za razdoblje 2012. – 2014. godina iznosi oko 1,3 miliona KM.

Utvrđena su neblagovremena postupanja i različit pristup prema dužnicima u pogledu aktivnosti prinudne naplate, raskida ugovora, odobrenja plaćanja u ratama itd.

Premda su izvještaji interne revizije i kontrole ukazivali da postoje problemi u svim fazama upravljanja, da traju duže razdoblje i da su isti ili slični na skoro svim carinskim terminalima, UNO i UO UNO nisu u dovoljnoj mjeri poduzimale aktivnosti na sustavnom rješavanju problema tj. aktivnostima na unaprjeđenju procesa u svim fazama, već su se problemi rješavali djelomično i na pojedinačnoj osnovi.

Imajući u vidu naprijed navedene nalaze, Ured za reviziju daje preporuke Upravnom odboru UNO i menadžmentu UNO čijom implementacijom bi se doprinijelo efikasnijem upravljanju carinskim terminalima.



Dane preporuke se mogu realizirati u relativno kratkom vremenskom periodu.

UO UNO se preporuča poduzimanje potrebnih aktivnosti i mjera iz svoje nadležnosti za unaprjeđenje upravljanja carinskim terminalima. Ovo se odnosi na unaprjeđenje propisa koji se tiču upravljanja carinskim terminalima na način da se osiguraju adekvatni uvjeti za korisnike carinskih terminala, a upravljanje unaprijedi sukladno načelima efikasnosti i ekonomičnosti.

UNO se preporuča da u cilju unaprjeđenja procesa izvrši sveobuhvatnu analizu procesa, kako sa stajališta propisa tako i primjene istih. Da na temelju provedene analize doradi i unaprijedi provedbene akte koji se tiču upravljanja carinskim terminalima, kroz jasnije, preciznije i sveobuhvatnije definiranje pojma carinski terminal, kriterija za uspostavu, uvjeta koje treba da ispunjavaju carinski terminali, instrukcija za rad koje se tiču naplate i vođenja evidencija o naknadama za korištenje carinskih terminala.

UNO se preporuča da propiše procedure pribavljanja carinskih terminala uvažavajući načela transparentnosti, a da način pribavljanja carinskih terminala temelji na analizi svih mogućih rješenja s aspekta efikasnosti i ekonomičnosti.

Također, preporuča se UNO, s ciljem dosljedne i jednoobrazne primjene provedbenih akata, kao i blagovremenog postupanja, značajnije unaprjeđenje kontrolnih mehanizama u svim aktivnostima procesa upravljanja, unaprjeđenje načina izvješćivanja i pravovremeno poduzimanje mjera na unaprjeđenju.



1. Uvod

UNO je nadležna za provedbu zakonskih propisa i politike neizravnog oporezivanja, te za naplatu i raspodjelu prihoda od neizravnih poreza u BiH: poreza na dodatnu vrijednost, carina, akciza i putarine, te ostalih prihoda i taksi. Prihodi od carinskih terminala spadaju u grupu ostalih prihoda.

Prihodi UNO od carinskih terminala iznose oko 14 miliona KM godišnje, što u strukturi ukupnih prihoda koje ostvaruje UNO čini svega 0,2%.

Carinski terminali su mjesta na kojima se obavljaju poslovi carine. Naknada od carinskih terminala je zapravo naknada koja se naplaćuje za teretna i putnička vozila za korištenje parking prostora u carinskom terminalu dok traju propisane carinske procedure.

UO UNO je 2006. i 2007. godine je odlukom propisao osnovne uvjete koje trebaju ispunjavati carinski terminali, iznos naknade koji se plaća za korištenje parking prostora u carinskom terminalu i međusobna prava i obveze UNO i vlasnika carinskih terminala.

Prema važećim propisima kod terminala u privatnom vlasništvu, UNO ne plaća zakup, već je vlasnik nadležan da naplaćuje naknadu za korištenje carinskog terminala i u obvezi je da mjesečno uplaćuje 30% od ukupnog mjesečnog ostvarenog prihoda od naknada za carinske terminale na JR. Vlasnik je, također, u obvezi osigurati prostor za smještaj svih uposlenih koji rade na poslovima carinskog pregleda, dovoljan broj mjesta za smještaj motornih vozila, skladište za oduzetu robu, kolsku vagu i snosi sve režijske troškove (osim troškova telefona).

UNO je zaključno sa 2014. godinom poslovala na 41 carinskom terminalu, od kojih je 11 u vlasništvu UNO, a 30 u privatnom vlasništvu. Određeni carinski terminali u vlasništvu UNO su naslijeđeni od entitetskih uprava carina, a određeni su novoizgrađeni. Većinu carinskih terminala koji su u privatnom vlasništvu, a koje koristi UNO, su ranije koristile i entitetske uprave carina.

1.1. Indikacije problema i motivi za studiju

Na bazi predstudijskih istraživanja u domeni upravljanja carinskim terminalima došlo se do određenih informacija koje ukazuju da postoje određene slabosti u smislu nedovoljne efikasnosti uspostavljenih procedura i naplate potraživanja od carinskih terminala, te da ima prostora za poboljšanje.

Istraživanja su pokazala sljedeće:

- Na različitim carinskim terminalima postoje različiti uvjeti za poslovanje (objekti, infrastruktura, oprema).
- Premda je UNO propisala iznos naknade koji se plaća za korištenje parkinga na carinskim terminalima postoji različit pristup u vezi s primjenom iste.
- Temeljem prihoda od naknada za korištenje carinskih terminala su uočena salda nenaplaćenih potraživanja, kako za pojedine terminale koji nisu u vlasništvu UNO, tako i za određene terminale koji su u vlasništvu UNO.



- Određeni problemi u upravljanju carinskim terminalima navedeni su i u izvješćima finansijske revizije¹ u kojim je ukazano na problem naplate dugovanja temeljem prihoda od carinskih terminala.
- I zastupnici Parlamentarne skupštine BiH su postavljali pitanja vezana za upravljanje carinskim terminalima premda više fokusirani na pojedinačne slučajeve (izbor određenih carinskih terminala, početak rada, izgradnja).²
- Postoji inicijativa Udruženja međunarodnih cestovnih prijevoznika tereta prema UNO za preispitivanjem Odluke, kojom se uređuje poslovanje na carinskim terminalima.
- Brojni su i medijski natpisi koji ističu negativne komentare u svezi s carinskim terminalima, a tiču se prihoda koji se ostvaruju, vlasništva, uvjeta na istim, itd.

Premda iznos prihoda koji se ostvaruje od naknada za korištenje carinskih terminala nije značajan u odnosu na ukupne prihode UNO istraživanje je pokazalo da se uočene slabosti i nedostaci pojavljuju u kontinuitetu i da traju duži niz godina.

Također, u uvjetima racionalizacije javne potrošnje svaki propušteni prihod proračuna BiH može da predstavlja dodatnu prijetnju za daljnja zaduživanja i povećanje vanjskog duga BiH.

Navedeno je ukazalo da postoje određene slabosti u upravljanju carinskim terminalima koje je potrebno dodatno istražiti, te mjerodavnicima dati određene preporuke čija bi provedba dovela do unaprijeđenja efikasnosti upravljanja carinskim terminalima.

1.2. Cilj, opseg i ograničenja revizije

Cilj revizije

Revizija je izvršena sa ciljem da se doprinese efikasnijem upravljanju carinskim terminalima. Odabran je pristup okrenut problemima, a u tu svrhu su analizirane aktivnosti koje je UNO poduzimala s ciljem osiguravanja efikasnog upravljanja carinskim terminalima.

Opseg revizije

Revizija je primarno provedena u UNO (Središnjem uredu, regionalnim centrima, carinskim ispostavama i carinskim referatima). Sagledane su nadležnosti i aktivnosti UNO, te UO UNO. Određene analize i podaci su prikupljeni od vlasnika terminala, Vanjskotrgovinske komore BiH, kao i drugih institucija ili osoba za koje se u glavnoj studiji ispostavilo da imaju ili mogu imati utjecaja na ovaj proces.

Analizirana je organizacija carinskih terminala, način na koji se uspostavljaju, način na koji se pribavljaju carinski terminali od privatnih osoba, ugovaranje sa privatnim vlasnicima, uvjete na istim, način plaćanja, prihode, dugovanja temeljem naknada, uspostavljene kontrole i praćenje, izvještavanje, poduzete aktivnosti za naplatu duga i unaprijeđenje carinskih terminala itd.

Prikupljeni su podaci za razdoblje od 2006. godine (kada su pokrenute aktivnosti na reguliranju rada carinskih terminala u UNO - Odluke o utvrđivanju visine naknade za korištenje carinskih terminala), a revizijom su detaljnije analizirane 2012., 2013. i 2014.

¹ Izvješćaji finansijske revizije UNO za 2012. i 2013. godinu

² https://www.parlament.ba/sadrzaj/pitanja/predstavnicki_dom/pitanja/default.aspx?id=49975&langTag=bs-BA&pril=b- - 33. sjednica PO - Nermin Purić

https://www.parlament.ba/sadrzaj/plenarne_sjednice/Default.aspx?wsid...

https://www.parlament.ba/sadrzaj/plenarne_sjednice/predstavnicki_dom/Default.aspx?langTag=bs-BA&template_id=5&pid=507 - 8. sjednica PD - Bešliagić Selim

https://www.parlament.ba/sadrzaj/plenarne_sjednice/Default.aspx?wsid/2012.. Mehmed Bradarić



godina, kao i poduzimane aktivnosti u 2015. godini, a koje se tiču stanja sa 31.12.2014. godine.

Nisu analizirani carinski postupci koji se obavljaju na carinskim terminalima. Revizija je poduzete aktivnosti prinudne naplate nakon uručenja naloga za prinudnu naplatu (naplata iz garancije, pljenidba itd.) analizirala sa aspekta postignutih efekata i blagovremenosti poduzimanja.

Ograničenja

Nije bilo ograničenja u provedbi ove studije.

1.3. Revizijska pitanja

U cilju razrade revizijskog problema, formulirano je jedno revizijsko pitanje i tri potpitanja.

Glavno revizijsko pitanje glasi: **Upravlja li se carinskim terminalima efikasno?**

U cilju dobivanja odgovora na glavno revizijsko pitanje formulirana su sljedeća potpitanja:

1. Jesu li osigurane pretpostavke za efikasno funkcioniranje carinskih terminala?
2. Gdje i kako nastaju uska grla u upravljanju carinskim terminalima?
3. Jesu poduzimane aktivnosti na unaprjeđenju efikasnosti upravljanja carinskim terminalima?

1.4. Kriteriji revizije

Kriteriji revizije predstavljaju mjerila koja se koriste kako bi se dala ocjena predmeta revizije, odgovaraju revizijskim pitanjima i povezani su sa načelima efikasnosti. Uspostavljeni su sukladno zahtjevima ISSAI 300. 27. i definirani su kao pravila za efikasno funkcioniranje carinskih terminala i osiguravanje zadovoljavajućih uvjeta za njihove korisnike.

Pretpostavke za efikasno upravljanje carinskim terminalima su postojanje jasnih, preciznih i sveobuhvatnih definicija i zahtjeva u okviru UNO, a koji se odnose na sam pojam carinskog terminala, kriterija za uspostavu carinskog terminala, uvjeta koje treba ispunjavati carinski terminal i način pribavljanja, provedbenih akata kao i postojanje analiza efikasnosti i ekonomičnosti za moguća rješenja za carinske terminale kao i jasno uspostavljen sustav internih kontrola i nadzora.

UNO primjenjuje sve propise koji se tiču carinskih terminala, kontinuirano prati ispunjavanje ugovorenih odredbi i uvjete na carinskim terminalima i analizira uočene probleme, te provodi aktivnosti na njihovu otklanjanju.

UNO provodi analize procesa i rizika, informira UO UNO o uočenim nepravilnostima i problemima, uzrocima i mogućim rješenjima, aktivnostima za unaprjeđenjima, te provodi evaluaciju efekata poduzetih mjera.

1.5. Metode revizije i izvori informacija

U postupku revizije korišteni su podaci iz različitih izvora.

Za potrebe studije analiziran je pravni okvir kojim je regulirano upravljanje carinskim terminalima, ali i propisi iz drugih područja koji su od značaja za predmetno područje.

Analizirani su planovi i izvješća UNO.



Obavljeni su razgovori sa predstavnicima UNO, UO UNO i Vanjskotrgovinske komore BiH. Informacije i podaci su prikupljeni od UNO (Središnji ured, regionalni centri, carinske ispostave i carinski referati) kao i od vlasnika carinskih terminala.

Detaljna analiza ustrojstva i funkcioniranja carinskih terminala, uvjeti koje ispunjavaju, načina naplate naknade, plaćanje, izvještavanje, dugovanja i poduzete aktivnosti vršena je na temelju uzorka. Uzorak je obuhvatio 30% od ukupnog broja terminala s tim da je iz svakog regionalnog centra po 30% terminala u vlasništvu UNO i 30 % u privatnom vlasništvu. Visina ostvarenih prihoda, stanje duga ili nenaplaćenih potraživanja, kao i uvjeti definirani ugovorom bili su opredjeljujući elementi kod odabira uzorka carinskih terminala.

Analizirane su i uspoređivane informacije i iz drugih relevantnih izvora, kao i informacije dostupne na internetu, a koje se tiču regulative i prakse upravljanja carinskim terminalima u zemljama okruženja.

1.6. Struktura izvješća

Prvo poglavlje daje uvod u Izvješće. U drugom poglavlju Izvješća dane su osnovne informacije o procesu upravljanja carinskim terminalima. Nalazi provedene revizije prezentirani su u trećem poglavlju. Četvrto poglavlje sadrži zaključke, a peto preporuke mjerodavnim institucijama sa ciljem unaprjeđenja procesa i otklanjanja nepravilnosti u upravljanju carinskim terminalima.



2. Upravljanje carinskim terminalima

U ovom poglavlju date su osnovne informacije o UNO i opisan proces upravljanja carinskim terminalima.

2.1. Osnovne informacije

Uprava za neizravno oporezivanje je formirana 01.01.2004. godine kao samostalna upravna organizacija na razini institucija BiH, odgovorna za osiguranje jedinstvenog funkcioniranja fiskalnog i ekonomskog sustava u BiH. UNO je odgovorna za provođenje zakonskih propisa i politike neizravnog oporezivanja, te za naplatu i raspodjelu prihoda od neizravnih poreza u BiH: poreza na dodanu vrijednost, carina, akciza i putarine, te ostalih prihoda i taksi. Prihodi od carinskih terminala spadaju u ostale prihode i uplaćuju se na JR.

UNO je nastala spajanjem tri bivše carinske službe u BiH (FBiH, RS i Brčko distrikt BiH).

Glavni zadaci UNO su:

1. kontrola svih roba koje ulaze ili napuštaju carinsko područje BiH;
2. naplata carinskih dažbina i naplata poreza pri uvozu;
3. jedinstvena primjena i provođenje carinskih i poreznih propisa, te jednoobrazno postupanje;
4. sprječavanje kršenja carinskih propisa, uključujući sprječavanje krijumčarenja, obavještajni rad i istrage;
5. kontrola zabrana i ograničenja prometa robe koja ugrožava javnu politiku, javni moral, javnu sigurnost, zdravlje ljudi, životinja i biljaka, zatim nacionalna bogatstva od umjetničke, povijesne ili arheološke vrijednosti, te industrijsko-komercijalne svojine, otrova, droga, terorističkih materijala, oružja, municije, otpadnih materija, itd.

Ukupan iznos neto prihoda koji je UNO prikupila na JR, kreće se u prosjeku oko 5. milijardi KM godišnje.

