

STRUČNO MIŠLJENJE

1. Uvodne napomene

Poslovno udruženje drumskog saobraćaja Srbijatransport je 19.08.2021. godine predalo Ministarstvu finansija, uz prethodne konsultacije sa nadležnim Ministarstvom građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture „**Inicijativu za korekciju fiskalne politike prema privredi i smanjenja akciza za evro dizel gorivo za komercijalnu transportnu privredu koja poseduje licencu za obavljanje javnog prevoza u drumskom saobraćaju u smislu usklađivanja sa Direktivom ER br. 2003/96/E3**“ (u daljem tekstu Inicijativa).

Inicijativa se sastoji iz dva segmenta: 1. Obrazloženje same Inicijative za korekciju akcize za javne prevoznike i 2. Prilog, u okviru koga su urađene određene analize koje analitički potkrepljuju predloge date u Inicijativi. Oba segmenta Inicijative su dati u veoma korektnoj metodološkoj formi, sa jasnim predlozima i analitikom koja potkrepljuje te predloge. Konkretno, **predlog u Inicijativi je da se izvrši dodatna korekcija iznosa akcize na evro dizel gorivu u Srbiji u iznosu od 11,12 RSD i to samo za komercijalnu transportnu privredu (javni transport), što je u skladu sa Direktivom EU br. 2003/96/E3 koja se bavi tim pitanjima.**

U daljim aktivnostima Srbijatransport će nastojati da kroz sastanke u relevantnim Ministarstvima obrazloži svoje predloge i da prezentira analize koje su urađene. Postoji dosta argumenata koje je Srbijatransport izneo i koji su relevantni. Kao stručna podrška tom procesu se prilaže i ova **ekspertiza koje je zasnovana na analizi šireg društvenog interesa za usklađivanje akcizine politike Srbije u domenu javnog transporta sa praksom EU.** Takođe, u okviru ove ekspertize se **sagledavaju mogući efekti usvajanje predloga iz Inicijative na državne prihode, prevoznike, naftnu privredu i druge učesnike u privredi Srbije. Stručna ekspertiza je zasnovana na relevantnoj evropskoj saobraćajnoj i privrednoj politici, ali i uvažava realnost poslovnog ambijenta Republike Srbije i zemalja regiona.**

2. Evropska politika podsticanja javnog saobraćaja kroz diferenciranu akciznu politiku na dizel gorivo

Zajednička transportna politika je jedan od ključnih stubova ekonomske politike Evropske Unije, kao referentnog primera uređenosti tržišta, državnih mera i u finalu vrednosti ka kojima Srbija stremi. Slobodno se može reći da je pored mnogih usaglašenih granskih aspekata ekonomske politike na nivou EU, **saobraćajna politika i sa njom povezane EU aktivnosti** (a pre svih energetska politika) **možda i najčvršći primer kohezije unutar zemalja EU** (pored zajedničke monetarne politike koja važi za zemlje koje za svoju valutu koriste EUR).

Mnogobrojni zajednički postulati nacionalnih saobraćajnih politika su izgrađeni i uspešno implementirani i usaglašeni na nivou EU, posebno u poslednjih 30-ak godina. Paralelno sa tim, a posebno imajući u vidu da su saobraćaj i energetika dva infrastrukturna stuba svake države, kroz organe EU su prošla i na tržištima EU uspešno primenjena usaglašavanja u zajedničkoj EU energentskoj politici, uz posebno isticanje konekcija između energetske i saobraćajne politike.

Sve te granske politike EU se implementiraju kroz preporuke koordiniranih fiskalnih politika po pojedinim zemljama EU, tačnije njihovo usaglašavanje i postepeno dovođenje u fiskalnu harmoniju inače prilično šarolikih fiskalnih politika pojedinih zemalja unutar EU. Time se utiče na ujednačavanje cena onih uniformnih proizvoda (kao što je pogonsko gorivo) koje utiču na cene svih roba i usluga. Usaglašavanje cena uniformnih roba je pretpostavka puta koji vodi ka zajedničkom tržištu. Jedna od takvih relevantnih **EU Direktiva je i ona koja tangira zajedničko akcizno oporezivanje energenata, uz posebno isticanje korišćenja energenata u oblasti saobraćaja.** Ta Direktiva je identifikovana od strane Srbijatransporta u njihovoj Inicijativi i svim analizama koje prate njihov osnovni predlog. **Vezivanje Inicijative za ovu Direktivu EU ocenjujemo kao potpuno relevantno, jer se radi o tematici dodatnog favorizovanja akcizne politike za potrebe javnog transporta, što je glavna intencija i Inicijative koja je podneta.**

„Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity“¹ (u daljem tekstu Direktiva EU) je Direktiva kojom su preporučena različita fiskalna usaglašavanja vezana za energetski sektor unutar EU. Direktiva ograničava visinu državnih taksi na energente u funkciji konkurentnosti privreda i proizvoda unutar EU kao korisnika usluga javnog drumskog transporta. U okviru Direktive se između ostalog ističe da **„Države članice uvode poreze na energente i električnu energiju u skladu s ovom Direktivom“** (član 1), i da **“Države članice mogu slobodno odobravati oslobođenje od poreza ili snižene razine oporezivanja kako je propisano ovom Direktivom: izravno; putem diferenciranih stopa, povratom cijelog ili dijela naplaćenih poreza”** (član 6)².

Ova Direktiva je dala vremenski okvir za podizanje minimalnih državnih taksi i akciza na energente po zemljama EU, na minimalni nivo od 330 EUR/1000 lit. Država Srbija svojom fiskalnom politikom ima autonomna pravo da definiše nivo akcize za određena pogonska goriva, ali i da omogući određenu refakciju akciza za gorivo koje se koristi u komercijalne potrebe. Sve se to već radi kroz fiskalnu politiku Republike Srbije. **Ono što Srbija ne radi jeste favorizovanje javnog saobraćaja kroz dodatno snižavanje nivoa akciza na evro dizel gorivo, tačnije povećanje refakcije plaćene akcize za javni transport, što je ostavljeno kao mogućnost u preambuli (20) Direktive, gde se ističe da „Države članice će možda trebati napraviti razliku između komercijalnog ili nekomercijalnog korišćenja dizelskoga goriva“.**

¹<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32003L0096>

² Hrvatski prevod Direktive preuzet sa sajta: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:32003L0096>

Prethodni stav u okviru Direktive je u potpunosti u skladu sa **jednim od glavnih postulata zajedničke saobraćajne politike EU – favorizovanja javnog transporta u svim aspektima i vidovima saobraćaja u odnosu na sopstveni prevoz putnika i roba**. Zaista je teško pronaći bilo koji dokument EU iz domena transportne politike, bilo koju inicijativu u okviru evropske transportne zajednice koja u većem ili manjem delu ne favorizuje javni transport i diferencira ga u odnosu na saobraćaj za sopstvene potrebe. U ekonomskoj teoriji i posebno u evropskoj praksi su poznate dokazane glavne prednosti javnog saobraćaja, kako u prevozu putnika, tako i u prevozu roba i odnosu na vršenje transporta u sopstvenoj režiji:

- Javni transport je uvek ekonomičniji, ima veće obima prevoza, samim tim dolazi do bržeg pada fiksnih i ukupnih troškova u saobraćaju i koju su imanentni ovoj delatnosti, što je osnov za snižavanje prodajne cene prevoza;
- Javni saobraćaj, koga vrše specijalizovana saobraćajna preduzeća se po svemu razlikuje od sopstvenog prevoza, načinom organizacije, strukturom troškova, obavezom javne službe koje preuzima (posebno u javnom međumesnom prevozu putnika i gradsko - prigradskom saobraćaju), preko toga da predstavlja posebnu privrednu granu, koja zajedno sa dodatnim logističkim uslugama čini preko 7% EU GDP;
- Mikroekonomski analizirano, angažovanje javnog transporta u proizvodnji, trgovini i svim drugim nesaobraćajnim granama osloboda ulaganje kapitala kompanija u sopstvene, po pravilu veoma skupe saobraćajne kapacitete, odnosno ostavlja mogućnost da se sopstveni kapital firmi angažuje dodatno u unapređenje osnovnog sopstvenog biznisa;
- Javni saobraćaj po pravilu označava rad u „beloj“ fiskalnoj zoni, smanjuje mogućnost obavljanja „sivih“ vožnji, posebno uz jače kontrole inspekcija i širu fiskalizaciju delatnosti, što se i u Srbiji očekuje od 1 januara 2022. godine. Suzbijanje sive zone poslovanja u transportu može da ima veliki uticaj na suzbijanje sive zone u privredi.
- Samo ulaganja u kapacitete javnog prevoza mogu rešiti izrazite gužve na glavnim koridorima i magistralnim saobraćajnicama, a posebno u velikim gradovima, gde se, više je nego jasno samo kroz investiranje u nezavisni šinski sistem (podzemnu i nadzemnu železnicu – metro) mogu smanjiti gradske gužve (što će posebno biti vidljivo u Beogradu, sa završetkom prve 2 planirane linije metroa);

3. Zašto je za Srbiju dobradodatna refakcija akcizena evrodizel gorivo za potrebe komercijalne transportne privrede (javnog transporta)?

