



ПРЕДСТАВНИЧКИ ДОМ

PREDSTAVNIČKI DOM/ZASTUPNIČKI DOM

Клуб посланика

Klub poslanika/zastupnika

Клуб посланика Народ и Правда

Klub poslanika Narod i Pravda  
Klub zastupnika Narod i Pravda

Broj:  
Sarajevo, 29.04.2025. godine



BOSNA I HERCEGOVINA  
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE  
S A R A J E V O

PARLAMENTARNA SKUPŠTINA  
BOSNE I HERCEGOVINE  
PREDSTAVNIČKI DOM

PRIMLJENO: 28-04-2026			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj priloga
01-	PO-1-	1193	26

n/r g. Marinko Čavara, predsjedavajući Predstavničkog doma

Na osnovu člana 8., Poslovnika Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik Bosne i Hercegovine" 79/14, 81/15, 97/15, 78/19, 53/22, 59/23, 87/23, i 50/24).

ПОСЛАНИЧКУ ИНИЦИЈАТИВУ

**PREDSTAVNIČKI DOM PARLAMENTARNE SKUPŠTINE BOSNE I HERCEGOVINE ZADUŽUJE VIJEĆE MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE DA, U ROKU OD 60 DANA OD DANA USVAJANJA OVE INICIJATIVE, DONESE ODLUKU O UKIDANJU ODLUKE O VISINI NAKNADE KOJU PLAĆA OPERATOR ZRAKOPLOVA PO PREVEZENOM PUTNIKU SA MEĐUNARODNIH AERODROMA U BOSNI I HERCEGOVINI NA DVIJE GODINE.**

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Ovu inicijativu dostavljamo na osnovu konkretnih pokazatelja i efekata na zračni promet u periodu prethodne, privremene obustave primjene Odluke o visini naknade koju plaćaju operatori zrakoplova po prevezenom putniku u odlasku, kao i naknade po toni prevezene robe i tereta sa aerodroma u Bosni i Hercegovini.

U tom periodu, Međunarodni aerodrom Sarajevo zabilježio je rekordne rezultate kada je riječ o putničkom prometu, uz rast od čak 340%, odnosno povećanje od 459.755 putnika u odnosu na referentni period prije uvođenja moratorija.

Kada su u pitanju Međunarodni aerodrom Banja Luka, Međunarodni aerodrom Tuzla i Međunarodni aerodrom Mostar, koji svoje poslovanje u velikoj mjeri zasnivaju na saradnji sa niskobudžetnim aviokompanijama, važno je naglasiti da bi ostvareni promet bio značajno niži da nije bilo navedenog moratorija. Poslovni model ovih kompanija temelji se na minimiziranju troškova, uključujući i troškove po osnovu ove takse, kako bi zadržali konkurentne cijene karata.



Dodatno, jednogodišnji moratorij nije mogao ostvariti svoj puni efekat, imajući u vidu da aviokompanije svoje poslovanje planiraju dugoročno, najčešće na višegodišnjem nivou. Kratkoročne mjere ne predstavljaju dovoljno stabilnu osnovu za donošenje strateških odluka i planiranje novih linija.

Pozitivan efekat moratorija ogleda se i u činjenici da su svi aerodromi zadržali postojeće aviokompanije, uz istovremeno uvođenje novih linija i povećanje frekvencija letova. Ova mjera je direktno doprinijela rastu prometa, dolasku novih prevoznika i jačanju ukupne avio-povezanosti Bosne i Hercegovine.

U trenutnim okolnostima, ponovno uvođenje ove mjere predstavljalo bi nastavak strateškog i proaktivnog pristupa razvoju zračnog prometa, uz jačanje konkurentnosti svih aerodroma u Bosni i Hercegovini i stvaranje preduslova za dalji rast i širenje mreže destinacija.

Istovremeno, globalna kretanja, posebno rast cijena avio-goriva, već sada imaju negativne efekte na poslovanje aviokompanija. Sve češći su zahtjevi za smanjenje aerodromskih naknada i taksi, kako bi se ublažili pritisci na operativne troškove i spriječilo smanjenje ili ukidanje pojedinih linija.

**U takvim okolnostima, zadržavanje dodatnih finansijskih opterećenja poput YQ takse direktno ugrožava stabilnost zračnog prometa u Bosni i Hercegovini i može dovesti do smanjenja broja letova, pada putničkog prometa i negativnih ekonomskih posljedica za turizam i privredu u cjelini.**

**Nihad Omerović**  
Zastupnik u Predstavničkom domu  
Parlamentarne skupštine BiH