

1. Uvod

Korištenje autocesta se svugdje plaća, samo su to neke zemlje uradile putem naplatnih kućica, tj. zatvorenog sistema naplate (pored BiH, Srbije i Hrvatske tu su još i Italija, Francuska, Makedonija, Španija, itd.), neke zemlje su to uredile korištenjem tzv. vinjeta (Slovenija, Austrija, Bugarska, Mađarska, Rumunija, Švajcarska), a neke kroz dodatne poreze za svoje državljane (Njemačka). Svi ovi sistemi naplate putarine imaju svoje prednosti i mane.

U zemljama okruženja dominira zatvoreni sistem naplate putarine, koji se od ove godine planira primjenjivati i u Bosni i Hercegovini. Trenutno u BiH ne postoje vinjete niti periodične pretplate, te se javlja problem za korisnike koji često koriste autocestu. Svakodnevno izdvajanje za putarinu je krajnje neisplativo, te se ovi korisnici uglavnom odlučuju za alternativne pravce. Srbija i Hrvatska su ovaj problem riješile tako što su uvele pretplatničke karte za svoje državljane pod određenim uslovima.

Bosna i Hercegovina je trenutno jedina zemlja u svijetu u kojoj se primjenjuje sistem naplate putarine po dionicama (otvoreni i zatvoreni), a koja ne nudi pretplatničke karte. Naši državljani su već dovoljno opterećeni raznim davanjima za izgradnju i održavanje puteva, kroz maloprodajnu cijenu nafte i naftnih derivata, razne takse, kroz registraciju motornih vozila, putarinu itd. Krajnje je vrijeme da država za uzvrat pruži određenu zaštitu korisnicima cesta i podstakne korištenje autoceste, a istovremeno rastereti korištenje alternativnih dionica.

Kako Javno preduzeće Autoceste FBiH obavlja poslove od opšteg interesa i ne posluje na komercijalnoj osnovi, niti je preduzeće utemeljeno radi ostvarivanja dobiti, sredstva dobijena od naplate putarine koriste se isključivo za upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu autocesta i brzih cesta, za očekivati je da će JP, kao i nadležno ministarstvo razumjeti nepostojanje periodičnih pretplata kao problem i važnost uvođenja istih.

2. Trenutno stanje u Bosni i Hercegovini

Osnovni pokazatelji

Autocesta je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za saobraćaj motornih vozila, koja je kao autocesta označena propisanim saobraćajnim znakom, ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije saobraćajne trake i trakom za prinudno zaustavljanje vozila, bez ukrštanja sa poprečnim putevima i željezničkim ili tramvajskim prugama u istom nivou i u čiji saobraćaj se može uključiti, odnosno isključiti samo određenom i posebno izgrađenom priključnom javnom cestom na odgovarajuću kolovoznu traku autoceste.

Autoceste služe povezivanju velikih gradova i značajnih ekonomskih područja države ili regije; namijenjene su uglavnom daljinskom saobraćaju, te se uključuju u sistem evropskih autocesta. Autoceste ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na propisane saobraćajno-tehničke elemente, ili se izgrađuju u fazama; njihov sastavni dio su posebno izgrađeni priključci.

Bosna i Hercegovina ima izgrađenih 40-tak kilometara autoceste. U Federaciji BiH na potezu Sarajevo –Kakanj 37 kilometara, a u Republici Srpskoj 5,7 kilometara od Glamočana do Mahovljana, mada se ove godine očekuje najavljeno otvaranje autoceste Banja Luka-Gradiška.

Trenutno se na autocesti Sarajevo-Kakanj primjenjuje otvoreni sistem naplate cestarine. Korisnici autoceste plaćaju određeni iznos na jednoj naplatnoj stanici koja je istovremeno i ulazna i izlazna, bez obzira gdje se isključe sa autoceste. To znači da isti iznos plaćaju oni koji se voze od Kakanja do Sarajeva, i oni koji se voze od Podlugova do Sarajeva. Karakteristike ovog sistema su brojni priključci, besplatno uključanje i isključenje sa istih, kao i izbjegavanje kretanja putevima na kojima se plaća putarina.

Prednosti otvorenog sistema naplate putarine su:

- manja upotreba prostora (manje stanica za naplatu putarine);
- manji investicioni troškovi;
- manji troškovi prikupljanja putarine.