Sve intencije zajedničke infrastrukturne transportne politike EU, od pojačanih ulaganja u novu drumsku saobraćajnu (u manje razvijenim zemljama Evrope), preko znatnih ulaganja u revitalizaciju postojeće mreže i gradnju novih brzih železnica **idu u pravu favorizovanja javnog prevoza, koji je masovniji, isplativiji, specijalizovaniji, jednom rečju krvotok svake privrede i društva.**

Za svaku pohvalu je da je i država Srbija to uvidela u prethodnih desetak godina, pa su mnogi saobraćajni infrastrukturni projekti završeni, mnogi su pri kraju i/ili tek počinju, ali je jedna stvar jasna – **Srbija je sad sasvim drugačija saobraćajno - logistička zemlja** i mnogo više koristi prednosti „kuće na sred drumu“, kako je to veliki Jovan Cvijić govorio. **Više puta je do sada naučnim i raznim empirijskim istraživanjima ukazano da razvoj saobraćajne infrastrukture ima izuzetan značaj za unapređenje, razvoj i konkurentnost privrede i kvalitetniji život građana.** Novi i revitalizovani putevi i pruge i druga saobraćajna infrastruktura su osnov za povećanje obima saobraćaja ali i privlačenje novih (posebno stranih direktnih) investicija. Otuda i ne čude rezultati o povećanom broju vozila na sprskim putevima, pri čemu je „promet vozila u periodu jun-avgust 2021 godine povećan za 33,8% u poređenju sa istim periodom prošle godine, dok je u odnosu na 2019.g. zabeleženo povećanje broja vozila za 12,1%“³.

Kada pogledamo evropska iskustva u favorizovanju javnog prevoza i intenciji smanjenja učešća saobraćaja za sopstvene potrebe u ukupnom obimu saobraćaja na nivou svake zemlje EU, **onda treba da bude i jasan pravac potrebe podizanja konkurentnosti javnog prevoza u različitim domenima, odnosno defavorizovanja saobraćaja za sopstvene potrebe u Republici Srbiji na polju dodatne refakcije akcize za gorivo za javne transportere.** Po pravilu danas se svakoj firmi se isplati organizacija sopstvenog prevoza samo u izrazitim slučajevima ako postoji smanjeni obimu aktivnosti. Otuda privredna iskustva pokazuju da se kompanije opredeljuju za sopstveni auto-park samo u slučaju da žele održavati visok nivo servira kupca ili ako imaju velike obime prevoza za sopstvene potrebe (npr. veliki maloprodajni lanci). Svaka drugačija situacija stimuliše angažovanje javnih transportera.

Iz svega ovoga možemo zaključiti da je **jako bitan aspekt favorizovanja javnog prevoza preko smanjenja cena inputa koja ulaze u njegovu proizvodnju, tačnije dodatnog smanjenja akciza na evro dizel za javni prevoz.** To bi kao što smo videli bilo i u skladu sa politikom EU u transport, odnosno citiranom Direktivom. Pri tome, sve firme koje vrše sopstveni prevoz bi time bile stimulisane da razmisle da li im se takav način prevoza i dalje isplati ili je bolje da za svoje transporte angažuju javne prevozioc.

Dodatna uvećana refakcija plaćene akcize samo za legalne javne prevoznike u drumskom saobraćaju, kako je to predloženo u Inicijativi, bi otvorilo više pozitivnih stvari za državu Srbiju, i proizvelo bi samo jednu delimično negativnu posledicu. Razne analize su s tim u vezi urađene u Inicijativi. Ne ulazeći u detalje tih analiza, ova ekspertiza želi da istakne glavne pravce ekonomske logike u sagledavanje pozitivnih efekata i njegovo balansiranje sa jednim (ne preterano velikim) negativnim efektom.

