



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

www.revizija.gov.ba



REVIZIJA UČINKA

„NABAVA AVIOKARATA U INSTITUCIJAMA BIH“

Sarajevo, svibanj 2024. godine



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

www.revizija.gov.ba



IZVJEŠĆE REVIZIJE UČINKA

„NABAVA AVIOKARATA U INSTITUCIJAMA BIH“

Sarajevo, svibanj 2024. godine

NABAVA AVIOKARATA U INSTITUCIJAMA BiH

Ured za reviziju institucija BiH proveo je reviziju učinka na temu „Nabava aviokarata u institucijama BiH“. Revizija je provedena u skladu sa Zakonom o reviziji institucija BiH, Međunarodnim standardima vrhovnih revizijskih institucija – ISSAI, INTOSAI smjernicama i metodologiji za rad revizije učinka vrhovnih revizijskih institucija u BiH.

Revizija je provedena s ciljem da se ispita osiguravaju li postojeće aktivnosti nabave aviokarata u institucijama BiH efikasno i ekonomično korištenje proračunskih sredstava. Revizija je provedena na uzorku od šest institucija BiH.

Revizija pokazuje da institucije iz uzorka ne osiguravaju blagovremene nabave aviokarata i ne koriste pogodnosti tržišne konkurencije kako bi osigurale najbolju vrijednost za novac. Utvrđeno je korištenje uvjeta koji ograničavaju konkurenciju, a kriteriji dodjele ugovora uvijek ne osiguravaju najbolju vrijednost za novac. Tržište aviokarata je veoma dinamično i zahtjeva brzo djelovanje, a postojeća zakonska rješenja ne prepoznaju nabave u dinamičnom okruženju. Navedeno institucijama BiH stvara problem koji uzrokuje nemogućnost ispunjenja temeljnih načela javnih nabava prema modelu koji je trenutno u primjeni pri nabavi aviokarata.

Sve prethodno za posljedicu ima slabiji interes ponuđača da sudjeluju u postupcima nabave aviokarata i nabavu aviokarata po višim cijenama u odnosu na cijene koje bi se postigle u okruženju u kojem djeluje tržišna konkurencija, što u konačnici dovodi u pitanje svrsishodnost provođenja javne nabave.

U cilju efikasnijeg i ekonomičnijeg korištenja budžetskih sredstava za nabavu aviokarata, Ured za reviziju je uputio preporuke Vijeću ministara BiH radi unaprjeđenja sustavnog rješenja i institucijama iz uzorka radi unaprjeđenja upravljanja procesom nabave aviokarata.

Ured za reviziju je, u skladu s odredbama Zakona o reviziji institucija BiH, dostavio Nacrt izvješća institucijama koje su bile obuhvaćene provedenom revizijom. Ovim institucijama je, u skladu sa Zakonom, ostavljena mogućnost da daju svoje komentare i primjedbe na Nacrt izvješća. Komentare i primjedbe na Nacrt izvješća su dostavili Generalno tajništvo Vijeća ministara BiH i Regulatorna agencija za komunikacije. U dostavljenim komentarima nisu iznesene nove činjenice ili dokazi koji bi utjecali na izmjenu nalaza i zaključaka navedenih u Nacrtu izvješća. Dio komentara koji su tehničke prirode ili doprinose jasnijoj prezentaciji nalaza su prihvaćeni i isti su uvršteni u konačno izvješće.

GLAVNI REVIZOR

ZAMJENIK

Hrvoje Tvrtković, v.r.

ZAMJENICA

GLAVNOG REVIZORA

GLAVNOG REVIZORA

Nedžad Hajtić, v.r.

Neda Močević, v.r.

Kazalo

1. UVOD.....	9
1.1. Pozadina problema i motivi za reviziju	9
1.2. Cilj, opseg i ograničenja revizije	10
1.3. Revizijska pitanja i kriteriji revizije.....	12
1.4. Izvori informacija i metode revizije	14
1.5. Struktura izvješća	15
2. NABAVA AVIOKARATA U INSTITUCIJAMA BIH – OSNOVNE INFORMACIJE	16
2.1. Osnovne informacije o službenim putovanjima i nabavama aviokarata	16
2.1.1. Nabava aviokarata.....	16
2.1.2. Kanali distribucije aviokarata	18
2.1.3. Faktori koji utječu na cijenu aviokarata.....	19
3. NALAZI	21
3.1. Osiguranje blagovremenosti nabave aviokarata	21
3.2. Pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata	26
3.2.1. Korištenje pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata.....	26
4. ZAKLJUČCI.....	31
4.1. Institucije BiH ne osiguravaju uvijek blagovremene nabave aviokarata	31
4.2. Institucije BiH ne koriste uvijek pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata.....	32
5. PREPORUKE	33
6. PRIVICI	35

Korištene kratice

Kratika	Puni naziv
BIH	Bosna i Hercegovina
Parlamentarna skupština BiH	Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine
VMBIH	Vijeće ministara BiH
GT VMBIH	Generalno tajništvo Vijeća Ministara Bosne i Hercegovine
MO BiH	Ministarstvo obrane Bosne i Hercegovine
MVP BiH	Ministarstvo vanjskih poslova Bosne i Hercegovine
RAK	Regulatorna agencija za komunikacije
BHDCA	Direkcija za civilno zrakoplovstvo
KV	Konkurencijsko vijeće Bosne i Hercegovine
DKPT	Direkcija za koordinaciju policijskih tijela
AJN	Agencija za javne nabave
URŽ	Ured za razmatranje žalbi
ZJN	Zakon o javnim nabavama BiH
Mini tenderiranje	Zaključivanje okvirnih sporazuma sa više ponuditelja i pozivanje istih da dostave ponude

Izvršni sažetak

Revizija je provedena sa ciljem da se utvrdi osiguravaju li postojeće aktivnosti nabave aviokarata u institucijama BiH efikasno i ekonomično korištenje proračunskih sredstava. U nastavku su najvažniji nalazi i preporuke revizije:

Institucije BiH ne osiguravaju uvijek blagovremene nabave aviokarata:

- Institucije iz uzorka u većini slučajeva neblagovremeno nabavljaju aviokarte i time ne osiguravaju ekonomično korištenje javnih sredstava. Aviokarte se često nabavljaju nekoliko dana pred putovanje, pa čak i pred samo putovanje.
- Prosječno vrijeme nabave testiranih aviokarata kod institucija iz uzorka je 14 dana prije putovanja, a stručna i naučna literatura ukazuje na potrebu kupovine aviokarata minimalno 21 dan prije putovanja kako bi se izbjegli previsoki troškovi nabave.
- Niti jedna institucija iz uzorka nije analizirala blagovremenost nabave aviokarata. Izuzetak u jednom dijelu je utvrđen kod BHDCa, gdje je interna revizija analizirala rokove podnošenja zahtjeva za službeno putovanje i utvrdila da se isti ne poštuju kako je to definirano Pravilnikom o službenim putovanjima.
- Analizom dokumentacije testiranih aviokarata kod institucija iz uzorka utvrđeno je kasno donošenje odluka o upućivanju na službeno putovanje. Kod najmanje 1/3 neblagovremeno nabavljenih aviokarata, odluke su donesene pred samu nabavu aviokarata ili nakon nabave aviokarata, a većina takvih putovanja je bila poznata najmanje mjesec dana prije.
- Neblagovremene nabave aviokarata za posljedicu, osim neekonomičnog korištenja javnih sredstava, mogu imati i suženi izbor opcija leta, kao i nemogućnost rezervacije i samim tim nemogućnost prisustva važnim događajima na kojima je isto potrebno ili čak obvezno.
- Kod tri od šest institucija iz uzorka utvrđeno je i neblagovremeno zaključivanje okvirnih sporazuma. Na ovaj način institucije BiH se izlažu riziku da ne mogu osigurati nabavu aviokarata ili riziku da će izvršiti nabavu aviokarata koja nije u skladu sa ZJN-om.
- Većina institucija iz uzorka nema donesene interne procedure o službenim putovanjima koje stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.

Institucije BiH ne koriste uvijek pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata:

- Većina institucija iz uzorka ne koriste pogodnosti tržišne konkurencije kako bi kod nabave aviokarata kada su poznati svi detalji putovanja osigurale najbolju vrijednost za novac. Aviokarte se nabavljaju od jednog dobavljača na temelju zaključenog okvirnog sporazuma po kriteriju „najniža cijena – cijena usluge agencije (provizije)“. Međutim, revizija je utvrdila da ovakav način nabave aviokarata uvijek ne osigurava najbolju vrijednost za novac čime svrha javne nabave gubi smisao.
- Provjerom cijena aviokarata koja je vršena u stvarnom vremenu i istim uvjetima, kod dvije od tri institucije utvrđene su više cijene aviokarata od onih do kojih je revizija došla provjerom. Cijene ovih aviokarata su bile u prosjeku više za oko 15% u odnosu na cijene do kojih je došla revizija prikupljanjem ponuda na tržištu.

- Samo su dvije od šest institucija iz uzorka zaključivale okvirni sporazum s više ponuđača i provodile mini tenderiranje kod nabave aviokarata kada su bili poznati svi detalji nabave. Međutim, revizijom je utvrđeno da u postupcima mini tenderiranja konkurencija u većini slučajeva nije bila osigurana.
- Analizom nabave aviokarata kod institucija iz uzorka koje su provodile mini tenderiranje, revizija je utvrdila da dodjela okvirnog sporazuma po kriteriju „najniža cijena - cijena usluge agencije (provizija)“ ne mora značiti i najnižu cijenu konačne ponude aviokarte kada su poznati svi detalji putovanja.
- Prilikom nabave aviokarata pojedine institucije iz uzorka definiraju uvjete koji ograničavaju tržišnu konkurenciju.
- Institucije iz uzorka koje nisu provodile mini tenderiranje, kao razlog neprovođenja navode zahtjevne procedure, nejasno definiranje pitanja žalbe i dr., što u konačnici može utjecati na dužinu trajanja postupka i nemogućnost osiguravanja aviokarte na vrijeme, naročito kod iznenadnih i neplaniranih putovanja.
- Predstavnici agencija koje se bave prodajom aviokarata navode da zbog uspostavljenog načina nabave aviokarata i neprirodno niskih cijena mnoge agencije ne žele sudjelovati u postupcima javne nabave što ne doprinosi načelima zdrave konkurencije.
- Premda određene institucije iz uzorka ne koriste pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata, iste ne koriste ni ugovorene mehanizme provjere i kontrole cijana aviokarata.

Ured za reviziju je u cilju efikasnijeg i ekonomičnijeg korištenja budžetskih sredstava za nabavu aviokarata uputio preporuke Vijeću ministara BiH i institucijama BiH.

Preporuke upućene Vijeću ministara BiH:

- Donijeti/predložiti mjere za unapređenje sustavnog rješenja koje će na efikasan način osigurati mogućnost korištenja pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata, uključujući i izmjene ZJN-a ako se to pokaže potrebnim.

Preporuke institucijama iz uzorka:

- Donijeti ili unaprijediti interne procedure službenih putovanja;
- Blagovremeno nabavljati aviokarte;
- Koristiti pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata;
- Osigurati realizaciju ugovora u skladu s ugovorenim uvjetima;
- Razmotriti mogućnost provođenja zajedničke/centralizirane javne nabave.

1. UVOD

1.1. Pozadina problema i motivi za reviziju

Zaposleni u institucijama Bosne i Hercegovine radi obavljanja poslova iz svoje nadležnosti često putuju u inozemstvo, a kao prijevozno sredstvo najčešće koriste usluge avioprijevoza. Kako bi osigurale nabavu aviokarata, institucije BiH su obvezne provoditi procedure propisane Zakonom o javnim nabavama (u daljnjem tekstu: ZJN).¹

Institucije Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: institucije BiH) godišnje izdvajaju milijune KM za usluge avioprijevoza. Samo za posljednje dvije godine, troškovi avioprijevoza su iznosili blizu 7 milijuna KM² i imali su tendenciju rasta. Isti su u 2023. godini bili za oko 20% veći u odnosu na 2022. godinu.³

Brojni indikatori ukazuju kako postoje problemi u upravljanju nabavama aviokarata u institucijama BiH. Dugi niz godina Ured za reviziju institucija BiH (u daljnjem tekstu: Ured za reviziju) u svojim izvješćima ukazuje na ove probleme⁴.

Zastupnički dom Parlamentarne skupštine BiH je na 14. sjednici, održanoj 21.12.2023. godine, usvojio set zaključaka s ciljem rješavanja problema kupovine aviokarata u institucijama BiH. Istim zaključkom zadužio je Ured za reviziju da uradi reviziju učinka na temu nabave aviokarata u institucijama BiH. Više o zaključku Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine BiH u Privitku br. 1.

Rezultati predstudijskih istraživanja su ukazali kako institucije iz uzorka uglavnom ne poduzimaju aktivnosti koje bi osigurale efikasno i ekonomično korištenje proračunskih sredstava kod nabave aviokarata. Utvrđene su slabosti u osiguranju blagovremene nabave aviokarata i korištenju pogodnosti tržišne konkurencije.

Uvažavajući sve prethodno navedeno Ured za reviziju je odlučio provesti reviziju učinka na temu „Nabava aviokarata u institucijama BiH“. Izvješće revizije učinka iz ovog područja trebao bi doprinijeti i realizaciji ciljeva održivog razvoja.⁵

¹ Zakon o javnim nabavama („Sl. glasnik BiH“, broj 39/14 i 59/22)

² Izdaci za troškove prevoza u inozemstvo javnim sredstvima u 2022. godini iznosili su 3,1 mil. dok su u 2023. godini isti iznosili 3,8 mil. Najveći dio ovih troškova se odnosi na usluge avioprijevoza, preko 95% istih.

³ Podatak iz glavne knjige – Informacioni sustav financijskog upravljanja (ISFU)

⁴ Revizija je ukazivala da se neblagovremeno pokreću postupci javnih nabava aviokarata, kupovina aviokarata samo par dana pred putovanje, na nemogućnost utvrđivanja da su nuđene 3 opcije od 3 različite aviokompanije kako je to traženo tenderskom dokumentacijom i dr.

Rezime revizorskih izvještaja za 2021. godinu

<https://www.revizija.gov.ba/Content/DownloadAttachment?Id=8b4d8256-ba35-4596-a29c-122fe4944697&langTag=bs>

Rezime revizorskih izvještaja za 2022. godinu

<https://www.revizija.gov.ba/Content/DownloadAttachment?Id=9221cf58-6e8f-4b8b-99f7-173fd12958f7&langTag=bs>

⁵ Cilj 16 – promovisati miroljubiva, inkluzivna i pravedna društva, te promovisati vladavinu zakona i osigurati jednak pristup pravdi za sve kako bi izgradili učinkovite, odgovorne i inkluzivne institucije. Poseban značaj ova revizija bi trebala dati realizaciji podcilja 16.6. - Razviti djelotvorne, odgovorne i transparentne institucije na svim nivoima vlasti.

1.2. Cilj, opseg i ograničenja revizije

Cilj revizije

Cilj revizije je ispitati osiguravaju li postojeće aktivnosti nabave aviokarata u institucijama BiH efikasno i ekonomično korištenje proračunskih sredstava.

Svrha revizije je doprinijeti efikasnijem i ekonomičnijem korištenju proračunskih sredstava za nabave aviokarata, kao i poticanje i jačanje konkurencije kod nabave aviokarata.