Od ukupno naplaćenog neto prihoda UNO, oko 14 miliona KM se odnosi na prihode od carinskih terminala, što u odnosu na ukupne neto prihode UNO čini svega 0,28%.

UNO ima Središnji ured u Banjoj Luci i četiri regionalna centra smještena u Tuzli, Sarajevu, Mostaru i Banjoj Luci. Svaki od regionalnih centara obuhvata određeni broj organizacijskih jedinica: carinskih ispostava (CI)³ i carinskih referata (CR)⁴ na kojima se obavljaju poslovi iz nadležnosti carina.⁵

Prema Pravilniku o unutarnjem ustrojstvu UNO ima 34 CI i 56 CR.

Raspored istih po regionalnim centrima dat je u Prilogu br. 1.

Prema prikupljenim informacijama carinski terminali su posebno određena službena mjesta u kojima carinsko tijelo redovito vrši carinski nadzor, kontrolu ili carinjenje robe. To su sve CI (osim aerodroma) i za to posebno određeni CR.

³ Carinska ispostava vrši poslove provođenja carinskog postupka nad robom koja se uvozi, izvozi ili tranzitira kroz carinsko područje BiH, obavlja poslove carinjenja roba i provedbu mjera carinskog nadzora nad robom, osigurava dosljednu primjenu propisa u obavljanju poslova iz svog djelokruga, ostvaruje suradnju sa inspekcijским i drugim tijelima u obavljanju poslova iz svog djelokruga, ostvaruje suradnju sa drugim organizacijskim jedinicama Uprave po pitanjima iz svog djelokruga, kontinuirano surađuje sa Odsjekom za carinske poslove, vodi propisane evidencije, sačinjava izvješća i informacije o radu ispostave.

⁴ Carinski referat provodi mjere carinskog nadzora nad robom koja se uvozi, izvozi u iz carinskog područja BiH ili se nalazi u provozu kroz carinsko područje BiH, vodi propisane evidencije, osigurava dosljednu primjenu propisa u obavljanju poslova iz svog djelokruga, ostvaruje suradnju sa organizacijskim jedinicama Uprave i drugih tijela i službi po pitanjima iz djelokruga svog rada, kontinuirano surađuje sa Odsjekom za carinske poslove, sačinjava izvješća i informacije o svom radu.

⁵ Pravilnik o unutarnjem ustrojstvu u Upravi za neizravno oporezivanje BiH, Službeni glasnik br. 29/13;



U narednoj tablici se prezentuje raspored carinskih terminala po CI i CR i po regionalnim centrima sa 31.12.2014. godine.

Tablica br. 1.: Raspored carinskih terminala

Regionalni centar	Banja Luka	Sarajevo	Mostar	Tuzla	Ukupno
CI	8*	7	8	7	30
CR	3	1	4	3	11
UKUPNO	11	8	12	10	41

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka dostavljenih od UNO

Napomena: *Za CI Samac – 1 carinski terminal potpisana su dva ugovora sa dva različita vlasnika.

UNO je zaključno sa 2014. godinom poslovala na 41 carinskom terminalu, od kojih je 11 u vlasništvu UNO, a 30 u privatnom vlasništvu. Većina carinskih terminala u vlasništvu UNO su novoizgrađeni objekti i nalaze se na GP. Carinski terminali koji su u privatnom vlasništvu, a koje koristi UNO, su uglavnom ranije koristile i entitetske uprave carina i nalaze se u unutrašnjem dijelu BiH.

U narednoj tablici dan je pregled o vlasništvu carinskih terminala po regionalnim centrima sa 31.12.2014. godine.

Tablica br. 2: Vlasnička struktura carinskih terminala

Regionalni centar	UNO	Privatni	Ukupno
BANJA LUKA	5	6*	11
MOSTAR	2	10	12
TUZLA	4	6	10
SARAJEVO		8	8
UKUPNO	11	30	41

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka dostavljenih od UNO

Napomena: *Za CI Samac – 1 carinski terminal potpisana su dva ugovora sa dva različita vlasnika.

2.2. Opis procesa

UO UNO je 2006. i 2007. godine je odlukom propisao osnovne uvjete koje trebaju ispunjavati carinski terminali, iznos naknade koji se plaća za korištenje parking prostora u carinskom terminalu i međusobna prava i obveze UNO i privatnika koja se definiraju ugovorom.

Pri uvozu ili izvozu robe, obveznici su dužni vozilom ući u prostor carinskog terminala kako bi carinski službenici obavili propisane carinske procedure. Pri ulasku plaćaju naknadu za korištenje carinskog terminala (parking prostor) koja iznosi 40 KM za teretna motorna vozila i 10 KM za putnička vozila po danu i 5 KM za prazna vozila nosivosti preko 3,5 tone po prolasku kroz carinski terminal. Dokaz o plaćenju naknade za korištenje carinskog terminala je CT obrazac i on predstavlja jedan od uvjeta za početak provedbe carinskih procedura. Također, na carinskim terminalima koji su uspostavljeni na GP, za svaki prolazak teretnog vozila obvezno se naplaćuje naknada za korištenje carinskog terminala, bez obzira gdje je konačno mjesto carinjenja. Za iste se i u konačnom mjestu carinjenja, naplaćuje korištenje carinskog terminala.

Prema važećim propisima kod terminala u vlasništvu UNO naknadu za korištenje carinskog terminala korisnici u cijelosti uplaćuju na JR.



Kod terminala u privatnom vlasništvu korisnici naknadu za korištenje carinskog terminala plaćaju u gotovini vlasniku carinskog terminala.

Kod terminala u privatnom vlasništvu, propisima je predviđeno da UNO vlasniku ne plaća zakup već je vlasniku dato pravo da naplaćuje naknadu za korištenje carinskog terminala, s tim da je u obvezi mjesečno uplaćivati 30% od ukupnog mjesečnog ostvarenog prihoda od naknada za carinske terminala na JR. Vlasnik je, također, u obvezi osigurati prostor za smještaj svih uposlenih koji rade na poslovima carinskog pregleda, dovoljan broj mjesta za smještaj motornih vozila, skladište za oduzetu robu, kolsku vagu i snosi sve režijske troškove (osim troškova telefona).

Prema propisima vlasnik i CI/CR na kojoj se nalazi carinski terminal su dužni mjesečno vršiti sravnjivanje evidencija o prihodima temeljem naknade za korištenje carinskog terminala. Na temelju toga mjerodavni regionalni centar izdaje fakturu za pripadajući dio prihoda (30%) koji vlasnik treba uplatiti na JR. Za isto su propisani rokovi za pojedinačna postupanja.

U nastavku se daje pregled fakturiranog prihoda od carinskih terminala za 2012., 2013. i 2014. godinu kao i omjer raspodjele između UNO i vlasnika terminala.

Tablica br. 3: Fakturirani prihod od naknade za korištenje carinskog terminala

Godina	Raspodjela	Terminali u vlasništvu		Ukupno
		UNO	Privatnika	
2012.	UNO	7.749.860	5.410.909	13.160.769
	PRIVATNIK		12.625.454	12.625.454
	UKUPNO	7.749.860	18.036.363	25.786.223
2013.	UNO	8.131.680	5.511.938	13.643.618
	PRIVATNIK		12.861.189	12.861.189
	UKUPNO	8.131.680	18.373.127	26.504.807
2014.	UNO	8.658.015	6.024.563	14.682.578
	PRIVATNIK		14.057.313	14.057.313
	UKUPNO	8.658.015	20.081.876	28.739.891
UKUPNO	UNO	24.539.555	16.947.410	41.486.965
	PRIVATNIK		39.543.956	39.543.956
	UKUPNO	24.539.555	56.491.366	81.030.921

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka dostavljenih od UNO

Sukladno propisima, kašnjenje sa uplatama podliježe postupku prinudne naplate.

Utvrđeni dug naplaćuje se u postupku prinudne naplate na temelju izvještaja o dugu, koji se smatra vjerodostojnim dokumentom na temelju kojeg se obavlja izvršenje putem upravnog postupka prinudne naplate.

Izvješće o dugu dostavlja se Grupi za prinudnu naplatu mjerodavnog regionalnog centra UNO, na temelju kojeg, šef Grupe za prinudnu naplatu u mjerodavnom regionalnom centru UNO izdaje i potpisuje nalog za prinudnu naplatu na propisanom obrascu koji se dostavlja dužniku sa uplatnicom za plaćanje duga. Postupak prinudne naplate počinje uručenjem naloga za prinudnu naplatu dužniku.

Pokretanje postupka prinudne naplate povlači za sobom potraživanje naknadnog tereta u iznosu od 5% od dužnog iznosa, a od sljedećeg dana nakon isteka roka za redovito plaćanje teku zatezne kamate u iznosu od 0,04% dnevno, za svaki dan zakašnjenja.

Ukoliko u roku od deset dana od dana uručenja naloga ne dođe do izmirenja duga u cijelosti, šef Grupe za prinudnu naplatu u mjerodavnom regionalnom centru UNO izdaje nalog za pljenidbu, nakon koje Grupa za prinudnu naplatu prikuplja informacije o imovini dužnika.



Ukoliko je dug osiguran, naplata istog se prioritarno izvršava iz garancije. Ako nije, vrši se zapljena imovine i prava dužnika prema zakonom utvrđenom redoslijedu. Dužnik može dug platiti i uz odgodu plaćanja ili putem plaćanja na rate.



3. Nalazi

U postupku revizije, a sukladno ISSAI 100.42 i 300.38., pribavljena je dovoljna količina primjerenih dokaza koji su pružili jasan uvid odnosno razumijevanje načina na koji je uspostavljeno funkcioniranje i upravljanje carinskim terminalima. Prikupljeni dokazi su relevantni za iznošenje nalaza revizije.

U poglavlju 3. su prezentirani nalazi do kojih se došlo revizijom. Nalazi se tiču pretpostavki za efikasno upravljanje carinskim terminalima, utvrđenih uskih grla i poduzetih aktivnosti na unaprijeđenju upravljanja carinskim terminalima.

3.1. Pretpostavke za efikasno funkcioniranje carinskih terminala

U ovom dijelu su prezentirani nalazi i informacije koji govore o pretpostavkama nužnim za efikasno upravljanje carinskim terminalima, od same uspostave carinskog terminala pa do sustava internih kontrola.

3.1.1. Kriteriji za uspostavu carinskog terminala

Propisi koji reguliraju rad UNO nisu jasno definirali što je carinski terminal, što obuhvaća i koji su kriteriji za uspostavu carinskog terminala tj. kada i gdje se uspostavlja.

Tako postoje slučajevi da se carinski terminali nalaze i u slobodnim zonama, a da se sa druge strane ne nalaze na međunarodnim graničnim prijelazima I. kategorije.

Također, nisu prezentirani dokazi kojima se potkrepljuje postojanje analiza opsega, strukture i tijekova kretanja roba u putničkom i robnom prometu sa inozemstvom i slično, a što bi trebala biti jedna od podloga za uspostavu carinskog terminala.

Analizom propisa utvrđeno je da niti u jednom ne postoji jasna definicija carinskog terminala. Nije jasno je li carinski terminal objekt i infrastruktura ili mjesto rada. Jedino je u Odluci o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal⁶ navedeno da će se carinski terminal odobriti u objektima koji zadovoljavaju uvjete za carinski pregled.

Prema informacijama dobivenim od sugovornika iz UNO, uspostava carinskog terminala je vezana za Pravilnik o unutarnjem ustrojstvu u UNO tj. za organizacijske dijelove u kojima se provodi redoviti carinski nadzor, kontrola i carinjenje robe, a to su CI.

Osim ovoga, važeći propisi⁷ omogućavaju da carinski organi, uzimajući u obzir karakter robe i carinske postupke u koje roba treba biti stavljena, određuju u svim slučajevima gdje je to moguće nadležnost pojedinačnih carinskih ureda. Na temelju ovoga⁸ određeni su CR na kojima se može provoditi carinski postupak (Pavlovića Most, Gorica, Kamensko, Bijča).

Bez obzira na navedeno, za tri su uspostavljeni carinski terminali (Gorica, Kamensko i Bijča), a za Pavlovića Most nije.

⁶ Službeni glasnik BiH, br.: 24/07.

⁷ Članak 57. Zakona o carinskoj politici BiH, Službeni glasnik BiH, br.: 57/04.

⁸ Naputak o određivanju carinskih referata na graničnim prijelazima u kojima se može provoditi carinski postupak stavljanja robe u slobodan promet, vrste roba i način provođenja postupka, Službeni glasnik BiH, br.: 104/06, 03/11 i 10/15.



Također, prema navodima sugovornika iz UNO, carinski terminali se mogu uspostaviti i za CR na GP, ovisno o kategoriji uspostavljenog GP. Uspostava GP i njihova kategorizacija je izravno vezana za međudržavne sporazume o graničnim prijelazima.

BiH je potpisnica međudržavnih sporazuma sa Republikom Hrvatskom, Republikom Srbijom i Republikom Crnom Gorom⁹. Vijeće ministara je u svibnju 2012. godine donijelo Odluku o određivanju graničnih prijelaza u BiH u kome su definirani Međunarodni granični prijelazi I.¹⁰ i II. kategorije¹¹.

U prilog navedenom da ne postoje kriteriji za uspostavu carinskih terminala je i činjenica da na određenim CR koji se nalaze na GP nisu uspostavljeni carinski terminali premda su GP iste kategorije. Na primjer: CR Vardište i CR Hum nemaju carinski terminal premda su međunarodni GP I. kategorije.

Pregled sistematiziranih CI i CR uspostavljenih Pravilnikom o unutarnjem ustrojstvu UNO u odnosu na Odluku o određivanju graničnih prijelaza u BiH, graničnih prijelaza utvrđenih međunarodnim sporazumima i ugovorima kao i uspostavljenim terminalima, se nalazi u Privitku br. 2.

Većina carinskih terminala na CI je naslijeđena od entiteta i nalaze se u unutarnjem dijelu BiH, dok se većina carinskih terminala na CR nalazi na GP.

Prema postojećem stanju, carinski terminali su uspostavljeni za 30 CI (osim za 4 aerodroma) i za 11 CR.

Prema podacima iz uzorka, utvrđeno je da u pojedinim slučajevima jedan carinski terminal koriste i CI i CR (Brod, Gradiška, Bijeljina i Rača), s tim da se kod nekih posebno prate prihodi za CI i CR¹², a kod nekih su zajednički.

Pored carinskih terminala uspostavljenih za CI ili CR, utvrđeno je da se carinski terminal nalazi u jednoj od pet slobodnih zona¹³ utvrđenih Pravilnikom o unutarnjem ustrojstvu u UNO. Riječ je o carinskom terminalu uspostavljenom u slobodnoj zoni Visoko u kojem se naplaćuje naknada za korištenje carinskog terminala.

3.1.2. Uvjeti i pribavljanje carinskih terminala

Premda su utvrđeni osnovni uvjeti koje trebaju ispunjavati carinski terminali, nije utvrđeno postojanje sveobuhvatne procjene kapaciteta pojedinačnih carinskih terminala.

UO UNO je u ožujku 2007. godine donio Odluku¹⁴ kojom su utvrđeni osnovni uvjeti koji moraju biti ispunjeni za sve carinske terminale, a procjenu kapaciteta će vršiti UNO ovisno o carinskom terminalu.

⁹ Ugovor između BiH i Republike Hrvatske o graničnim prijelazima, Službeni glasnik BiH, br.: 23/13

Sporazum o određivanju graničnih prijelaza između BiH i Srbije i Crne Gore, Službeni glasnik BiH, br.: 6/07

Sporazum između Vijeća ministara BiH i Vlade Crne Gore o graničnim prijelazima za međunarodni promet, Službeni glasnik BiH, br.: 9/10.

