

**Poslovno udruženje drumskog saobraćaja
„SRBIJATRANSPORT“ Beograd
Beograd, Poenkareova br.16**

IZVOD IZ ZAPISNIKA

SA SEDNICE POSLOVODNOG ODBORA ZA TERETNI TRENASPORT

koja je održana 09. septembra 2021. godine

Članovi Poslovnog odbora za teretni transport Poslovnog udruženja drumskog saobraćaja Srbijatransport:

1. Nikola Tankosić DB Tipokomerc doo Beograd
2. Vladimir Jovanović, Evrokom logistics doo, Šabac
3. Momčilo Tunić, ŽIT Beograd doo, Beograd
4. Slobodan Ćurčić, Pegaz doo., Ivanjica
5. Duška Popović. Bora Kečić doo, Beograd
6. Jasmin Đerlek, Premia internacional doo, Novi Pazar
7. Marko Dragović, Srbijatransport, Beograd
8. Sednicom je predsedavao Predsednik poslovaodnog odbora Nikola Tankosić

A.d. 1 Usvajanje zapisnika sa prethodne sednice Poslovnog odbora.

Jednoglasno je usvojen zapisnik na sednici Poslovnog odbora sa prethodne sednice.

A.d. 2 Zauzimanje stavova za predstojeće sastanke Radne grupe za izradu nove Uredbe o raspodeli stranih dozvola za međunarodni javni prevoz robe

Članovi Poslovnog odbora su jednoglasno saglasni da se teži ka liberalizaciji dozvola gde god je to moguće. Podstaknuti bilateralne sastanke u cilju ubrzavanja prelazaka granica (zeleni koridori) i podrške prioritetnom tretmanu mobilnosti teretnih vozila u sadašnjim uslovima poslovanja.

Članovi Poslovnog odbora predlažu izmene i dopune postojeće Uredbe kroz sledeće stavove:

2. deo Uredbe Utvrđivanje godišnjeg plana raspodele

- Na svakoj reviziji omogućiti da se u opštem delu plana raspodele može videti koliko je ostalo slobodnih dozvola svih kontigenata (u apsolutnom broju, ne procentualno),odnosno koliko još ima dozvola na raspolaganju, a koliko je do sada iskorišćeno.

- Kada su nepravilno iskorišćene dozvole u pitanju, predložemo je da se za prvih 5 nepravilno iskorišćenih dozvola oduzimaju po dve ili tri dozvole iz tog kontigenta iz plana za narednu godinu, a da svaka naredna nepravilno iskorišćena dozvola dovede do oduzimanja 10% od svih kontigenata pojedinačnih dozvolan iz plana prevoznika za narednu godinu radi sprečavanja manipulacije. (Predvideti toleranciju na gubitak dozvole prevoznika u slučajevima krađe i sl., ali sa obaveznom dostavom prateće dokumentacije koja bi potkrepila te navode).

- Firmama koje ne poseduju Godišnji plan i preuzmu određeni broj dozvola, a nepravilno iskoriste više od 30% preuzetih dozvola treba sankcionisati na način da sledeće godine nemaju pravo na preuzimanje dozvola, a ako im se ovakav slučaj u narednom periodu ponovi treba im trajno oduzeti Licencu za prevoz tereta.

- Po pitanju kazni za prevoznike zbog pojedinih radnji stava smo da je, u cilju zaštite zakonitosti ali i konkurentnosti, neophodno ustanoviti srazmerne kazne za nelegalna i nelojalna postupanja prevoznika, pa čak i novčane kazne.

3. deo Uredbe – Kriterijumi za raspodelu stranih dozvola domaćim prevoznicima

- Zalažemo se za postojanje kriterijuma vozača i kriterijuma ostvarenog prometa. Možda se čini da je kriterijum broja vozača sporan zbog činjenice da je Zakonom o prevozu tereta u drumskom saobraćaju prevoznik oslobođen obaveze prijavljivanja promena u vezi sa zaposlenim vozačima. Ipak, smatramo da je sprovođenje zakona i kontrola zakonitog angažovanja vozača od strane prevoznika izuzetno važna. Imajući u vidu pozitivne efekte ostvarenog prijavljenog prometa u prethodnom periodu i kompleksne provere tačnosti to smatramo da je ovaj kriterijum od izuzetne važnosti.

Srbijatransport je protiv promene, korekcije, odnosno brisanja ova dva kriterijuma i zahteva da Radna grupa donese odluku o njihovom zadržavanju u tekstu Uredbe uz promenu, prilagođavanje procedura i primenu odgovarajućih obrazaca za prijavu ovih podataka, propisivanje načina kontrole i sankcija koje Ministarstvo i drugi državni organi preduzimaju protiv onih koji bi vršili zloupotrebu.