Opseg i ograničenja revizije

Predmet revizije su aktivnosti institucija iz uzorka u procesu nabave aviokarata. Revizijom je sagledano nabavljaju li institucije iz uzorka blagovremeno aviokarte i koriste li iste pogodnosti tržišne konkurencije u cilju efikasnijeg i ekonomičnijeg korištenja proračunskih sredstava.

Revizijom je ispitivano kada i na koji način institucije iz uzorka nabavljaju aviokarte. Ispitivano je koje sve aktivnosti institucije provode kako bi osigurale blagovremenu nabavu aviokarata (da li donose interne procedure koje stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata, da li osiguravaju blagovremeno zaključivanje okvirnih sporazuma, da li na vrijeme donose odluke o upućivanju na službeni put, da li analiziraju blagovremenost nabave aviokarata i dr.). Ispitivano je koliko vremena prije putovanja institucije iz uzorka nabavljaju aviokarte i u odnosu na vrijeme saznanja za to putovanje (planovi službenih putovanja, pozivna pisma, stupanje na dužnost-diplomacija, redoviti godišnji događaji, ugovori o školovanju i dr.) Također, analizirano je kretanje cijena aviokarata na tržištu u odnosu na planirano vrijeme putovanja. Analizirana je naučna i stručna literatura kako bi se stekao uvid u način na koji vrijeme rezervacije, kao i drugi elementi rezervacije (npr. booking klase i dr.) utječu na cijenu aviokarte.

Pored ovih aktivnosti, ispitivane su i aktivnosti koje se odnose na nabavu aviokarata i jesu li uspostavljene prakse osiguravaju ekonomično korištenje proračunskih sredstava. Analizirano koriste li institucije iz uzorka pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata kada su poznati svi detalji putovanja (destinacija, vrijeme, broj putnika i dr.). Analizirano je ograničavaju li kvalifikacijski kriteriji i drugi uvjeti u tenderskoj dokumentaciji konkurenciju, te osiguravaju li korišteni kriteriji dodjele ugovora najbolju vrijednost za novac. Ispitivana je realizacija ugovora, tj. je li osigurano poštivanje ugovorenih uvjeta iz tenderske dokumentacije i zaključenih okvirnih sporazuma.

Revizijom smo ispitivali cijene aviokarata na tržištu za određene destinacije za koje su institucije iz uzorka nabavljale aviokarte. Ispitivanje cijena aviokarata je vršeno i pod istim uvjetima i u stvarno vrijeme, tj. u trenutku kada su institucije nabavljale te aviokarte.

Predmet revizije nije bilo planiranje sredstava za nabavu aviokarata, niti ispitivanje procedure javnih nabava, osim dijela pripreme tenderske dokumentacije u smislu definiranja kvalifikacijskih kriterija i drugih uvjeta koji mogu utjecati na ograničavanje konkurencije, kao i utvrđenih mehanizama kontrole/provjere cijena aviokarata. Revizijom se nismo bavili ni ispitivanjem namjene službenih putovanja, efekata i opravdanosti istih,

kao ni problematikom sigurnosnog aspekta štićenih osoba u smislu je li osigurana adekvatna zaštita štićene osobe dok koristi avioprijevoz.

Premda su u određenim slučajevima postojala ograničenja u pogledu prikupljanja i uvida u određenu dokumentaciju, obim istih nije uticao na pouzdanost prezentovanih podataka u ovom izvješčaju. Revizijom za određen broj testiranih aviokarata institucija iz uzorka nismo mogli utvrditi vrijeme saznanja za ta službena putovanja te kod istih nije utvrđivana blagovremenost nabave aviokarata. Pregled broja testiranih aviokarata kod koji se nije moglo utvrditi vrijeme saznanja za službeno putovanje dan je u Priritku br. 2.

Revizija je, zbog vremenskog okvira provođenja revizije, bila ograničena i na ispitivani broj aviokarata i njihovih cijena koje su institucije nabavljale u trenutku provođenja revizije. Nisu sve institucije iz uzorka nabavljale aviokarte u tom razdoblju ili su kasnile sa dostavljanjem informacija o nabavi aviokarata čime je bila onemogućena blagovremena provjera. Ograničavajući faktor su bila i putovanja štićenih osoba za koje nije rađena provjera aviokarata iz sigurnosnih razloga. Kod ispitivanih aviokarata, ograničenja postoje u smislu da za iste opcije leta nisu nuđene iste tarifne grupe. Naime, aviokompanije primjenjuju dinamično i kontinuirano određivanje cijena u sklopu koga se nude različite tarifne grupe za istu klasu sjedišta koje nekad uključuju neznatne razlike u razini usluge. Pri provjeri cijena aviokarata bilo je nemoguće provjeriti pripadaju li iste istim tarifnim grupama koje su nabavljale institucije. Više o faktorima koji utječu na cijene karata pogledati u Poglavlju 2.

Zbog tehničkih problema ⁶, kod Ministarstva obrane ograničen je bio uvid u dokumentaciju vezanu za korespondenciju sa dobavljačem prilikom rezervacije aviokarata i dostavu elektronske aviokarte prilikom čega ova dokumentacija nije osigurana za sve testirane aviokarte.

Mogući/potencijalni dogovori među ponuditeljima/zabranjeni sporazumi koji štete zdravoj konkurenciji nisu bili predmet ove revizije.

Revizija je obuhvatila vremensko razdoblje nabave aviokarata od 2022. do 2023. godine, a ispitivanje cijena aviokarata na tržištu i usporedba s cijenama po kojima su institucija iz uzorka nabavljale aviokarte, vršena je u realnom vremenu, tj. u vrijeme trajanja ove revizije 2024. godine.

Detaljne analize su se provodile kod institucija iz uzorka koje su odabrane prema sljedećim kriterijima:

⁶ U Ministarstvu obrane je od 01.02.2024. godine počela primjena e-mail servisa implementiranog na vlastitim resursima, te je s tim danom prestao biti dostupan dosadašnji eksterni e-mail servis. Svi korisnici su bili obaviješteni da urade pohranu, tj. da samostalno izvrše preuzimanje i pohranu e-mail poruka i kontakt adresa sa svojih mailbox-ova u opsegu koji im je neophodan za kontinuitet rada i komunikacije putem novog e-mail servisa. Međutim, zaposlenici koji rade na realizaciji ugovora za nabave aviokarata nisu uspjeli da preuzmu svu dokumentaciju, a niti su istu imali dokumentiranu na drugi način.

- podjela institucija prema visini troškova prijevoza u inozemstvo javnim sredstvom (podjela izvršena na male, srednje i velike institucije)⁷;
- podjela institucija prema broju faktura za nabavu aviokarata za 2023. godinu (podaci iz glavne knjige - ISFU);
- podjela institucija prema vrstama zaključenog okvirnog sporazuma/ugovora (zaključivanje okvirnih sporazuma sa jednim i više ponuditelja/mini tenderiranje).

Na temelju prethodnih kriterija izabrane su sljedeće institucije: Ministarstvo obrane (u daljnjem tekstu: MO BiH), Ministarstvo vanjskih poslova (u daljnjem tekstu: MVP BiH), Generalno tajništvo Vijeća ministara (u daljnjem tekstu: GT VMBIH), Direkcija za civilno zrakoplovstvo (u daljnjem tekstu: BHDCA), Regulatorna agencija za komunikacije (u daljnjem tekstu: RAK) i Konkurencijsko vijeće (u daljnjem tekstu: KV). Godišnji izdaci za aviokarte ovih institucija iznose oko 1,3 milijuna KM što čini oko 1/3 godišnjih izdataka svih institucija BiH za ovu namjenu. Pregled godišnjih izdataka nabave aviokarata institucija iz uzorka dan je u Privitku br. 3.

1.3. Revizijska pitanja i kriteriji revizije

Nakon što je utvrđen cilj revizije, definirano je glavno revizijsko pitanje koje glasi:

Poduzimaju li institucije BiH aktivnosti kako bi osigurale efikasno i ekonomično korištenje proračunskih sredstava za nabavu aviokarata?

Za što bolje razumijevanje i analizu problema, te kako bi se olakšalo prikupljanje potrebnih podataka, definirana su dva revizijska potpitanja.

1. Osiguravaju li institucije BiH blagovremenu nabavu aviokarata?
2. Koriste li institucije BiH pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata?

Kriteriji revizije

Kriteriji revizije predstavljaju mjerila za procjenu efikasnosti i ekonomičnosti u predmetu revizije i odgovaraju revizijskim pitanjima. Korišteni kriteriji za procjenu predmeta revizije zasnovani su na činjenici da je tržište aviokarata izuzetno dinamično te da se u prodaji aviokarata koriste strategije dinamičkog određivanja cijena.⁸ Također, kriteriji se temelje na primjeni ZJN-a i drugih podzakonskih akata, naročito na primjeni općih načela ZJN-a, tj. da se u postupku javne nabave prema kandidatima/ponuditeljima ponaša jednako i nediskriminirajuće, na način da se osigura pravedna i aktivna konkurencija, s ciljem najefikasnijeg korištenja javnih sredstava, u vezi s predmetom nabave i njegovom svrhom. Pored prethodno navedenog, kao kriteriji su korištene dobre prakse kako institucija iz uzorka tako i drugih zemalja.

⁷ Pod pojmom malih institucija se podrazumijevaju institucije koje su imali izdatke za ove usluge u 2023. godini do 50.000 KM, pod srednjim institucijama podrazumijevamo institucije za izdacima od 50.001 do 100.000 KM i pod velikim institucijama podrazumijevamo institucije koje su imale izdatke preko 100.000 KM.

⁸ [dynamic-pricing_continuous-pricing_dynamic-bundling.pdf \(iata.org\)](https://www.iata.org/contentassets/0688c780d9ad4a4fad461b479d64e0d/dynamic-pricing_continuous-pricing_dynamic-bundling.pdf)
https://www.iata.org/contentassets/0688c780d9ad4a4fad461b479d64e0d/dynamic-pricing_continuous-pricing_dynamic-bundling.pdf

Kriteriji za prvo revizijsko potpitanje:

Institucije BiH aviokarte nabavljaju blagovremeno, minimalno 21 dana prije putovanja⁹ ukoliko su ista poznata ranije, a za iznenadna putovanja aviokarte se nabavljaju neposredno¹⁰ po saznanju za ista.¹¹ Postoje interne procedure o službenim putovanjima koje stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.¹² U institucijama se zahtjevi za službeno putovanje i odluke o upućivanju na službeno putovanje kreiraju blagovremeno što je preduvjet i za blagovremenu nabavu aviokarata.¹³ Institucije analiziraju vrijeme nabave aviokarata, donošenje odluka o upućivanju na službeno putovanje, podnošenja zahtjeva za službeno putovanje i kretanja cijena aviokarata na tržištu.

Kriteriji za drugo revizijsko potpitanje:

Institucije BiH koriste pogodnosti tržišne konkurencije kako bi osigurale najbolju vrijednost za novac prilikom nabave aviokarata.¹⁴ Kriterij dodjele ugovora osigurava najbolju vrijednost za novac.¹⁵ Definirani kvalifikacijski kriteriji su razmjerni i u skladu sa predmetom nabave i postavljeni uvjeti nemaju ograničavajući karakter na konkurenciju.¹⁶

⁹ Prema određenim stručnim i akademskim istraživanjima najniže cijene aviokarata je moguće ostvariti u razdoblju između 21 i 95 dana prije putovanja. Revizija je za utvrđivanje blagovremenosti nabave aviokarata institucija iz uzorka uzela krajnji rok, tj. rok od 21 dan do kada bi trebalo kupiti aviokartu prije putovanja. Ovaj rok od 21 dan je spomenut u više stručnih i akademskih izvora i navodi se kao rok do kada bi trebalo najkasnije kupovati aviokarte, naravno ukoliko se žele ostvariti određene uštede.

Here's exactly when you should buy plane tickets (theladders.com)

https://www.theladders.com/career-advice/heres-exactly-when-you-should-buy-plane-tickets#amp_ct=1707459180706&_tf=Izvor%3A%20%251%24s&aoh=17074584586274&referrer=http%3A%2F%2Fwww.google.com

The Best Time to Book a Flight, According to Travel Experts | Condé Nast Traveler (cntraveler.com)

<https://www.cntraveler.com/stories/2015-03-10/the-best-time-to-buy-an-airplane-ticket-and-when-we-actually-buy>

The Algorithm behind Plane Ticket Prices and How to Get the Best Deal – USC Viterbi School of Engineering <https://illumin.usc.edu/the-algorithm-behind-plane-ticket-prices-and-how-to-get-the-best-deal/>

Dobra praksa pojedinačnih nabava aviokarata institucija iz uzorka gdje su većinom aviokarte nabavljane minimalno 21 dan prije putovanja (KV).

¹⁰ Pod neposredno se podrazumijeva se što je prije moguće, a najkasnije do 5 dana po saznanju za ista.

¹¹ Navedeno ne isključuje potrebu da se aviokarte nabave i prije ovog roka, kao što su utvrđeni slučajevi u nekim od institucija iz uzorka gdje su najmanje mjesec dana prije putovanja nabavljane aviokarte (kod KV-a, BHDCa, MO BiH, MVP BiH, su utvrđeni slučajevi nabave aviokarata najmanje 30 dana prije putovanja).

¹² Primjer dobre prakse je BHDCa koja je donijela interni Pravilnik o službenim putovanjima i propisala da se zahtjev za sl. putovanje u inozemstvo mora podnijeti najmanje do 30 dana prije početka putovanja, čime je stvorila preduvjete za blagovremene nabave aviokarata. Naravno predviđena je mogućnost podnošenja zahtjeva i kasnije, ali samo u izuzetnim slučajevima.

¹³ Primjeri dobre prakse institucija iz uzorka čije donesene odluke za službeno putovanja i zahtjevi stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.

¹⁴ Opća načela ZJN-a – Ugovorno tijelo dužno je da postupa transparentno, da se u postupku javne nabave prema kandidatima/ponuditeljima ponaša jednako i nediskriminirajuće, na način da osigura pravednu i aktivnu konkurenciju, s ciljem najefikasnijeg korištenja javnih sredstava, u vezi s predmetom nabave i njegovom svrhom.

¹⁵ Članak 3. ZJN-a, opća načela.

¹⁶ ZJN, članak 44. stavak (2) – Ugovorno tijelo u tenderskoj dokumentaciji definira uvjete za kvalifikaciju na način da utvrdi minimum zahtjeva za kvalifikaciju kandidata/ponuditelja u pogledu njihove osobne sposobnosti, ekonomskog i finansijskog stanja, te njihove tehničke i/ili profesionalne sposobnosti i stavak (3) Minimum kvalifikacijskih uvjeta koje ugovorno tijelo odredi za kandidate/ponuditelje, kao i dokumenti koji su

Prilikom realizacije ugovora se postupa u skladu sa uvjetima iz tenderske dokumentacije i ugovora/okvirnog sporazuma.

1.4. Izvori informacija i metode revizije

U cilju revidiranja uspostavljenog načina upravljanja nabavom aviokarata u institucijama BiH, revizorski tim se upoznao sa sadržajima relevantnih propisa koji uređuju oblast službenih putovanja kao i nabavu aviokarata u institucijama BiH. Tu se prije svega misli na Zakon o radu u institucijama BiH¹⁷, Odluku o načinu i postupku ostvarivanja prava zaposlenih u institucijama BiH na naknadu za službeno putovanje¹⁸, ZJN i druge podzakonske akte iz joblesti avnih nabava, interne procedure institucija iz uzorka i dr.