Nedostaci otvorenog sistema naplate putarine:

- vozila se u okviru pređene udaljenosti zaustavljaju mnogo češće
- naplaćuje se putarina prema dužini bez obzira na pređenu udaljenost
- ne naplaćuje se putarina za saobraćajne tokove koji ne prolaze kroz glavnu stanicu za naplatu putarine
- manji prilivi usljed izbjegavanja puteva na kojima se plaća putarina
- veća koncentracija štetnih utjecaja na okolinu

Trenutni cijenovnik izgleda ovako¹ :

Kategorija I	2,00 KM
Kategorija II	4,50 KM
Kategorija III	7,00 KM
Kategorija IV	9,00 KM

Kod zatvorenog sistema naplate putarine, stanice za naplatu putarine su postavljene na priključnim tačkama. Sistem funkcioniše tako što se vozilo registruje na ulaznoj stanici, a putarina se naplaćuje na izlaznoj stanici. Glavna stanica za naplatu putarine se postavlja na početak i na kraj dionice na kojoj se vrši naplata putarine.

Prednosti zatvorenog sistema naplate putarine²:

- prolaznost na cijeloj dionici puta bez zaustavljanja ili smanjenja brzine
- putarina se naplaćuje samo za stvarno pređenu dužinu puta
- putarina se naplaćuje za sve saobraćajne tokove na čitavoj dužini puta

Nedostaci zatvorenog sistema naplate putarine³:

- veći investicioni troškovi,
- veći troškovi prikupljanja putarine,
- slaba upotrebljivost u područjima gdje su gusto postavljene priključne tačke.

¹ www.jpautoceste.ba

² „Smjernice za projektovanje, građenje, održavanje i nadzor na putevima“, DC FBiH i JP „Putevi RS“ 2005.

³ „Smjernice za projektovanje, građenje, održavanje i nadzor na putevima“, DC FBiH i JP „Putevi RS“ 2005.

Prema najavama, zatvoreni sistem je trebao profunkcionisati u aprilu 2011. godine na autocesti Sarajevo-Kakanj, ali ovaj rok je prolongiran zbog određenih proceduralnih problema. Naplatne kućice već su izgrađene na izlazima, odnosno ulazima na autocestu u Podlugovima, Visokom i Kakanju. Prema studiji izvodljivosti, cijena će nakon uspostavljanja ovog sistema iznositi 11 pfeninga po kilometru za putničke automobile (sa PDV-om bi to bilo 13 pfeninga po kilometru), ali konačnu cijenu će utvrditi Vlada FBiH. Za drugu kategoriju vozila, gdje spadaju kombiji, cijena bi se množila sa dva, za treću sa tri, a za četvrtu kategoriju sa četiri. Tako bi kamioni s prikolicama plaćali 52 pfeninga po kilometru. Uvođenjem zatvorenog sistema naplate korisnici će plaćati putarinu po pređenom kilometru, te bi cijene za određene dionice izgledale ovako:

Cijene za putnička vozila u KM (bez PDV-a)		sa PDV-om
Sarajevo - Podlugovi	1,30KM	1,50KM
Sarajevo – Visoko	2,20KM	2,60KM
Sarajevo – Kakanj	4,10KM	4,80KM
Podlugovi - Kakanj	2,70KM	3,20KM
Podlugovi – Visoko	0,90KM	1,00KM
Visoko – Kakanj	1,90KM	2,20KM

3. Komparativni prikaz stanja u zemljama regiona

Republika Hrvatska

Na autocestama u Republici Hrvatskoj primjenjuju se dva sistema naplate putarine: otvoreni i zatvoreni sistem naplate. Na cestovnim objektima (most, tunel), te na kraćim dionicama autoceste primjenjuje se otvoreni sistem naplate. Naplatna stanica je istovremeno ulazna i izlazna, pa se naplata obavlja odmah, prema naplatnoj kategoriji vozila. Na autocestama s više ulaza i izlaza primjenjuje se zatvoreni sistem naplate.

U zatvorenom sistemu naplate putarine, korisnik na ulazu autoceste uzima naplatnu karticu, a istu predaje na izlazu autoceste blagajniku naplate putarine, na temelju koje se naplaćuje putarina u skadu s dužinom korištene dionice i kategoriji vozila.