Kriterijum ostvarenog prometa je usled promene voznog parka neophodno je svesti na iskazivanje u kraćem vremenskom periodu, na nivo perioda revizija usled stimulacije znavljanja i povećavanja voznog parka.

- Podržavamo inicijativu za povećanje broja bodova za vozila specijalne namene, vozila sa specijalnom nadgradnom (autovozove, vozila za prevoz stakla, specijalne cisterne ...).

- Predlažemo da se dozvole koje se dobiju kao dopuna odredjenom kontigentu (kao pomoć konkretne države) vode kao zasebni kontigent i da budu kritične do kraja tekuće godine. Takođe, predlažemo, da za dozvole koje se dobiju kao dopuna odredjenom kontigentu važi kriterijum maksimalno 3 dozvole po prevozniku.

- Predlažemo smanjivanje fonda 3% na 1%, što dovodi do povećanja broja dozvola koje se po Uredbi dele prevoznicima, a pri tom ne ugrožava interese države Srbije.

- Po pitanju primene kriterijuma kvaliteta voznog parka, stava smo da je broj dozvola u fiksnom delu plana raspodele potrebno revidirati (umanjiti) srazmerno umanjenju broja bodova za vozni park. Međutim, smatramo da treba preispitati kada, odnosno u kojim presecima se to radi. Konkretno, tražimo da prilikom utvrđivanja godišnjeg plana svakako treba primeniti ovaj kriterijum ali da ga ne treba primenjivati na revizijama.

- U vezi sa pitanjem utvrđivanja promenljivog, varijabilnog dela plana raspodele, ostajemo pri stavu da treba da bude ukinut i da se sve dozvole koje se ne nalaze u fiksnom delu plana raspodele dodeljuju prevoznicima kojima nije utvrđen fiksni deo plana ili koji su potrošili svoj fiksni deo plana raspodele, i to primenom koeficijenata iz člana 30. Uredbe.

4. deo Uredbe - Dodela stranih dozvola domaćim prevoznicima

- Prilikom formiranja stava o tome: koji je najveći broj kritičnih dozvola koji može biti dodeljen prevozniku, član 30, stav 5, odnosno koji je maksimalni broj koji prevoznik može imati kod sebe (a za koje bi mogao ponovo da aplicira nakon razduženja istih), Srbijatranspot jednoglasno daje predlog da to bude maksimalno 3 dozvole određenog kritičnog kontingenta, kako firme koje imaju potencijal ne bi mogle da preuzmu sve dozvole.

- Da se zaduženje/razduženje dozvola za međunarodni prevoz stvari može vršiti u istom danu.

- Insistiramo na omogućavanju elektronskog zaduženja/razduženja bilateralnih dozvola radi poboljšanja same efikasnosti rada prevoznika i ministarstva. Država Srbija uložila prevelika sredstva u korisnu aplikaciju koja je radila, a sada se iz nekog, svakako neopravdanog, razloga se ne koristi.

- Rešiti problem komunikacije sa Ministarstvom saobraćaja u smislu dobijanja informacije o nepravilno razduženim dozvolama, a da to ne bude samo ograničeno fizičkim odlaskom u Ministarstvo. Napraviti procedure elektronskog obaveštenja prevoznika, putem mail-a, za prevoznike koji ne poseduju token.

A.d. 3 Nedostatak profesionalnih vozača i troškova obuke

Predstavnici poslovnog odbora su saglasni sa inicijativom za spuštanje starosne granice za profesionalne vozače uskladu sa Inicijativom koju je prema Ministarstvu unutrašnjih poslova podneo Srbijatranspot, a u skladu sa praksom EU koja se primenjuje u Nemačkoj.

Ukazano je da veoma veliki problem prevoznicima predstavlja čekanje na granicama. Vozači gube vreme na granicama čekajući u kilometarskim kolonama, ture koje traju 3 dana, se čekanjem produžavaju i traju 7 dana. Jedan od najčešćih razloga za odlazak vozača u inostranstvo jeste upravo gubljenje vremena na čekanje, u Evropi se više radi pa se i zaradi.

Stav Poslovnog odbora je da je edukacija vozača neophodna, da je periodična CPC obuka potrebna za profesionalne vozače, Predlog je, da zbog opštih uslova u društvu u 2020.-oj i 2021.-oj, se produži rok periodične obuka profesionalnih vozača na 7 godina. Zauzet je stav da je osnovna CPC obuka preobimna i preskupa, te da je neophodno u skladu sa EU direktivama korigovati procedure i smanjiti takse i troškove obuke novih profesionalnih vozača.