¹⁰ prijevoz osoba, svih vrsta roba i svih vrsta prijevoznih sredstava

¹¹ prijevoz osoba; svih vrsta prijevoznih sredstava i svih vrsta roba, osim roba koje podliježu plaćanju akciza

¹² CI Bijeljina i CR Rača

¹³ Banja Luka, Sarajevo, Visoko, Mostar, Tuzla

¹⁴ Odluka o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal, Službeni glasnik BiH, br.: 24/07.



Osnovni propisani uvjeti su:

- dovoljan prostor za smještaj svih uposlenih koji rade na poslovima carinskog pregleda,
- dovoljan broj mjesta za smještaj motornih vozila,
- kolsku vagu,
- skladište za oduzetu robu,
- priključak za telefon.

Premda je Odlukom precizirano da će UNO procjenjivati kapacitete ovih uvjeta ovisno o carinskom terminalu, nisu predloženi dokazi da je isto izvršeno.

Prema navodima sugovornika iz UNO kriteriji za uvjete koji treba ispunjavati za potrebe carinskog terminala (veličinu prostora, infrastrukturu i dr.) su: broj carinskih deklaracija, vrste carinskih procedura koje se obavljaju na terminalu, broj privrednih subjekata koji posluju na teritoriji općine odnosno regije kojoj pripada CI odnosno GP, vrste roba koje se prevoze, a u svezi s tim i nadležnosti inspeksijskih službi, te ekonomska opravdanost.

Međutim, osim ovih navoda reviziji nisu predložene pisane analize ovih kriterija za sve carinske terminale. Dostavljene su djelomične analize za dva carinska terminala koje nisu sveobuhvatne i sukladne navedenim kriterijima.

Osim navedenog, Vijeće ministara je još 2009. godine odredilo minimalne standarde i uvjete izgradnje i opremanja GP.¹⁵ Isti tretiraju i određene uvjete potrebne za rad carinskih službenika na GP i carinski terminal. Od 2013. godine u UNO je uspostavljeno mjerodavno tijelo za upravljanje i održavanje GP sa zaduženjem da provodi planiranje, izgradnju i opremanje GP.

Nisu predloženi dokazi kojima se potkrepljuju aktivnosti na analizi standarda i uvjeta koji su propisani ovim Pravilnikom i postojećih uvjeta za carinski terminal propisanih odlukom UO UNO.

Granična policija BiH je 2012. godine izvršila analizu stanja na graničnim prijelazima i sačinila izvješće u kojem su navedeni uvjeti koje ispunjavaju GP. Izvješće ne sadrži informacije o ispunjenosti uvjeta za rad carinskih službenika UNO pa samim tim ni carinskih terminala.

Sredinom 2015. godine, ravnatelj je imenovao radnu skupinu koja ima zadaću da u roku od 2 mjeseca izradi novi nacrt odluke o korištenju carinskih terminala kojom će se regulirati sva pitanja koja su identificirana kao sporna ili nisu regulirana važećim propisima iz ove oblasti.

Nije propisan način na koji se pribavlja carinski terminal kada UNO ne raspolaže vlastitim objektima i infrastrukturom.

Većina postojećih carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO su bili i u vrijeme entitetskih uprava i isti su naslijeđeni, s tim da je u pojedinim slučajevima uočeno neblagovremeno zaključivanje ugovora. Pri zaključivanju ovih ugovora UNO nije osigurala provjeru statusa ugovorne stranke, kao i garancije u pogledu ispunjavanja propisanih uvjeta.

Izbor novih carinskih terminala, nakon raskida sa postojećim, je vršen javnim oglašavanjem.

Odlukom o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal iz 2007. godine propisano je da ukoliko pravne osobe kod kojih se trenutno nalaze carinski terminali naslijeđeni od entiteta i Distrikta,

¹⁵ Pravilnik o standardima i uvjetima izgrađenosti, opremljenosti graničnih prijelaza, Službeni glasnik BiH, broj: 06/10.



nisu izmislile svoje obveze i ukoliko ne prihvate uvjete iz Odluke, UNO će odmah pristupiti izmještanju carinskih terminala na drugo mjesto i to u roku od tri mjeseca.

U kontekstu navedenog, sa većinom vlasnika carinskih terminala koji su bili u vrijeme entitetskih uprava, su potpisani ugovori, osim sa jednim, koji je odbio potpisati ugovor (Agrokomerc).

Većina ugovora (23) je potpisana 2007. godine, ali postoje i slučajevi gdje su ugovori potpisani tek nakon proteka više od dvije pa čak i pet godina od donošenja navedene Odluke (Intereuropa RTC, Travnik, Općina Tomislavgrad, Željeznice Federacije, Slobodna zona Hercegovine).

Pri zaključivanju ovih ugovora UNO nije tražila nikakvu dokumentaciju od vlasnika nekretnine i ostale imovine uključene u carinski terminal kojom se potvrđuje vlasništvo ili pravo raspolaganja istim kao ni ostalu dokumentaciju iz koje bi se jasno mogao utvrditi status ugovorne stranke, kao i garancije u pogledu ispunjavanja propisanih uvjeta.

Prema podacima iz uzorka u jednom slučaju za potrebe CI Šamac su zaključena dva ugovora sa dva vlasnika za korištenje jednog carinskog terminala.

Po riječima šefa CI, to je stanje naslijeđeno jer su prije nastanka UNO tu postojale dvije CI (jedna iz RS, a jedna iz FBiH) koje su koristile carinske terminale u privatnom vlasništvu. Nastankom UNO ugovori su potpisani sa oba vlasnika (jedni imaju poslovne urede, a drugi raspolažu sa parking prostorom) i svaki od njih ostvaruje svoje prihode od terminala. Međutim, šefu CI nije poznat način na koji njihovo udruživanje funkcionira i kako su se rasporedili s obzirom da dijele jednu rampu na kojoj se plaća terminal.

Međutim, revizija je utvrdila da su u ugovorima sa spomenutim vlasnicima definirani isti uvjeti. Oba trebaju osigurati i prostor za zaposlene, parking, prostor za oduzetu robu, viljuškar itd. Prema potpisanim ugovorima, djeluje kao da postoje dva carinska terminala, a u stvarnosti to ne izgleda tako.

U periodu 2012. - 2014. godine, zbog neispunjenja ugovorenih obveza, UNO je sa određenim vlasnicima raskinula ugovore i izbor novih carinskih terminala vršila putem javnog poziva¹⁶ i po pozivu za sudjelovanje¹⁷.

Pregled terminala koji su poslovali u 2012. - 2014. godini sa lokacijom, vremenom i načinom pribavljanja dat je u Prilozu br. 3

Analizom procedura izbora novih carinskih terminala nije utvrđeno postojanje sveobuhvatnih analiza i procjena kapaciteta na temelju koji su definirani traženi uvjeti. U pojedinim slučajevima je utvrđeno nepravovremeno postupanje u procedurama izbora kao i nepotpunost dokumentacije kojom se dokazuje status pokrenutog postupka izbora novog carinskog terminala.

Analizom procedura izbora novih carinskih terminala nije utvrđeno na temelju čega su definirani uvjeti koji su traženi tenderskom dokumentacijom. Uvjeti iz tenderske dokumentacije se razlikuju u pogledu veličine prostora, udaljenosti od graničnog prijelaza, prostora za špedicije i inspekcije i sl.

¹⁶ Javni oglas za prikupljanje ponuda za carinski terminal CI Mostar i CI Tuzla (16.03.2005.)

Javni oglas za prikupljanje ponuda za carinski terminal CI Visoko (30.07.2008.)

Javni oglas za prikupljanje ponuda za carinski terminal CI Brod (18.09.2012.)

Javni oglas za prikupljanje ponuda za carinski terminal CI Prijedor (09.10.2013.)

Javni oglas za prikupljanje ponuda za carinski terminal CI Velika Kladuša (19.12.2008.)

¹⁷ Poziv za sudjelovanje za prikupljanje ponuda za davanje u zakup prostora - platoa za postavljanje kontejnera radi obavljanja špeditorske djelatnosti i platoa za carinski terminal na CR Bihać (09.09.2013. godina).



Premia navodima sugovornika iz UNO kriteriji za uvjete koji treba ispunjavati prostor za potrebe carinskog terminala (veličinu prostora, infrastrukturu i dr.) su: broj carinskih deklaracija, vrste carinskih procedura koje se obavljaju na terminalu, broj privrednih subjekata koji posluju na teritoriji općine odnosno regije kojoj pripada CI odnosno GP, vrste roba koje se prevoze, a u svezi s tim i nadležnosti inspeksijskih službi, te ekonomska opravdanost.

Međutim, osim ovih navoda reviziji nisu predočene pisane analize ovih kriterija za sve carinske terminale. Za dva carinska terminala dostavljene su djelomične analize koje nisu sveobuhvatne i sukladne navedenim kriterijima.

Premda je pokrenuta procedura izbora carinskog terminala za CI Mostar još 2005. godine, ista nije okončana. Raspoložive informacije ukazuju da je prvobitni carinski terminal – Slobodna zona Hercegovina naslijeđen i da je sa istim potpisan ugovor 2009. godine, a da je kasnije izvršena promjena vlasnika objekta koji se nalazi u istom carinskom terminalu što je dovelo do zaključenja ugovora sa novim vlasnikom 2012. godine.

Također, procedura izbora carinskog terminala za CI Tuzla je trajala dugo. Premda pokrenuta 2005. godine, rezultirala je potpisivanjem prvog dokumenta (aneks. ugovora) tek 2008. godine. Reviziji nije predočen prvobitni ugovor, već samo dva aneksa. Sa istim vlasnikom je 2012. godine potpisan novi ugovor.

Ugovori o korištenju carinskih terminala se međusobno razlikuju po sveobuhvatnosti i preciznosti ugovorenih obveza.

Analizom ugovora o korištenju carinskih terminala utvrđeno je da se isti razlikuju od terminala do terminala. Ni sami ugovori u nekim slučajevima nisu precizni (dovoljan prostor za smještaj zaposlenih koji rade na poslovima carinjenja, dovoljan broj za smještaj motornih vozila, itd.). Kod nekih su ugovoreni samo osnovni uvjeti, a kod nekih je spisak uvjeta veći (sanitarne prostorije, viljuškar, restoran, prostorije za inspekcije i špeditere, itd.). I dodatni ugovoreni uvjeti se razlikuju od terminala do terminala.

Nadalje, utvrđeno je da ugovori nisu u svim slučajevima jasni i ne sadrže sve elemente, naročito, ako se ima u vidu da su naknadno sa vlasnicima sklapani aneksi, kao i sporazumi o načinu izvršavanja ugovora o korištenju carinskih terminala kojima se definiraju obveze vlasnika u pogledu skladištenja oduzete robe (sa 21 sklopljen sporazum, a 10 još uvijek nije potpisalo)¹⁸. Od vlasnika je, također, naknadno tražena uspostava nadzornih kamera. Od nedostataka koji se tiču samih ugovora je i nejasno definiranje tko je zadužen za investicijsko održavanje.

Nije utvrđeno postojanje pisanih analiza efikasnosti kao i ekonomičnosti za moguća rješenja za carinske terminale, tj. opravdanosti ugovora za carinske terminale u privatnom vlasništvu.

U UNO nije uspostavljen sustav evidencija o troškovima po carinskim terminalima u vlasništvu UNO (tekuće i investicijsko održavanje), koje bi moglo poslužiti pri analizi odnosa između prihoda i troškova kada je carinski terminal u vlasništvu UNO i kada nije.

U Regionalnom centru Tuzla su nam dali pregled režijskih troškova koje oni prate (voda, struja, grijanje i odvoz smeća) i to za 2014. godinu, ali su isti zbirni za CI i CR.

¹⁸ Nisu potpisali: Općina Tomislavgrad, Željeznice FBiH, Slobodna zona Šamac, Interšped Doboj, Zrak optomehanika, Trgokop, Promark, Slobodna zona Visoko, Volta.



Također, ne postoje ni analize eventualnog klasičnog modela zakupa prostora za potrebe carinskog terminala.

Premda je novim Pravilnikom o unutarnjem ustrojstvu u UNO predviđen Odsjek koji bi se trebao baviti upravljanjem objektima UNO, pa samim tim i carinskim terminalima u vlasništvu UNO, nisu osigurane potrebne pretpostavke za funkcionalan rad istog. Broj potrebnog kadra i popunjenost nisu u razmjeri sa opsegom posla za koji su nadležni.

Pravilnikom o unutarnjem ustrojstvu u UNO iz 2013. godine uspostavljen je Odsjek za upravljanje objektima UNO i graničnim prijelazima. U nadležnosti Odsjeka su između ostalog poslovi administrativno-tehničke pripreme i stvaranje nužnih uvjeta sa ciljem izgradnje, dogradnje, rekonstrukcije i održavanja objekata i infrastrukture UNO, kao i objekata i infrastrukture na svim graničnim prijelazima, te poslovi tekućeg održavanja čistoće objekata i infrastrukture na svim graničnim prijelazima.

Pravilnikom su predviđena 44 radna mjesta u ovom Odsjeku, a sa 31.12.2014. godine popunjeno je bilo 6 mjesta.

U nadležnosti ovog Odsjeka je održavanje preko 80 objekata, među kojima su i objekti na graničnim prijelazima gdje postoji samo granična služba ali ne i UNO. Prema važećoj sistematizaciji je predviđeno 24 radnika na održavanju čistoće za prostore na području određenog regionalnog centra, s tim da sa 31.12.2014. godine nije bilo popunjeno ni jedno radno mjesto za ove poslove.

3.1.3. Provedbeni akti i sustav internih kontrola

Ne sporeći propisom utvrđeni iznos naknade za korištenje carinskog terminala, kao ni omjer raspodjele prihoda od naknada za terminal između UNO i vlasnika, nisu predložene analize na temelju kojih je utvrđen iznos naknade, kao i omjer rasporeda prihoda.

Prvobitnom Odlukom o utvrđivanju visine naknade za korištenje carinskih terminala kao i Odlukom o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal je definirana visina naknade:

- o teretna motorna vozila i druga vozila koja ne spadaju u kategoriju putničkih vozila – 40,00 KM po danu (24 sata od momenta ulaska),
- o putnička vozila – 10,00 KM po danu (24 sata od momenta ulaska),
- o sva prazna vozila nosivosti preko 3,5 tone – 5,00 KM po prolasku kroz terminal.

Analizom zapisnika sa sjednica UO UNO utvrđeno je da se pregovaralo sa privatnim osobama i da je na temelju toga utvrđena visina naknade. Međutim, nisu nam predloženi dokazi kojima se opravdava visina utvrđene naknade.

Prvobitno je Odlukom o utvrđivanju visine naknade za korištenje carinskih terminala bila utvrđena obveza vlasnika terminala da mjesečno uplaćuje na JR 40% od ukupnog prihoda temeljem ove naknade, što je Odlukom o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal smanjeno na 30%.

Iz zapisnika sa sjednica UO UNO utvrđeno je da se sa privatnicima pregovaralo i oko raspodjele naknada od terminala i da je na temelju toga utvrđen omjer rasporeda, kao i promjena istog. Znači, utvrđenom omjeru rasporeda 30:70 u korist privatnika nije prethodila nikakva analiza, osim navoda privatnika da im ranijih 60% prihoda od naknada nije bilo dovoljno za pokriće troškova koje imaju u vezi sa održavanjem terminala.