Sagledane su uspostavljene prakse nabave aviokarata, obavljeni razgovori sa predstavnicima institucija iz uzorka kao i predstavnicima tijela za praćenje pravilne primjene ZJN-a, tj. Agencije za javne nabave (u daljem tekstu: AJN) i Ureda za razmatranje žalbi (u daljem tekstu: URŽ). Obavljeni su razgovori i sa predstavnicima Direkcije za koordinaciju policijskih tijela (u daljem tekstu: DKPT), kao institucije zadužene za pratnju šticećenih osoba.

Analizirana je tenderska dokumentacija i zakljućeni okvirni sporazumi/ugovori i dr. Analizirani su planovi službenih putovanja, vrijeme zaprimanja pozivnih pisama, vrijeme donošenja odluka o upućivanju na službeno putovanje kao i vrijeme nabave aviokarata. Izvršen je uvid u dokumentaciju konkretne nabave aviokarata (ponude/opcije leta, odabir ponude, elektronska aviokarta i dr.).

Za objektivno sagledavanje problematike proućavanja je stručna i znanstvena literatura iz oblasti avioprijevoza, a obavljeni su razgovori sa predstavnicima rezervacijskih sustava i agencija koje se bave prodajom aviokarata. Također su sagledane i prakse drugih zemalja kod nabave aviokarata.

Podaci su prikupljeni neposrednim uvidom u dokumentaciju, kroz uspostavljene evidencije, kroz ISFU sustav, intervju e i dr. Za objektivno sagledavanje problematike, koristili su se i izvori sa interneta, te stručne i akademske studije, izvješća finansijske revizije i sve druge korisne informacije .

Informacije dobivene iz razlićitih izvora su analizirane i uspoređivane sa uspostavljenim kriterijima, te su na osnovu toga doneseni odrećeni zakljućci. U radu su korišćene razlićite kvalitativne i kvantitativne istraživaćke metode, metode opservacije, indeksne metode i dr.

potrebni za njihovo dokazivanje obvezno trebaju biti razmjerni predmetu javne nabave i u skladu s njim. Postavljeni uvjeti ne smiju imati ogranićavajući karakter na konkurenciju i moraju biti jasni i precizni, kao i ćlankom 7. stavak (1-6) Naputka o pripremi modela TD („Službeni glasnik BiH“, br. 90/14 i 20/15).

¹⁷ Zakon o radu u institucijama BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 26/04, 7/05, 48/05, 50/08 60/10, 32/13 93/17, 59/22 i 88/23)

¹⁸ Odluka o načinu i postupku ostvarivanja prava zaposlenih u institucijama BiH na naknadu za službeno putovanje („Službeni glasnik BiH“ br. 6/12,10/18, 75/18)

1.5. Struktura izvješća

U poglavlju 1. predstavljeni su motivi zbog kojih je Ured za reviziju proveo reviziju učinka „Nabava aviokarata u institucijama BiH“. U ovom poglavlju su predstavljena i revizijska pitanja, cilj, opseg i ograničenja revizije, kriteriji te izvori i metode revizije.

Kroz poglavlje 2. daju se podaci i informacije nužne za razumijevanje procesa nabave aviokarata.

U poglavlju 3. predstavljeni su nalazi revizije, a koji se odnose na probleme u upravljanju nabavom aviokarata u institucijama iz uzorka.

Poglavlje 4. sadrži zaključke revizije koji daju odgovore na revizijska pitanja i odnose se na efikasnost i ekonomičnost nabave aviokarata u institucijama iz uzorka.

U poglavlju 5. su dane preporuke čijom implementacijom bi se unaprijedilo upravljanje nabavom aviokarata u institucijama BiH.

2. NABAVA AVIOKARATA U INSTITUCIJAMA BIH – OSNOVNE INFORMACIJE

U ovom poglavlju ćemo prikazati osnovne informacije kao i ključne dokumente bitne za razumijevanje procesa nabave aviokarata u institucijama BiH.

2.1. Osnovne informacije o službenim putovanjima i nabavama aviokarata

Pod službenim putovanjem se smatra putovanje na teritoriji Bosne i Hercegovine, kao i putovanje u inozemstvo na koje se zaposleni upućuje radi obavljanja službenog zadatka.¹⁹ Za službeno putovanje zaposlenik u institucijama BiH ima pravo na naknadu troškova kao što su dnevnice, troškovi prijevoza i sl.²⁰

Način odobravanja službenog putovanja, naknada, trajanje, izvješćivanje sa službenog puta i drugo, uređeno je podzakonskim aktom Vijeća ministara BiH.²¹

Na službeno putovanje zaposlenik se upućuje na temelju odluke o upućivanju na službeno putovanje i naloga za službeno putovanje. Izdavanju istih treba prethoditi događaj radi kojeg se zaposlenik upućuje na službeno putovanje.

Kao prijevozno sredstvo za službeno putovanje u inozemstvo, zaposlenici u institucijama BiH najčešće koriste usluge avioprijevoza. Da bi institucije osigurale uslugu avioprijevoza, obvezne su provoditi javnu nabavu aviokarata.

2.1.1. Nabava aviokarata

Nabava aviokarata u BiH podliježe primjeni ZJN-a. Premda je javna nabava aviokarata specifična zbog dinamičnog tržišta kao i nepoznavanja svih informacija o predmetu nabave u trenutku provođenja postupka javne nabave, bitno je istaknuti da ZJN istu ne izdvaja od drugih javnih nabava. Institucije BiH su obvezne primjenjivati vrstu postupka javne nabave u skladu sa predmetom nabave i vrijednosnim razredima.²²

Zbog specifičnosti nabave aviokarata, institucije BiH provode postupke nabave koji omogućavaju zaključivanje okvirnih sporazuma²³, kao i postupke izravnog sporazuma ukoliko je procijenjena vrijednost jednaka ili manja od 6.000 KM bez PDV-a.²⁴

¹⁹ Članak 40. stavak (1) Zakona o plaćama i naknadama u institucijama BiH („Službeni glasnik BiH“, br. 50/08, 35/09, 75/09, 80/10, 32/12, 42/12, 50/12, 32/13, 87/13, 75/15, 88/15, 16/16, 94/16, 72/17, 25/18, 32/20, 65/20 i 59/22.

²⁰ Članak 50. stavak (5) Zakona o radu u institucijama BiH („Službeni glasnik BiH“, br. 26/04, 7/05, 48/05, 50/08, 60/10, 32/13 93/17, 59/22 i 88/23).

²¹ Odluka o načinu i postupku ostvarivanja prava zaposlenih u institucijama BiH na naknadu za službeno putovanje („Službeni glasnik BiH“, br. 6/12, 10/18, 75/18)

²² Članak 14. ZJN-a

²³ Članak 32. ZJN-a

²⁴ Članak 87. ZJN-a – Ugovorno tijelo provodi postupak izravnog sporazuma za nabavu robe, usluga ili radova čija je procijenjena vrijednost jednaka ili manja od iznosa od 6.000,00 KM, pri čemu ni ukupna procijenjena vrijednost istovrsnih nabava na godišnjoj razini nije veća od 10.000,00 KM.

Članak 90. ZJN-a

Okvirni sporazum se može zaključiti sa jednim ili više ponuditelja. Trajanje okvirnog sporazuma ne može biti duže od četiri godine, osim ako postoje opravdani razlozi. Ponuđači sa kojima se zaključuje okvirni sporazum biraju se u skladu s kriterijima za dodjelu ugovora: ekonomski najpovoljnija ponuda ili najniža cijena.

Ugovori koji se zaključuju sa ponuditeljima sa kojima je zaključen okvirni sporazum mogu se dodijeliti primjenom uvjeta utvrđenih u okvirnom sporazumu, bez ponovljenog zahtjeva za dostavljanje ponude ili pozivanjem ponuditelja da ponovo dostave ponude na temelju istih ili preciznije definiranih uvjeta u okviru uvjeta iz okvirnog sporazuma (u daljnjem tekstu: mini tenderiranje)²⁵. Kada se ponuditelji pozivaju da ponovo dostave ponude, postupak se provodi na sljedeći način: Institucija se pismeno obraća svim ponuditeljima sa kojima je zaključen okvirni sporazum; određuje se vremenski rok za podnošenje ponuda; ponude se podnose u pisanoj formi, a njihov sadržaj ostaje tajan sve do isteka roka predviđenog za dostavljanje ponuda; javno se otvaraju ponude i dostavlja zapisnik sa otvaranja ponuda; odluka o izboru najpovoljnijeg ponuditelja ili poništenju postupka javne nabave dostavlja se svim ponuditeljima koji su dostavili ponude; ugovor se dodjeljuje ponuditelju koji je dostavio najpovoljniju ponudu u skladu s uvjetima iz okvirnog sporazuma, odnosno u skladu sa precizno definisanim uvjetima.²⁶

Kod dodjele ugovora na temelju okvirnog sporazuma zaključenog sa više ponuditelja gdje se provodilo mini tenderiranje, žalba se izjavljuje u roku od deset dana nakon što ugovorni organ obavijesti ponuditelje da je ugovor na temelju okvirnog sporazuma zaključen.²⁷ ZJN je definirao da se zabrana zaključivanja ugovora²⁸ ne primjenjuje u slučaju dodjele ugovora u sklopu okvirnog sporazuma.²⁹ Izmjenama ZJN-a iz 2022. godine³⁰ propisana je obveza dostavljanja ponuditeljima odluke o izboru ili poništenju postupka. Kako pitanje žalbe na istu nije posebno definirano, uspostavljena praksa institucija iz uzorka koje su provodile mini tenderiranje je da primjenjuju rokove za žalbu definirane u članku 101. ZJN-a³¹, a koji iznose 10 ili 5 dana, ovisno o vrsti postupka nabave.

Institucije BiH provjeravaju i ocjenjuju pouzdanost i sposobnost ponuditelja da izvrši ugovor, u skladu sa uvjetima utvrđenim u tenderskoj dokumentaciji. U tenderskoj dokumentaciji definiraju uvjete za kvalifikaciju na način da se utvrdi minimum zahtjeva za kvalifikaciju ponuditelja u pogledu njihove osobne sposobnosti, ekonomskog i financijskog stanja, te tehničke i/ili profesionalne sposobnosti.

Institucije BiH, također utvrđuju i druge uvjete i mehanizme provjere/kontrole nabave kako bi osigurale realizaciju ugovora u skladu s ugovorenim.

²⁵ ZJN ne poznaje termin mini tenderiranje, ali s obzirom da se ovaj termin u praksi najčešće koristi, radi lakšeg razumijevanja isti će se koristiti u daljnjem izlaganju.

²⁶ Članak 32. stavak (5) točka a) i b)

²⁷ Članak 101. stavak (3) ZJN-a

²⁸ Rok koji se primjenjuje zbog mogućih žalbi

²⁹ Članak 98. stavak (2) točka c) ZJN-a

³⁰ Članak 18. Zakona o izmjenama i dopunama ZJN-a

³¹ Članak 101. ZJN-a (Žalba se izjavljuje: u roku od deset dana od prijema odluke o izboru najpovoljnijeg ponuditelja ili odluke o poništenju postupka, a kod konkurentskog zahtjeva žalba se izjavljuje u roku od pet dana od prijema odluke o izboru najpovoljnijeg ponuditelja ili prijema odluke o poništenju postupka nabave).

2.1.2. Kanali distribucije aviokarata

Prilikom nabave usluga avioprijevoza tijela javne uprave koriste usluge posrednika poput turističkih agencija. Usluge posrednika u nabavi aviokarata često koriste i privatne kompanije i pored činjenice da su korisnicima usluga dostupne i druge opcije poput online kupovine karata neposredno od aviokompanija ili online putničkih agenata.³² Neki od razloga zbog kojih krajnji korisnici usluga i dalje koriste usluge tradicionalnih posrednika (turističkih agencija) su mogućnost osobnog kontakta u slučaju otkazivanja leta i organizacije nastavka putovanja, organizacije kompleksnijih putovanja koja uključuju više avioprijevoznika/presjedanja i sl. S obzirom na to da tijela javne uprave koriste usluge posrednika u nabavi aviokarata u nastavku ovog poglavlja su opisani neizravni kanali distribucije/prodaje koji su bitni za sveobuhvatno razumijevanje predmeta revizije.

Međunarodna asocijacija za zračni prijevoz (IATA) predstavlja preko 300 članova (aviokompanija), koji ostvaruju preko 80 % globalnog avioprometa, regulira odnose između aviokompanija i posrednika.³³ IATA je uvela akreditaciju za poslovne subjekte koji se žele baviti prodajom aviokarata (u daljem tekstu akreditirani agenti prodaje). S obzirom na to da IATA akreditacija iziskuje značajna sredstva, poslovni subjekti koji nisu u mogućnosti osigurati IATA akreditaciju se ipak mogu baviti prodajom aviokarata posredstvom drugih akreditiranih agenata prodaje. S tim u vezi, agencijama koje nemaju IATA akreditaciju su na raspolaganju brojne opcije za nabavu i prodaju aviokarata poput suradnje sa IATA akreditiranim putničkim agencijama, zatim kupovina karata od tzv. konsolidatora i host agencija. U svakom slučaju u svakoj od ovih opcija neakreditirani poslovni subjekti vrše nabavu i daljnju prodaju karata posredstvom IATA akreditiranih agenata prodaje.³⁴

Druga bitna karika u lancu distribucije aviokarata su kompjuterski rezervacijski sustavi. Ove sustave su prvobitno razvile aviokompanije i agenti prodaje su imali mogućnost direktne pretrage i rezervacije mjesta u sklopu tih sustava. Međutim, kod ovih rezervacijskih sustava nedostatak predstavlja to što se radilo o internim sustavima i agenti prodaje su morali uspostavljati neposredne odnose sa svakom aviokompanijom. Ovaj problem je prevaziđen uspostavom globalnih rezervacijskih sustava (GDS) odnosno globalnih kompjutorskih mreža. Umjesto da agenti prodaje uspostavljaju odnose sa svakom aviokompanijom, GDS-ovi služe kao spona između aviokompanija i agenata. Neki od najpoznatijih GDS-ovi su Amadeus, Galileo i Sabre.³⁵

³² Flight Booking Process: Structure, Steps, and Key Systems, AltexSoft, <https://www.altexsoft.com/blog/flight-booking-process-structure-steps-and-key-systems/>

³³ International Air Transport Association, IATA members <https://www.iata.org/en/about/members/>

³⁴ Booking and Ticketing for Non-IATA Travel Agencies, AltexSoft, <https://www.altexsoft.com/blog/booking-ticketing-non-iata-travel-agencies/>

³⁵ History of Flight Booking: CRSs, GDS Distribution, Travel Agencies, and Online Reservations, AltexSoft, <https://www.altexsoft.com/blog/history-of-flight-booking-crss-gds-distribution-travel-agencies-and-online-reservations/>

I dok su u prošlosti agenti prodaje imali proviziju od prodaje svake karte, aviokompanije su posljednjih desetljeća ukinule proviziju na javno objavljene tarife. U takvim okolnostima agenti prodaje su bili primorani uvesti naknade za izdavanja karte (eng. ticket charge service-TCS).³⁶ Pored ovih prihoda, agenti prodaje imaju mogućnost ostvarivanja bonusa na broj/opseg prodatih karata.

U cilju pojednostavljena odnosa između aviokompanija i akreditiranih agenata prodaje IATA je dizajnirala i uvela Sustav plana naplate i obračuna (Billing and Settlement Plan-BSP), odnosno globalni kompjuterski sustav naplate. U osnovi, BSP je posrednik u plaćanju između aviokompanija i akreditiranih agenata prodaje koji pojednostavljuje postupke prodaje, izvješćivanja i doznaka IATA akreditiranih agenata, uz poboljšanje financijske kontrole i novčanog tijeka za aviokompanije. Kroz ovaj sustav akreditirani agenti prodaje, nakon što prodaju karte krajnjim korisnicima, vrše plaćanje svojih obveza prema aviokompanijama.