Troškovi obuke za CE kategorije iznose oko 290.000,00 dinara a jako dugačka obuka (od upisa za polaganje C, pa CE u autoškoli, pa CPC obuka u centrima za obuku) traje oko 10 meseci, što iziskuje dodatne troškove zainteresovanih osoba za posao profesionalnih vozača. Sam proces obuka funkcioniše brzo, dok administrativne procedure i čekanja znatno usporavaju pristup profesiji (vađenje kartica, upis kategorija u dozvolu, čekanje termina za polaganja – posebno praktičnih ispita...).

Tražiti od ministarstava (MGSI i MUP) i Agencije za bezbednost saobraćaja da donese strategiju produkcije novih profesionalnih vozača u drumskom transportu, jer se problemi nedostatka profesionalnih stalno uvećavaju, prosečna starost sada angažovanih vozača je visoka, kvalitet raspoložive radne snage je veoma nizak, što ima uticaja na bezbednost saobraćaja, kvalitet poslovanja prevoznika i kvalitet usluge transporta.

A.d. 4 Siva ekonomija

Siva ekonomija se ogleda kroz: angažovanje neprijavljenih vozača, vožnju nelicenciranim vozilima, angažovanjem nelicenciranih preduzeća, rad na crno.

Poslovodni odbor smatra da je od velikog značaja transparentni podaci ministarstva, zalažemo se da postoji javna lista prevoznika koji poseduju važeću licencu, koja može u svakom momentu da se proveriti na sajtu nadležnog Ministarstva.

Kako bi podstakli legalan rad prevoznika u Republici Srbiji, predlažemo da se uvede uredba u kojoj stoji:

Preduzeće, korisnik usluge transporta, ne može da angažuje vozilo i da uručuje poslove prevozniku koji obavlja konkretan prevoz za korisnika usluge bez izvoda licence u vozilu, izdate od strane MGSI. U slučaju da se inspekcijskom kontrolom u saobraćaju konstatuje da vozilo-kamion koje ne poseduje licencu, u tom slučaju kažnjava se pravno lice koje obavlja delatnost suprotno zakonu, ali predvideti ozbiljne kazne i finansijske sankcije za pošiljaoc (preduzeće koje je prodalo robu na utovar). Ovakvom merom sankcionisanja kompanija koje ne vrše distribuciju i transport putem licenciranih prevoznika, dovešće do uređenja transportnog sistema. Pošiljaoci će birati legalne tj licencirane prevoznike, kako bi prvenstveno izbegli kazne i obezbedili kvalitetniji servis, a sa druge strane naterali prevoznike da legalno posluju i apliciraju za licence, unapredila bi se konkurentnost, da se prevoznici na ravnopravan način bore, svoj ugled i poziciju na tržištu. Samim tim, povećaće se prohod sektora uz izbegavanje neloyalne konkurencije, a broj radnika koji rade na „crno“ će se smanjiti

Konstatovano je da u Republici Srbiji ima premalo organizovanih kontrola na putu sa vagon za merenje tereta po osovini i ukupno. Potrebno je napraviti kampanju i insistirati na čestim kontrolama na pravcima gde je očekivano činjenje prekršaja, u cilju sprovođenja zakona, očuvanja transportne infrastrukture, zaštite životne sredine, bezbednosti saobraćaja a samim tim utičemo na suzbijanje nelegalnog prevoza i neloyalnu konkurenciju.

A.d. 5 Inicijativa za snižavanje akciza na evro-dizel gorivo

Stav poslovodnog odbora i prevoznika koji su članovi udruženja je da kroz snižavanje akcize na evrodizel gorivo u skladu sa Direktivom EU i Inicijativom Srbijatransporta na ovaj nivo od 39,00 dinara/litar, je da je to veoma važno za privredu Republike Srbije. Prevoznicima je od velike važnosti podsticanje proizvodnje, i rast društvenog standarda društva. Povećavanjem proizvodnje i rastom privrede dolazi do povećanja obima transporta a time i do većih prihoda. Snižavanjem akciza na evrodizel gorivo će doći do snižavanja troškova poslovanja, kvalitetnije usluge ali i do konkurentne utakmice legalnih prevoznika na tržištu. Ovakvi uslovi poslovanja će doprineti da domaći legalni prevoznici prioritetno sipaju evrodizel gorivo u Republici Srbiji i samim tim povećavaju plaćenu akcizu i PDV naftnih kompanija a devizna sredstva zadržavaju u svojoj zemlji.

Snižavanje akciza na evrodizel gorivo za legalne prevoznike je najviše u interesu Srpske privrede i podsticaj izvozu, a transportna privreda će većim obimom rada ostvariti veći prihod.

Stav prevoznika je da mora da se ubrza period vraćanja akciza. Konstatovano je da se u zemljama okruženja mnogo brže se obavlja sama procedura vraćanja novca. Sada se prevoznici opredeljuju na sipanje derivata u inostranstvu, što zbog niže neto cene evro dizel goriva, ali i zbog bržeg i lakšeg povrata ostalih dažbina.