Procedura naplate naknade za korištenje carinskog terminala je različito uspostavljena za terminale u vlasništvu UNO i za terminale koji nisu u vlasništvu UNO. Utvrđeno je neblagovremeno donošenje instrukcija kojim su utvrđene ove procedure. Osim naprijed navedenog, važeći propisi koji se tiču naplate su u određenim dijelovima nedorečeni (PDV na naknadu i uključivanje u poreznu osnovicu, izdavanje CT obrazaca za carinske terminale u privatnom vlasništvu, rokovi za uplate itd.).

Odlukom o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal iz 2007. godine utvrđena je nadležnost ravnatelja UNO da propiše postupak naplate i kontrole ulaska i izlaska u/z carinskog terminala. Donesene su dvije instrukcije, jedna za carinske terminale u vlasništvu UNO, a druga za carinske terminale koji nisu u vlasništvu UNO.

Premda je Odluka o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal na snazi od 2007. godine, Instrukcija o načinu naplate naknade za korištenje carinskih terminala vlasništva UNO¹⁹ je donesena 2008. godine, a Instrukcija o vođenju evidencije o naplati naknade za korištenje carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO²⁰ tek 2011. godine.

Instrukcijom o načinu naplate naknade za korištenje carinskih terminala u vlasništvu UNO je definirana visina naknade, izgled obrasca za naplatu, izdavanje i prodaja istih.

Instrukcijom o vođenju evidencije o naplati naknade za korištenje carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO je definirana visina naknade, naplata, vođenje evidencija i spravljanje stanja, izdavanje fakture i plaćanje pripadajućeg dijela UNO.

Navedenim odlukama niti instrukcijama nije propisano je li naknada za korištenje carinskog terminala sa ili bez PDV, ni može li se plaćanje vršiti u gotovini.

Ni Odlukom o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal ni Instrukcijom o vođenju evidencije o naplati naknade za korištenje carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO nije propisano do kada su vlasnici dužni izvršiti uplatu po fakturi (30% od ostvarenih mjesečnih prihoda od naknada za korištenje carinskog terminala). Obveza plaćanja do 10. u mjesecu je utvrđivana u samom ugovoru.

Instrukcijom o vođenju evidencije o naplati naknade za korištenje carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO je propisano da su Odsjeci za pružanje usluga dužni najkasnije do 08. u mjesecu ispostaviti fakturu, a u ugovorima je definirano do 7. u mjesecu.

Na nedorečenosti u pogledu provedbenih propisa, ukazuje i Odluka o oslobađanju od plaćanja naknade za korištenje parking prostora u carinskom terminalu²¹ za sva prijevozna sredstva koja prevoze humanitarne pošiljke koje ulaze u BiH kao pomoć za saniranje posljedica elementarne nepogode koja je zadesila BiH u svibnju 2014. godine, u kojoj nije navedeno do kada se ista primjenjuje.

U prilog postojanja nejasnoća provedbenih akata, govore i dopisi kojima se traže tumačenja za postupanja vezano za naplatu i uključivanje u poreznu osnovicu visine naknade za korištenje carinskog terminala, naplatu naknade u slučajevima produženog boravka zbog kvara na serveru UNO, vremenskih nepogoda i dr.²²

UNO je u dva navrata, na temelju upita, dala tumačenje o primjeni PDV-a na naknadu za korištenje carinskog terminala i to 2011. i 2015. godine.²³

¹⁹ Instrukcija, broj: 01-02-922/08 od 20.02.2008. godine i izmjena, broj: 01-02-2-360/10 od 01.02.2010. godine.

²⁰ Instrukcija, broj: 01-02-2-221/11 od 26.01.2011. godine

²¹ Službeni glasnik BiH, broj: 42/14

²² Akt broj: 03/2-18-2-2543-5/14 od 08.04.2015. godine, akt broj: 03/3-18-3-41-592/14 od 31.10.2014. godine, akt broj: 03/4-4-OV-13-2361/12 od 16.02.2012. godine, akt broj: 03-18-3-41-138-2/12 od 30.11.2012. godine

²³ Akt broj: 04/116-10-23-99-4/11 od 02.03.2011. godine i akt broj: 04/18-2-2543-4/15 od 20.03.2015. godine.



S obzirom da se aktivnosti procesa upravljanja carinskim terminalima odvijaju u različitim organizacijskim dijelovima UNO, nije jasno definirano tko je odgovoran za nadzor nad cjelokupnim procesom.

S obzirom da se aktivnosti procesa upravljanja carinskim terminalima obavljaju u više različitim organizacijskih jedinica ni jedna organizacijska jedinica se ne smatra nadležnom za nadzor na cjelokupnim procesom.

U prilog navedenom su činjenice da se aktivnosti pribavljanja carinskih terminala provode u Sektoru za poslovne usluge, ugovore potpisuje ravnatelj, uposleni na carinskim terminalima su u nadležnosti Sektora za carine i oni vrše sravnjivanje prihoda sa vlasnicima, a kod terminala u vlasništvu UNO i naplaćuju/izdaju CT obrasce, izdavanje računa i prinudna naplata su u sklopu Sektora za poslovne usluge.

Prema prikupljenim podacima za carinske terminale (privatno vlasništvo) iz uzorka, pri svakom CI ili CR se vode²⁴ propisane evidencije o korištenju carinskih terminala, ali su rukovoditelji istih uspostavili i određene interne evidencije i mehanizme kontrole korištenja carinskih terminala.

²⁴ mjesečno sravnjivanje podataka o korištenju terminala sa vlasnicima



3.2. Uska grla u upravljanju carinskim terminalima

U ovom dijelu su prezentirani nalazi koji prikazuju praksu i stanje u odnosu na propise, počev od samih uvjeta na carinskim terminalima pa do prihoda od korištenja carinskih terminala i dugova temeljem toga.

3.2.1. Uvjeti na carinskim terminalima

Određeni carinski terminali koji nisu u vlasništvu UNO ne ispunjavaju osnovne propisane uvjete (nemaju kolsku vagu, skladište za oduzetu robu, dovoljan prostor za smještaj vozila).

Tijekom revizije ispitivana je ispunjenost osnovnih uvjeta na uzorku od 15 carinskih terminala. Od toga je 10 u privatnom vlasništvu (s tim da su za jedan carinski terminal zaključeni ugovori sa dva vlasnika – CI Šamac), a 5 u vlasništvu UNO.

U narednoj tablici dan je pregled ispunjenosti osnovnih uvjeta kod carinskih terminala iz uzorka.

Tablica br. 4.: Ispunjenost osnovnih uvjeta

R.br.	Za potrebe		Vlasnik terminala	Osnovni uvjeti				
				Prostor za smještaj zaposlenih	Mjesto za motorna vozila	Kolska vaga	Skladište za oduzetu robu	Priključak za telefon
1	CI	VISOKO	VELEPROMET	+	+	+	+	+
2	CI	SARAJEVO	INTEREUROPA RTC	+	+	+	+	+
3	CI	LJUBUŠKI	TRGOKOP	+	+	-	-	+
4	CI	TUZLA	RIVA	+	+	+	+	+
5	CI	NOVI GRAD	KOZARAPREVOZ	-	+	-	+	-
6	CI	BROD	GLOBAL BH	+	-	+	+	+
7	CI	ŠAMAC	SLOBODNA ZONA	+	+	-	-	+
			OPĆ. DOMALJEVAC					
8	CR	VISOKO	SLOBODNA ZONA	+	+	+	+	+
9	CR	BIJAČA	VOLTA	+	+	-	+	+
10	CR	GORICA	AMAGAL	+	+	-	-	+
11	CI	BIJELJINA	UNO	+	+	+	+	+
12	CI	GRADIŠKA	UNO	+	+	+	+	+
13	CR	ŠAMAC	UNO	+	+	+	+	+
14	CR	KAMENSKO	UNO	+	+	+	+	+
15	CR	ORAŠJE	UNO	+	+	+	+	+

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka iz uzorkom obuhvaćenih carinskih terminala

Iz prethodne tablice je vidljivo da određeni terminali ne ispunjavaju osnovne propisane i ugovorene uvjete. Kod terminala u privatnom vlasništvu je utvrđeno, da premda je ugovoreno:

- 5(6) nema kolske vage (Trgokop, Volta, Amagal, Slobodna zona Šamac i Opština Domaljevac, Kozaraprevoz-vaga vlasništvo UNO),
- 1 nema dovoljno prostora za smještaj motornih vozila (Global BH),
- 1 nema prostor za zaposlene (Kozaraprevoz),
- 3 nema skladište za oduzetu robu (Trgokop, Amagal, Slobodna zona Šamac i Opština Domaljevac),

Za CI Novi Grad je utvrđeno, da se po osnovu ugovora sa Kozaraprevoz koristi samo parking prostor za smještaj motornih vozila, a da su prostorije u kojima se nalazi CI u stvari vlasništvo UNO, tj. naslijeđene su od entitetske uprave carina.

Premda jedan od osnovnih uvjeta, skladište za oduzetu robu, nije ugovoren za CR Bijača, isti je osiguran.



Prema podacima iz Odsjeka za održavanje objekata i graničnih prijelaza UNO, u vlasništvu UNO je 15 kolskih vaga koje se nalaze na postojećim carinskim terminalima. Od toga se 4 nalaze na carinskim terminalima koji nisu u vlasništvu UNO, a koje su tamo instalirane u vrijeme entitetskih carinskih uprava (CI Trebinje – Butreks, CI Novi Grad – Kozaraprevoz, CI Banja Luka – Meridian, CI Zvornik – Drinatrans). Premda su kolske vage u vlasništvu UNO, u ugovorima za korištenje ovih carinskih terminala je navedeno da su kolske vage osigurale vlasnici carinskog terminala.

Pored ovog, nisu predloženi dokazi na temelju kojih su ove vage date na korištenje vlasnicima.

Također, uposleni UNO na carinskim terminalima navode da oni u suštini nemaju potrebe za skladištem za oduzetu robu jer se o postojanju oduzete robe odmah izvješćuje Središnji ured, koji dolaze u roku 1-2 dana i robu odvoze u novo središnje skladište u Banjoj Luci. Na carinskim terminalima se većinom nalaze samo oduzeta vozila, a prema navodima sugovornika iz UNO na sustavno rješavanje ovog pitanja se čeka. O problemima upravljanja oduzetom robom pisano je i u Izvješću revizije učinka.²⁵

Određeni carinski terminali koji nisu u vlasništvu UNO ne ispunjavaju ni određene dodatne uvjete predviđene ugovorom (viljuškar, prostor za arhiv, karantena za stoku).

Osim osnovnih uvjeta, određenim ugovorima su precizirani i drugi uvjeti koje treba ispunjavati carinski terminal. Ti uvjeti se razlikuju od ugovora do ugovora.

Međutim, kod carinskih terminala iz uzorka je utvrđeno da pojedini carinski terminali ne ispunjavaju ni te dodatne ugovorene uvjete.

Ugovoreni dodatni, a neispunjeni uvjeti su sljedeći:

- Viljuškar (Trgokop, Amagal, Slobodna zona Šamac, Općina Domaljevac)
- Karantena za živu stoku (Amagal).

U narednoj tablici naveden je pregled ispunjenosti ostalih uvjeta definiranih ugovorom za terminale koji nisu u vlasništvu UNO (+ ugovoreni i ispunjeni uvjet, – ugovoreni, a neispunjeni uvjet).

Tablica br. 5: Pregled ispunjenosti ostalih ugovorenih uvjeta

R. br.	Za potrebe	Vlasnik terminala	Arhiv	Viljuškar	Sanitarne prostorije za vozače	Prostorije za špediciju	Prostor za inspekcije	Čajna kuhinja	Restoran	Cisterna	Karantena za živu stoku
1	CI	BROD	GLOBAL BH	+	+	+	+	+			
2	CI	TUZLA	RIVA	+	+					+	
3	CR	BIJAČA	VOLTA			+	+		+		
4	CI	VISOKO	VELEPROMET-DC	+	+						
5	CR	VISOKO	SLOBODNA ZONA	+	+						
6	CI	SARAJEVO	INTEREUROPA RTC	+	+						
7	CI	LJUBUŠKI	TRGOKOP	+	-						
8	CI	ŠAMAC	SLOBODNA ZONA	+	-						
		OPĆINA DOMALJEVAC									
9	CR	GORICA	AMAGAL	+	-						
10	CI	NOVI GRAD	KOZARAPREVOZ	-	-						

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka iz uzorkom obuhvaćenih carinskih terminala
Napomena: Prazne ćelije predstavljaju uvjete koji nisu ni definirani ugovorima

²⁵ Upravljanje robom oduzetom u carinskim postupcima, 2013. godina



Međutim, na nekim terminalima je utvrđeno da imaju osigurane i uvjete koji nisu ugovoreni (restoran, prostor za inspekcije i špeditere, sanitarne prostorije za vozače, itd.).

Pregled ostalih uvjeta koji postoje na terminalu, a koji nisu ni obvezni i nisu ugovoreni, nalazi se u Privitku br. 4.

Osim ovoga, reviziji je predložen dopis iz siječnja 2013. godine kojim se od vlasnika jednog carinskog terminala²⁶ traži uspostava nadzornih kamera. Nisu predloženi dokazi da je od svih vlasnika traženo instaliranje nadzornih kamera i da je ista obveza utvrđena za terminale u vlasništvu UNO.

U nastavku revizije je utvrđeno da su na određenim terminalima instalirane nadzorne kamere, na nekim su instalirane ali su u kvaru, a na nekim nisu uopće instalirane.

Također, prema podacima iz Odsjeka za održavanje objekata i graničnih prijelaza UNO utvrđeno je da za osam terminala u vlasništvu UNO, tri imaju instalirane kamere (na jednom ne rade), a pet nema instaliranih kamera.

Većina carinskih terminala iz uzorka, koji su u vlasništvu UNO su namjenski građeni objekti koji ispunjavaju sve osnovne uvjete premda imaju problem sa tekućim održavanjem jer po sistematizaciji nemaju predviđenih radnih mjesta za te poslove, a Odsjek nadležan za održavanje nije kadrovski popunjen.

Prema izvješćima Odsjeka za upravljanje objektima UNO, na carinskim terminalima u vlasništvu UNO postoje problemi higijensko-sanitarnih uvjeta, kao i nedostatak osoblja za održavanje istih.

U nadležnosti ovog Odsjeka je održavanje više od 80 objekata, a prema važećoj sistematizaciji je predviđeno 24 radnika na održavanju čistoće, s tim da sa 31.12.2014. godine je nije bilo popunjeno nije jedno mjesto za ove poslove.

Također, prema navodima istih, za potrebe održavanja nedostaju i sredstva iz proračuna, jer su oni sada zaduženi da snose troškove i za objekte u kojima se nalaze službenici Granične policije. Posebno su istaknuli one objekte za koje su zaduženi, na graničnim prijelazima gdje postoji samo granična služba ali ne i UNO.

3.2.2. Naknada za korištenje carinskog terminala

Osim što se međusobno razlikuju utvrđene procedure naplate, utvrđena je različita praksa u primjeni istih, kako kod carinskih terminala u vlasništvu UNO, tako i kod carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO.

Kod carinskih terminala u vlasništvu UNO, različita postupanja se tiču načina izdavanja CT obrazaca, plaćanja i primjena naknade za korištenje carinskog terminala.

Instrukcijom je propisano da se prodaja CT obrazaca obveznicima vrši u CI, ali je utvrđeno da ista se vrši i u CR.

Pored ovog, Instrukcijom je predviđeno da izdavanju CT obrazaca prethodi izdavanje računa i tek nakon uplate naknade na JR (predočavanja dokaza o uplati) izdavanje istih. Međutim, utvrđena su odstupanja: Izdavanje CT obrazaca vrši se i na bazi gotovinskog plaćanja (bez izdavanja računa) na carinskom terminalu. U tim slučajevima naplaćena novčana sredstva uposljeni UNO periodično uplaćuju na banku (CR Kamensko, CR Šamac).