2.1.3. Faktori koji utječu na cijenu aviokarata

Aviokompanije, u cilju maksimiziranja svojih prihoda, koriste strategije dinamičkog i kontinuiranog određivanja cijena koje omogućavaju aviokompanijama da određuju cijene u stvarnom vremenu na osnovu niza podataka kao što su potražnja, dužina boravka, vrijeme rezervacije, dan polaska/dolaska, preostali kapacitet za prodaju itd.³⁷

Prilikom prodaje svojih usluga, aviokompanije dijele svoje usluge/sjedišta u avionu na različite klase (prvu, biznis i ekonomsku klasu) kao i na različite tarifne grupe (booking klase). Sjedišta u sklopu iste klase, npr. ekonomske klase se dijele na različite tarifne grupe. Svaka tarifna grupa sjedišta unutar iste klase se razlikuje po cijeni kao i pratećim uslugama kao što su mogućnost refundacije u slučaju otkazivanja putovanja, promjene imena, maksimalno dozvoljenog prtljaga, itd. Tarifne grupe sa nižim cijenama nude manji broj dodatnih usluga/pogodnosti. Prilikom prodaje aviokarata, nakon što se prodaju najjeftinije tarifne grupe, klijentima ostaju na raspolaganju skuplje tarifne grupe. S obzirom na to da aviokompanije prate i stanje potražnje, dešava se da se, nakon što se rasproda najjeftinija tarifna grupa, određeni broj sjedišta iz skuplje tarifne grupe prebacuje u nižu tarifnu grupu.

Sve navedeno jedan je od uzroka oscilacije cijena karata.³⁸ Pored toga, u visini cijene aviokarte važnu ulogu igra i vrijeme kupovine. Iako cijene osciliraju, generalno je pravilo da cijene karata rastu kako se približava vrijeme putovanja, na što upućuju brojna

³⁶ Ibid

³⁷ International Air Transport Association, „Dynamic Offers- Understanding the difference between Dynamic Pricing, Continuous Pricing and Dynamic Bundling“, 2021, Dostupno: <https://www.iata.org/contentassets/0688c780d9ad4a4fadb461b479d64e0d/dynamic-pricing-continuous-pricing-dynamic-bundling.pdf>

³⁸ „Dynamic Pricing Strategy for Airlines: Exploring Current Problems and Adopting Continuous Pricing, AltexSoft, 10.06.2021, Dostupno: <https://www.altexsoft.com/blog/dynamic-pricing-airlines/> (Pristupljeno: 09.04.2024)

istraživanja. Zajedničko kod većine istraživanja je da aviokarte treba kupovati najkasnije do 21 dan prije leta kako bi se izbjegli visoki troškovi nabave.³⁹

³⁹ K. Shepard, „*The Algorithm behind Plane Ticket Prices and How to Get the Best Deal*“, Illumin Magazine-University of Southern California, Issue III, Volume XIX, Dostupno: <https://illumin.usc.edu/the-algorithm-behind-plane-ticket-prices-and-how-to-get-the-best-deal/>

M. Dinich, „Here's exactly when you should buy plane tickets“, 27.06.2021, Dostupno: https://www.theladders.com/career-advice/heres-exactly-when-you-should-buy-plane-tickets#amp_ct=1707459180706&_tf=Izvor%3A%20%251%24s&aoh=17074584586274&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com (<https://finance.yahoo.com/news/expedia-google-disagree-best-day-173000979.html>)
„*The Best Time to Buy Cheap Flights*“, Cheapair, Dostupno: <https://www.cheapair.com/blog/the-best-time-to-buy-flights/>

3. NALAZI

U ovom poglavlju prezentirani su nalazi do kojih smo došli u procesu revizije. Nalazi revizije prikazuju odstupanja od kriterija koje je revizija koristila prilikom procjene upravljanja li institucije iz uzorka nabavom aviokarata na efikasan i ekonomičan način.

3.1. Osiguranje blagovremenosti nabave aviokarata

U ovom dijelu ćemo govoriti o blagovremenosti nabave aviokarata i slabostima internih procedura.

3.1.1. Blagovremeno nabavljanje aviokarata

Institucije iz uzorka u većini slučajeva neblagovremeno nabavljaju aviokarate i time ne osiguravaju ekonomično korištenje javnih sredstava.

Kod svake institucije iz uzorka u promatranom periodu utvrđeno je neblagovremeno nabavljanje aviokarata. Većina testiranih aviokarata nije blagovremeno nabavljena.⁴⁰ Aviokarte se često nabavljaju nekoliko dana pred putovanje, pa čak i pred samo putovanje⁴¹.

Prosječno vrijeme nabave testiranih aviokarata institucija iz uzorka je 14 dana prije putovanja⁴², a brojna stručna i znanstvena literatura ukazuje na potrebu kupovine aviokarata minimalno 21 dan prije putovanja kako bi se izbjegli previsoki troškovi nabave⁴³.

Aviokarte se često nabavljaju pred samo putovanje čime institucije iz uzorka ne osiguravaju ekonomično korištenje javnih sredstava.

Blagovremenost nabave aviokarata je utvrđivana kod službenih putovanja za koja se moglo utvrditi vrijeme saznanja za ista. Od testiranih 267 aviokarata, za 194 je

utvrđeno vrijeme kada su institucije saznale za ta putovanja.⁴⁴

⁴⁰ Od 267 testiranih aviokarata, blagovremenost je utvrđivana kod 194 aviokarte. Za 122 od 194 aviokarata utvrđeno je da nisu nabavljene blagovremeno.

⁴¹ Od 267 testiranih aviokarata, oko 80 je nabavljeno do 5 dana prije putovanja, od čega je oko 30 nabavljeno pred samo putovanje (do 2 dana pred putovanje).

⁴² Prosječno vrijeme nabave aviokarata po institucijama iz uzorka prikazano je u Privitku br. 4.

⁴³ [Here's exactly when you should buy plane tickets \(theladders.com\)](https://www.theladders.com/career-advice/heres-exactly-when-you-should-buy-plane-tickets#amp_ct=1707459180706&tf=Izvor%3A%20%251%24s&aoh=17074584586274&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com)

https://www.theladders.com/career-advice/heres-exactly-when-you-should-buy-plane-tickets#amp_ct=1707459180706&tf=Izvor%3A%20%251%24s&aoh=17074584586274&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com
[The Best Time to Book a Flight, According to Travel Experts | Condé Nast Traveler \(cntraveler.com\)](https://www.cntraveler.com/stories/2015-03-10/the-best-time-to-buy-an-airplane-ticket-and-when-we-actually-buy)
<https://www.cntraveler.com/stories/2015-03-10/the-best-time-to-buy-an-airplane-ticket-and-when-we-actually-buy>

The Algorithm behind Plane Ticket Prices and How to Get the Best Deal – USC Viterbi School of Engineering
<https://illumin.usc.edu/the-algorithm-behind-plane-ticket-prices-and-how-to-get-the-best-deal/>

⁴⁴ Pregled broja aviokarata kod kojih se nije moglo utvrditi tačno vrijeme saznanja za ta putovanja i razlozi za isto dan je u Privitku br. 2.

U nastavku je dan tablični pregled neblagovremeno nabavljenih aviokarata institucija iz uzorka.

Tablica br. 1. Pregled neblagovremeno nabavljenih aviokarata

Naziv institucije	Broj aviokarata	Broj neblagovremeno nabavljenih aviokarata	Neblagovremenost izražena u %
GT VMBIH	23	19	83
MO BiH	80	48	60
MVP BiH	31	18	58
BHDCA	31	18	58
RAK	19	16	84
KV	10	3	30
Ukupno	194	122	62

Izvor: Ured za reviziju na temelju analiza testiranih aviokarata u promatranom razdoblju 2022.- 2023. godina

Kao što se vidi iz prethodne tablice, kod svake institucije iz uzorka je utvrđeno neblagovremeno nabavljanje aviokarata. Postotno promatrano, preko 60 % testiranih aviokarata nije nabavljeno blagovremeno. Najmanji broj takvih aviokarata je utvrđen u KV-u.

Uzimajući u obzir činjenicu da je vrijeme saznanja za službena putovanja različito, radi detaljnije analize, službena putovanja su podijeljena na dvije kategorije: putovanja gdje su informacije o putovanju instituciji bile poznate najmanje 21 dan prije putovanja i putovanja gdje su informacije o putovanju instituciji bile poznate u razdoblju kraćem od 21 dan prije putovanja. Kod obje kategorije ovih putovanja, utvrđeno je neblagovremeno nabavljanje aviokarata. Pregled broja neblagovremeno nabavljenih aviokarata po navedenim kategorijama prikazan je u narednoj tablici.

Tablica br. 2. Pregled neblagovremeno nabavljenih aviokarata po kategorijama

Naziv institucije	Broj neblagovremeno nabavljenih aviokarata	
	Informacije o putovanju instituciji bile poznate najmanje 21 dan prije putovanja	Informacije o putovanju instituciji bile poznate u periodu kraćem od 21 dan prije putovanja ⁴⁵
GT VMBIH	18	1
MO BiH	42	6
MVP BiH	6	12
BHDCA	16	2
RAK	16	/
KV	1	2
Ukupno	99⁴⁶	23
SVEUKUPNO	122	

Izvor: Ured za reviziju na temelju analiza testiranih aviokarata u promatranom razdoblju 2022.- 2023. godina

⁴⁵ Pod neblagovremenim nabavama aviokarata kod putovanja gdje su informacije o putovanju instituciji bile poznate u periodu kraćem od 21 dan prije putovanja se podrazumijevaju one nabave gdje aviokarte nisu nabavljene neposredno po saznanju za ta službena putovanja, tj. u roku do 5 dana po saznanju za putovanje.

⁴⁶ Od 99 putovanja gdje su informacije o putovanju instituciji bile poznate najmanje 21 dan prije putovanja, za više od ¾ takvih putovanja je utvrđeno da su te informacije bile poznate i najmanje 30 dana prije putovanja.

Kao što se vidi iz prethodne tablice, za većinu neblagovremeno nabavljenih aviokarata informacije o putovanju instituciji su bile poznate najmanje 21 dan prije putovanja. Najmanji broj takvih neblagovremeno nabavljenih aviokarata je utvrđen u KV-u. Kod putovanja gdje su informacije o putovanju instituciji bile poznate u razdoblju kraćem od 21 dan prije putovanja, najmanji broj neblagovremeno nabavljenih aviokarata je utvrđen u GT VMBiH.

Niti jedna institucija iz uzorka nije analizirala blagovremenost nabave aviokarata. Reviziji nisu predložene pisane analize u kojim rokovima se nabavljaju karte, podnose zahtjevi

Institucije iz uzorka nemaju uspostavljenu praksu analiziranja blagovremenosti nabavke aviokarata.

za službeno putovanje, donose odluke o upućivanju na službeno putovanje i sl. Izuzetak u jednom dijelu je utvrđen kod BHDCA, gdje je interna revizija analizirala rokove podnošenja zahtjeva za službeno putovanje i utvrdila da se ovi rokovi, definirani Pravilnikom o službenim putovanjima, ne poštuju.⁴⁷

Analizom dokumentacije testiranih aviokarata institucija iz uzorka, utvrđeno je kasno donošenje odluka o upućivanju na službeno putovanje.⁴⁸ Kod najmanje 1/3⁴⁹ neblagovremeno nabavljenih aviokarata, odluke su donesene pred samu nabavu aviokarata⁵⁰ ili nakon nabave aviokarata⁵¹, a većina takvih putovanja je bila poznata najmanje mjesec dana prije. Pored kasnog donošenja odluka, utvrđeno je i kasno podnošenje zahtjeva/inicijativa za službeno putovanje⁵².

Institucije iz uzorka kao razloge neblagovremene nabave aviokarata također navode kasno donošenje odluka o upućivanju na službena putovanja, kasno podnošenje zahtjeva za službeno putovanje, procedure mini tenderiranja, kasna saznanja za službeno putovanje koje je naročito izraženo u diplomaciji gdje se ponekad pozivi dobivaju i putem telefona i dr. Sugovornici posebno ističu kao problem nabavu aviokarata kada putuje delegacija i štićene osobe. Kod takvih putovanja potrebno je iskoordinirati isti let za

⁴⁷ Interna revizija je provedena sredinom 2023. godine. Dane su preporuke da se preispitaju definirani rokovi. BHDCA je isto preispitala i obavijestila sve zaposlenike o obveznom pridržavanju propisanih rokova. Revizija na testiranim uzorcima nabave aviokarata nije mogla utvrditi efekte po danim preporukama i donesenim mjerama, jer su određene aktivnosti u vezi s istim poduzimane krajem 2023. godine (sredinom listopada dan je prijedlog da se svi zaposlenici informiraju o obveznom pridržavanju rokova što je i urađeno).

⁴⁸ Pod kasnim donošenjem odluka podrazumijeva se donošenje odluka koje ne stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.

⁴⁹ Misli se na 1/3 od 122 neblagovremeno nabavljene aviokarte.

⁵⁰ Do 2 dana pred putovanje.

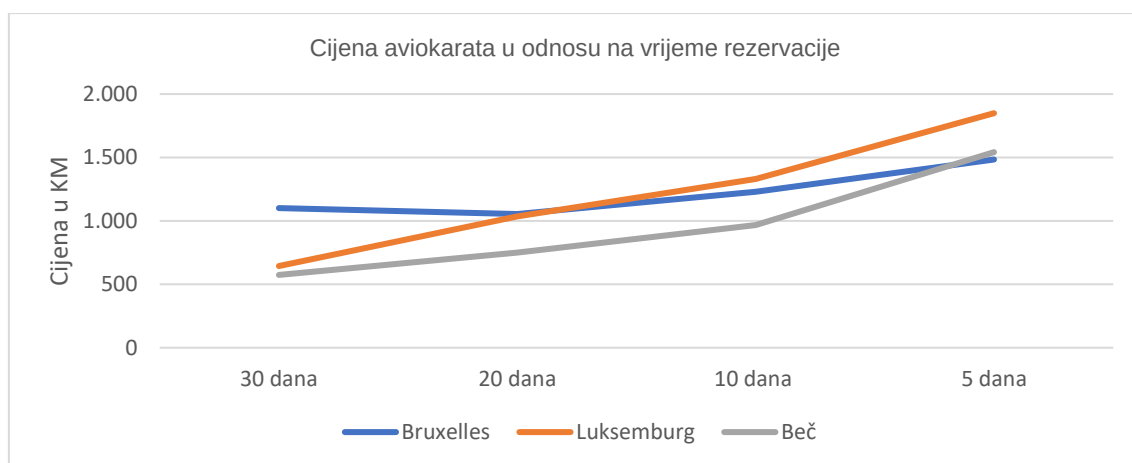
⁵¹ Utvrđeni slučajevi MVP BiH i GT VMBiH

⁵² Pod kasnim podnošenjem zahtjeva se podrazumijeva podnošenje zahtjeva koji ne stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata. Kod najmanje 1/4 neblagovremeno nabavljenih aviokarata je utvrđeno podnošenje zahtjeva pred samu nabavu aviokarata (do dva dana).