Da krenemo sa potencijalno negativnim efektom ako se prihvati predlog dat u Inicijativi – smanjenja državnih budžetskih prihoda kroz smanjenu naplatu akcize na evro dizel gorivo. Obično se i u našem narodu kaže „što se na ćupriji izgubi, na mostu se dobije“, tačnije i ovde treba posmatrati širu sliku i ne sagledavati odmah potencijalni gubitak kao ogroman i nepremostiv. **Ne sporimo da bi došlo da određenog pada prihoda od akcize na dizel gorivo i samim time državnih prihoda za sadašnji nivo obima**

³<https://www.putevi-srbije.rs/index.php/sr/korporativne-vesti>

prodaje evro dizel goriva, ali bi pozitivni efekti usvajanja predloga iz Inicijative gotovo sigurno premostili taj potencijalni gubitak. Dakle, još jednom naglašavamo da treba šire sagledati efekat „i na mostu i na ćupriji“, a ne samo na jednom tasu vage.

Krenimo redom sa **pozitivnim efektima favorizovanja komercijalne uluge javnog transporta kroz dodatnu refakciju plaćene akcize**, kako je to predloženo u Inicijativi. Prvo, **povećanjem konkurentnosti javnog saobraćaja bi se povećala njegova efikasnost i u robnom i u putničkom prevozu** (manji su troškovi inputa). Time bi svi oni koji sprovode saobraćaj za sopstvene potrebe razmislili da li da i dalje tako rade ili bi ipak angažovali nekog javnog transportera, što bi dalo efekte ka povećanju obima prevoza u drumskom javnom sektoru, koji bi više novca trošio na kupovinu goriva u Srbiji, a tako bi opet porasli poreski prihodi i prihodi domaćih naftnih kompanija.

Pri tome treba biti jasan – **podržavamo da se ne smanji akciza za vršenje sopstvenog prevoza, čak iako je to poslovna aktivnost**, ali ipak nije glavna delatnost neke fabrike i trgovine, već podržavajuća logistička aktivnost koja se obavlja u sopstvenoj režiji. Jasno i glasno **podržavamo akciju diferenciranog pristupa, s jedne strane u javnom transportu** (koga vrše specijalizovane, legalne saobraćajne firme) **u odnosu na komercijalni prevoz koga vrše sve druge firme ili pojedinci kada voze sopstvene automobile**. Za ovu drugu kategoriju prevoza ne treba dodatno smanjivati akcize za evro dizel gorivo. **Dodatnom refakcijom plaćene akcize na evro dizel za javni prevoz bi se unapredila konkurentnost legalnog (sa licencama) javnog drumskog prevoza, dok bi se defavorizovao prevoz za sopstvene potrebe**, što je u skladu sa transportnim, energnetskim i poreskim politikama na nivou EU ka čijem članstvu idemo.

Nadalje, opšte je **poznata činjenica da javni transporter koji voze međunarodni prevoz najviše goriva tankaju u susednim zemljama**, posebno u BIH i Severnoj Makedoniji gde je razlika u ceni goriva u odnosu na Srbiju prilično velika. Kupovinom goriva u susednim zemljama **javni prevoznici štede u troškovima goriva, ali zato time gubi država Srbija kroz manje naplaćene poreze i akcize na evrodizel, gube naftne kompanije u Srbiji kroz smanjenje prihoda**⁴, jednom rečju gube svi koji posluju legalno a dobijaju neke druge zemlje (pa čak i zemlje EU koju su nama susedne, posebno Mađarska).

Sve intencije govore u prilog tome da bi se **kroz smanjenja akcize za javne prevoznike dodatno stimulisali prevoznici u međunarodnom drumskom saobraćaju da više goriva kupuju u Srbiji**, čime bi se indirektno povećala prodaja goriva kod nas, povećali državni porezi i akcize, ali i prihodi domaćih naftnih kompanija. Inicijativom su analitički ukazane određene projekcije tih povećanja. Verujemo da bi se to sigurno desilo u kraćem ili srednjem roku. Jer sasvim je jasno da **povoljniji uslovi poslovanja međunarodnim prevoznicima daju bolju konkurentsku poziciju i podsticaj izvozu proizvoda iz Republike Srbije**.

⁴Krakov anketom koju smo sproveli, naši građani u pograničnim područjima sa BIH prelaze u tu zemlju samo da bi napunili gorivo. Računice govore da je ušteda za neki mali auto na nivou 1500 din kada se napuni ceo rezervoar. Neka bolja analiza bi pokazala koliko se samo kroz to gubi na porezima, akcizama, koliko naftne kompanije koje imaju pumpe blizu granica sa BIH i Severnom Makedonijom imaju znatno manje promete na tim pumpama itd.