²⁶ CI-Višegrad - Privredni preporod

Računi koji se izdaju za otkup CT obrazaca obveznicima se izdaju bez obračunatog PDV-a. U CI Bijeljina su nam naveli da svaki terminal ulazi u carinsku osnovicu i da je naplaćen PDV kroz ZUT.

Također, premda je Instrukcijom propisano da obveznik koji je otkupio čitav blok CT obrazaca iste može preuzimati samo po ulasku vozila na terminal tj. pojedinačno, u praksi obveznici dobivaju onoliko CT obrazaca koliko su i otkupili.

Također, utvrđeno je da se na pojedinim carinskim terminalima ne naplaćuje naknada za prazna vozila (CI Gradiška).

U nastavku je dat pregled načina plaćanja po pojedinim carinskim terminalima u vlasništvu UNO iz uzorka.

Tablica br.6.: Pregled načina plaćanja na terminalima u vlasništvu UNO

R. br.	Za potrebe		Plaćanje	
			Gotovina	Preko računa
1	CR	KAMENSKO	prazna vozila	teretna vozila putnička vozila
2	CI	BIJELJINA		teretna vozila putnička vozila prazna vozila
3	CR	ORAŠJE		teretna vozila putnička vozila prazna vozila
4	CI	GRADIŠKA		teretna vozila putnička vozila
5	CR	ŠAMAC	teretna vozila putnička vozila prazna vozila	teretna vozila putnička vozila prazna vozila

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka iz uzorkom obuhvaćenih carinskih terminala

Također, utvrđena su različita postupanja i kod terminala koji nisu u vlasništvu UNO, a koja se odnose na izdavanje CT obrazaca i visine naknade za korištenje carinskog terminala (sa i bez PDV).

Premda Instrukcijom nisu propisani CT obrasci, UNO je zaključivanjem aneksa ugovora sa većinom vlasnika iste obvezala da su dužni iste osigurati i izdavati. Aneksi nisu potpisani sa 9 vlasnika.²⁷

Međutim, kod terminala iz uzorka ova obveza nije utvrđena ni ugovorom ni aneksom za Slobodnu zonu Visoko i Kozaraprevoz. Premda nije pravno regulirana ova obveza, Slobodna zona izdaje CT obrasce, dok Kozaraprevoz izdaje uplatnice.

Također, premda je aneksom utvrđena ova obveza za Trgokop, isti ne izdaje CT obrasce već nota račun.

Utvrđeno je da se i uplatnice i nota račun Kozaraprevoza i Trgokopa prilažu uz carinsku prijavu, isto kao i CT obrasci.

Također, zbog nejasno definirane naknade za korištenje carinskog terminala, tj. Pitanja uključuje li ista PDV ili ne postoje razlike u visini naknade koju su plaćali korisnici carinskog terminala.

U narednoj tablici prikazane su visina naknade i obrasci kojim se dokazuje plaćena naknada za terminale iz uzorka, a koji nisu u vlasništvu UNO.

²⁷ Kozaraprevoz, Slobodna zona Visoko, Meridian, Butrsk, Općina Tomislavgrad, Intereuropa RTC Travnik, Luka Brčko, Interšped, Željeznice FBiH.



U nastavku je dan pregled nenaplaćenih potraživanja po carinskim terminalima koji nisu u vlasništvu UNO, za 3 promatrane godine i za period od nastanka UNO, po izdanim fakturama sa 31.12.2014. godine.

Tablica br.12.: Pregled nenaplaćenih potraživanja za terminale koji nisu u vlasništvu UNO

R. Br.	Za potrebe		Vlasnik terminala	2012.-2014.	2006.-2011.	2006.-2014.
1.	CI	V. KLADUŠA	AGROKOMERC	37.617	228.689	266.306
2.	CI	NOVI GRAD	KOZARAPREVOZ	41.089		41.089
3.	CI	BROD	R&S COMPANY	561.114		561.114
4.	CI	PRIJEOR	VELEPROMET	106.493	101.520	208.013
REGIONALNI CENTAR BANJA LUKA				746.313	330.209	1.076.522
5.	CR	GORICA	AMAGAL	387.774*		387.774
6.	CI	MOSTAR	SLOBODNA ZONA HERCEGOVINA	62.129	606.170	668.299
7.	CI	LIUBUŠKI	TRGOKOP	185.784	84.571	270.355
REGIONALNI CENTAR MOSTAR				635.687	690.741	1.326.428
8.	CI	KISELIAK	ZRAK OPTOMEHANIKA	-	24.746	24.746
9.	CI	VISOKO	VITEX	-	237.260	237.260
REGIONALNI CENTAR SARAJEVO				-	262.006	262.006
UKUPNO				1.382.000	1.282.956	2.664.956

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka iz uzorkom obuhvaćenih carinskih terminala, Pregled dugovanja za razdoblje od 01.01.2005.-31.12.2014. godine UNO.

*Ovaj dug se odnosi na dug po osnovu manje plaćenog prihoda za period 2008. – 2011. godina a koji je utvrđen naknadnom kontrolom. Za isti je izdata faktura u 2014. godini na iznos 494.700 KM. Za ovaj dug potpisan je sporazum o plaćanju u ratama.

Ovaj dug temeljem neplaćanja je i veći jer se obračunava zatezna kamata i naknadni teret prinude. Obracunate, a nenaplaćene zatezne kamate i teret prinude temeljem ovoga iznose oko 1,3 miliona KM.

Utvrđeno je kako postoje različita postupanja UNO kada su u pitanju kašnjenja u uplatama pripadajućeg dijela prihoda od naknade za korištenje carinskih terminala od strane vlasnika. Negdje se nalozi za prinudnu naplatu izdaju i za 1 dan kašnjenja, a ima slučajeva gdje se i za nekoliko mjeseci ne izdaje nalog.

Revizija je ispitivala aktivnosti UNO nakon utvrđivanja da postoje kašnjenja u uplatama od strane vlasnika carinskih terminala i nenaplaćena potraživanja.

Ugovorima je precizno određen rok uplate, gdje izričito stoji da je pravna osoba kod koje se nalazi terminal obvezna uplatu izvršiti prema računu ispostavljenom na temelju Zapisnika o savjetovanju do 10. u mjesecu za protekli mjesec, a ukoliko se ista uplata ne izvrši do 10. u mjesecu UNO će obračunati kamatu na iznos duga i izvršiti prinudnu naplatu u skladu sa Zakonom³¹.

Svako prekoračenje roka za uplatu povlači za sobom obračun kamate na iznos duga i uručenje naloga za prinudnu naplatu, kao i potraživanje naknadnog tereta prinude u iznosu 5% od dužnog iznosa.

Postupak prinudne naplate pokreće se na temelju izvještaja o dugu, a isti se iz informacijskog sustava UNO dostavlja Grupi za prinudnu naplatu mjerodavnog regionalnog centra.³²

Revizija je utvrdila da su u promatranom razdoblju regionalni centri Banja Luka, Sarajevo i Tuzla djelovali prema gore navedenim pravilima, uz par propusta.

³¹ Zakon o postupku prinudne naplate neizravnih poreza, Službeni glasnik BiH, br. 89/05; 62/11.

³² Naputak o prinudnoj naplati, Službeni glasnik BiH, broj 2/14.



Iz predložene dokumentacije Regionalnog centra Mostar se moglo vidjeti kako je dolazilo do kašnjenja kako u ispostavljanju računa Odsjeka za pružanje usluga, tako i u uplatama naknade od terminala od strane pravnih osoba kod kojih se nalaze terminali.

Posebno je uočeno kako u aktivnostima dostavljanja izvješća o dugu Grupi za prinudnu naplatu mjerodavnog regionalnog centra postoje različita postupanja regionalnih centara UNO. Naime, u regionalnim centrima Banja Luka, Sarajevo i Tuzla se za 1 dan kašnjenja uplate na temelju dostavljenog izvješća o dugu ispostavlja nalog za prinudnu naplatu, dok je u Regionalnom centru Mostar praksa da se prilikom izdavanja fakture, osim dostave na faks, ista dostavlja i putem pošte sa dostavnicom, te se za rok uplate ostavlja još 10 dana od dana zaprimanja fakture putem pošte, čime se krše odredbe ugovora.

U Regionalnom centru Mostar su česta kašnjenja u plaćanju od strane držatelja terminala. Kašnjenju doprinosi i sama UNO jer kasni sa ispostavom računa.

Ne ulazeći u razloge ovog obostranog kašnjenja, može se primijetiti da se za kašnjenja i preko 10 dana nisu ispostavljali nalozi za prinudnu naplatu, koji su se u tri preostala regionalna centra ispostavljali i za 1 dan kašnjenja sa potraživanjem naknadnog tereta prinude u iznosu 5% od dužnog iznosa.

Tablica br.13.: Pregled broja faktura za koje je utvrđeno kašnjenje uplata u odnosu na broj izdanih naloga za prinudnu naplatu za razdoblje 2012. – 2014. godina

Regionalni centar	Banja Luka	Sarajevo	Mostar	Tuzla
Broj faktura za koje je utvrđeno kašnjenje uplata	23	14	137	3
Broj izdanih naloga za prinudnu naplatu	19	11	38	3
Broj faktura za koje je utvrđeno kašnjenje uplata, a nije izdan nalog za prinudnu naplatu	4	3	99	0

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka dostavljenih iz UNO

Iz prikazane tablice se može vidjeti da je samo Regionalni centar Tuzla izdao nalog za prinudnu naplatu za svako kašnjenje uplate prihoda ostvarenoga naplatom naknade za korištenje carinskog terminala, dok u Regionalnom centru Mostar za 99 kašnjenja nije ispostavljen nalog za prinudnu naplatu, a samim tim nisu obračunati naknadni teret prinude niti kamata.

Također, prezentiran je i dopis Odsjeka za poslovne usluge regionalnog centra Mostar kojim se upozoravaju sve CI i vlasnici terminala na pridržavanje rokova za plaćanje definiranih ugovorom.

Detalji o kašnjenjima i izdanim nalogima za prinudnu naplatu se nalaze u Privitku br. 7.

Aktivnosti prinudne naplate su kontinuirane aktivnosti, ne završavaju se 31.12. svake poslovne godine, te rezultiraju određenim iznosima naplate potraživanja.

Rezultati aktivnosti naplate prinudnim putem kod postojećih dužnika su skoro isti kao i naplata redovitim putem.

Raskidanje ugovora se vrši nakon dužeg protoka vremena od prvog nastanka duga, s tim da svo to vrijeme vlasnici uredno rade i naplaćuju naknadu za korištenje carinskog terminala.



Ne ulazeći u stvarne razloge, revizijom je utvrđeno da se raskidi ugovora prolongiraju bez jasnih uputa o postupanju u prijelaznom periodu, pa je utvrđen i slučaj da carinski terminal radi i nakon isteka skoro 2 godine od raskida ugovora.

Premda je za određene vlasnike odobreno plaćanje duga u ratama, isti su kasnili sa plaćanjem rata, a UNO nije u dovoljnoj mjeri poduzimala aktivnosti koje su predviđene procedurama.

Bez obzira što dio dugova potiče iz 2006. i 2007. godine, nisu utvrđene analize rizika eventualne zastare ovih potraživanja.

Prema važećim propisima, neizmirenje duga u roku od deset dana od dana uručjenja naloga za prinudnu naplatu, povlači za sobom daljnje aktivnosti prinudne naplate (naplata iz garancije ako je isti osiguran, pljenidba itd.). Osim ovoga, dužniku se, također, može odobriti odgoda plaćanja ili plaćanje duga u ratama.

Ugovorima sa vlasnicima je utvrđeno da UNO u svakom momentu može raskinuti ugovor uslijed neizmirenja ugovorenih obveza.

Utvrđeno je kako postoje određene evidencije o poduzetim aktivnostima prinudne naplate kao i godišnja izvješća o radu Odsjeka za prinudnu naplatu.

Prema prezentiranim podacima poduzimane su propisane aktivnosti prinudne naplate (nalozi za pljenidbu gotovine, blokade računa, informacije o imovini, upisi hipoteka, prodaja zaplijenjenih papira od vrijednosti itd.)

Postupkom revizije analizirani su efekti poduzetih aktivnosti prinudne naplate za one vlasnike carinskih terminala za koje je utvrđeno postojanje nenaplaćenih potraživanja.

Za postojeće dužnike je utvrđeno da je od ukupno fakturiranih prihoda od osnivanja UNO pa do 31.12.2014. godine u iznosu oko 12,5 miliona KM, postupkom prinudne naplate naplaćeno oko 4,8 miliona KM, koliko je približno naplaćeno i redovnim putem.

Tablica br. 14.: Pregled naplate u odnosu na fakturirane prihode

Fakturisani prihodi za period 2006 – 2014.	Redovna naplata	Naplata prinudnim putem	Ukupna naplata	Oug
12,4	4,9	4,8	9,8	2,6

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka iz UNO (Odsjek za prinudnu naplatu)

Osim naplate prihoda od naknade za korištenje carinskog terminala, UNO je kroz postupak prinudne naplate od obračunate kamate i teret prinude u iznosu oko 1,8 miliona KM, naplatila prinudnim putem iznos od oko 0,5 miliona KM.

Osim ovoga, utvrđeno je, prema dostavljenim podacima, da je UNO zbog postojanja duga, sa određenim vlasnicima terminala raskinula ugovore (Agrokomerc, Velepromet, R&S Company, Viteks, Amagal, Trgokop).

Međutim, daljnjom analizom je utvrđeno različito postupanje UNO nakon formalnog raskidanja ugovora sa određenim vlasnicima carinskih terminala.

Sa Amagalom je u rujnu 2013. godine raskinut ugovor, ali je raskid 2 puta prolongiran jer po navodima UNO nisu stvorene mogućnosti da UNO svoje poslove obavlja na drugom mjestu da bi nakon toga bio potpisan Sporazum o izmirenju obveza i novi ugovor.

Sporazumom sa Amagalom je postignuta suglasnost o ukupnom iznosu duga od 801.548,80 KM i plaćanju u 24 mjesečne rate od po 33.397,90 KM počev od 20.04.2014. godine. Iz dnevnika prihodnih dokumenta utvrđeno je da je isti redovno vršio uplate zaključno sa 17.09.2014. godine.



Međutim, Amagal, od 17.09.2014. godine pa zaključno sa 31.12.2014. godine nije vršio uplate po sporazumu. UNO za ovo kašnjenje, nije izdala nalog za prinudnu naplatu. Predočene su njegova molba za prolongiranjem plaćanja (listopad 2014. godina) i odgovor UNO o neprihvatanju prolongiranja (siječanj 2015. godine). Isti je prema dostavljenim podacima počeo, od veljače 2015. godine, ponovno vršiti uplate.

Premda je sa Trgokopom raskinut ugovor još u oktobru 2013. godine, na istom se i dalje nalazi carinski terminal CI Ljubuški, Trgokop i dalje naplaćuje naknadu za carinski terminal, vrši savnjivanja sa UNO i redovno mu se ispostavljaju računi za uplatu pripadajućeg dijela prihoda za JR, ali isti ne vrši uplate;³³ čime ukupni dug za zaduženja do kraja 2014. godine iznosi više od 270 hiljada KM.

Prema dostavljenim informacijama sa Agrokomercom nikada nije ni potpisan ugovor, ali je zbog postojanja duga carinski terminal uspostavljen na drugom mjestu.

Za carinski terminal Slobodna zona Mostar je izvršena samo promjena vlasnika objekta koji se nalazi u carinskom terminalu.

