



УПРАВА ЗА ЗАЈЕДНИЧКЕ ПОСЛОВЕ
РЕПУБЛИЧКИХ ОРГАНА
ПИСАРНИЦА - 1080

ПРИМЉЕНО: 14.11.2022

Органи	Оргјел.	Број	Прилог	Врста
363				



ПУ „ПАНОНТРАНСПОРТ“

Број 10 42

Датум 10.11.22

НОВИ САД, Стевана Христића 21

„СРБИЈАТРАНСПОРТ“ А.Д.

Бр. 95/2022

Датум 10.11.2022.г.

БЕОГРАД, ПОШКА

ЗАКЉУЧЦИ СА ЗАЈЕДНИЧКОГ САСТАНКА

ПОСЛОДАВАЦА У СЕКТОРУ ДРУМСКОГ РТАНСПОРТА

Пословног удружења друмског саобраћаја „СРБИЈАТРАНСПОРТ“

И

Пословног удружења друмског транспорта „ПАНОНТРАНСПОРТ“

који је одржан 10. новембра 2022. године у Београду

На састанку послодаваца, чланова удружења, анализирани су ургентни и системски проблеми, предлози и иницијативе стратешких решења у сектору јавног друмског транспорта који ће се презентовати Министару грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, представницима институција, као и предлози неопходних решења која би требало да буду уважена при изради Националне стратегије развоја саобраћаја Републике Србије 2023 – 2030.

Указујемо да је ресорно Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре кључни елемент и интегратор транспортног система, а са друге стране има пуну надлежност и компетенције за послове који се односе на припремање, предузимање и спровођење предлога мера за унапређење стања и односа у сектору друмског транспорта путника, као и припрему стратегија, планова, закона и других правних аката у области рада Сектора. У том смислу је неопходан јавно приватни дијалог (опште-друштвени дијалог у који би, поред представника државних органа, били укључени сви заинтересовани чиниоци а нарочито превозници, удружења превозника, представници струке и науке и корисници превоза) уз сталну, интензивну, месечну и оперативну сарадњу представника привреде са ресорним министарством на редовним заједничким састанцима и заједничкој координацији иницијатива и активности према другим министарствима и институцијама, а у циљу унапређења решења и уређења пословног амбијента у сектору друмског транспорта.

УКАЗУЈЕМО НА СУШТИНСКЕ МЕРЕ КОЈЕ ЈЕ НЕОПХОДНО ХИТНО РЕШАВАТИ:

1. У складу са Директивом ЕУ и позитивном праксом снизити акцизу на евродизел гориво за легалне превознике са лиценцом за обављање делатности у друмском транспорту

Проблем у друмском транспорту Србије су драматично високи трошкови енергената, евродизел горива, те је због конкурентности јавног превоза неопходно усагласити износ акциза и такси на евродизел гориво на максималан износ од 330 евра/1.000 литара у складу са Директивом 2003/96 ЕУ за јавне превознике који поседују лиценцу за комерцијална возила са изводом лиценце (за аутобусе и теретна возила са више од 3,5 тона).

Ово је изузетно важна мера коју, која би донела два бенефита, први је нижа цена превоза коју плаћају корисници услуга, а друга повећање конкурентности и економски одрживо пословање српских превозника. Поред тога треба истаћи да би се овом мером стимулисала и куповина горива код дистрибутера у Републици Србији, уместо у државама окружења, што би повећањем промета горива знатно допринело повећању прилива (акциза и ПДВ) у Буџет Републике Србије.

Примена директива ЕУ и добре праксе у ЕУ је од велике важности да би јавни транспорт добио своју економски и функционалну улогу у Србији. Примена правила која утичу на структуру цена су од велике важности, јер крајњу цену неко мора да плати. Овом мером, највећи бенефит остварују корисници услуга транспорта, привреда, путници и институције, креирајући бољи привредни амбијент и унапређујући квалитет живота у друштву.

Поред тога, важно је јасно и недвосмислено дефинисати право превозника на повраћај (рефакцију) плаћене акцизе на еводизел гориво за легалне превознике, тиме што ће се прописима који уређују ову област јасно прецизирати или фиксни износ акцизе од 39,00 динара/литар, у складу са ЕУ директивом који су превозници обавезни да плате, или загарантован износ рефакције плаћене акцизе за легалне превознике који обављају јавни друмски транспорт.