Snizavanje cene inputa prevoza kroz povecanje refakcije placene akcize u javnom prevozu je posebno bitno za javni gradski i medugradski prevoz putnika u našoj zemlji. Tu tematiku analizira i poseban Izveštaj o reviziji poslovanja pod nazivom „**Fukcionisanje gradskog i prigradskog prevoza putnika**“, kojeg je krajem 2020 godine uradila Državna revizorska institucija - DRI⁵. Tu se između ostalog ističe „53 jedinice lokalne samouprave (oko 40% od svih jedinica lokalnih samouprava u Republici Srbiji), na čijoj teritoriji živi oko milion stanovnika, ne organizuje ovu komunalnu delatnost od opšteg interesa, te se građani prevoze u sopstvenoj organizaciji, medjugradskim linijama koje prolaze kroz njihovo mesto ili taksi prevozom“. Nadalje, izveštaj DRI se poziva na anketu javnog mnjenja iz 2019 godine gde se pokazuje da „trećina građana Republike Srbije nije zadovoljna stanjem u gradskom i prigradskom saobraćaju, zbog čega postoji pritisak građana na lokalne samouprave da se realizuje viši nivo kvaliteta, uz prihvatljivu cenu usluga javnog prevoza, sa minimalnim štetnim uticajem na životnu sredinu“.

I na bazi prethodnog vrlo obimnog Izveštaja DRI koji smo analizirali je jasno da bi se u **javnom putničkom prevozu kroz smanjenje akcize omogućila dodatna konkurentnost, tačnije podizanje ekonomičnosti putničkog prevoza, kroz veće obime legalnog javnog prevoza putnika**, posebno u unutrašnjem, međumesnom saobraćaju, dok bi se **komunalna delatnost gradsko - prigradskog saobraćaja, posebno u manjim sredinama, mogla lakše organizovati** u skladu sa Zakonom o komunalnoj delatnosti (što danas u mnogim manjim sredinama u Srbiji nije moguće, jer opštine nemaju sredstava i kapaciteta da organizuju lokalnu komunalnu delatnost prevoza putnika na svojoj teritoriji).

Favorizovanje javnog prevoza kroz povecanu refakciju akcize u javnom transportu ide „ruku pod ruku“ sa intencijom smanjenja sive ekonomije koja postoji u sektoru transporta. Čak i laiku je jasno da postoje mnogi primeri nelegalnih prevoznika koji „skidaju“ prevoz javnim prevoznici sa licencama, posebno u putničkom prevozu, na domaćim, međumesnim i lokalnim, ali još više na međunarodnim linijama (gde su veće cene prevoza). Na primer, svedoci smo da dok legalni javni transport čeka uredno na stanicima, obavlja odobreni red vožnje da krene npr. u Beč (šta spada u obavezu javne službe za njega), neki nelegalni prevoznik kreće sa nelagalne „stanice“ (npr. parking kod Sava Centra), vozi putnike za Beč i druge evropske gradove, ne plaća nikakve poreze i što je najgore „skida“ putnike legalnom javnom prevozniku, kome se tako smanjuju popunjenost vozila, prihodi i znatno umanjuje konkurentnost. S druge strane, da li smo se ikada zapitali, kada se selimo iz stana u stan, kada angažujemo prevoznika, da li on legalno radi, da li ima licencu, da ili plaća bilo kakav porez (na prihod, na plate radnika, na dobit, bilo šta)?.

Puno je kroz Inicijativu navedeno mogućnosti da se smanji siva ekonomija u transportu, čime bi se sigurno uvećali različiti državni prihodi, kroz razne oblike poreza, doprinosa i akciza. Zsigurno tome će doprineti **dobra mera Poreske uprave, Ministarstva finansija – fiskalizacija u transportu, koja treba da počne od 1. januara 2022. godine.** Samo tom aktivnošću Poreske uprave bi se mogli povećati državni prihodi, a pre svega PDV, porez na dobit, porez na plate itd. Ta najavljena aktivnost Poreske uprave

⁵ <http://dri.rs/mediji/Trecina-gradjana-u-Srbiji-nije-zadovoljna-fukcionisanjem-gradskog-i-prigradskog-prevoza.n-549.107.html>

ide u prilog Inicijativi, tačnije na „jednoj su strani“ – **borba za smanjenje sive ekonomije u transportu i povećanje konkurentnosti legalnih javnih transportera**. To jako podržavamo i kroz ovu ekspertizu i **očekujemo velike efekte u tom procesu u budućnosti**. Sve to podiže poslovni ambijent u sektoru transporta i daje ozbiljnost našoj državi u njenom putu ka EU.

