



Broj: 195/2019

Datum: 31. 05. 2019. godine

**MINISTARSTVO ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

**Sektor za drumski transport, puteve i bezbednost saobraćaja**

11000 Beograd, Nemanjina 22-26

**Predmet: Stavovi Poslovodnog odbora i članova Srbijatransporta**

Predstavnici Srbijatransporta su Vam dostavili zahteve za konkretnim podatcima vezanim za licence i izvode licenci, kao i za pregled kritičnih dozvola koje su vraćene, nisu iskorišćene ili su nepravilno razdužene. Tek nakon dobijenih konkretnih podataka možemo dati konkretne predloge, odnosno argumentovano učestvovati u radu Radne grupe. Smatramo da posedovanje konkretnih podataka može biti kvalitetan osnov za iznalaženje sistemskog i opšteprihvatljivog rešenja.

Smatramo da transparentnost u radu i mogućnost trenutnog uvida u stanje, zaduženja i korišćenja međunarodnih dozvola može značajno unaprediti poziciju prevoznika, obezbediti efikasnije poslovanje prevoznicima i suzbiti manipulacije sa međunarodnim dozvolama.

**1) Tekst Uredbe mora biti jasno i transparentno napisan, na način da bude razumljiv svakom prevozniku!**

2) Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture svoj stav neće menjati za 2020. godinu, ali je ovakvo naše insistiranje dovelo do delimičnog uvođenja Euro 6 standarda u raspodelu, pa da se za 2021. ponovi ovakvo insistiranje kao realno, uz insistiranje da se za 2020. godinu striktno ispoštuje doneta odluka.

3) Neophodno je insistirati da se ponovo uspostavi sistem razduživanja i zaduživanja dozvola za međunarodni transport stvari uz pomoć TOKEN-a, što je bilo moguće do 2015. godine a u eri digitalizacije ne postoji realan razlog da je ovo 2019. godine nemoguće organizovati.

Neophodnost daljeg i kompletног razvoja E-uprave u domenu saobraćaja i komunikacije između MGSI i prevoznika elektronskim putem. Prevelika su proceduralna i finansijska administrativna opterećenja koja trpe prevoznici, što dovodi do neefikasnosti i nepotrebnog gubljenja vremena kao jednog od nenadoknadivih resursa u poslovanju.

4) Predlog je da posrednička firma overava dokumente o preuzimanju dozvola svojim pečatom uz prilaganje overenog ovlašćenja od strane prevoznika, a ne sa pečatom prevoznika za kojeg se podiže međunarodna dozvola, s obzirom na postojanje ovlašćenja koje je overeno kod javnog beležnika. Ovim se obezbeđuje tačna informacija o licu i firmi koje je konkretnu dozvolu preuzeo.

Postupanje posrednika bi trebalo da bude tek nakon elektroske obrade i digitalne najave od strane prevoznika uz pomoć tokena.

5) Predlog je da se razmotri mogućnost avansnog računa prevoznika za administrativne takse, sa kojeg bi se umanjivao tačan iznos za konkretno zaduženje prevoznika po dobijenim dozvolama. Kada prevoznik potražuje određene dozvole on je sada obavezan da uplati odgovarajuću taksu po celokupnom zahtevu, koji se u velikom broju slučajeva ne realizuje u celosti. Ako dozvola nema na stanju, više uplaćena taksa se ne vraća prevozniku, niti taj finansijski iznos prevoznik može kasnije na bilo koji način iskoristiti.

6) Prilikom izmene voznog parka, prodaje i nabavke vozila (Uredba o raspodeli stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima – Član 19.) predlažemo, da se prevozniku eventualno umanjuje broj bodova samo na godišnjoj raspodeli, a ne i na periodičnim revizijama.

Naime, prevozniku koji otuđi određeni broj vozila u svrhu nabavke novih se na revizijama oduzimaju bodovi, bez obzira što već na sledećoj reviziji nabavi isti ili veći broj vozila. Time su prevoznici koji ulažu u modernizaciju voznog parka oštećeni i realno ne mogu doći do istog broja dozvola za duži vremenski period.

7) Prilikom nabavke novih vozila u toku godine problem predstavlja projektovan finansijski promet od cca 7.000.000,00 dinara/godina, za svako vozilo, posebno ako se u sva vozila računaju i novonabavljena vozila. U domenu nemogućeg je da jedno vozilo za npr 6 meseci ostvari projektovani prihod za celu godinu. Ovo posebno pogađa prevoznike sa malim brojem vozila. Rešenje problema bi bilo projektovanje ove sume na vozila po mesecima u voznom parku ili možda na kvartalnom nivou.

8) Veliki problem jeste što prevoznik ne može u istom danu da razduži iskorišćene međunarodne dozvole i zaduži nove međunarodne dozvole. To je prevoznicima, a posebno onima iz unutrašnjosti veliki problem i ogroman dodatni tošak.

Zaduženje i razduženje mora biti elektronsko i dnevno, uz kasnije dokumentovanje procesa.

9) Potrebno je izmeniti Uredbu i u smislu kvartalnog korišćenja bilateralnih dozvola.

U pojedinim periodima godine i prema pojedinim državama, zbog sezonskih karaktera zahteva za prevozom koje opredeljuju korisnici prevoza, veoma veliki problem predstavlja obaveza prevoznika da kvartalno preuzima 25% međunarodnih dozvola dodeljenih godišnjim planom. U praksi se dešava da u pojedinim periodima godine prevoznici nemaju zahteve za prevozom (sezonska roba ili sezonski karakter tokova robe), a kada dođe sezona i povećani zahtevi za prevozom, prevoznici imaju problem sa nedostatkom dozvola.

10) Veliki uticaj na efikasnost poslovanja prevoznika, a samim tim i prihode prevoznika i Budžeta Republike Srbije će imati propisivanje da dozvola za međunarodni prevoz tereta glasi na prikolicu, a ne na vučno vozilo, kao što je to i praksa u velikoj većini drugih zemalja. Kako bi evidencija, u smislu Evro standarda vozila koje je vuklo prikolicu, potrebno je na CMR obrascu evidentirati i vučno vozilo.

11) Korišćenje Grčkog, Italijanskog, Austrijskog i Ruskog CEMT-a treba da bude usmereno na zadovoljavanje zahteva za prevozom prema konkretnim državama.

Uz zadražavanje principa 100% austrijskih CEMT dozvola za vozila Evro 6 standarda, potrebno je ovaj princip u buduće primeniti i na Italijanske CEMT dozvole.