štićene osobe i za njihovu pratnju, a problem predstavlja što svaka institucija aviokarte nabavlja za svoje zaposlenike.⁵³

Ured za reviziju za potrebe ove studije uradio je analizu kretanja cijena aviokarata promatrano kroz različite vremenske intervale nabave u odnosu na dan početka putovanja. Odabrane su tri destinacije putovanja (Bruxelles, Luksemburg i Beč). Promatrane su tri opcije leta, uglavnom od različitih aviokompanija. Prosječno kretanje cijena aviokarata za svaku od navedenih destinacija je prikazano na narednom grafikonu.

Grafikon br. 1. Analiza kretanja cijena aviokarata u odnosu na vrijeme rezervacije



Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka dobivenih ispitivanjem cijena na tržištu.

Rezultati analize ukazuju da ranije nabave aviokarata osiguravaju nižu cijenu. Kod svake promatrane destinacije cijena karte je rasla kako se približavalo vrijeme putovanja. Zbirno za sve tri promatrane destinacije, cijena aviokarte 5 dana pred putovanje je bila za oko 100% skuplja u odnosu na cijenu 30 dana pred putovanje. Za određene destinacije cijena aviokarte je bila čak i skoro tri puta viša 5 dana prije putovanja u odnosu na cijenu aviokarte 30 dana pred putovanje.⁵⁴ Ovo ukazuje da se blagovremenom nabavom aviokarata mogu ostvariti značajne uštede, naročito kod institucija koje na aviokarte troše stotine tisuća KM godišnje⁵⁵.

Neblagovremene nabave aviokarata za posljedicu, osim neekonomičnog korištenja javnih sredstava, mogu imati i manji izbor opcija leta kao i popunjenost svih letova na potrebne dane (nemogućnost rezervacije) i samim tim nemogućnost prisustva važnim događajima na kojima je isto potrebno ili čak obvezno.

⁵³ Za potrebe ove studije revizija je obavila i razgovore sa predstavnicima DKPT-a koji posebno naglašavaju problem nabave aviokarata kada je u pitanju pratnja šticećenih osoba. Ističu da je tokom 2017. godine bila inicijativa da se ide u zajedničku/centraliziranu nabavu aviokarata između GT VMBIH i DKPT-a, međutim ista nikada nije realizirana. Naveli su da se inicijativa odvijala više na razini usmenih dogovora i da u vezi sa ovim nemaju ništa dokumentirano.

⁵⁴ Luksemburg (cijena aviokarte 30 dana prije putovanja je iznosila 644 KM, a 5 dana pred putovanja ista je iznosila 1.849 KM) i Beč (cijena aviokarte 30 dana prije putovanja je iznosila 574 KM, a 5 dana pred putovanja ista je iznosila 1.542 KM). Kod obje destinacije, neke od promatranih opcija 5 dana pred putovanje su bile popunjene/nisu bile više u ponudi.

⁵⁵ MVP BIH i MO BiH

Osim neblagovremene nabave pojedinačnih aviokarata, kod tri od šest institucija iz uzorka⁵⁶ utvrđeno je i neblagovremeno zaključivanje okvirnih sporazuma. Kod MO BiH i MVP BiH utvrđeno je da se kasnilo više od 5 mjeseci sa zaključivanjem novog okvirnog sporazuma, dok kod GT VMBiH ovo kašnjenje je bilo oko 2 mjeseca.⁵⁷ Nabavu aviokarata u tom razdoblju institucije iz uzorka su nabavljale na način da su tražile ponude od više ponuditelja.

Neblagovremenim zaključivanjem okvirnog sporazuma institucije iz uzorka nisu stvorile preduvjete za nabavu aviokarata i bile su izložene riziku da neće moći osigurati nabavu aviokarata ili riziku da će izvršiti nabavu aviokarata koja nije u skladu sa ZJN-om.

3.1.2. Interne procedure službenih putovanja

Većina institucija iz uzorka nema donesene interne procedure o službenim putovanjima koje stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.

Premda većina institucija iz uzorka⁵⁸ ima donesene interne procedure o službenim putovanjima, samo je jedna od njih⁵⁹ definirala preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata. Jasno je definirala da se zahtjevi za službeno putovanje u inozemstvo

Institucije iz uzorka nemaju interne procedure koje su u funkciji blagovremenih nabavki avio-karata.

podnose najmanje 30 dana prije planiranog putovanja.⁶⁰ Na ovakav način stvoreni su preduvjeti za blagovremeno donošenje odluka o upućivanju na službeno putovanje i blagovremenu nabavu aviokarata. Ostale institucije iz uzorka koje imaju donesene interne procedure o službenim putovanjima, istim nisu definirale

rokove za podnošenje zahtjeva/inicijativa za službeno putovanje ili definirani rokovi ne stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.⁶¹

⁵⁶ MVP BiH, MO BiH i GT VMBiH

⁵⁷ Kod MO BiH je prethodni okvirni sporazum istekao u kolovozu 2022. godine, a novi zaključen u veljači 2023. godine, kod MVP BiH prethodni okvirni sporazum je istekao u lipnju 2022 godine, a novi zaključen u prosincu 2022. godine, a kod GT VMBiH prethodni okvirni sporazum je istekao u kolovozu 2023. godine, a novi zaključen u listopadu 2023. godine.

⁵⁸ MVP BiH, GT VMBiH, BHDCA i RAK

KV je istakao da nema donesen Pravilnik o službenim putovanjima ali su određene stvari za službena putovanja uredili Pravilnikom o internim procedurama stvaranja i evidentiranja obveza i načinu potpisivanja financijske dokumentacije. Međutim, utvrđeno je da iste ne definiraju uvjete koji stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.

⁵⁹ BHDCA

⁶⁰ Definirana je mogućnost i kasnijeg podnošenja zahtjeva ali u iznimnim situacijama.

⁶¹ GT VMBiH internim pravilnikom nije definiralo pitanje podnošenja zahtjeva za službeno putovanja, premda je utvrđeno da u praksi isto primjenjuju, pravilnik je definirao vrste službenih putovanja, način određivanja sastava izaslanstva, okvirna financijska sredstva potrebna za realizaciju putovanja i dr. Kod MVP BiH i RAK-a internim pravilnicima je definirano je da se zahtjevi/inicijative za službeno putovanje podnose u roku od najmanje 15 dana prije planiranog putovanja, a u određenim/hitnim situacijama dopušten je i kraći rok.

Definiranje rokova koji ne mogu osigurati blagovremenost nabave aviokarata za posljedicu mogu imati nabave aviokarata po višoj cijeni.

3.2. Pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata

U poglavlju 3.1. utvrdili smo da postoje slabosti u osiguranju blagovremene nabave aviokarata i da se aviokarte neblagovremeno nabavljaju. U ovom poglavlju govorit ćemo o slabostima u uspostavljenom načinu nabave aviokarata i njihovim uzrocima.

3.2.1. Korištenje pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata

Institucije iz uzorka ne koriste uvijek pogodnosti tržišne konkurencije kako bi kod nabave aviokarata osigurale najbolju vrijednost za novac. Okvirni sporazumi većinom se zaključuju sa jednim dobavljačem, definiraju se uvjeti koji ograničavaju konkurenciju, a korišteni kriteriji dodjele ugovora ne osiguravaju uvijek najbolju vrijednost za novac.

Većina institucija iz uzorka⁶² ne koristi pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata, kada su poznati svi detalji putovanja (destinacija, vrijeme, broj putnika i dr.).

Aviokarte nabavljaju od jednog dobavljača na temelju zaključenog okvirnog sporazuma po kriteriju najniža cijena – cijena usluge agencije (provizije). Međutim, revizija je utvrdila da ovakav način nabave aviokarata, ne osigurava uvijek najbolju vrijednost za novac, čime svrha javne nabave gubi smisao.

Institucije iz uzorka većinom ne koriste pogodnosti tržišne konkurencije kada su poznati svi detalji putovanja kako bi osigurale najbolju vrijednost za novac. Utvrđena je nabava aviokarata po višim cijenama u odnosu na cijene aviokarata dobivene ispitivanjem tržišta.

Provjerom cijena aviokarata institucija iz uzorka, koja je vršena u stvarnom vremenu i istim uvjetima,⁶³ kod dvije od tri institucije⁶⁴ utvrđene su više cijene aviokarata od onih do kojih je došla revizija. Više cijene aviokarata su utvrđene za šest od deset provjeravanih destinacija. Cijene

ovih aviokarata su bile u prosjeku više za oko 15% u odnosu na cijene do kojih je došla revizija prikupljanjem ponuda na tržištu. Više o provjerama cijena aviokarata u Privitku br. 5.

Sama činjenica da institucije iz uzorka u konačnici nabavljaju aviokartu, a ne uslugu koja često čini zanemarivi dio cijene aviokarte, dovodi u pitanje ovako uspostavljeni način

⁶² MO BiH, MVP BiH, GT VMBIH i BHDCA

⁶³ Po pojmom stvarno vrijeme se podrazumijeva da su provjere rađene u onom trenutku kada su institucije nabavljale aviokarte (isti dan).

⁶⁴ Od ukupno provjeravanih 10 destinacija, revizija je utvrdila niže cijene za 6 destinacija. Kod MVP BiH su provjeravane 4 destinacije i cijene svih aviokarata do kojih je došla revizija su bile niže. Kod BHDCA su provjeravane 3 destinacije i za 2 destinacije cijene aviokarata do kojih je došla revizija su bile niže. Kod MO BiH su provjeravane 3 destinacije i kod istih revizija nije utvrdila niže cijene aviokarata.

nabave aviokarata. Analizom dostavljene dokumentacije institucija iz uzorka je utvrđeno da cijene ovih usluga po karti iznose od 0,01 do 50,00 KM bez PDV-a. Pregled cijena usluge agencije (provizije) dat je u Privitku br. 6.

Samo su dvije od šest institucija iz uzorka⁶⁵ koristile zakonsku mogućnost zaključivanja okvirnog sporazuma sa više ponuditelja i provodile mini-tenderiranje kod nabave aviokarata kada su bili poznati svi detalji nabave. Međutim, revizijom je utvrđeno da u postupcima mini-tenderiranja konkurencija u većini slučajeva nije bila osigurana.

.

Dvije institucije iz uzorka koje su provodile mini tenderiranje, zaključivale su okvirne sporazume sa više ponuditelja te iste pozivale da dostave ponude kada su bili poznati svi detalji putovanja. Međutim, analizom testiranih nabava aviokarata kod ovih institucija, revizija je utvrdila da je kod većine provedenih postupaka mini tenderiranja bio prisutan samo jedan ponuditelj.

Postojeće procedure javnih nabava nisu prilagođene dinamičnom tržištu aviokarata. S tim u vezi, institucije iz uzorka koje su zaključivale okvirne sporazume sa više ponuđača i provodile mini-tenderisanje, nisu uvijek uspjele osigurati konkurenciju kod nabave aviokarata kada su bili poznati svi detalji putovanja.

Kao jedan od razloga neprijavljivanja ponuditelja na mini tenderiranje institucije iz uzorka i ponuditelji

navode komplicirane procedure mini tenderiranja.

Analizom nabave aviokarata institucija iz uzorka koje su provodile mini tenderisanje, revizija je utvrdila da kriterij dodjele ugovora „najniža cijena – cijena usluge agencije (provizija)“ koji koriste i institucije koje zaključuju okvirni sporazum sa jednim dobavljačem u konačnici ne mora da znači i najjeftiniju ponudu.⁶⁶ Naime, analizom testiranih nabava aviokarata kod ovih institucija, utvrđeni su slučajevi⁶⁷ da ponuditelji koji su ponudili najnižu cijenu usluge agencije (proviziju) prilikom dodjele okvirnog sporazuma, u trenutku provođenja mini tenderiranja, kada su poznati svi detalji putovanja (destinacija, vrijeme, broj putnika i dr.) nude skuplje aviokarte od drugih ponuditelja čije su cijene usluge agencije (provizije) bile više.

Ilustracije radi, u narednoj tablici je prikazan jedan od slučajeva gdje u mini tenderiranju pobjeđuje ponuditelj čija je cijena usluge agencije prilikom dodjele okvirnog sporazuma bila 50 puta skuplja u odnosu na najnižu ponuđenu cijenu usluge agencije (proviziju).

⁶⁵ RAK i KV

⁶⁶ Kod mini tenderiranja institucije iz uzorka su dodjeljivale ugovor na temelju kriterija najniža cijena, tj. ugovor je dodjeljivan ponuditelju koji dostavi najnižu cijenu ponude, a koja se odnosi na konačnu cijenu aviokarte (cijena aviokarte sa taksama + usluga agencije - provizija), naravno ukoliko je ista prihvatljiva.

⁶⁷ Kod testiranih nabava putem mini tenderiranja, u RAK-u je utvrđen 1 slučaj (9 % testiranih nabava) gdje pobjeđuje ponuditelj čiji je usluga agencije više, a u KV-u su utvrđena 2 takva slučaja (33% testiranih nabava).

Tablica br. 3: Pregled ugovorenih cijena usluga agencije (provizije) i cijena ponuda ponuditelja nakon provedenog mini tenderiranja

Ponudjač	Cijena usluge agencije u KM (kriterij za dodjelu okvirnog sporazuma) sa PDV-om	Cijena aviokarte u KM nakon provedenog mini tenderiranja bez provizije	Konačna cijena aviokarte
Ponudjač I	1,17	1.412	1.413
Ponudjač II	58,50	1.317	1.375

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka iz testiranih aviokarata institucija iz uzorka

Prethodna tablica nam ukazuje da dodjela okvirnog sporazuma po kriteriju „najniža cijena - cijena usluge agencije (provizija)“, ne mora značiti i najnižu cijenu konačne ponude aviokarte kada su poznati svi detalji putovanja.

Također, prethodno ukazuje da je otvaranje konkurencije za nabavu aviokarata u trenutku kada su poznati svi detalji putovanja bilo odlučujuće za najbolju cijenu konačne ponude.

Institucije iz uzorka koje nisu provodile mini tenderiranje,⁶⁸ kao razlog neprovođenja navode zahtjevne procedure, nejasno definiranje pitanja žalbe i dr., što u konačnici može utjecati na dužinu trajanja postupka i nemogućnost osiguranja aviokarte na vrijeme, naročito kod iznenadnih i neplaniranih putovanja. Istaknuto je da je izmjenama ZJN-a iz 2022. godine⁶⁹ propisana obveza dostavljanja ponuditeljima odluke o izboru ili poništenju postupka kod mini tenderiranja koja dodatno komplicira stvari zbog nejasnog pitanja žalbe na istu.⁷⁰ Kako pitanje žalbe na ovu odluku nije ZJN-om posebno uređeno, sugovornici smatraju da se primjenjuju rokovi za žalbe na odluku o izboru ili poništenju postupka definirani u članku 101. ZJN-a.⁷¹ Također ističu, da postojeći način dostavljanja i otvaranja ponuda kod mini tenderiranja, dodatno čini postupak nabave složenim i manje efikasnim, naročito kada su u pitanju specifične nabave kao što je nabava aviokarata gdje dinamično tržište aviokarata zahtjeva brzo djelovanje.⁷²

Revizija je obavila razgovore i sa predstavnicima ponuditelja (agencija koje se bave prodajom aviokarata) i predstavnicima jednog od rezervacijskih sustava⁷³ koji je najzastupljeniji u BiH i šire. Isti ističu da je temeljna zarada od prodaje aviokarata usluga agencije (provizija). Navode da zbog uspostavljenog načina nabave aviokarata i

⁶⁸ GT VMBIH, MO BiH, MVP BiH i BHDCA

⁶⁹ Članak 18. Zakona o izmjenama i dopunama ZJN-a

⁷⁰ Obavljeni su razgovori i sa predstavnicima URŽ-a. U razgovoru sugovornik je istaknuo da pitanje žalbi na odluku o izboru/poništenju kod mini tenderiranja nije najjasnije definirano te da bi rješenje istog trebalo tražiti u izmjenama ZJN-a ili njegovom autentičnom tumačenju.