Korisnici elektronske naplate cestarine (ENC) koriste prolaze posebno označene za taj način plaćanja cestarine i ne uzimaju naplatnu karticu.

Korisnici SMART kartice, korištenjem

r tp atnič karme

Republika Srbija

Na dionici Beograd-Niš i Beograd-Šid naplata se odvija u uslovima zatvorenog sistema naplate, dok na dionicama Niš-Leskovac i Beograd-Subotica naplata putarine se odvija u uslovima otvorenog sistema naplate.

Naplata putarine se obavlja na autocestama i polu-autocestama ukupne dužine oko 603 km, preko automatskog tehničkog sistema za naplatu. Sistem se sastoji od 38 naplatnih stanica. Rješenje naplatnog sistema predstavlja kompleksan upravljačko transakcioni sistem u potpunosti modularan, baziran na PC tehnologiji, uz korišćenje savremenih operativnih sistema za rad u realnom vremenu i potpunom zaštitom u prenosu podataka.

Korisnicima je omogućeno, na svim naplatnim stanicama, da sami izaberu metod plaćanja putarine:

- u gotovom novcu;
- plaćanje putarina platnim karticama;
- bonovima;
- elektronskim putem – plaćanjem bez zaustavljanja (na dionici autoputa od Beograda do hrvatske granice).

Korisnici koji putarinu plaćaju u gotovom novcu ili nekom vrstom kartica moraju da se zaustave na naplatnim stanicama, ali vozila koja imaju savremene elektronske uređaje (TAG-ove), prolaze kroz naplatnu stanicu u punoj brzini. Plaćanje realizuju "elektronskim novcem" posredstvom TAG-ova, a visina putarine se odbija od sume koju je korisnik unaprijed uplatio i "upisao" na TAG. Sistem za naplatu putarine omogućava interoperabilnost sa svim savremenim naplatnim sistemima u Evropi⁶.

Pretplatničke karte

Mjesečna i godišnja pretplatnička karta kupuju se za dionicu autoceste. Visina mjesečne pretplatne karte izračunava se tako što se iznos naknade za određenu dionicu autoceste množi

⁵ Odluka o izmjeni odluke o visini cestarine i sustavu naplate cestarine za uporabu autocesta.

⁶ www.putevi-srbije.rs

brojem 40 i važi za naznačeni mjesec. Visina godišnje pretplatne karte izračunava se tako što se iznos naknade za određenu dionicu pomnoži sa 400 i važi 12 mjeseci od mjeseca izdavanja. Mjesečna i godišnja pretplatna karta koju izdaje JP „Putevi Srbije“ sadrži: dionicu autoceste, kategoriju vozila, registarski broj vozila i vrijeme važenja.⁷

Republika Slovenija

Slovenija je ukinula klasičnu naplatu putarine i 1. maja 2008. godine uvela vinjete. Vinjeta je prvobitno koštala 35 eura, a najkraći period za koji se mogla kupiti bio je šest mjeseci.

Vinjeta je naljepnica kojom vozači dokazuju da su platili korišćenje autoceste. Kupuju se na benzinskim pumpama ili u posebnim prodavnicama pored puta i iza graničnih prelaza, pri čemu se može koristiti gotov novac ili kartice. Mogu se obezbjediti i naručivanjem putem mobilnih telefona ili interneta.

Brojne su prednosti Vinjeta u odnosu na klasične sisteme naplate putarine⁸:

- manja upotreba prostora (manje stanica za naplatu putarine);
- manji investicioni troškovi;
- manji troškovi prikupljanja putarine;
- Povećanje prometa na autocestama;
- Rasterećenje paralelnih cesta;
- Efikasnost mogućnosti izgradnje novih priključnih čvorova;
- Povećanje cijene zemljišta uz autoceste;
- Veća sigurnost prometa;
- Doprinos zaštiti okoliša;
- Nema zaustavljanja vozila na naplatnim rampama;
- Za vozače koji često saobraćaju autocestama ovo je najisplativija varijanta.

Zbog svih prednosti vinjeta mnoge evropske zemlje su se odlučile za naplatu korišćenja autocesta pomoću vinjeta.

⁷ Odluka o visini posebne naknade za upotrebu javnog puta, njegovog dela i putnog objekta (putarina) („Sl. Glasnik RS“, br. 56/2006, 42/2007, 126/2007, 20/2008 i 12/2009

⁸ „Uvođenje vinjeta za naplatu cestarine na autocestama u Republici Hrvatskoj“ Institut prometa i veza fakultet prometnih znanosti, Zagreb, prosinac 2006.