4. Finalne ocene

Sveukupno gledano, **favorizovanje javnog legalnog transporta kroz dodatnu refakciju plaćene akcize, kao što je to predloženo u Inicijativi je dobra mera**, iz više uglova posmatrano:

- **Brže usaglašavanje naše akcizne politike na evro dizel gorivo sa relevantnom EU politikom, odnosno konkretnom Direktivom EU, uz korišćenje mogućnosti jasnog diferenciranja komercijalnog (javnog) od nekomercijalnog (sopstvenog) transporta;** time bi smo značajno bolje redefinisali domaću akciznu poresku politiku na gorivo i bili spremniji za pregovore sa EU;
- **Favorizovanje javnog modela legalnog transporta, koji je po logici stvari efikasniji, uz smanjenje sopstvenog prevoza i prevoza za sopstvene potrebe koji je po prirodi delatnosti manje konkurentan, troši više energije** itd. Ovo nije samo po sebi poslovno efikasno i racionalno (na nivou konkretne firme ili pojedinca), već i može da ima i **jake ekološke efekte imajući u vidu da je prema svim istraživanjima javni transport znatno manji potrošač energije po jedinici prevoza (1ntkm ili 1npkm) u odnosu na prevoz za soptvene potrebe** (u svim vidovima saobraćaja, a posebno u drumskom);
- **Smanjenje kupovine goriva od strane međunarodnih prevoznika u susednim zemljama**, gde je gorivo jeftinije, **uz povećanje kupovine goriva u Srbiji**, što donosi pozitivne efekte na poreze, akcize državi i uvećava prihode domaćim naftnim kompanijama, ali i uvećava poreze i akcize na gorivo koje one plaćaju državi;
- **Povećanje legalnosti** (kroz najavljenju fiskalizaciju poslovanja i druge inspeksijske mere) **u sektoru transporta unapređuje konkurentnost poslovanja**, što je posebno bitno za drumski prevoz; to **može doneti državi dodatne prihode za budžet, koji će u određenoj meri smanjiti negativni efekat na budžet koji bi proizašao iz predložene dodatne refakcije akcize za javne prevoznike;**

Stoga **pozivamo nadležna Ministarstva i druge nadležne institucije da podrže ovu meru**, kao novi oblik fiskalne stimulacije efikasnijeg modela obavljanja prevoza (javni prevoz), ali i kao dodatni podsticaj za vršenje legalnog prevoza, odnosno **značajno smanjenje sive ekonomije u transportu**. Ocenjujemo da bi ovo bio **iskorak Srbije koji je u potpunosti sa politikom EU**, odnosno njenim aktivnostima podsticanja javnog saobraćaja, ovog puta primenjeno kroz niže troškove goriva koje čini značajan input za saobraćajnu proizvodnju.

U finalu, predlažemo formiranje posebne Radne grupe za praćenje efekata mere dodatne refakcije plaćenje akcize na evro dizel gorivo za javni transport u Republici Srbiji i uticaja konkurentnijeg javnog saobraćaja na privredu i društvo u celini. Članovi ove Radne grupe, koju bi mogla da formira Vlada Srbije bi bili predstavnici iz relevantnih Ministarstava (Ministarstvo Privrede, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Ministarstvo Finansija), predstavnici Privredne komore Srbije, reprezentativne asocijacije poslodavaca (npr. Unija poslodavaca Srbije), poslovnih udruženja drumskog saobraćaja (npr. Srbijatransport), predstavnici nauke koji se bave odnosom saobraćaja i privrede (npr. Ekonomski fakultet Beograd) itd. **Glavni zadatak Radne grupe bi bio analiza i sagledavanje kvalitetnijeg, ekonomski održivog organizovanja i efekata favorizovanja javnog prevoza putnika i robe putem dodatnih pogodnosti, refakcije plaćene akcize na evro dizel gorivo i drugih mera koje mogu biti donete u budućnosti sa ciljem podizanja kvaliteta usluga i funkcionalnosti transporta favorizovanjem efikasnijeg, konkurentnijeg i legalnog obavljanja javnog prevoza.**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Cvjetan Arny', is written across the middle of the page.