⁷¹ 10 dana ili 5 dana ovisno o vrsti postupka koja se provodi.

⁷² Ponudjači koji su izvan sjedišta ugovornog tijela moraju ponudu poslati nekoliko dana prije kako bi stigla na vrijeme, međutim s obzirom da se rezervacija aviokarata u većini slučajeva mora potvrditi najkasnije u roku od 24 sata, ponuditelji se izlažu riziku da će doći do promjene cijene te da neće moći realizirati nabavu u skladu sa ponudom. Ovo može predstavljati ograničenje zbog kojeg ponuditelji ne sudjeluju u ovakvoj nabavi aviokarata.

⁷³ Amadeus sustav

neprirodno niskih cijena⁷⁴, mnoge agencije ne žele sudjelovati u tim postupcima javne nabave što ne doprinosi načelima zdrave konkurencije.

Po zaključku Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine BiH sa 14. sjednice održane dana 21.12.2023. godine, AJN je Parlamentarnoj skupštini dostavio Informaciju⁷⁵ u kojoj kao jedno od rješenja nabave aviokarata navodi zaključivanje okvirnih sporazuma sa više ponuditelja i provođenje mini tenderiranja. Više o slabostima sustavnih rješenja kao i praksi jedne od zemalja EU u Privitku br. 8.

Pri nabavi aviokarata pojedine institucije iz uzorka definiraju uvjete koji ograničavaju tržišnu konkurenciju.

Pored prethodno navedenog, revizijom je utvrđeno da određene institucije iz uzorka⁷⁶ u tenderskoj dokumentaciji definiraju kriterije i druge uvjete koji imaju ograničavajući karakter na konkurenciju, a za opravdanost istih reviziji nije dano razumno objašnjenje.

⁷⁷

Definiranje kriterija i drugih uvjeta koji nisu nužni, za posljedicu može imati mali broj ponuda, a još manji broj onih koje su prihvatljive.

3.2.2. Praćenje i kontrola cijena aviokarata

Premda određene institucije iz uzorka ne koriste pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata, iste ne koriste ni ugovorene mehanizme provjere i kontrole cijena aviokarata.

⁷⁴ S obzirom da je osnovna zarada agencija od prodaje aviokarata cijena usluge agencije (provizija) isti smatraju da cijena od 0,1 KM nije realna cijena, odnosno da je neprirodno niska cijena.

⁷⁵ Više o informaciji u Privitku br.7.

⁷⁶ MO BiH, GT VMBIH i KV

⁷⁷ **GT VMBIH** je u tenderskoj dokumentaciji iz 2023. godine, kao uvjete tehničke i profesionalne sposobnosti definirao da ponuditelj u posljednje 3 godine ima uredno izvršen najmanje jedan ugovor ukupne vrijednosti ne manje od 100.000 KM čiji je predmet nabave rezervacija aviokarata. Procijenjena vrijednost nabave za 2 godine je iznosila 136.750 KM. Pri definiranju ovog uvjeta GT VMBIH nije postupilo u skladu s člankom 44. stavak (2) i stavak (3) ZJN-a i člankom 7. stavak (1-6) Naputka o pripremi modela TD („Službeni glasnik BiH“, br. 90/14 i 20/15).

MO BiH je u tenderskoj dokumentaciji definiralo rok plaćanja od 90 dana od dana dostave fakture. Reviziji nije ponuđeno uvjerljivo obrazloženje traženog roka plaćanja, naročito kada uzmemo u obzir da članak 14. stavak (2) Zakona o financiranju institucija BiH („Službeni glasnik BiH“ br. 61/04, 49/09, 42/12, 87/12, 32/13 i 38/22) propisuje da proračunskim korisnicima nije dozvoljeno da stvaraju obveze, odnosno rashode ili opterećenja proračunskih pozicija, ako sredstva za te rashode ili opterećenja proračunskih pozicija nisu odobrena u okviru iznosa alociranog za tu proračunsku instituciju. Prakse drugih institucija iz uzorka je da su ovaj rok definirale (15-30 dana).

KV je u tenderskoj dokumentaciji iz 2022. godine definirao (ograničilo) zaključivanje okvirnih sporazuma sa tri ponuditelja što ne doprinosi korištenju pogodnosti tržišne konkurencije kada je u pitanju nabava aviokarata, naročito ako uzmemo u obzir što je predmet nabave i činjenice da na tržištu postoji veliki broj ponuditelja koje se bave prodajom aviokarata. Iako ZJN pruža ovu mogućnost, ovakvim načinom institucije se izlažu riziku da prilikom mini tenderiranja neće moći uvijek osigurati više ponuda gdje nadmetanje gubi svoj smisao, a ujedno se izlažu i riziku potencijalnih dogovora/pregovora između ponuditelja.

Svaka od institucija iz uzorka koja je zaključivala okvirne sporazume sa jednim dobavljačem, tenderskom dokumentacijom i/ili okvirnim sporazumom je definirala mehanizme na temelju kojih je moguće izvršiti provjeru/kontrolu cijena aviokarte. Međutim, revizijom je utvrđeno da se isto ne primjenjuje u cijelosti.

Institucije iz uzorka ne koriste ugovorene mehanizme provjere i kontrole cijena aviokarata.

MVP BiH je tenderskom dokumentacijom i okvirnim sporazumom⁷⁸ definiralo da se za svaku izdanu kartu uz fakturu dostavlja kopija izvješća BSP-a (Billing and Settlement Plan)⁷⁹, međutim revizija na testiranim uzorcima aviokarata nije utvrdila da se isto dostavlja.

Iz MVP BiH ističu da su ranijih godina vršene određene provjere cijena aviokarata direktno kod avioprijevoznika i da su utvrđena određena odstupanja. Dokumentirali su provjeru vršenu 2021. godine, gdje je utvrđeno da je dobavljač aviokarte naplatio nekoliko tisuća više nego što je njihova stvarna vrijednost.⁸⁰

Premda su VMBIH i BHDCa tenderskom dokumentacijom i/ili okvirnim sporazumom definirali obvezu dostavljanja kupona koji sustav generira pri ispisivanju karte, a koji sadrži cijenu karte, revizija testiranim uzorcima aviokarata nije utvrdila da se kupon dostavlja. Analizom aviokarata kod ovih institucija utvrđeno je da su dostavljane elektronske karte, ali da na istim nije iskazana cijena.

Kod MO BiH je utvrđeno da su tenderskom dokumentacijom definirali pravo provjere cijena aviokarata i kod drugih agencija te pravo da od dobavljača zahtijevaju izdavanje povoljnije ponude ukoliko utvrde odstupanja.⁸¹ Reviziji nisu predloženi dokazi da su vršene provjere u skladu sa definiranim mogućnostima. Sugovornici ističu da se ponekad rade provjere putem interneta ali isto nisu dokumentirali.⁸²

⁷⁸ Okvirni sporazum zaključen krajem 2022. godine.

⁷⁹ BSP je elektronski sustav naplate razvijen od strane IATA, koji može da pruži informacije o cijeni aviokarte (sustav omogućuje generiranje izvješća po svakoj aviokarti).

⁸⁰ Iz dostavljene dokumentacije MVP BiH kojom je traženo pojašnjenje fakturiranih aviokarata je vidljivo da je ponuditelj aviokarte naplatio 13.206 KM (10.792 KM + promjena 2.415 KM) umjesto 8.983 KM (6.568 KM + promjena 2.415 KM). Dostavljena dokumentacija ukazuje da je MVP BiH poduzimalo određene aktivnosti u cilju rješavanja ovog problema (traženo obrazloženje od ponuditelja, ponuditelj priznao grešku i iskazao spremnost da izvrši povrat viška naplaćenih sredstava, razmatrala se i mogućnost raskida ugovora, i dr.). Do kraja ove studije, reviziji nisu dostavljeni dokazi o konačnom postupanju po predmetnom slučaju.

⁸¹ MO BiH je u tenderskoj dokumentaciji definisalo da zadržava pravo da vrši provjeru cijene koštanja aviokarte za tražene destinacije putovanja i kod drugih agencija. Ukoliko provjerom cijena uoči da postoje odstupanja u cijenama koje predlaže dobavljač, zadržava pravo da od dobavljača zahtjeva izdavanje povoljnije ponude koju je sam pronašao.

⁸² Sugovornici ističu da su provjere rađene putem interneta koristeći stranice za rezervaciju aviokarata npr. e-sky i sl. Također ističu da nisu utvrdili značajnija odstupanja.

4. ZAKLJUČCI

Ured za reviziju proveo je reviziju učinka na temu „Nabava aviokarata u institucijama BiH“ koja je pokazala da institucije iz uzorka nabavom aviokarata ne upravljaju na efikasan i ekonomičan način.

Provedena revizija pokazuje da institucije iz uzorka ne osiguravaju blagovremene nabave aviokarata i ne koriste pogodnosti tržišne konkurencije kako bi osigurali najbolju vrijednost za novac. Utvrđeno je korištenje uvjeta koji ograničavaju konkurenciju, a kriteriji dodjele ugovora uvijek ne osiguravaju najbolju vrijednost za novac. Osim toga, određene procedure nabave aviokarata nisu prilagođene tržišnim aranžmanima prodaje aviokarata koje karakterizira dinamično određivanje cijena i nisu u funkciji efikasnih javnih nabava aviokarata. Tržište aviokarata je jako dinamično i zahtijeva brzo djelovanje, a postojeća zakonska rješenja ne prepoznaju nabave u dinamičnom okruženju što institucijama BiH stvara problem koji uzrokuje nemogućnost ispunjenja temeljnih načela javnih nabava prema modelu koji je trenutno u primjeni pri nabavi aviokarata.

Sve prethodno navedeno za posljedicu ima slabiji interes ponuditelja da sudjeluju u postupcima nabave aviokarata i nabavu aviokarata po višim cijenama u odnosu na cijene koje bi se postigle u okruženju u kojem djeluje tržišna konkurencija, što u konačnici dovodi u pitanje svrsishodnost provođenja javne nabave.

4.1. Institucije BiH ne osiguravaju uvijek blagovremene nabave aviokarata

Institucije iz uzorka u većini slučajeva ne poduzimaju aktivnosti kako bi osigurale blagovremenu nabavu aviokarata i ekonomično korištenje javnih sredstava. Kod svake institucije iz uzorka utvrđena je neblagovremena nabava aviokarata. Aviokarte se često nabavljaju nekoliko dana pred putovanje, pa čak i uoči samog putovanja, premda je informacija o velikom broju tih putovanja bila poznata znatno ranije. Kasno donošenje odluka o upućivanju na službeno putovanje kod institucija iz uzorka često dovodi do neblagovremenih nabava aviokarata. Također, određene procedure javne nabave nisu u funkciji blagovremenih javnih nabava.

Pored neblagovremene nabave pojedinačnih aviokarata, institucije iz uzorka ne osiguravaju uvijek ni blagovremeno zaključivanje okvirnih sporazuma, čime dovode u pitanje mogućnost nabave aviokarata ili nabavu istih koja nije u skladu sa ZJN-om.

Revizijom je utvrđeno da institucije iz uzorka nemaju uspostavljenu praksu analiziranja blagovremenosti nabave aviokarata. Kod većine institucija iz uzorka, iako postoje doneseni interni pravilnici o službenim putovanjima, isti ne stvaraju preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.

Neblagovremenom nabavom aviokarata, propušta se prilika za nabavu aviokarata po nižim cijenama i ne osigurava se ekonomično korištenje javnih sredstava. Pored toga, institucije se izlažu riziku suženog izbora opcija leta, što u konačnici može dovesti do otkazivanja službenih putovanja, nemogućnosti dolaska na vrijeme kao i dodatnih troškova (dnevnic, hotelskog smještaja i sl.).

4.2. Institucije BiH ne koriste uvijek pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata

Osim neblagovremene nabave aviokarata, većina institucija iz uzorka ne koriste ni pogodnosti tržišne konkurencije kako bi osigurale najbolju vrijednost za novac, kod nabave aviokarata. Osim toga, određene procedure nabave aviokarata nisu prilagođene tržišnim aranžmanima prodaje aviokarata koje karakterizira dinamično određivanje cijena što dodatno otežava nabavu aviokarata na efikasan i ekonomičan način.

Premda ZJN omogućava zaključivanje okvirnih sporazuma sa više ponuditelja i pozivanje istih da dostave ponude kada su poznati svi detalji putovanja, većina institucija iz uzorka ne koristi ovu mogućnost. Revizijom je utvrđeno da postojeće rješenje provođenja mini tenderiranja ima određene slabosti koje je potrebno otkloniti kako bi se na efikasan način moglo odgovoriti zahtjevima dinamičnog tržišta aviokarata.

Institucije iz uzorka većinom zaključuju okvirni sporazum sa jednim dobavljačem, na temelju kriterija „najniža cijena - cijena usluge agencije (provizija)“. Međutim utvrđeno je da se na ovakav način uvijek ne osigurava najbolja vrijednost za novac. Sama činjenica da institucije u konačnici nabavljaju aviokarte, a ne uslugu agencije (proviziju) koja često čini zanemarivi dio cijene aviokarte, dovodi u pitanje dodjelu ugovora na osnovu ovog kriterija, naročito ako se uzme u obzir da institucije iz uzorka nemaju ugovorene pouzdane mehanizme provjere cijena usluge agencije (provizije) ili te mehanizme ne koriste. Dodjela ugovora po cijenama koje su zasnovane na ekonomski apsolutno neodrživim i nelogičnim ponudama upućuje da agencije naknadu za svoj rad dobivaju po drugom temelju ako pretpostavimo da posluju sukladno temeljnim ekonomskim načelima.

Korišteni kriteriji dodjele ugovora zajedno sa korištenim uvjetima koji ograničavaju konkurenciju destimulira ponuditelje da sudjeluju u postupcima javnih nabava.

Sve prethodno navedeno za posljedicu ima nabavu aviokarata po višim cijenama, što u konačnici javnu nabavu aviokarata čini besmislenom.

5. PREPORUKE

Revizija je provedena sa ciljem da se ispita upravljaju li institucije BiH nabavom aviokarata na efikasan i ekonomičan način. Na temelju nalaza i zaključaka, koji potvrđuju da institucije iz uzorka nabavom aviokarata ne upravljaju na efikasan i ekonomičan način, sačinjene su preporuke kojim bi se nabava aviokarata u institucijama BiH mogla unaprijediti i omogućiti ekonomičnije korištenje javnih sredstava. Preporuke su upućene Vijeću ministara BiH i institucijama iz uzorka.

Preporuke upućene Vijeću ministara BiH

Donijeti/predložiti mjere za unaprjeđenje sustavnog rješenja koje će na efikasan način osigurati mogućnost korištenja pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata, uključujući i izmjene ZJN-a ako se to pokaže potrebnim.

Donesene ili predložene mjere trebaju jednostavno i u kratkom vremenu odgovoriti zahtjevima dinamičnog tržišta aviokarata uz osiguranje poštivanja postojećeg i eventualno izmijenjenog ZJN-a, uzimajući u obzir i prakse drugih zemalja koje je potrebno analizirati.