Sa druge strane, sa određenim vlasnicima carinskih terminala UNO je raskinula ugovore i izabrala nove (Global BH, Prologistic).

³³ Šef Odsjeka za poslovne usluge Regionalnog centra Mostar je u srpnju 2014. uputio dopis prema Sektoru za poslovne usluge BI, kojim ih informira da je ugovor sa Trgokopom istekao još 31.10.2013. godine, a da Trgokop naplaćuje terminal i da se redovito sačinjava zapisnik o savnjivanju.



3.3. Aktivnosti na unaprjeđenju efikasnosti upravljanja carinskim terminalima

U ovom dijelu su prikazani nalazi koji se tiču aktivnosti UNO u pogledu analize procesa upravljanja carinskim terminalima, informiranja o aktivnostima i problemima kao i poduzetim aktivnostima na otklanjanju problema i unaprjeđenju cjelokupnog procesa upravljanja carinskim terminalima.

3.3.1. Analize procesa

Izuzev u pojedinačnim slučajevima, reviziji nisu predloženi dokazi kojima se potkrepljuje postojanje sveobuhvatnih analiza upravljanja carinskim terminalima sa aspekta efikasnosti i ekonomičnosti.

Reviziji su predložene analize poduzetih mjera od strane grupa za prinudnu naplatu regionalnih centara koje je proveo Sektor za poslovne usluge u 2014. godini. Za svaki regionalni centar, posebno, na temelju analize, dani su prijedlozi za unaprjeđenje postupaka prinudne naplate.³⁴ Ove analize su se odnosile na sve postupke prinudne naplate neizravnih poreza, ostalih prihoda i taksi i nisu posebno isticali postupci koji se provode prema dužnicima temeljem naknade za korištenje carinskih terminala.

Odsjek za poslovne usluge Regionalnog centra Tuzla je u listopadu 2012. godine dostavio pomoćniku direktora Sektora za poslovne usluge Informaciju o provedenoj analizi svih ugovora Regionalnog centra Tuzla, pa i ugovora o carinskim terminalima,³⁵ u kojoj se navode nedostaci koji su uočeni (nepostojanje skladišta, nepotpisan ugovor, nedostavljen aneks ugovora) i traži poduzimanje aktivnosti na rješavanju.

Također, iz Regionalnog centra Tuzla su u 2012. godini, na temelju uočenih nedostataka, predložili sačinjavanje novih ugovora ili aneksa u skladu sa stvarnim potrebama i uvjetima koji postoje na carinskim terminalima³⁶.

Osim ovoga, s namjerom da doprinese unaprjeđenju uvjeta na carinskim terminalima, načelnik Odjela za internu reviziju je u srpnju 2008. godine predložio³⁷ ravnatelju UNO detaljnije uvjete koje treba da ispunjava carinski terminal.

Nisu predloženi dokazi kojima se potkrepljuje postojanje analiza rizika naplate potraživanja koja datiraju iz ranijih godina kao i eventualnih rizika zastare istih.

3.3.2. Informiranje o aktivnostima i problemima

Informiranje viših instanci (Upravni odbor) o upravljanju carinskim terminalima se uglavnom svodilo na godišnja izvješća o radu i informacije o prihodima, dugu i naplati dugovanja.

Nasuprot ovome, utvrđen je veliki broj informacija koje se odnose na stanje i probleme na carinskim terminalima, o čemu su, ovisno o problematici, informirani mjerodavni u regionalnim centrima i Središnjem uredu.

³⁴ Akt broj.: 02/5-16-16-27-1282/14 od 08.07.2014. godine

³⁵ Akt br.: 02/6/II-16-12-9089/12 od 04.10.2012. godine

³⁶ Akt br.: 02/6/II-16-21-3802 od 27.04.2012. godine

³⁷ Akt hr.: 01/2-18-29-22/08 od 08.07.2008. godine



Godišnja izvješća o radu UNO sadrže samo podatke o iznosima temeljem duga, tereta prinude, kamate, kao i naplata temeljem dugovanja. Nisu navedeni podaci o stanju i problemima u upravljanju carinskim terminalima.

Prema dostavljenim podacima iz Ureda ravnatelja informiranje Upravnog odbora o carinskim terminalima je vršeno kroz izvješća o radu i informacije o prihodima u kojima su sadržani podaci o stanju duga i poduzetim radnjama u pogledu korištenja carinskih terminala (raskidima ugovora, sklopljenim sporazumima o plaćanju u ratama). O ovim izvješćima i informacijama je raspravljao Upravni odbor, s tim da nisu usvajani posebni zaključci, odluke ili nalozi po pitanju istih.

Godišnja izvješća o radu Sektora za carine za razdoblje 2012. – 2014. godina ne sadrže informacije o stanju i problemima u upravljanju carinskim terminalima.

Tijekom revizije predloženo nam je više akata u kojima se navode problemi na pojedinačnim CI/CR i kojima se traže upute za daljnje postupanje i rješavanje problema (materijalno-tehnički uvjeti za rad, naplata i uključivanje PDV-a u naknadu, postupanje nakon što je raskinut ugovor sa vlasnikom terminala, uvjeti na terminalu, informacija o nepostojanju kolske vage, postupanja vlasnika terminala koja ometaju rad carinskih službenika itd.), kao i zahtjevi za otvaranjem novih CI i slično.

Prema dostavljenim podacima iz Odjela za internu reviziju u promatranom razdoblju su provedene 3 kontrolne aktivnosti (revizije) koje su u svezi s poslovanjem na carinskim terminalima. Dvije su provedene na temelju plana Odjela za internu reviziju (Provjera naplate duga po osnovu naknade za korištenje carinskih terminala³⁸ i Provedba Instrukcije o vođenju evidencije o naplati naknade za korištenje carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO³⁹), a jedna na temelju naloga ravnatelja (Provjera pravilnosti naplate naknada za korištenje carinskog terminala kod uvoza i kod izvoza u organizacijskim jedinicama pri regionalnim centrima, s posebnim osvrtom na naplatu PDV-a na svim terminalima⁴⁰).

U sljedećim izvješćima UNO su utvrđene određene nepravilnosti i predložene mjere:

- „Provjera naplate duga po osnovu naknade za korištenje carinskih terminala“
 - što prije regulirati situacije gdje su nepotpisani ugovori (Riva i Agrokomerc),
 - pokrenuti izbor novih terminala za one koji već duže ne izmiruju obveza (R&S Company, Agrokomerc, Velepromet Prijedor, Trgokop, Zrak optomehanika),
 - da grupe za prinudnu naplatu u što kraćem roku naplate postojeća dugovanja od (R&S Company, Agrokomerc, Velepromet Prijedor, Trgokop, Zrak optomehanika),
 - zauzeti konačan stav u svezi s naplatom za terminale Amagal i Slobodna zona Mostar,
 - da UNO zauzme konačan stav u pogledu obračuna kamata zbog kašnjenja,
 - da CI i CR vrše savravljanja i da se zapisnici dostavljaju što je ranije moguće, a najkasnije do 5 – og u mjesecu, da bi se fakturiranje vršilo pravovremeno.
- „Provedba Instrukcije o vođenju evidencije o naplati naknade za korištenje carinskih terminala koji nisu u vlasništvu UNO“
 - žurno regulirati situacije gdje je nepotpisan ugovor i dug veliki (Agrokomerc),
 - pokrenuti aktivnosti na potpisivanju ugovora sa Riva.

³⁸ Akt broj: 01/2-50-3-66-89-22/12 od 25.06.2012. godine

³⁹ Akt broj: 01/2-50-3-66-36-24/12 od 09.08.2012. godine

⁴⁰ Akt broj: 01/2-50-5-790-7/13 od 15.05.2013. godine



- kod terminala R&S Company Brod i Velepromet Prijedor, zbog neispunjavanja uvjeta iz ugovora i Odluke, pokrenuti aktivnosti na rješavanju pitanja kao i mogućnost izmještanja carinskog terminala na drugo mjesto,
 - kod terminala, koji ne ispunjavaju osnovne uvjete iz Odluke, ugovoriti rok do kojih iste trebaju osigurati (Općina Domaljevac, Slobodna zona Šamac, Željezara Zenica, Onogošt Sokolac, DTS Šped Goražde, Zrak optomehanika Kiseljak, Interšped Doboj, Općina Orašje, Slobodna zona Mostar, DD Dalmata Gabela, Željeznice FBiH, Amagal Grude i Općina Tomislavgrad),
 - da sektor za carine propiše postupak — osnova puštanja — izlaska robe iz carinskog terminala,
 - pokrenuti stegovni postupak protiv šefa CI Brod zbog nepoštivanja Instrukcije,
 - da CI Mostar i CI Grude postupaju u skladu sa instrukcijom, a da za kontrolirano razdoblje naknadno izvrše savnjivanje sa vlasnikom.
- „Provjera pravilnosti naplate naknada za korištenje carinskog terminala kod uvoza i kod izvoza u organizacijskim jedinicama pri regionalnim centrima, s posebnim osvrtom na naplatu PDV-a na svim terminalima”
 - da ravnatelj propiše postupak naplate i kontrole ulaska-izlaska vozila u/iz carinskog terminala radi jednoobraznog postupanja CI i CR na graničnim prijelazima,
 - propisati postupak u slobodnim zonama u smislu postojanja ili nepostojanja obveze naplate terminala i sam postupak naplate,
 - obaviti procjenu kapaciteta carinskih terminala sukladno Odluci,
 - dati objašnjenje kada se trošak terminala kao zasebna stavka uključuje, a kada ne u ovisne unutarnje troškove,
 - izvršiti kontrolu obračunavanja PDV-a kod držaoca terminala, kao i utvrđivanje opravdanosti poškog oslobođanja i valjanosti dokaza da je vrijednost tih usluga sadržana u poreznoj osnovici za obračun PDV-a pri uvozu dobara.

Reviziji je predložen Zahtjev za dopunu programa „RAČUN” za potrebe prinudne naplate (automatsko zaduživanje za teret prinude i obračun kamate).⁴¹

Također, predložena nam je i Inicijativa VTK (Odbora udruženja međunarodnih cestovnih prijevoznika tereta) iz 2014. godine, upućena UO UNO u vezi naknada za korištenje parking na terminalima:

- o Parking se treba plaćati samo na mjestu carinjenja ili na mjestu rascarinjenja kako bi se izbjeglo plaćanje dva puta (na polaznoj carinarnici i na terminalu na graničnom prijelazu),
- o Ukinuti naplatu parkinga u tranzitu,
- o Ukinuti naplatu na državnim terminalima, a da na privatnim maksimalna cijena bude 15 KM za 24 sata te da se ista fakturira uvozniku tj. izvozniku.

Reviziji nisu predloženi zaključci ili analize temeljem ove inicijative.

3.3.3. Mjere za unaprjeđenje

Izuzev u sporadičnim i pojedinačnim slučajevima, nisu poduzimane sustavne mjere na unaprjeđenju upravljanja carinskim terminalima.

U tijeku su određene aktivnosti na unaprjeđenju Odluke o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal.

⁴¹ Akt br.: 02/5-43-1-65-155/2015. od 26.02.2015.



Utvrđene su aktivnosti na otklanjanju pojedinačnih uočenih problema i zastoja.

UO UNO nije usvajao zaključke temeljem razmatranja izvješća i informacija koje su mu dostavljane po pitanju carinskih terminala.

Sredinom 2015. godine ravnatelj je imenovao je radnu skupinu za izradu novog nacrt odluke o korištenju carinskih terminala kojom će regulirati sva pitanja koja su identificirana kao sporna ili nisu regulirana važećim propisima iz ove oblasti. Rok za izradu nacrt odluke je listopad 2015. godine.

Radna skupina je u studenom dostavila ravnatelju Nacrt odluke o utvrđivanju uvjeta za carinski terminal kojom su predviđena određena unaprjeđenja. Unaprjeđenja se tiču jasnijeg definiranja pojma carinskog terminala, osnovnih uvjeta, procedura izbora, bankarske garancije za pokriće neizmirenih obveza, naknada, izuzeća od naplate, uplate prihoda, troškovi održavanja, izmirenje obveza i zaključivanje novih ugovora.



4. Zaključci

Profesionalnom prosudbom nalaza, izneseni su zaključci revizije. Zaključci daju odgovore na revizijska pitanja.

Na bazi iznesenih nalaza, zaključeno je da upravljanje carinskim terminalima nije efikasno. Još uvijek nisu u cijelosti osigurane potrebne pretpostavke za njihovo efikasno funkcioniranje, postoje uska grla u funkcioniranju i nisu u dovoljnoj mjeri poduzimane aktivnosti da bi se proces upravljanja carinskim terminalima unaprijedio.

U nastavku su dani glavni zaključci.

Nisu osigurane pretpostavke za efikasno upravljanje carinskim terminalima.

Propisi i provedbeni akti, kojima je uređeno upravljanje carinskim terminalima, nisu precizni, jasni i sveobuhvatni i ostavljaju prostor za slobodna tumačenja i različita postupanja, počev od toga što je carinski terminal, kada, gdje i na koji način se uspostavlja i pribavlja carinski terminala pa do samih propisanih procedura rada na istim.

Doneseni propisi i provedbeni akti se ne temelje na provedenim analizama efikasnosti i ekonomičnosti mogućih rješenja, kako za uspostavu i pribavljanje carinskih terminala, tako i visinu naknade za korištenje carinskog terminala i rasporeda prihoda ostvarenih temeljem naknade za korištenje carinskog terminala.

Nejasno definiranje odgovornosti za nadzor nad cjelokupnim procesom upravljanja carinskim terminalima, ukazuje na nedostatke u sustavu internih kontrola.

Manjkavosti provedbenih akata, nejasna odgovornost za nadzor nad cjelokupnim procesom upravljanja carinskim terminalima, različita postupanja kao i izostanak kontrolnih mehanizama u određenim segmentima, uzrokovali su postojanje uskih grla.

Propusti u propisima i procedurama kao i izostanak kontrolnih aktivnosti, doveli su do toga da i skoro 10 godina od uspostave UNO, postoje carinski terminali koji ne ispunjavaju osnovne uvjete koji su propisani.

Također, izostanak kontrolnih aktivnosti je doveo do toga da postoje određeni carinski terminali koji ne ispunjavaju određene ugovorene uvjete.

Međutim, bez obzira što pojedini carinski terminali ispunjavaju sve uvjete, a drugi ne ispunjavaju ni osnovne propisane, omjer rasporeda prihoda između vlasnika i UNO je isti, 70% u korist vlasnika.

Također, bez obzira što pojedini carinski terminali ispunjavaju sve uvjete, a drugi ne ispunjavaju ni osnovne propisane, korisnici carinskog terminala plaćaju, uglavnom, istu naknadu za korištenje carinskog terminala.

Nedostaci i nejasnoće u propisima i internim kontrolnim mehanizmima su doveli do pojave naplate različite visine naknade za korištenje terminala (sa ili bez PDV), načinu plaćanja i uopće naplata naknade za korištenje carinskih terminala.



Također, uspostavljeni način rada i kontrolni mehanizmi nisu spriječili različita i nepravovremena postupanja u aktivnostima koje prethode uplati sredstava, kao i aktivnostima praćenja plaćanja, izvješćivanja o istom i aktivnostima prinudne naplate.

UNO nije efikasna u poduzimanju aktivnosti kojima bi se izbjeglo kumuliranje nenaplaćenih potraživanja. Nedosljednost i različita postupanja UNO kada su u pitanju dužnici, izostanak kontrolnih mehanizama kao i slaba i nepravovremena reakcija na uočene probleme su doveli do toga da samo za nekoliko carinskih terminala, koji nisu u vlasništvu UNO, dug iznosi nešto više od 2,6 miliona KM - i to bez kamate i naknadnog tereta prinude. Istovremeno, oni i dalje obavljaju svoju djelatnost i imaju svakodnevno priliv novca po osnovu naplate naknada za korištenje carinskog terminala.