PREGLED CJENOVNIKA VINJETA U NEKIM ZEMLJAMA EU + ŠVICARSKA⁹

SLOVENIJA				
KATEGORIJE	7 DANA	1 MJESEC	6 MJESECI	1 GODINA
MOTOCIKL	7,5 EURA		25 EURA	47,5 EURA
AUTOMOBIL	15 EURA	30 EURA		95 EURA

AUSTRIJA			
KATEGORIJE	10 DANA	2 MJESECA	1 GODINA
MOTOCIKL	4,5 EURA	11,5 EURA	30,5 EURA
AUTOMOBIL	7,9 EURA	23 EURA	76,5 EURA

BUGARSKA			
KATEGORIJE	7 DANA	1MJESEC	1 GODINA
VOZILA DO 3,5 t	5 EURA	13 EURA	34 EURA
VOZILA OD 3,5 t do 7,5	33 EURA	87 EURA	256 EURA
VOZILA IZNAD 7,5 t	56 EURA	153 EURA	485 EURA

KATEGORIJE	1 DAN	4 DANA	10 DANA	1 MJESEC	1 GODINA
VOZILA DO 3,5 t		6 EURA	10 EURA	16,5 EURA	147 EURA
VOZILA OD 3,5 t DO 7,5 t, AUTOBUSI DO 12 t	11 EURA		28,5 EURA	48 EURA	422 EURA
TERETNA VOZILA OD 7,5 DO 12 t,AUTOBUSI PREKO 12 t	11 EURA		43 EURA	70 EURA	631 EURA
TERETNA VOZILA IZNAD 12 t	11 EURA		54 EURA	88 EURA	789 EURA

⁹ www.amzs.si

RUMUNIJA					
KATEGORIJE	1 DAN	7 DANA	1 MJESEC	90 DANA	1 GODINA
AUTOMOBIL		3 EURA	7 EURA	13 EURA	28 EURA
TERETNO VOZILO DO 3,5 t		6 EURA	16 EURA	36 EURA	96 EURA
TERETNO VOZILO OD 3,5 t DO 7,5 t, MINIBUS (do 23 osobe)	4 EURA	20 EURA	52 EURA	120 EURA	320 EURA
TERETNA VOZILA OD 7,5 t DO 12 t	7 EURA	35 EURA	91 EURA	210 EURA	560 EURA
TERETNA VOZILA IZNAD 12 t	9 EURA	45 EURA	117 EURA	270 EURA	720 EURA
TERETNA VOZILA IZNAD 12 t	11 EURA	55 EURA	143 EURA	374 EURA	1210 EURA

	CARSKA
KATEGORIJE	1 GODINA
MOTOCIKLI I AUTOMOBILI	30 EURA (27,5 EURA)

Savezna Republika Njemačka

SR Njemačka naplaćuje putarinu kroz cijenu goriva. Državljeni plaćaju cestarinu za sve ceste, a ne samo za autocestu. Ovaj sistem je vrlo praktičan jer su troškovi naplate putarine minimalni. Nedostatak ovog vida naplate je što vozila iste kategorije koja troše više goriva više plaćaju putarinu¹⁰.

¹⁰ „Uvođenje vinjeta za naplatu cestarine na autocestama u Republici Hrvatskoj“ Institut prometa i veza fakultet prometnih znanosti, Zagreb, prosinac 2006.

4. Zaključna razmatranja o zatvorenom sistemu naplate putarine u BiH

Vozači putničkih automobila prve kategorije, nakon uvođenja zatvorenog sistema naplate, plaćaće putarinu za vožnju djelićem autoputa dužine 37 kilometara, između Sarajeva i Kaknja gotovo 5 KM što je više nego duplo povećanje cijene, s obzirom da ona trenutno iznosi 2 KM.