2. Иницијатива за хитну помоћ транспортној привреди и неопходан одговор на кризу енергената у интересу привреде, транспорта и друштва у целини

Позивамо Владу Републике Србије да хитним секторским мерама, подржи оператере друмског транспорта и основне услуге које оне пружају за привреду, грађане и друштво који зависе од транспорта. У прилогу неводимо мере помоћи влада држава ЕУ, за које имамо информацију

У овом критичном времену стање у Европи и свету има велики утицај на нашу економију а друмски транспорт је важна индустрија којој је неопходна институционална подршка. Цене горива су значајно порасле у предходних 8 месеци што изазива озбиљне потешкоће финансијске ликвидности и урушеног економски одрживог пословања превозника у друмском саобраћају. Транспортни оператери више нису у могућности да планирају и организују услуге мобилности и логистике у јасном и предвидљивом оперативном окружењу.

У Привременом кризном оквиру за државну помоћ и подршку привреди, који је усвојила Европска комисија, препознато је да цела економија ЕУ доживљава озбиљне поремећаје а транспортна предузећа треба да имају користи од државне помоћи али и сви корисници транспортних услуга као и друштво у целини. Проблеми транспортног сектора могу утицати на безбедност саобраћаја, живот грађана, инфлацију, мобилност и дневне миграције становништва, као и сигурност снабдевања различитим производима.

Да би се ово поправило, у складу са документом Европске комисије **обезбеђују су три врсте помоћи** :

- **Државе ће моћи да успоставе шеме према којима ће доделити ограничени износ секторске помоћи** компанијама погођеним тренутном кризом. Ова помоћ не мора бити повезана само са повећањем цена енергије, пошто су криза и рестриктивне мере ЕУ против Русије утицале на економију на много начина, укључујући и физичке поремећаје у ланцу снабдевања. Додељена помоћ може имати било који облик, укључујући директне грантове.
- **Подршка ликвидности** у облику државних гаранција и субвенционисаних зајмова уз обезбеђивање (I) субвенционисане државне гаранције како би осигурале да банке наставе да кредитирају сва предузећа погођена актуелном кризом; и (II) јавне и приватне зајмове са субвенционисањем каматних стопа.
- **Помоћ за компензацију трошкова** предузећа у вези са изузетно високим ценама горива, енергената и гаса.

3. Снизити старосну границу за полагање и обуку за потребне категорије и кориговати услове за приступ професији професионалног возача

Указујемо да је недостатак професионалних возача као важног пословног ресурса велики и нарастајући проблем у нашем друштву. Нашим Законом о безбедност саобраћаја дефинисана је веома висока старосна граница за професионалне возаче и веома демотивишући систем за испуњавање прописаних услова за професионалних возача.

Предлажемо примену услова какви сада ваћ постоје у Немачкој. Приступ професији возаче аутобуса је потребно кориговати старосни услов за обуку и полагање за категорију, на 18 година за кат. Д1, на 21 годину за кат. Д, уз услов поседовања само Б категорије и без условљавања обавезе поседовања Ц категорије најмање 2 године. Овакво решење корекције старосне границе би подстакло дуално образовање у средњим стручним школама, које подржавају аутобуски превозници.

Приступ професији возаче теретног возила је потребно кориговати старосни услов за обуку и полагање за категорију, на 18 година за кат. Ц и ЦЕ уз услов поседовања само Б категорије. Свакако да сваки професионални возач мора имати завршену средњу стручну школу или ЦПЦ обуку и положен стручан испит.

Проблем недостатка професионалних возача је присутан у многим развијеним државама, тако да Србија мора применити примере добре праксе тих земаља и предузети све да превазиђе овај проблем. Веома мале шансе да се увозом радне снаге овај проблем може бити решен дугорочно и одрживо.

4. Важна мера за превазилажење проблема недостатка радне снаге јесте субвенционисање преквалификације за професију професионалног возача аутобуса и теретних возила лица који су млађа од 30 година

Предлажемо да се, као једна од мера за решавање недостатка професионалних возача и проблема незапослености, поред снижавања старосне границе и измене услова за полагање испита за Ц, ЦЕ, Д1, Д и ДЕ категорије, изнађе модел и креира програм субвенционисања комплетне обуке и полагања испита у аутошколама, као и ЦПЦ почетне и додатне обуке за све заинтересоване особе који су млађе од 30 година.

Потребно је радити на унапређењу и развоја система едукацију и евалуације знања у саобраћају, од саобраћајног васпитања у основном образовању до професионалних возача, јер је едукација од изузетне важности за безбедност саобраћаја и квантитативно и квалитативно обезбеђивање возача као функционално важног ресурса за одрживост јавног друмског транспорта.

0

СИСТЕМСКИ ПРЕОБЛЕМИ И ПРЕДЛОЗИ ЗА РЕШАВАЊЕ

Транспорт постоји због корисника услуга, тако да је неопходно да буде економски и функционално ефикасан, како би корисници услуга имали одређене бенефите, квалитет пословања и квалитет живота. Уважавајући функционалну и економску улогу транспорта у друштву, неопходно је да решења буду практична и конкретна, у интересу корисника услуга и друштва у целини, уз развој конкурентности, развој транспортног система и економски одрживог пословање. Ово су циљеви за које се залажемо, а Национална стратегија је важан документ за наше друштво и у том смислу представници привреде ће увек стајати на располагању пројектном тиму.