Preporuka institucijama iz uzorka

- ***Donijeti ili unaprijediti interne procedure službenih putovanja***
Internim procedurama jasno definirati rokove za podnošenje zahtjeva za službeno putovanje, donošenje odluka za upućivanje na službeno putovanje i nabavu aviokarata. Definirani rokovi trebaju stvoriti preduvjete za blagovremenu nabavu aviokarata.
- ***Blagovremeno nabavljati aviokarte***
Institucije trebaju na vrijeme osigurati nabavu aviokarata kako bi se izbjegli previsoke troškove nabave. U cilju blagovremene nabave aviokarata, institucije trebaju pratiti i analizirati nabavu aviokarata, periodično analizirati i kretanje cijena aviokarata na tržištu u odnosu na vrijeme rezervacije. Osim blagovremene nabave pojedinačnih aviokarata institucije trebaju osigurati i blagovremeno zaključivanje okvirnih sporazuma.
- ***Koristiti pogodnosti tržišne konkurencije kod nabave aviokarata***
Institucije trebaju provoditi odgovarajuće vrste postupaka nabave i koristiti kriterije dodjele ugovora koji će osigurati najbolju vrijednost za novac. Kvalifikacijski kriteriji, kao i drugi uvjeti ne trebaju ograničavati konkurenciju i isti trebaju stimulirati ponuditelje da sudjeluju u postupcima nabave aviokarata.

- **Osigurati realizaciju ugovora u skladu sa ugovorenim uvjetima**
Institucije trebaju uspostaviti mehanizme kontrole i praćenja realizacije ugovora koji će osigurati realizaciju ugovora u skladu sa uvjetima iz tenderske dokumentacije i okvirnog sporazuma/ugovora.
- **Razmotriti mogućnost provedbe zajedničke/centralizirane javne nabave**
Institucije koje imaju zajednički interes kod nabave avio karata (npr. štice osobe i pratnja, delegacije i dr.), trebaju razmotriti mogućnost provedbe zajedničke javne nabave.

Tim revizije učinka:

Voditelj tima, samostalni revizor
za poslove kontrole kvalitete,
metodologije i planiranja revizije
učinka

Eldin Subaša, v.r.

Rukovoditelj Odjela za kontrolu kvalitete,
metodologiju i planiranje revizije učinka

Radivoje Jeremić, v.r.

Član tima, samostalni revizor za
poslove kontrole kvalitete,
metodologije i planiranja revizije
učinka

Nikola Jokić, v.r.

6. PRIVICI

Privitak 1: Zaključak Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine BiH sa 14. sjednice održane 21.12.2023. godine

Privitak 2: Pregled broja testiranih aviokarata i broja aviokarata kod koji se nije moglo utvrditi vrijeme saznanja za službeno putovanje

Privitak 3: Pregled godišnjih izdataka za nabavu aviokarata institucija iz uzorka za promatrano razdoblje

Privitak 4: Pregled prosječnog vremena nabave aviokarata kod institucija iz uzorka

Privitak 5: Provjera cijena aviokarata institucija iz uzorka u stvarnom vremenu

Privitak 6: Pregled ugovorenih cijena aviokarata

Privitak 7: Postupanje AJN-a u vezi s donesenim zaključkom Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine BiH

Privitak 8: Slabosti sustavnog rješenja i praksa drugih zemalja

Privitak 1. Zaključak Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine BiH sa 14. sjednice održane 21.12.2023. godine

Zastupnički dom Parlamentarne skupštine BiH je na 14. sjednici, održane 21.12.2023. godine, usvojio je set zaključaka s ciljem rješavanja problema kupovine aviokarata u institucijama Bosne i Hercegovine.

Usvojeni zaključci glase:

- ***Zastupnički dom PSBiH zadužuje Ured za reviziju institucija Bosne i Hercegovine da, imajući u vidu raniju opću ocjenu revizora da institucije Bosne i Hercegovine nisu organizirale proces javnih nabava koji omogućuje zakonito, blagovremeno, namjensko i transparentno korištenje javnih sredstava, provede reviziju učinka kupovine aviokarata u institucijama BiH, uključujući sadržaj i način provođenja tendera sa prijedlogom mjera za unaprjeđenje, te da izvješće dostavi PSBiH u roku od 45 dana.***
- *Budući da isti problem postoji u ministarstvima, Zastupnički dom PSBiH zadužuje Vijeće ministara BiH da u roku od 30 dana obavi raspravu o problemu nabave aviokarata u institucijama Bosne i Hercegovine s prijedlogom mjera za rješenje problema i da o tome izvijesti PSBiH.*
- *Zastupnički dom PSBiH zadužuje Agenciju za javne nabave Bosne i Hercegovine da u roku od 30 dana informira PSBiH o svom stajalištu i prijedlozima za rješenje problema kupovine aviokarata u institucijama BiH.*
- *Zastupnički dom zahtijeva od svih institucija Bosne i Hercegovine da do rješenja problema nabave aviokarata posebnu pozornost obrate na cijene aviokarata koje dobivaju od agencija izabranih u proceduri javnih nabava, kao i na neizvršavanje drugih obveza iz ugovora, te da reagiraju na uočene nepravilnosti.*

Privitak 2. Pregled broja testiranih aviokarata i broja aviokarata kod kojih se nije moglo utvrditi vrijeme saznanja za službeno putovanje

U narednoj tablici prikazan je broj testiranih aviokarata i broj aviokarata kod kojih se nije moglo utvrditi vrijeme saznanja za službeno putovanja, te iz tih razloga kod istih nije bilo moguće utvrđivati blagovremenost nabave aviokarata.

Tablica br. 4: Pregled broja testiranog broja aviokarata

Naziv institucije	Broj testiranih aviokarata	Broj aviokarata kod kojih se nije moglo utvrditi vrijeme saznanja za službeno putovanje
MO BiH	107	27
MVP BiH	65	34
GT VMBIH	27	4
BHDCA	36	5
RAK	21	2
KV	11	1
Ukupno	267	73

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka testiranih aviokarata u promatranom razdoblju

Kao što se vidi iz prethodne tablice za većinu testiranih službenih putovanja je utvrđeno vrijeme saznanja za to putovanje. Za ostala putovanja isto se nije moglo utvrditi zbog nedostataka potrebnih podataka (npr. nedostatak informacija o zaprimanju pozivnih pisama, dokumentacije na temelju koje bi se uvjerali u vrijeme saznanja za službeno putovanje i dr.).

Privitak 3. Pregled godišnjih izdataka za nabavu aviokarata institucija iz uzorka za promatrano razdoblje

U narednoj tablici su prikazani godišnji izdaci troškova prijevoza javnim sredstvom u inozemstvo, a izdaci za aviokarte čine preko 95% tih izdataka. Ovi izdaci čine oko 1/3 svih izdataka institucija BiH.⁸³

Tablica br. 5. Pregled godišnjih izdataka prijevoza javnim sredstvom u inozemstvo institucija iz uzorka za promatrano razdoblje 2022.-2023.godina.⁸⁴

Naziv institucije	Izdaci prijevoza javnim sredstvom u inozemstvo	
	izraženo u KM	
	2022. godina	2023. godina
GT VMBIH	45.000	86.000
MO BiH	459.000	599.000
MVP BiH	625.000	580.000
BHDCA	70.000	82.000
RAK	16.000	28.000
KV	3.000	7.000
Ukupno	1.218.000	1.382.000

Izvor: Ured za reviziju na osnovu podataka iz ISF-a

U prethodnoj tablici prikazani su izdaci za nabavu aviokarata institucija iz uzorka za promatrano razdoblje. Izdaci u 2023. godini su iznosili 1.382.00 KM i isti su bili veći za oko 20% u odnosu na izdatke u 2022. godini.

⁸³ Ukupni izdaci za sve institucije BiH u 2022. godini su iznosili oko 3,1 milijuna KM, a u 2023. godini ti izdaci su bili oko 3,8 milijuna KM.

⁸⁴ Izdaci se odnose na troškove prevoza javnim sredstvom u inozemstvo, a aviokarte čine preko 95% tih troškova

Privitak 4. Pregled prosječnog vremena nabave aviokarata institucija iz uzorka

U narednoj tablici dan je pregled prosječnog vremena nabave testiranih aviokarata institucija iz uzorka prije putovanja.

Tablica br. 6. Prosječno vrijeme nabave testiranih aviokarata institucija iz uzorka

Naziv institucije	Prosječno vrijeme nabave aviokarata prije putovanja izraženo u danima
MO BiH	18
MVP BIH	8
GT VMBIH	7
BHDCA	18
RAK	15
KV	24
Ukupno	14

Izvor: Ured za reviziju na temelju analiziranih podataka institucija iz uzorka

Kao što se vidi iz prethodne tablice, prosječno vrijeme nabave aviokarata je gotovo kod svih institucija iz uzorka kraće od 21 dan prije putovanja. Samo je u KV-u prosječno vrijeme nabave 24 dana prije putovanja.

Privitak 5. Provjera cijena aviokarata u institucijama iz uzorka u stvarnom vremenu

Za potrebe ove studije, revizija je provjeravala cijene aviokarata koje su institucije iz uzorka dobile od ponuditelja sa kojima imaju zaključen okvirni sporazum. Provjera aviokarata je vršena u stvarnom vremenu, tj. u trenutku kada su institucije iz uzorka tražile od dobavljača ponude za destinacije gdje se namjeravalo putovati.

Institucije su iste zahtjeve koje su upućivale dobavljačima da dostave ponude prosljeđivale i reviziji, koja je paralelno tražila ponude od drugih ponuditelja pod istim definiranim uvjetima.

Pri provjeri cijena aviokarata revizija je bila ograničena u pogledu broja provjeravanih aviokarata, odnosno provjeravanih destinacija. Razlog istog je vremenski rok provođenja revizije kao i to što nisu sve institucije iz uzorka nabavljale aviokarte u tom trenutku ili nisu na vrijeme reviziji prosljeđivale zahtjeve koje su upućivale dobavljačima kako bi ista mogla blagovremeno tražiti ponude i od drugih ponuditelja i dr. Također ograničenje je bilo i u pogledu provjere aviokarata za štice osobe, takve aviokarte nisu provjeravane iz sigurnosnih razloga.

Od ukupno provjeravanih cijena aviokarata za deset destinacija, revizija je za šest destinacija utvrdila da su institucije prihvatile ponude (izvršile rezervaciju aviokarata) po višim cijenama aviokarata u odnosu na cijene aviokarata do kojih je došla revizija provjerom kod drugih ponuditelja. Cijene ovih aviokarata su bile u prosjeku više za oko 15% u odnosu na cijene do kojih je došla revizija. Kod ½ ovih aviokarata je utvrđeno da se radi i o istim opcijama leta.

Provjere cijena aviokarata su vršene kod MVP BiH gdje je za četiri provjeravane destinacije kod svake utvrđena viša cijena aviokarte od one do koje je došla revizija provjerom kod drugih ponuditelja. Kod BHDCA od tri provjeravane destinacije, za dvije destinacije su utvrđene više cijene od onih do kojih je došla revizija. Kod MO BiH od provjeravane tri destinacije, revizija niti za jednu destinaciju nije dobila nižu cijenu aviokarte u odnosu na cijenu aviokarte koju je dobavljač ponudio MO BiH.

Prilikom odabira ponuđenih opcija leta, ove institucije su odabirale opcije leta sa najnižim cijenama, naravno vodeći računa da isto neće prouzrokovati dodatne troškove (smještaja, dnevnica i sl.). Međutim, provjerama cijena aviokarata je utvrđeno da na tržištu postoje i opcije leta koje dobavljač nije uopće nudio institucijama koje su nabavljale aviokarte, a koje mogu biti povoljnije za instituciju. Ovo ukazuje da su, zbog nekorištenja pogodnosti tržišne konkurencije kada su poznati svi detalji putovanja, institucije ovisne o jednom dobavljaču i o onome što isti ponudi, premda možda na tržištu postoje i povoljnije ponude tj. opcije leta.

U nastavku je dan tablični pregled cijena aviokarata kod kojih su utvrđene više cijene aviokarata u odnosu na cijene do kojih je došla revizija.

Tablica br. 7. Pregled razlika u cijenama aviokarata

Ispitivana institucija	Zemlja putovanja/destinacija	Cijena aviokarata u institucijama iz uzorka u KM⁸⁵	Cijena aviokarata u KM (istraživanje revizije)	Razlika u cijeni u KM
MVP BIH	Sarajevo-Oslo-Sarajevo	1224	1165	-59
	Sarajevo-Ženeva-Sarajevo	998	818	-180
	Sarajevo/Beograd-Berlin	450	380	-70
	Sarajevo-Brisel-Sarajevo	1080	940	-140
BHDCA	Sarajevo-Nirnbeg/Erlangen-Sarajevo	965	675	-290
	Sarajevo-Montreal-Sarajevo	2185	2035	-150
Ukupno		6902	6013	-889

⁸⁵ Prikazane cijene aviokarata se odnose na cijene aviokarata opcija leta koje su institucije odabrale pri dostavljanju ponude od strane dobavljača.

Privitak br. 6: Pregled ugovorenih cijena aviokarata

U narednoj tablici prikazane su cijene usluga agencije (provizija) iz posljednjih nabava u promatranom razdoblju, na temelju kojih su zaključeni okvirni sporazumi sa institucijama iz uzorka.

Tablica br. 8. Tablični pregled cijena ugovorenih usluga agencije (provizije) za posljednje nabave u promatranom razdoblju za institucije iz uzorka

Naziv institucije	Cijena usluge agencije (provizije) bez PDV-a
GT VMBIH	25,64
MO BiH	0,01
MVP BiH	8,00
BHDCA	0,01
RAK	1,00
	50,00
KV	45,00
	50,00

Izvor: Ured za reviziju na temelju podataka iz ponuda i zaključenih okvirnih sporazuma.

Kao što se vidi iz prethodne tablice, cijena usluge agencije (provizija) se kreće od 0,01 KM do 50,00 KM bez PDV-a. Najnižu cijenu usluge agencije (proviziju) je ugovorilo MO BiH i BHDCA.

Privitak 7. Postupanje AJN-a u vezi s donesenim zaključkom Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine BiH

Zastupnički dom Parlamentarne skupštine BiH je zaključkom s 14. sjednice održane 21.12.2023. godine, zadužio AJN da u roku od 30 dana informira Parlamentarnu skupštinu o svom stavu i prijedlozima za rješavanje problema kupovine avio karata u institucijama BiH.

U skladu sa donesenim zaključkom, AJN je 22.01.2024. godine sačinio Informaciju i istu dostavio Parlamentarnoj skupštini BiH. U nastavku su prikazani određeni dijelovi iz Informacije.

U tom smislu, zemlje članice EU su i uredile svoje sisteme javnih nabavki, na način da se do određenih vrijednosti (što varira od zemlje do zemlje) propisi o javnim nabavkama nikako ne primjenjuju ili su procedure nabavki značajno pojednostavljene. Vrlo je vjerovatno da se mnogi ugovorni organi u zemljama članicama EU uklapaju u te vrijednosti, te vrše nabavku avio karata u momentu potrebe, bez primjene propisa o javnim nabavkama ili po pojednostavljenim procedurama nabavki.

Također, u pojedinim zemljama članicama EU svaku pojedinačnu nabavku avio karata smatraju zasebnom nabavkom bez obzira na vrijednost nabavke i, shodno tome, u takvim slučajevima opet ne primjenjuju propise o javnim nabavkama ili primjenjuju jednostavnije procedure nabavki.