Svaki dug temeljem prihoda od naknada za korištenje carinskih terminala duga znači manji prihod na JR.

Također, postojanje dugova duže vremensko razdoblje dovodi do rizika zastare potraživanja što u konačnici znači propušteni prihod.

Premda postoji više informacija, pojedinačnih analiza kao i izvještaja interne revizije u kojima su identificirani problemi i nedostaci koji se ponavljaju i koji su zajednički, izostalo je sustavno rješavanje i unaprjeđenje procesa upravljanja carinskim terminalima.

Bez obzira što nije bilo sveobuhvatne analize procesa upravljanja carinskim terminalima, pojedinačne analize, informacije, kao i izvješća interne revizije i kontrole su ukazivali kako postoje problemi u svim fazama upravljanja, da traju duže razdoblje i da su isti ili slični na skoro svim carinskim terminalima (npr. uvjeti na carinskim terminalima). Međutim, navedeno nije bilo dovoljan signal ni upravi UNO ni UO UNO za pokretanje aktivnosti na sustavnom rješavanju problema tj. aktivnostima na unaprjeđenju procesa u svim fazama, već su se problemi rješavali selektivno, djelomično i na pojedinačnoj osnovi.



5. Preporuke

Provedena revizija i nalazi do kojih se došlo ukazuju da upravljanje carinskim terminalima nije organizirano na efikasan način, da nisu stvorene pretpostavke za uspješno upravljanje, da postoje uska grla i da je nedovoljno aktivnosti poduzimano na sustavnom rješavanju uočenih nedostataka i unaprjeđenju procesa.

Sukladno navedenom Ured za reviziju daje određene preporuke UO UNO i UNO čijom provedbom bi pridonijelo otklanjanju utvrđenih slabosti i problema, a proces upravljanja carinskim terminalima mogao značajno unaprijediti.

Dane preporuke se mogu realizirati u relativno kratkom vremenskom razdoblju.

Preporuke UO UNO:

- **Poduzeti potrebne aktivnosti i mjere iz svoje nadležnosti za unaprjeđenjem upravljanja carinskim terminalima.**

Na temelju provedenih analiza i predloženih rješenja, unaprijediti propise kojima se uređuje upravljanje carinskim terminalima.

U cilju efikasnijeg upravljanja carinskim terminalima potrebno je ovaj proces definirati kao poslovni proces, sa svim aktivnostima i nositeljima i odgovornostima.

Preporuke UNO:

- **U cilju unaprjeđenja upravljanja carinskim terminalima potrebno je izvršiti sveobuhvatnu analizu čitavog procesa kako sa stanovišta propisa tako i primjene istih.**
- **Na temelju provedene analize doraditi i unaprijediti provedbene akte koji se tiču upravljanja carinskim terminalima, a ukoliko donošenje istih nije u nadležnosti UNO potrebno je predložiti odgovarajuća rješenja mjerodavnoj instanci.**

Potrebno je jasnije definirati što je i što obuhvata carinski terminal. Također, potrebno je utvrditi jasne, precizne i mjerljive kriterije za uspostavu carinskih terminala. Definirati kada i gdje se uspostavljaju carinski terminali, uvažavajući opseg, strukturu i tijekove kretanja roba u putničkom i robnom prometu s inozemstvom te druge privredne interese kao i sve druge institucionalne i međuinstitucionalne faktore.

Također je potrebno unaprijediti provedbene akte koji se tiču uvjeta koje trebaju ispunjavati carinski terminali, jasnije definirati načine na koji se vrši procjena kapaciteta i ostalih potrebnih uvjeta. Procjene kapaciteta i dodatnih uvjeta vršiti na sustavan i dokumentiran način.

Bitno je da propisati procedure pribavljanja carinskih terminala, kada UNO ne raspolaže vlastitim kapacitetima, uvažavajući principe transparentnosti.

Način pribavljanja carinskih terminala bazirati na analizi svih mogućih rješenja za osiguravanje prostora za carinski terminal sa aspekta izbora najboljeg rješenja sa stanovišta efikasnosti i ekonomičnosti.

Provedbene akte koji se tiču načina naplate i vođenja evidencija o naknadama za korištenje carinskih terminala unaprijediti, s ciljem osiguranja jasnijeg i jednoobraznog postupanja.



Razmotriti mogućnost poduzimanja mjera i radnji kojima bi se izbjegla praksa naknadnog usuglašavanja prihoda sa vlasnicima, te uspostavila jasna i precizna evidencija potraživanja UNO prema vlasnicima.

Doraditi provedbene akte s ciljem reguliranja postupanja u prijelaznom periodu, kada se vrši promjena carinskog terminala.

- S ciljem dosljedne i jednoobrazne primjene provedbenih akata, kao i pravovremenog postupanja, unaprijediti kontrolne mehanizme.

Kontrolne mehanizme unaprijediti jasnim definiranjem podjele poslova i odgovornosti u cijelom procesu upravljanja carinskim terminalima.

Unaprijediti kontrolne aktivnosti u segmentu praćenja ispunjenosti uvjeta carinskih terminala u skladu sa propisima i ugovorima, evidencijom naknadama za korištenje carinskih terminala, usuglašavanja prihoda sa vlasnicima, dostavljanja zapisnika, izdavanja računa i plaćanja, kao i u segmentu rada prinudne naplate.

- Način izvješćivanja unaprijediti s ciljem dobivanja svih relevantnih činjenica o stanju, problemima kao i preporukama na temelju kojih bi se mogle poduzimati potrebne korektivne radnje.

Izvešća o radu dopuniti sa informacijama o stanju i problemima u segmentu upravljanja carinskim terminalima.

S ciljem eliminiranja i smanjenja rizika nastanka ili kumuliranja dugovanja temeljem prihoda od carinskih terminala pravovremeno informirati o stanju duga i pravovremeno pokretati postupke prinudne naplate. Analizirati sva dugovanja sa aspekta zastare i poduzeti sve aktivnosti za smanjenje tog rizika.

- Posvetiti dužnu pažnju izvještajima interne revizije i kontrole, pravovremeno poduzimati mjere na realizaciji preporuka i unaprjeđenju, i pratiti implementaciju danih preporuka.

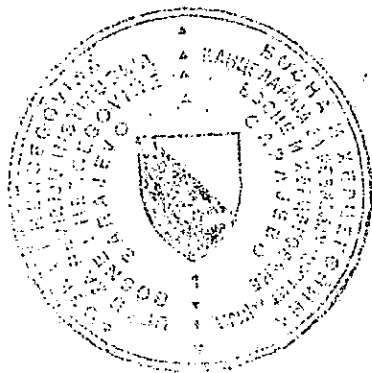
Tim revizije učinka:

Jelena Andrić,
viši revizor - vođa tima

Jasmina Okanović,
revizor učinka

Rukovoditelj
Odjela revizije učinka

Fadila Ibrahimović





Privici

- Privitak br. 1 -** Raspored CI i CR po regionalnim centrima
- Privitak br. 2 -** Pregled sistematiziranih CI i CR prema Pravilniku o unutarnjem ustrojstvu u UNO u odnosu na Odluku o određivanju graničnih prijelaza u BiH, granične prijelaze utvrđene međunarodnim sporazumima i ugovorima kao i uspostavljenim terminalima
- Privitak br. 3 -** Pregled terminala koji su poslovali u razdoblju 2012. – 2014. godine sa lokacijom sa vremenom i načinom pribavljanja
- Privitak br. 4 -** Pregled ispunjenosti ostalih uvjeta koji postoje na terminalu, a koji nisu ugovoreni
- Privitak br. 5 -** Pregled detalja iz ugovora kojima su definirane procedure sravnjivanja, plaćanja i izdavanja CT obrazaca za terminale iz uzorka
- Privitak br. 6 -** Iznos fakturiranog prihoda za sve terminale i dug po godinama za razdoblje 2012. – 2014. godina
- Privitak br. 7 -** Pregled izdanih naloga za prinudnu naplatu za kašnjenja sa uplatama za razdoblje 2012. – 2014. godina po terminalima

**Prilog br. 1 – Raspored CI i CR po regionalnim centrima**

REGIONALNI CENTAR	Banja Luka	Sarajevo	Mostar	Tuzla	UKUPNO
CI	9	8	9	8	34
CR	16	10	18	12	56
UKUPNO	25	18	27	20	90

Izvor: Ured za reviziju na osnovu podataka iz uzorkom obuhvaćenih carinskih terminala, Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji u UIO



Prilog br. 2 - Pregled sistematizovanih CI i CR prema Pravilniku o unutrašnjoj organizaciji u UIO u odnosu na Odluku o određivanju graničnih prijelaza u BiH, granične prijelaze utvrđene međunarodnim sporazumima i ugovorima kao i uspostavljenim terminalima

Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji u UIO, 2013.		Odluka o određivanju graničnih prijelaza u BiH, maj 2012.	Ugovor između BiH i Hrvatske o graničnim prijelazima decembar 2013.	Sporazum o određivanju graničnih prijelaza sa Srbijom, 2007.	Sporazum o graničnim prijelazima za međunarodni saobraćaj sa Crnom Gorom 2010.	Terminali
CI	CR					
1. Banja Luka						MERIDIAN
	1. Pošta Banja Luka					
	2. Slobodna zona B. Luka					
2. Aerodrom Banja Luka		Međ.GP u zračnom saobraćaju za robni i putnički saobraćaj				
3. Bihać						UIO
	3. Granični prijelaz Izačić	Međ.GP I kategorije	I			UIO
	4. Željeznička stanica Martin Brod	GP za željeznički saobraćaj				
	5. Granični prijelaz Užjebić (Ripač)	GP za putnički saobraćaj	PUT			
	6. Granični prijelaz Strmica (Bosansko Grahovo)	Međ.GP II kategorije	II			
4. Velika Kladuša						ADDA PROMET
	7. Granični prijelaz Hukića Brdo (Velika Kladuša)	Međ.GP II kategorije	II			
5. Novi Grad						KOZARAPREV OZ
	8. Granični prijelaz Kostajnica	Međ.GP III kategorije	PUT			
	9. Granični prijelaz Gradina	GP za putnički saobraćaj	II			UIO
	10. Željeznička stanica Dobrljin	GP za željeznički saobraćaj				
	11. Granični prijelaz Novi Grad	Međ.GP III kategorije	PUT			
	12. Granični prijelaz Kozarska Dubica	GP za putnički saobraćaj	POG			
6. Gradiška						UIO
	13. Granični prijelaz Gradiška	Međ.GP I kategorije	BIP			



7. Šamac						OPĆINA DOMALJEVAC
						SLOBODNA ZONA
	14. Granični prijelaz Šamac	Međ.GP I kategorije				TUIO
	15. Željeznička stanica Šamac	GP za željeznički saobraćaj				
8. Brod						GLOBAL BH
	16. Granični prijelaz Brod	Međ.GP II kategorije	II			
9. Prijedor						PROLOGISTIC
10. Sarajevo						INTEREUDPA RTC
	17. Slobodna zona Sarajevo					
11. Aerodrom Sarajevo		Međ.GP u zračnom saobraćaju za robni i putnički saobraćaj				
	18. Pošta Sarajevo					
12. Višegrad						PRIVREDNI PREPOROD
	19. Granični prijelaz Vardište	Međ.GP I kategorije		I		
	20. Granični prijelaz Uvac	Međ.GP II kategorije		II		
	21. Granični prijelaz Ustibar	Međ.GP II kategorije		II		
	22. Željeznička stanica Strbici	GP za željeznički i putnički saobraćaj		X		
	23. Granični prijelaz Metaljka	Međ.GP II kategorije			II	
	24. Granični prijelaz Vitina	GP za putnički saobraćaj			PUT	
	25. Granični prijelaz Hum	Međ.GP I kategorije			I	
13. Zenica						ŽELJEZARA ZENICA
14. Kiseljak						ZRAK OPTOMEHANIKA
15. Visoko						VELEPROMETD C
	26. Slobodna zona Visoko					SLOBODNA ZONA
16. Sokolac						ONOGOŠT
17. Goražde						DTS SPED
18. Mostar						PROMARK
	27. Slobodna zona Mostar					
	28. Pošta Mostar					



	29. Granični prijelaz Neum I	Med. GP II kategorije	II			
	30. Granični prijelaz Neum II	Med. GP II kategorije	II			
	31. Granični prijelaz Gabela	GP za putnički saobraćaj	POG			
	32. Granični prijelaz Ivanica	GP za putnički saobraćaj	II			
	33. Granični prijelaz Doljani	Med. GP I kategorije	PUT			
19. Aerodrom Mostar		Med. GP u zračnom saobraćaju za robni i putnički saobraćaj				
20. Čapljina						ZELJEZNICE FBIH
	34. Željeznička stanica Čapljina	GP za željeznički saobraćaj				
21. Grude						OPĆINA GRUDE
	35. Granični prijelaz Gorica	Med. GP I kategorije	II			AMAGAL
	36. Granični prijelaz Osoje	GP za putnički saobraćaj	II			
	37. Granični prijelaz Orahovlje	GP za putnički saobraćaj	PUT			
	38. Granični prijelaz Crveni Grm	GP za putnički saobraćaj	PUT			
	39. Granični prijelaz Bijaca	GP za putnički saobraćaj	BIP			VOLTA
22. Trebinje						BUTREKS
	40. Granični prijelaz Deleuša	Med. GP II kategorije			II	
	41. Granični prijelaz Klobuk	Med. GP I kategorije			I	UIO
	42. Granični prijelaz Zupci	Med. GP II kategorije			II	
23. Ljubuški						TRGOKOP
24. Livno						MASTER INVEST
25. Tomislavgrad						OPĆINA TOMISLAVGRAD
	43. Granični prijelaz Kamensko	Med. GP II kategorije	II			UIO
	44. Granični prijelaz Prisika	GP za putnički saobraćaj	PUT			
26. Travnik						INTEREUROPA RTC
27. Tuzla						RIVA



	45. Slobodna zona Tuzla					
26. Aerodrom Tuzla		Međ. GP u zračnom saobraćaju za robni i putnički saobraćaj				
29. Orašje						OPĆINA ORAŠJE
	46. Granični prijelaz Orašje	Međ. GP I kategorije	I			UIO
30. Brčko						LUKA BRČKO
	47. Granični prijelaz Brčko	Međ. GP II kategorije	II			
	48. Željeznička stanica Brčko	GP za željeznički saobraćaj				
31. Zvornik						DRINATRANS
	49. Granični prijelaz Karakač	Međ. GP I kategorije		I		UIO
	50. Granični prijelaz Šepak	GP za putnički saobraćaj		PUT		
	51. Granični prijelaz Bratunac	GP za putnički saobraćaj		PUT		
	52. Granični prijelaz Skelani	GP za putnički saobraćaj		PUT		
	53. Željeznička stanica Zvornik	GP za željeznički saobraćaj		X		
32. Bijeljina						UIO
	54. Granični prijelaz Pavićević Most (Popovi)	Međ. GP II kategorije		II		
	55. Granični prijelaz Rača	Međ. GP I kategorije		I		UIO
	56. Željeznička stanica Bijeljina	GP za željeznički saobraćaj		X		
33. Doboј						INTERSPED
34. Tešanj						DC TEŠANJ
			ZVIRIČI PRUD - PUT			
			TREBIMLJA ČEPIKUĆE - PUT			

Izvor: Ured za reviziju



Prilog br. 3 – Pregled terminala koji su poslovali u periodu 2012. – 2014. godine sa lokacijom sa vremenom i načinom pribavljanja