5. Доследна примена законске регулативе, сузбијање сиве економије, нелегалних превозника, нелојалне конкуренције и квалитетнији рад инспекцијских органа

У транспорту је веома изражена сива економија и нелојална конкуренција пре свега због неуређеног система и не спровођења постојеће законске регулативе. Таксе и дажбине институција су веома велике а јавни транспорт је системски занемарен. Легални превозници кроз своје пословање пуне буџет Републике Србије са преко 30% свога промета (кроз ПДВ, акцизе и таксе на евродизел гориво, порезе и доприносе на зараде, порезе на имовину, регистрацију возила, и тд. ...) То су велика оптерећења за легалне превознике, урушава им конкурентност, подстиче сиву економију и на крају то све плаћају корисници услуга.

Велики трошкови пословања легалног рада превозника и велике обавезе послодаваца, поред тога што имају негативне финансијске последице на кориснике услуга и транспортну привреду, подстичу рад физичких лица, рад на црно и нелојалну конкуренцију. Потребно је хитно приступити измени Закона о јавном превозу путника који би на квалитетан начин регулисао поступања инспекције и мере за сузбијање сиве економије и рад на црно физичких лица, комби превоз, превоз од врата до врата и друге видове нелегалног превоза путника.

У унутрашњем јавном транспорту је изражена веома велика нелојална конкуренција и сива економија. Један од главних разлога је непостојање квалитетне контроле и инертан рад инспекцијских органа који поступају само по пријавама превозника. С друге стране неопходно је сагледати и унапредити законска решења која ће бити ефикасна, јер су превентивне и стимулативне мере за легално обављање јавног превоза главни алат у борби против сиве економије, а надзор и репресија могу бити само добар корективни фактор. Сматрамо да је институционална одговорност за спровођење закона веома велика и важна и том смислу се мора превентивно деловати уз сопствену иницијативу одклањања незаконитости и обезбедити пословни амбијент који ће послодавцима гарантовати конкурентност и законито пословање свих. Превозницима је приорит сопствено пословање и унапређење пословања на регуларном конкурентском тржишту, а не бављење са незаконитим радом појединаца, трка са нелегалним превозницима и тужно гледање нелојалне конкуренције на коју легални послодавци он могу да утичу. Очигледно је непостојање квалитетне правне и институционалне заштите легалне привреде и корисника услуга. Овакава ситуација је посебно погодно тло за корупцију, злоупотребе и криминал.

6. Развијати напредна ИТС техничка и технолошка решења која ће интегрисати и унапредити пословање у друмском транспорту

Дајемо акценат и на системске проблеме у сектору јавног превоза путника а посебно у комуналној делатности, које је неопходно решити да би имало смисла разговарати о развоју и примени напредних ИТС техничких и технолошких решења. Успостављање функционалне организације и квалитетан системски приступ јавном превозу путника ствара услове да примена напредних ИТС може имати смисла и дати резултат. Недвосмислено је да ће увођење дигиталних решења и напредних технологија које су усмерене ка корисницима услуга, међусобна повезаност и размена информација уз подизање квалитета услуга превозника, управљање и рационализација пословања треба да буде следећа еволуција у транспорту. Добар пример је град Београд и ИТС систем мора много боље функционисати на целокупном тржишту, посебно у смислу наплате, евиденције путника и развој сервиса према путницима.

У Србији је неопходан јединствен информациони систем и интегратор процедура, информација, надзора и развоја система јавног превоза путника. Град Београд и донекле Нови Сад, Ниш и Крагујевац у својој организацији, величини и обиму рада имају капацитете за успостављање и развој ИТС, али у унутрашњости Србије локалне самоуправе немају капацитета, знања, ни финансијских способности за изградњу квалитетних информационих система.

Када је у питању међумесни превоз путника, наглашавамо да је у мају 2022. године, уз подршку легалне привреде у делатност јавног превоза путника, осим комуналне делатности јавног превоза путника, уведена фискализација и да сада у аутобусима који обављају међумесни и међународни превоз путника постоје фискалне касе које поседују ГПС лоцирање, а које су сјајна подлога за развој дигитализације и унапређивање дигиталних сервиса за путнике у Србији. Сада су информације са фискалних уређаја доступне само у оквиру фирме и не постоји интегратор информација између правних лица у заједничком пословању (превоника, аутобуских станица, интернет продаја, агената продаје ...), тако да превозници не могу да управљају продајом и динамичким алотманима и не могу да имају увид у продају својих карата код других продаваца. Успостављање оваквог система би имало изузетну корист за путнике, али и у функцији надзора инспекцијских органа у смислу одржавања регистрованих редова вожње.

