



## Неопходне подстицајне и стратешке секторске мере у друмском транспорту терета

### Предлози подстицајних и стратешких мера које су неопходне сектору друмског транспорта терета:

1. Подршка за предузете активности и решења која обезбеђују **брже граничне процедуре** и краће задржавање камиона и робе на граничним прелазима. Ово је од велике важности за ефикасност и конкурентност транспортне привреде Србије, али омогућава значајно снижавање логистичких трошкова. Тренутно, наши превозници губе 25% радног времена стојећи у месту на граничним прелазима (8 дана месечно)

Омогућити возилима регистрованим у Републици Србији **посебан канал на граничном прелазу** и да могу обићи колону паркираних возила на граничним прелазима на којима има услова за обилажење. О томе обавестити стране превознике који улазе у Републику Србију. У складу са програмом ЕУ сва возила регистрована у Републици Србији превозе робу за потребе становништва Србије и остварују приход опорезован у Србији чиме остварују услов да буду третирана као возила која раде у националном интересу.

Подршка дигитализацији и унапређивању сервиса институција према превозницима уз снижавање трошкова и подстицања ефикасности пословања. Неопходно је изнаћи решење **оптимизација предугих и административних процедура** приликом увозног и извозног царинења, па чекања на граници трају сатима и губици су огромни.

**Проблеми са мигрантима су велики** а додатно се компликују са задржавањем возила сатима у колонама на граничним прелазима. Убрзањем токова возила и додатним мерама заштитити српске превознике од илегалних миграната.

2. **Трошкови и дажбине на евродизел горива** су огроман проблем и урушава конкурентност српских превозника. Учинити све да се коригује износ рефакције плаћене акцизе на које легални комерцијални превозници имају повраћаја а у нивоу акцизе од 330евра/1.000 литара горива у складу са директивом ЕУ 2003/96/ЕЗ и применом ЕУ директиве у земљама у окружењу. Ефекти за државу су билансно позитивни а за превознике и привреду су изузетно велики.

3. Потребно је **изменити Уредбу о расподели међународних дозвола домаћим превозницима** и у склопу тих решења усагласити проценат ЕУРО 6 возила у расподели ЦЕМТ дозвола, као и стимулацију војњи ЦЕМТ дозволама на релацијама за које су потребне међународне дозволе, преко минимално потребног броја бодова из матрице пондера. Сама Уредба о распорели међународних дозвола домаћим превозницима успоставља систем кварталне потрошње међународних дозвола, а бодовање ЦЕМТ дозвола се спроводи до 30.10 у години (октобар-октобар), те после тога превозници не користи ЦЕМТ у довољној мери. Изнаћи најоптималнији модел измене Уредбе о расподели страних дозвола домаћим превозницима у смислу да превозници по реализацији ефикасности ЦЕМТ дозволе за текућу годину, не би занемарили ЦЕМТ дозволе и приоритетно користили билатералне дозволе, чиме се доводи до несташица дозвола.



**4. Подршка дигитализацији, транспарентност у раду институција и дигиталној комуникацији институција са превозницима.** Инсистирати на омогућавању електронског Задужења / Раздужења дозвола ради побољшања саме ефикасности рада Министарства саобраћаја, а самим тим и олакшања функционисања превозника. Неопходно је кроз измену постојеће Уредбе омогућити да се раздужење и подизање дозвола може вршити у једном дану. Изједначити приступ превозника институцијама у смислу географске удаљености превозника, неопходности личног присуства представника превозника у министарству и брже административне подршке привреди. Постоји проблем комуникације са Министарством саобраћаја у смислу добијања информације о неправилно раздуженим дозволама, а да то не буде само ограничено физичким одласком у Министарство. Неопходна је могућа електронског обавештења превозника, путем маил-а, уз обезбеђивање да сваки лиценцирани превозник има приступ платформи.

**5. Лиценце за легалне превознике** морају обезбедити бенефита за сектор и легалне послодавце, а постао је још један терет и обавеза транспортне привреде. Скратити дуге процедуре при промени регистрације возила, набавци новог возила и губљења извода лиценце (када возило не може да ради а трошкови доласка у Београд, такси и др су велики). Изводи лиценци за свако возило, на начин како су сада дефинисани законом, су непотребно оптерећење, и ограничавајућа процедура за легалне и велике превознике.

5.1. **Предлог је** да се уз лиценцу за обављање делатности превознику издајброј извода лиценци у броју који је у складу са законом, који нису директно везани за конкретно возило, чиме се дефинише капацитет превозника.

5.2. **Предлог је** да подаци о правним лицима који поседују лиценцу за обављање делатности, број извода лиценце и овлашћено лице за саобраћај буду транспарентни и јавно доступни у реалном времену.

5.3. **Предлог је** да се омогући да овлашћено лице (са сертификованим потписом) дигитално изврши измену возног парка и ажурира податке за своју фирму, коју ће документацијом накнадно потврдити уз обавезу чувања архиве.

**6. Ускладити политику цена и наплату путарине у складу са ЕУРО нормама возила** у складу са ЕУ праксом. То подразумева да поред утицаја габарита, масе возила и броја осовина, на цену путарине треба да утиче загађење животне средине издувним гасовима, односно да постоји разлика у цени исте врсте возила са различитим Еуро категоријама возила. Тиме се подстиче развој друмског транспорта, даје подршка унапређењу квалитета услуга и стимулишу заштита животне средине.

**7. Неопходност измене законске регулативе** која би омогућила да комерцијална теретна возила и аутобуси која поседују изводе лиценци имају право поседовања 3 регистарске таблице а да приколице, као саставни део комплета поседују 2 регистарске таблице. Потребно је у сарадњи са Министарством унутрашњих послова усагласити измену законске регулативе у том смислу. Сматрамо да је ово веома важно и неопходно у интересу ефикаснијег рада превозника, уважавајући европску праксу и конкретне проблеме које превозници имају на путу али и значајне трошкове при губитку или карђама таблица.

**8. Увођење квалитетнијег надзора и контроле** довело би до квалитетнијег спровођења закона и сузбијања сиве економије односно смањења броја нелегалних превозника. Неопходно је побољшати функционисање рада царинских органа и пограничних контрола у циљу санкционисања како нелегалних тако и страних превозника који врше каботажу. Указујемо на посебно висок обим злоупотреба закона и сиве економије у унутрашњем теретном транспорту.



Београд, 10. новембар 2020. године

Горан Алексић, генерални директор