U Bosni i Hercegovini se može predložiti slično rješenje, odnosno da se svaka pojedinačna nabavka avio karata provodi posebno putem postupka direktnog sporazuma. Međutim, ovo rješenje je ograničenog karaktera i primjenjivo je ukoliko zbir svih pojedinačnih nabavki avio karata na godišnjem nivou neće preći iznos predviđen za postupak direktnog sporazuma naveden u članu 87. stav (3) Zakona. U protivnom bi došlo do nedozvoljenog dijeljenja predmeta nabavke o čemu govori član 15. Zakona.

U slučaju da je procijenjena vrijednost na godišnjem nivou veća od vrijednosti koja je navedena u članu 87. stav (3) Zakona, neophodno je primijeniti drugo rješenje u smislu provođenja postupka javne nabavke uz predviđanje zaključenja okvirnog sporazuma sa više dobavljača na način kako je to navedeno u članu 32. stav (5) tačka b) Zakona.

Dakle, član 32. stav (5) Zakona predviđa da ako svi uslovi nisu utvrđeni u okvirnom sporazumu i kada se ponuđači pozivaju da ponovo dostave ponude na osnovu istih ili preciznije definiranih uslova u okviru uslova iz okvirnog sporazuma, postupak se provodi u skladu sa slijedećim:

- 1) za svaki ugovor ugovorni organ pismeno se obraća svim ponuđačima s kojima ima zaključen okvirni sporazum;
- 2) ugovorni organ određuje rok za podnošenje ponuda, uzimajući u obzir složenost predmeta nabavke i vrijeme potrebno za dostavu ponuda;
- 3) ponude se podnose u pismenom obliku, a njihov sadržaj ostaje tajan sve do isteka roka predviđenog za dostavu ponuda;
- 4) ugovorni organ javno otvara ponude i dostavlja zapisnik s otvaranja ponuda svim ponuđačima koji su dostavili ponude;
- 5) ugovorni organ odluku o izboru najpovoljnijeg ponuđača ili poništenju postupka javne nabavke dostavlja svim ponuđačima koji su dostavili ponude;
- 6) ugovorni organ dodjeljuje ugovor ponuđaču koji je dostavio najpovoljniju ponudu, u skladu sa uslovima iz okvirnog sporazuma, odnosno u skladu s precizno definiranim uslovima, u okviru uslova iz okvirnog sporazuma.

Prema tome, u slučaju da je procijenjena vrijednost na godišnjem nivou veća od vrijednosti koja je navedena u članu 87. stav (3) Zakona, prijedlog rješenja za nabavku avio karata se ogleda u tome da bi se okvirni sporazum zaključio sa više dobavljača, a onog momenta kada se zna konkretna destinacija, datum putovanja i broj osoba, tada se na bazi tih elemenata traži ponuda od svih dobavljača sa kojima je zaključen okvirni sporazum, te sa odabranim najpovoljnijim ponuđačem zaključuje pojedinačni ugovor za nabavku avio karata..

I na kraju je bitno naglasiti da se nabavka avio karata u zemljama članicama EU, u većini slučajeva, vrši putem centralnih nabavnih organa (npr. Središnji ured za javnu nabavu u Republici Hrvatskoj, Direktorat za javno naročanje u Republici Sloveniji, itd.).

AJN je također provodio određene aktivnosti i po zaključku Vijeća ministara sa 36. sjednice održane 22.01.2024. godine. Naime, na toj sjednici Vijeće ministara se upoznalo sa zaključcima 14. sjednice Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine, održane 21.12.2023. godine, te s tim u vezi zadužilo AJN i MFT BiH za postupanja po donesenom zaključku *„Zastupnički dom PSBiH zadužuje Vijeće ministara BiH da u roku od 30 dana obavi raspravu o problemu nabave aviokarata u institucijama Bosne i Hercegovine sa prijedlogom mjera za rješavanje problema i da o tome obavijesti PSBiH“* odnosno da vodeći računa o zadanim rokovima pripremi informaciju s prijedlogom mjera za rješavanje problema nabave aviokarata u institucijama BiH, u cilju razmatranja iste na Vijeću ministara.

U vezi s navedenim, prema navodima iz AJN-a, održan je sastanak sa predstavnicima MFT BiH na kojem su dogovorene određene aktivnosti u vezi sa istim. AJN je 19.04.2024. godine sačinio prijedlog informacije u vezi sa navedenom problematikom i zatražila od MFT i drugih institucija BiH da dostave svoje sugestije i prijedloge za sačinjavanje informacije prema VM BiH.⁸⁶

⁸⁶ Prijedlog informacije, broj 02-07-2-216-3/24 od 19.04.2024. godine.

Privitak 8. Slabosti sustavnog rješenja i praksa drugih zemalja

Rezultati studijskih istraživanja pokazuju da je ZJN omogućio zaključivanja okvirnih sporazuma sa više ponuditelja gdje se isti pozivaju da dostave ponude kada su poznati svi detalji nabave, ali da, kada je u pitanju nabava aviokarata, postojeće rješenje ima određene slabosti i ne može da efikasno odgovori dinamičnom tržištu aviokarata.

Sama procedura provođenja mini tenderiranja i nejasno definiranje pitanje žalbe na odluku o izboru/poništenju, ovakav postupak javne nabave čini manje efikasnim.

Procedura mini tenderiranja se provodi na slijedeći način:

- a) za svaki ugovor ugovorno tijelo se pismeno obraća svim ponuditeljima sa kojim ima zaključen okvirni sporazum;
- b) ugovorno tijelo određuje vremenski rok za podnošenje ponuda, uzimajući u obzir složenost predmeta nabave i vrijeme potrebno za dostavljanje ponuda;
- c) ponude se podnose u pisanoj formi, a njihov sadržaj ostaje tajan sve do isteka roka predviđenog za dostavljanje ponuda;
- d) ugovorno tijelo javno otvara ponude i dostavlja zapisnik sa otvaranja ponuda svim ponuditeljima koji su dostavili ponude;
- f) ugovorno tijelo odluku o izboru najpovoljnijeg ponuditelja ili poništenju postupka javne nabave dostavlja svim ponuditeljima koji su dostavili ponude;
- g) ugovorno tijelo dodjeljuje ugovor ponuditelju koji je dostavio najpovoljniju ponudu, u skladu sa uvjetima iz okvirnog sporazuma, odnosno u skladu s precizno definiranim uvjetima, u okviru uvjeta iz okvirnog sporazuma.

Sugovornici institucija iz uzorka ističu kako je procedura mini tenderiranja zahtjevena i da zahtjeva dosta vremena, koje institucije nekada nemaju kada je u pitanju nabava aviokarata. Naročito ističu nejasno definiranje pitanje žalbe na odluku o izboru ili poništenju postupka kod mini tenderiranja. Naime, izmjenama ZJN-a iz 2022. godine je uvedena obveza dostavljanja odluke o izboru/poništenju postupka kod provođenja mini tenderiranja, a kako pitanje žalbe na istu nije posebno definirano, institucije smatraju da treba primjenjivati rokove za žalbu utvrđene na odluke o izboru ili poništenju postupka definirane u članku 101. ZJN-a, a koji iznose 10 ili 5 dana od dana prijema odluke o izboru ili poništenju postupka, ovisno o vrsti postupka koji se provodi.

S druge strane, prema navodima sugovornika, posebno do nejasnoće u postupanju i pravne nesigurnosti dovodi odredba u ZJN-u⁸⁷ koja definira da se zabrana zaključivanja ugovora ne odnosi na dodjele ugovora u sklopu okvirnog sporazuma.

Jedna od zemalja EU (Republika Hrvatska) je također kod dodjele ugovora na temelju zaključenih okvirnih sporazuma, gdje se ponuditelji pozivaju da dostav ponude (mini tenderiranje), propisala obvezu dostavljanja odluke o odabiru ili poništenju svim ponuditeljima koje su stranke okvirnog sporazuma⁸⁸, međutim ZJN Republike Hrvatske

⁸⁷ Članak 98. ZJN-a

⁸⁸ Članak 153. Zakona o javnoj nabavi Republike Hrvatske („Narodne novine“ broj 120/16 i 114/22)

je jasno i definirao da ta odluka postaje izvršna dostavom odluke ponuditelju⁸⁹. Žalba na ovu odluku je dozvoljena 30 dana od dana dostavljanja iste ponuditeljima.⁹⁰

U Republici Hrvatskoj kod određenih institucija⁹¹ je utvrđena praksa da nabave aviokarata planiraju kao zasebne predmete nabave. Određeni izvori ukazuju⁹² da je Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja, Uprava za trgovinu i politiku javne nabave Republike Hrvatske dalo mišljenje da se nabave aviokarata mogu za svako pojedino putovanje odrediti kao zasebni predmeti nabave, a više o tome kako slijedi:

Napomena: Ova točka se primjenjuje isključivo na obveznike ZJN-a.

U svezi nabave putnih karata i hotelskog smještaja, neposredno ili putem putničke agencije te može li se svako pojedino putovanje odrediti kao zasebni predmeti nabave, odnosno tretiraju li se putovanja planirana unutar jednog projekta kao jedna cjelina, UT smatra kako u svakom konkretnom slučaju valja sagledati sve okolnosti i na temelju njih primijeniti odgovarajući postupak nabave. Pri tome valja uzeti u obzir da li putovanje, odnosno više njih u sklopu pojedinog projekta predstavlja jednu cjelinu u smislu odredbi ZJN-a. Naime, u slučaju da predstavljaju cjelinu tada bi u obzir došlo sklapanje okvirnog sporazuma, a ukoliko se ne radi o cjelini tada bi se mogla provoditi zasebna nabava. Sukladno odredbi članka 203. ZJN-a, javni naručitelj određuje predmet nabave na način da predstavlja tehničku, tehnološku, oblikovnu, funkcionalnu ili drugu objektivno odredivu cjelinu. Ukoliko naručitelj u okviru jednog projekta planira određeni broj putovanja u svezi projekta pri čemu putovanja mogu predstavljati jednu cjelinu u smislu odredbe članka 203. ZJN-a, a koji se mogu okvirno odrediti u smislu količine i vremenskog perioda tada dolazi u obzir primjena okvirnog sporazuma.

Uvidom u planove javnih nabava određenih institucija iz Republike Hrvatske⁹³, koji su dostupni na njihovim internetskim stranicama, utvrđeno je da nabave aviokarata planiraju kao zasebne nabave za koje je navedeno da će se provoditi jednostavni postupci nabave.

Kod jednostavne nabave, pravila, uvjete i postupke utvrđuje naručitelj općim aktom, uzimajući u obzir načela javne nabave, te mogućnost **primjene elektroničkih sredstava komunikacije**.⁹⁴ U Smjernicama za provedbu postupka jednostavne nabave se navodi da se zahtjev za dostavu ponuda može uputiti najmanje jednom ponuditelju, najmanje tri ponuditelja, objavom na internet stranici ili na elektroničkom oglasniku javnih nabava, ovisno o procijenjenoj vrijednosti nabave. Protiv odluke o odabiru ili poništenju postupka nije moguće izjaviti žalbu kod jednostavne nabave.⁹⁵

⁸⁹ Članak 306. i 307. Zakona o javnoj nabavi Republike Hrvatske („Narodne novine“ broj 120/16 i 114/22)

⁹⁰ Članak 412. Zakona o javnoj nabavi Republike Hrvatske („Narodne novine“ broj 120/16 i 114/22)

⁹¹ Ministarstvo pravosuđa i uprave, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova i dr.

⁹² <https://struktturnifondovi.hr/wp-content/uploads/2021/03/Upute-upravljackog-tijela-za-upravljanje-nepravilnostima-u-Operativnom-programu-Konkurentnost-i-kohezija-2014-2020-ver-1.0.pdf>
<https://safu.hr/wp-content/uploads/2022/05/Najcesce-pogreske-web-13.07.2020.pdf>

⁹³ Plan nabave Ministarstva pravosuđa i uprave za 2024. godinu.pdf (gov.hr)

<https://mpu.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Javna%20nabava/Plan%20nabave%20Ministarstva%20pravosu%C4%91a%20i%20uprave%20za%202024%20godinu.pdf>

Plan nabava za 2024. godinu Ministarstvo vanjskih i europskih poslova R. Hrvatske

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fmvep.gov.hr%2FUserDocsImages%2F2024%2Fdatoteke%2FPlan%2520nabave%25202024.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>

⁹⁴ Članak 15. Zakona o javnim nabavama Republike Hrvatske

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2016_12_120_2607.html

⁹⁵ <http://www.javnanabava.hr/userdocsimages/SMJERNICE%20JN%20-%2026.9..pdf>

Smjernice također ističu kako bi naručitelji trebali nastojati na elektroničkoj dostupnosti zahtjeva za prikupljanje ponuda za jednostavnu nabavu te potpunoj elektroničkoj komunikaciji, **što podrazumijeva komunikaciju elektroničkim putem u svim fazama postupka, uključujući i podnošenje ponuda.**⁹⁶

I na kraju, bitno je napomenuti, da je, premda Republika Hrvatska ima dugi niz godina uspostavljeno tijelo za središnju javnu nabavu, u čijoj kategoriji je i nabava aviokarata, provjerom na njihovoj stranici utvrđeno da nemaju zaključene okvirne sporazume za nabavu aviokarata, a za isto su dali sljedeće saopštenje⁹⁷.

e-Građani

Prilagodba pristupačnosti

REPUBLIKA HRVATSKA
Središnji državni ured za
središnju javnu nabavu

Pretražite stranice

Vijesti O Središnjem državnom uredu Okvirni sporazumi Postupci javne nabave Registar Pristup informacijama Izdvojeno Kontakti

Naslovnica ▾ Okvirni sporazumi ▾ Zrakoplovne karte i hotelski smještaj u službene svrhe ▾

Zrakoplovne karte i hotelski smještaj u službene svrhe

Predmetna nabavna kategorija nema aktualnih okvirnih sporazuma.

Sukladno članku 17. Uredbe o unutarnjem ustrojstvu Središnjeg državnog ureda za središnju javnu nabavu (Narodne novine, broj 59/17) obveznici središnje javne nabave mogu samostalno provoditi postupke javne nabave za nabavne kategorije stavljene u nadležnost Središnjeg državnog ureda, te u pravilu sklopiti ugovor/okvirni sporazum s rokom trajanja do zaključenja okvirnog sporazuma, odnosno ugovora od strane Središnjeg državnog ureda u postupcima središnje javne nabave.

- Popis korisnika okvirnih sporazuma
- Kontakt
- Završeni postupci

e-Građani
e-Građani
e-Savjetovanja
Portal otvorenih podataka RH
Izvozni portal

Adresar
Središnji katalog službenih dokumenata RH
Adresar tijela javne vlasti
Adresar političkih stranaka u RH
Popis dužnosnika u RH

Korisne poveznice
Portal javne nabave
DKOM
Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja
Elektronički oglasnik javne nabave RH
TED (Tenders Electronic Daily)
Europska Komisija – Javna nabava

Povratak na vrh

Copyright © 2024 Središnji državni ured za središnju javnu nabavu. Uvjeti korištenja. Izjava o pristupačnosti.

f t y s S in

⁹⁶ <http://www.javnanabava.hr/userdocsimages/SMJERNICE%20JN%20-%202026.9..pdf>

⁹⁷ [Središnji državni ured za središnju javnu nabavu - Zrakoplovne karte i hotelski smještaj u službene svrhe \(gov.hr\)](https://sredisnjanabava.gov.hr/zrakoplovne-karte-i-hotelski-smjestaj-u-sluzbene-svrhe)
<https://sredisnjanabava.gov.hr/zrakoplovne-karte-i-hotelski-smjestaj-u-sluzbene-svrhe/516>