A.d. 6 Inicijativa za snižavanje parafiskalnih nameta za profesionalne vozače

Nastaviti kampanju prema državnim organima za smanjenje administrativnih taksi prema Agenciji za bezbednost saobraćaja prilikom obuka za profesionalne vozače.

Sada je, na našu inicijativu, smanjena taksa koja se plaća ABS za periodičnu obuku sa 5.000,00 dinara na 2.500,00 dinara, što smatramo da je mnogo, jer se radi samo o evidenciji održane obuke u Centru za CPC obuku (svu evidenciju i prijavu obuke sprovodi centar).

Neprihvatljivo su visoke takse za početnu obuku (za pristup profesiji) profesionalnih vozača. Sada je novouvedena taksa samo za evidentiranje polaznika na CPC obuku iznosi čak 5.000,00 dinara. Taj isti polaznik na kraju obuke plaća poalaganje CPC ispita (test ispit u učionici) 15.000,00 dinara i nakon toga plaća CPC karticu (COD95) dodatnih 5.000,00 dinara.

Smatramo da su ovolike takse neopravdano visoke, da ukupna taksa treba da bude ne veća od cene polaganja vozačkog ispita (umesto 30.000,00 dinara da se smanji na maksimalno 1.000,00 dinara + troškovi izrade CPC kartice koji nisu veći od 20 evra).

Stav privrede je da se ovime dodatno vrši opstrukcija pristupa profesiji i posredno ugrožava transportni sistem Republike Srbije. Stav je da bezbednost saobraćaja treba da finansiraju nesavesni vozači a ne odgovorni profesionalci a posebno ne treba da je finansiraju nezaposleni pojedinci koji se trude da uredi svoj život i da obezbede formalno zaposlenje.

A.d. 7 Stav Srbijatransporta u vezi poslovanja u uslovima pandemije COVID-19

Od izuzetne je važnosti da se promoviše vakcinacija zaposlenih i vozača, kako bi se umanjio rizik od zaražavanja, bezbednosti i zdravlja na radnom mestu i održao neometani rad preduzeća. Stav je da je od presudne važnosti funkcionisanje privrede, te da se podržavaju sve mere u interesu održavanja poslovanja i poslovnih aktivnosti.

A.d. 8 Predlog racionalnog korišćenja CEMT-a

Zaključeno je da interes srpskih prevoznika jeste veći obim rada, da prevezu više tura i što većim brojem vožnji ostvare veći profit. Rešenjima je potrebno stvoriti uslove da se maksimalno iskoriste svi resursi prava u interesu proizvodnje i zahteva srpske privrede. Stava smo da Srpska transportna privreda ima kapacitete da zadovolji potrebe Srpske privrede te da višak kapaciteta iskoristi za ulazak na inostrana tržišta transporta.

Smatramo da svaka CEMT dozvola treba da bude efikasno iskorišćena. Povećanjem boljeg korišćenja CEMT-a prema državama za koje ne postoji dovoljan broj bilateralnih dozvola, doprinelo bi se većem broju slobodnih bilateralnih dozvola, smanjenju manipulisanja i zloupotreba.

Stav je da se CEMT brani sa minimalni 50% od broja datih dozvola za CEMT (primer na 30 dozvola datih za CEMT, što je 60 vožnji, potrebno je obaviti minimum 30 vožnji CEMT-om za konkretnu zemlju) kako bi CEMT bio racionalno korišćen i samim tim oslobodiće se veliki broj dozvola i prostor za manipulaciju, što će doprineti boljim rezultatima poslovanja i većem deviznom prihodom domaćih prevoznika.

Takođe, predlažemo da se CEMT boduje 12 meseci, od oktobar do oktobra, čime se obezbeđuje kontinualan rad prevoznika i smanjenje kalkulacija sa dozvolama u poslednjih 45 dana u godini. U skladu sa svim ovim usaglasiti broj bodova za efikasnost CEMT dozvola.

Stav je da je od velike važnosti da svaka CEMT dozvola treba da ima istu vrednost, te da u tom smislu treba da bude i plaćena sa istim brojem dozvola, bez obzira da li je efikasna ili nova CEMT dozvola u raspodeli.

A.d. 9 Tekuća pitanja i predlozi

Treba imati u vidu da se od 01.01.2022. godine uvodi fiskalizacija u teretnom transportu i uslugama selidbe, za rad sa fizičkim licima. Postoji informacija da će postojati određeni probni period prilagožavanja prevoznika. U skladu sa tim, potrebno je pratiti aktuelne informacije i kreirati kvalitetan servis za članove udruženja.

Poslovodni odbor za teretni transport
„Srbijatransport“ Beograd