VLASNIK TERMINALA	CI ILI CR	DATUM SKLAPANJA UGOVORA	NAČIN IZBORA	DATUM RASKIDA UGOVORA	RAZLOG RASKIDA UGOVORA	DODATNI KOMENTAR
TERMINALI REGIONALNI CENTAR SARAJEVO						
ŽELJEZARA Zenica	CI Zenica	10.07.2007.	naslijeđen			
SLOBODNA ZONA Visoko	CR Slobodna zona Visoko	24.07.2009.	naslijeđen			
PRIVREDNI PREPOROD	CI Višegrad	02.12.2008.	naslijeđen			
ONOGOŠT	CI Sokolac	10.07.2007.	naslijeđen			
INTEREUROPA RTC	CI Sarajevo	30.04.2007.	naslijeđen			
ZRAK OPTOMEHANIKA	CI Kiseljak	20.09.2007.	naslijeđen			
VELEPROMET DC	CI Visoko	18.02.2009.	javni oglas			
DTS SPED	CI Goražde	10.07.2007.	naslijeđen			
VITEX	CI Visoko	10.09.2007.	naslijeđen	III/2009	Nisu ispunjene ugovorene obaveze.	
TERMINALI REGIONALNI CENTAR BANJA LUKA						
JP SLOBODNA ZONA Šamac	CR Šamac	25.10.2007.	naslijeđen			
R&S COMPANY	CI Brod	10.09.2007.	naslijeđen	25.12.2012.	Nisu ispunjene ugovorene obaveze i dug po osnovu terminala	
GLOBAL BH	CI Brod	28.11.2012.	javni oglas			
MERIDIJAN	CI Banja Luka	30.04.2007.	naslijeđen			
OPŠINA DOMALJEVAC - ŠAMAC	CI CR Šamac	10.07.2007.	naslijeđen			
KOŽARAPREVOZ	CI NOVI GRAD	10.07.2007.	naslijeđen			
VELEPROMET	CI Prijedor	10.07.2007.	naslijeđen	31.10.2013.		
PROLOGISTIC	CI Prijedor	31.10.2013.	javni oglas			
AGROKOMERC	CI Velika Kladuša	Nije potpisao ugovor i pored brojnih zahtjeva UIO.	naslijeđen			Izabran novi
ADDA PROMET	CI V. Kladuša	22.05.2012.	Javni oglas			
TERMINALI REGIONALNI CENTAR MOSTAR						
OPĆINA TOMISLAVGRAD	CI Tomislavgrad	28.01.2009.	naslijeđen			
SLOBODNA ZONA HERCEGOVINE sada PROMARK	CI Mostar	31.05.2010. 17.05.2012.	naslijeđen			Promjenjen vlasnika terminala.
TRGOKOP	CI Ljubuški	10.07.2007.	naslijeđen	31.10.2013.	Dug po osnovu terminala.	
INTEREUROPA RTC	CI Travnik	09.05.2009.	naslijeđen			
ŽELJEZNICE FBiH	CI Čapljina	17.03.2010.	naslijeđen			
OPĆINA GRUDE	CI Grude	10.09.2007.	naslijeđen			
AMAGAL	CR Gorica	10.07.2007. 31.03.2014.	naslijeđen	30.09.2013. 31.10.2013.	Dug po osnovu terminala.	Naknadno sklopljen sporazum i novi ugovor.
MASTER INVEST	CI Livno	10.07.2007.	naslijeđen			



VOLTA	CR. Bijača	04.10.2013.	poziv za učešće			
DD DALMATA	GP Doljani	11.10.2007.	naslijeđen	15.08.2013.	Nije više robni prijelaz.	
BUTREKS	CI Trebinje	10.07.2007.	naslijeđen			
TERMINALI REGIONALNI CENTAR TUZLA						
INTERSPED	CI Dobo	11.10.2007.	naslijeđen			
DC TEŠANJ	CI Tešanj	10.07.2007.	naslijeđen			
LUKA BRČKO	CI GP Brčko	20.08.2007.	naslijeđen			
DRINATRANS	CI Zvornik	10.07.2007.	naslijeđen			
RIVA	CI Tuzla	30.05.2012.	javni oglas			
OPĆINA Orašje	CI Orašje	10.09.2007.	naslijeđen			

Izvor: Ured za reviziju na osnovu podataka dostavljenih iz UIO

**Prilog br. 4 - Pregled ispunjenosti ostalih uslova koji postoje na terminalu, a koji nisu ugovoreni**

R. B.	ZA POTREBE		VLASNIK TERMINALA	ARHIV	VILJ UŠK AR	SANITARNE PROSTORIJE ZA VOZAČE	PROSTORIJE ZA ŠPEDIciju	PROSTOR ZA INSPEKCIJE	RESTORAN/BIFE	KARANTEN ZA ŽIVU STOKU
1	CI	VISOKO	VELEPROMET-DC			+	+	+	+	
2	CR	GORICA	AMAGAL			+	+	+	+	
3	CI	TUZLA	RIVA			+	+	+	+	
4	CI	ŠAMAC	SLOBODNA ZONA OPĆINA DOMALJEVAC			+	+	+	+	
5	CI	SARAJEVO	INTEREUROPA RTC			+	+	+		
6	CR	BIJACA	VOLTA	+		+		+		
7	CI	LJUBUŠKI	TRGOKOP				+	+		
8	CI	BROD	GLOBAL BH						+	
9	CI	BIJELJINA	UIO	+		+	+	+	+	+
10	CR	ORAŠJE	UIO	+		+	+	+	+	
11	CR	KAMENSKO	UIO	+		+	+	+		
12	CI	GRADIŠKA	UIO	+		+	+	+		
13	CRI	ŠAMAC	UIO	+		+ U KVARU	+	+		

Izvor: Ured za reviziju, na osnovu podataka iz uzorkom obuhvaćenih carinskih terminala



Prilog br. 5 - Pregled detalja iz ugovora kojima su definisane procedure sravnjivanja, plaćanja i izdavanja CT obrazaca za terminale iz uzorka

R. B. R.	ZA POTREBE		VLASNIK TERMINALA	DATUM UGOVORA	DETALJI IZ INSTRUKCIJE
					SRAVNJIVANJE/ZAPISNIK DO 5. U MJESECU, FAKTURA DO 8.
1	CI	VISOKO	VELEPROMET-DC	FEBRUAR 2009.	UGOVOR - SRAVNJIVANJE 16. I 1. U MJESECU, A PLAĆANJE DO 10. ANEKS IZ JULI A 2012. - ZAPISNIK DO 5. I PLAĆANJE DO 10. ŠTAMPANJE CT.
2	CI	VISOKO	SLOBODNA ZONA VISOKO	JULI 2007.	UGOVOR - SRAVNJIVANJE 16. I 1. U MJESECU, A PLAĆANJE DO 10.
3	CI	LJUBUŠKI	TRGOKOP	JUNI 2007.	UGOVOR - SRAVNJIVANJE 1 I 16 I PLAĆANJA 1 I 16. ANEKS JUNI 2012. - ZAPISNIK DO 5., FAKTURA DO 7., PLAĆANJE DO 10. ŠTAMPANJE CT
4	CR	BIJAČA	VOLTA	OKTOBAR 2013.	UGOVOR - ZAPISNIK DO 5., FAKTURA DO 7., PLAĆANJE DO 10. ŠTAMPANJE CT
5	CR	GORICA	AMAGAL	JULI 2007.	UGOVOR - ZAPISNICI 1 I 16 I PLAĆANJA 1 I 16. ANEKS IZ NOVEMBRA 2011. - ZAPISNIK DO 5 I PLAĆANJE DO 10. ANEKSA IZ JUNA 2012. - OBAVEZA ZA CT
6	CI	TUZLA	RIVA	PRVI UGOVOR NEPOTPISAN ANEKS SEPTEMBAR 2008.	ANEKS SEPTEMBAR 2008. - SRAVNJIVANJE 16. I 1. U MJESECU, A PLAĆANJE DO 10. UGOVOR MAJ 2012. - ZAPISNIK DO 5., FAKTURA DO 7, PLAĆANJE DO 10. ŠTAMPANJE CT
7	CI	NOVI GRAD	KOZARAPREV OZ	MAJ 2007.	UGOVOR - ZAPISNICI 1 I 16 I PLAĆANJA 1 I 16.
8	CI	BROD	GLOBAL BH	NOVEMBAR 2012.	UGOVOR - ZAPISNIK DO 5., FAKTURA DO 7., PLAĆANJE DO 10. ŠTAMPANJE CT.
9	CI	SARAJEVO	INTEREUROPA RTC	APRIL 2007.	UGOVOR - SRAVNJIVANJE 1 I 16 I PLAĆANJA 1 I 16. ANEKS JANUAR 2010. - ZAPISNIK DO 5., PLAĆANJE DO 10. ANEKS JUNI 2012. - ŠTAMPANJE CT
10	CI	ŠAMAC	OPĆINA DOMALJEVAC	JUNI 2007.	UGOVOR - SRAVNJIVANJE 1 I 16 I PLAĆANJA 1 I 16. ANEKS JANUAR 2010. - ZAPISNIK DO 5., PLAĆANJE DO 10. ANEKS JULI 2012. - ŠTAMPANJE CT
			SLOBODNA ZONA	OKTOBAR 2007.	UGOVOR - SRAVNJIVANJE 16. I 1. U MJESECU, A PLAĆANJE DO 10. ANEKS DECEMBAR 2009. - ZAPISNIK DO 5., PLAĆANJE DO 10. ANEKS JUNI 2012. - ŠTAMPANJE CT

Izvor: Ured za reviziju na osnovu podataka dostavljenih iz UIO



Prilog br. 6 – Iznos fakturisanog prihoda za sve terminale za period 2012. – 2014. godina

R.BR.	ZA POTREBE		VLASNIK TERMINALA	FAKTURISANI PRIHOD		
				2012.	2013.	2014.
1	CI	BANJA LUKA	MERIDIAN	262.205	256.718	225.234
2	CI	ŠAMAC	OPĆINA DOMALJEVAC	340.002	271.935	245.333
			SLOBODNA ZONA	180.597	173.526	134.073
3	CI	VELIKA KLADUŠA	ADDA-PROMET	43.137	84.915	100.389
	CI	VELIKA KLADUŠA	AGROKOMERC	37.617	0	0
4	CI	NOVI GRAD	KOZARAPREVOZ	88.401	77.283	39.021
5	CI	BROD	GLOBAL BH	0	544.264	596.343
	CI	BROD	R&S COMPANY	665.772	3.330	0
6	CI	PRIJEDOR	PROLOGISTIC	0	5.165	64.691
	CI	PRIJEDOR	VELEPROMET	56.309	50.184	0
7	CI	BIHAĆ	UIO	955.400	990.800	1.156.000
8	CR	IZAČIĆ	UIO	26.765	35.200	31.590
9	CR	GRADINA	UIO	37.925	129.400	192.400
10	CI	GRADIŠKA	UIO	2.950.505	3.148.900	3.412.300
11	CR	ŠAMAC	UIO	363.750	348.600	254.250
REGIONALNI CENTAR BANJA LUKA				6.008.385	6.120.220	6.451.624
1	CI	GRUDE	OPĆINA GRUDE	202.947	194.907	186.801
2	CI	TOMISLAVGRAD	OPĆINA TOMISLAVGRAD	77.676	63.405	59.676
3	CI	TRAVNIK	INTEREUROPA RTC	102.978	106.478	114.567
4	CI	LIVNO	MASTER INVEST	54.108	57.029	43.251
	CR	DOLJANI	DD DALMATA	445.393	237.447	0
5	CI	ČAPLJINA	ŽELJEZNICE FBiH	123.300	105.777	40.473
6	CR	GORICA	AMAGAL	365.277	247.794	951.059
	CI	MOSTAR	SLOBODNA ZONA HERCEGOVINA	79.359		0
7	CI	MOSTAR	PROMARK	105.333	148.833	145.488
8	CI	TREBINJE	BUTREKS	36.552	45.111	44.970
9	CR/GP	BIJAČA	VOLTA	0		393.989
10	CR/GP	KAMENSKO	UIO	496.740	499.185	439.335
11	CR/GP	KLOBUK	UIO	174.055	103.830	105.665
12	CI	LJUBUŠKI	TRGOKOP	44.751	66.570	127.287
REGIONALNI CENTAR MOSTAR				2.308.469	1.876.366	2.652.561
1	CI	ZENICA	ŽELJEZARA ZENICA	73.204	125.067	193.404



		4.12.2012	Nema uplate	18.12.2012– nalog
		10.1.2013	9.8.2013	23.01.2013– nalog
		1.2.2013	04.03. i 09.08.2013	25.02.2013– nalog
		11.3.2013	09.08. i 27.09.2013	27.03.2013– nalog
		3.4.2013	23.04. i 09.08.2013	23.04.2013– nalog
		3.5.2013	27.06. i 09.08.2013	29.05.2013– nalog
		4.6.2013	12.7.2013	12.07.2013– nalog
		12.7.2013	27.9.2013	30.07.2013– nalog
		2.8.2013	27.09. 30.11. i 20.12.2013.	27.08.2013– nalog
		5.9.2013	Nema uplate	23.09.2013– nalog
		1.10.2013	Nema uplate	23.10.2013– nalog
		6.11.2013	Nema uplate	20.11.2013– nalog
		2.12.2013	Nema uplate.	31.12.2013–nalog
		Cijela 2014 na vrijeme fakture (12 faktura)	Nema uplata cijelu godinu	30.01.2014. izdat nalog i dalje kontinuirano po računima do kraja godine (12 naloga)
17.	MASTER INVEST – CI LIVNO	10.1.2012	18.1.2012	
		14.2.2012	21.2.2012	
		19.3.2012	23.3.2012	
		13.4.2012	25.4.2012	
		9.5.2012	21.5.2012	
		6.6.2012	18.6.2012	
		13.7.2012	23.7.2012	
		7.8.2012	20.8.2012	
		6.12.2012	11.12.2012	
		8.1.2013	11.1.2013	
		5.11.2013	12.11.2013	
		4.2.2014	11.2.2014	
		6.11.2014	11.6.2014	
		13.1.2012	24.1.2012	
		13.2.2012	16.2.2012	
		11.4.2012	18.4.2012	
		7.5.2012	14.5.2012	
		16.8.2012	22.8.2012	
		10.10.2012	17.10.2012	
		12.11.2012	14.11.2012	
		6.12.2012	13.12.2012	
		6.2.2013	12.2.2013	
		11.3.2013	13.3.2013	
		8.7.2013	11.7.2013	
		9.8.2013	21.8.2013	
		4.10.2013	14.10.2013	
		8.1.2014	14.1.2014	
		6.2.2014	11.2.2014	
		9.4.2014	15.4.2014	
		20.8.2014	24.8.2014	
		11.9.2014	16.9.2014	
		21.11.2014	26.11.2014	
		11.12.2014	17.12.2014	
19.	INTEREUROPA RTC – CI TRAVNIK	12.1.2012	12.1.2012	
		14.3.2012	15.3.2012	
		10.5.2012	11.5.2012	
	REGIONALNI CENTAR – MOSTAR	137		38
20.	RIVA – CI TUZLA	1.11.2012	12.11.2012	12.11.2012 nalog
21.	OPĆINA ORAŠJE–CI. ORAŠJE	3.9.2013	11.9.2013	11.09.2013 nalog
22.	INTERŠPED – CI DOBOJ	5.3.2013	14.3.2013	12.03.2013 nalog
	REGIONALNI CENTAR – TUZLA	3		3
	UKUPNO	177		71

Izvor: Ured za reviziju na osnovu podataka dostavljenih iz UIO