Ovaj trošak ne bi trebao da predstavlja problem korisnicima koji autoput koriste povremeno. Ali nije mali broj onih koji svakodnevno putuju iz Kaknja i okolnih naselja (ili Visokog, Vareša, Breze, itd.) do Sarajeva i nazad, ili obrnuto. To su oni korisnici koji su bili prinuđeni da usljed nedostatka radnih mjesta u svom mjestu stanovanja, posao potraže dalje. Oni bi svakodnevno trebali da izdvoje 9,60 KM, odnosno mjesečno 211,00 KM (ako uzmemo da mjesec prosječno ima 22 radna dana), što na godišnjem nivou iznosi minimalno 2.500 KM. Ovoliki putni izdaci dovode u pitanje ekonomsku opravdanost zaposlenja ovih ljudi.

Ovim problemom, pored samih radnika, dakle fizičkih lica, pogođene su i mnoge firme koje radi obavljanja svoje djelatnosti koriste autocestu. Ovdje problem nisu samo cijene nego odsustvo periodičnih pretplata, mjesečnih ili godišnjih. U mnogim zemljama u okruženju važi sistem korištenja autoputeva sa vremenskim ograničenjem, što se pokazalo kao najpovoljnije za vozače.

U nastavku je komparacija izdvajanja za godinu dana korištenja autoputa u BiH (dva prolaska dnevno), u odnosu sa drugim evropskim zemljama (neograničeno korištenje čitave mreže autoputeva), gdje postoje godišnje pretplate, odnosno vinjete:

Slovenija	95 EURA
Austrija	76 EURA
Bugarska	34 EURA
Mađarska	147 EURA
Rumunija	28 EURA
Švajcarska	30 EURA
BiH	1.280 EURA

Prikazane cijene važe za prvu kategoriju vozila.

Korisnik autoputa Sarajevo-Kakanj za korištenje autoputa godinu dana (dva prolaska dnevno) treba da plati 38 puta više nego što plaćaju korisnici Bugarskih autoputeva za neograničeno korištenje tokom cijele godine, ili 46 puta više nego u Rumuniji, 13 puta više nego u Sloveniji ili 43 puta više nego u Švajcarskoj.

Poređenja radi, radnici koji putuju svaki dan mjesečno izdvajaju oko 200 KM, u Sloveniji toliko iznosi godišnja vinjeta.

Zbog toga se mnogi odlučuju zaobići autoput i koristiti zaobilaznicu Podlugovi-Vogošćanska petlja koja nije u stanju podnijeti toliku frekvenciju saobraćaja, što se najbolje uočava u vrijeme saobraćajne špice, to jeste vrijeme odlaska i povratka s posla. Prije izgradnje autoputa na istom mjestu postojala je cesta relativno dobrog kvaliteta, a zbog gradnje autoputa njeni korisnici su bili primorani da koriste zaobilaznice, to jeste puno lošije ceste iako prema članu 91. Zakona o cestama FBiH propisano je:

"Posebna naknada iz tačke 3. člana 88. ovog Zakona može se uvesti za upotrebu: 1. autoceste, brze ceste ili pojedinih objekata na javnoj cesti, ako na istom pravcu postoji alternativna javna cesta sa savremenim kolovozom;"

Zemlje regiona u kojima se primjenjuje zatvoreni sistem naplate ovaj problem su riješile tako što su izvršile korekciju ovog sistema naplate kroz pretplatničke karte.

Trenutno JP Autoceste FBiH nude mogućnost plaćanja FEDA karticom. Prilikom upotrebe FEDA kartice korisnik ostvaruje pravo popusta na cijenu cestarine utvrđenu Odlukom o naplati takse za korištenje autoceste ("Službene novine Federacije BiH", broj 17/08) u vrijednosti od 5% na način da se prilikom punjenja pretplatile FEDA kartice i vrijednost punjenja uveća za 5% od vrijednosti koja je uplaćena po računu. Prodajna cijena pretplatile FEDA kartice iznosi 12 KM.

Kada se ovo primjeni u praksi na naše korisnike to izgleda ovako. Kao što smo već pomenuli za mjesec dana korišćenja autoceste trebalo bi izdvojiti 211 KM, 5 % od ovog iznosa je 10,50 KM, ovaj iznos trebao bi ta predstavlja ostvarenu uštedu, međutim, ovdje treba računati trošak od 12 KM za kupovinu FEDA kartice. Zaključak je, stalni korisnik autoceste za

mjesec dana upotrebom FEDA kartice ne bi ostvario nikakav popust, već bi morao da plati 1,50 KM više, nego bez kartice.

Ipak, na godišnjem nivou ostvaruje se ušteda od nekih 115 KM, ali to i ne predstavlja naročitu olakšicu kada se zna da su izdaci na godišnjem nivou 2 500 KM.

Zbog svega ovog mnogi su odustali od upotrebe FEDA kartice.

FEDA kartica predstavlja popust na određeni iznos, a ne pretplatu. Ona nema mogućnost neograničenog broja korištenja, te ne predstavlja nikakvu pogodnost ovoj grupi korisnika. Primjenom hrvatskog modela ili nekog sličnog, ostvarila bi se stvarna ušteda, koja bi uticala na građane koji su do sada išli alternativnim putevima, da koriste autocestu.

Primjenom Hrvatskog modela, korisnici naše autoceste bi ostvarili uštedu od nekih 900 KM, na godišnjem nivou (za dva prolaska dnevno), uz mogućnost neograničenog broja korišćenja autoceste.

Vinjete trenutno predstavljaju najbolji model naplate putarine, te su ih zbog toga gotovo sve evropske zemlje prihvatile kao novi, jednostavniji sistem. One su u prednosti nad ostalim sistemima naplate ponajprije zbog jednostavnosti prikupljanja sredstava, jer uz malu proviziju to obavljaju drugi subjekti, izbjegavaju se moguće gužve i zastoji zbog naplaćivanja, veća je sigurnost prometa, itd. Ovaj sistem se pokazao kao najisplativija varijanta za vozače koji često saobraćaju autocestama posebno u zemljama sa mrežom autoputeva.

Vinjete bi predstavljale najbolji model naplate putarine i u BiH, kad ne bi postojali razlozi koji onemogućavaju uvođenje Vinjete. Zbog specifičnosti uređenja BiH (dva entiteta, svaki sa svojim autocestama, i svojom vladom koja je nadležna za uređenje ovog pitanja), a Vinjeta treba da je jedinstvena i važi na cijeloj teritoriji jedne zemlje. Mnogo se ulagalo u postojeću infrastrukturu za naplatu putarine, te prelazak na vinjete kratkoročno ne bi bio isplativ. Da bi se vinjete isplatile potrebna je izgrađena mreža autoputeva i novac bi trebalo da se ubira na što je moguće duži period. Ovo su razlozi koji trenutno sprječavaju uvođenje ovog modela naplate putarine, ali sasvim sigurno vinjete će, nadamo se u skorijoj budućnosti, doći i na naše autoceste.

U nedostatku adekvatne alternativne ceste, i trenutne nemogućnosti uvođenja Vinjete, pretplatničke karte predstavljaju najbolje rješenje za korekciju zatvorenog sistema naplate putarine. Pokazale su se kao dobar primjer u okolnim zemljama. Na ovaj način bi se olakšao položaj stalnih korisnika autoceste, bez većih troškova za JP Autoceste FBiH. Uvođenje periodičnih pretplata, bilo bi korisno i za JP Autoceste, jer bi mnogi građani prestali da koriste alternativne ceste i preorijentisali bi se na autocestu. Samim tim povećao bi se broj korisnika autoceste, kao i prihodi JP Autoceste.

Rezimirajmo, uvođenje mehanizma za periodičnu pretplatu korištenja autoceste postavlja se kao nužnost ukoliko se ne želi proizvesti kontraefekat u javnosti, ozbiljni finansijski i socijalni pritisci na stotine fizičkih i pravnih lica koji svakodnevno koriste autocestu, te označiti BiH kao zemlju sa drastično visokim cijenama putarine, potpuno neprilagođenih životnom standardu. Svaka odluka koja bi išla u smjeru uvođenja zatvorenog sistema naplate bez mogućnosti pretplatničkih karata bila bi krajnje nepromišljen ekonomski, socijalni i politički potez, bila bi uperena protiv mobilnosti radne snage, protoka ljudi, roba i usluga, sa kontraindikacijama mnogo složenijim i ozbiljnijim od eventualne kratkoročne finansijske dobiti.

Stoga, na temelju ove analize i drugih studija, analiza i simulacija koje su sprovedene ili ih je nužno sprovesti od strane nadležnih institucija i javnih preduzeća, jedno od obaveznih rješenja jeste uvođenje periodičnih pretplata paralelno sa uvođenjem zatvorenog sistema naplate, a prema novčanim tarifama koje budu usaglašene između svih relevantnih subjekata.