7. Уредити и унапредити пословање и улогу аутобуских станица као подсистема у сектору јавног транспорта путника

Функција и улога аутобуских станица у Србији, успостављена на тржишним принципима у пословном окружењу какво сада постоји у Србији, је постала проблем сектора јавног транспорта путника. Ово је посебно изражено и због недоношења правилника о методологији одређивања цена станичних услуга а који је требао, у складу са законом, да буде донет у фебруару 2017. године.

Аутобуске станице морају пословати као подсистем сектора јавног транспорта путника који подстиче сервис мобилности грађана и унапређује квалитет услуга, уз утицај на повећање искоришћења ресурса и поуњености возила превозника. Технологија рада и цене услуга морају бити део једног ширег концепта и стратегије развоја друштва, услуга и локалних заједница. Фокус рада аутобуских станица мора бити усмере ка корисницима превоза и корисницима услуга.

Неопходно је извршити дигитализацију у делатности јавног превоза путника а посебно у делатности пружања станичних услуга, тако што ће кроз савремене ИТ платформе бити омогућен он-лине сервис и приступ букинг систему путницима 24/7 било да се ради о информисању или о резервацији и куповини возне карте. Такође у функцији прилагођавања капацитета и одрживог пословања, потребно је омогућити он-лине приступ букинг систему од стране превозника у циљу управљања капацитетима превоза у зависности од понуде и потражње. Ово је неопходан услов како би се успоставила компатибилност између аутобуског превоза путника који је закорачио у дигитализацију применом савремених хардверских и софтверских решења кроз фискализацију јавног превоза од 01.05.2022. године, али и уподобљавања ситему е-фактура. Возна карта, као уговор о превозу, треба да буде доступна и у електронском облику на неком од савремених уређаја без обзира да ли продају врши превозник, аутобуска станица или друго продајно место, те да уштеди и време и новац корисницима превоза који ће куповину, плаћање и доказ о томе обављати он-лине и на месту и у време када то њима одговара, без обавезног доласка на аутобуску станицу. Предлажемо да фокус примена ових мера обухвати све лиценциране аутобуске станице у Републици Србији које се налазе у локалним самоуправама које имају статус града.

8. Подстичемо даље напоре за убрзавање токова комерцијалних возила на граничним прелазима, успостављање зелених коридора и усклађивање рада царинских органа суседних држава

Указујемо на дугогодишњи проблем дугог задржавања комерцијалних возила, камиона и аутобуса, на граничним прелазима. Поздрављамо улагања Републике Србије у инфраструктурна проширења граничних капацитета и подстичемо даље напоре за убрзавање токова комерцијалних возила, успостављање зелених коридора и усклађивање рада царинских органа суседних држава. Посебно је изражен проблем аутобуса који обављају јавни линијски превоз по регистрованим редовиума вожње и теретних возила којима са робом за коју је неопходан фитопатолошки преглед.

9. Инсистирамо на посебним погодностима наплате путарина за посебне врсте послова и поједине категорије комерцијалних возил

Наплата путарине таговима је сада организована тако да јавни превозници немају никакве посебне бенефите. Неопходно сагледати креирање могућих бенефита за еколошка возила евро 5 и евро 6 возила, као и за креирање посебног модела и цена путарине за аутобусе који обављају јавни линијски превоз путника по регистрованим редовима вожње.

10. Подржавамо израду свеобухватне Националне стратегије развоја саобраћаја

У оквиру Пројекта унапређења трговине и саобраћаја Западног Балкана уз примену вишефазног програма приступа (WB ИБРД 8920-УФ) реализује се и Пројекат израде Националне стратегије развоја саобраћаја Републике Србије 2023 – 2030. Циљ пројекта је смањење трошкова трговине и унапређење ефикасности саобраћаја у Републици Србији.

Проблеми у транспорту и негативне последице тих проблема на привреду и друштво у целини су изузетно комплексани и у том смислу послодавци у друмском транспорту у потпуности подржавају израду свеобухватне Националне стратегије развоја саобраћаја 2023-2030 која би на један мултимодалан и свеобухватан начин подесила параметре у транспортном, логистичком, привредном и друштвеном систему Републике Србије. Постоји велики број детаља и проблема које је потребно решавати и унапређивати системским мерама, применама информационих технологија, институционалних утицаја, уређења процедуралних, оперативних и функционалних процедура и исправљања постојећих нелогичности.

У Србији не постоји довољна свест о важности јавног транспорта и оно што је јако битно, а на шта се посебно мора указати, потребно је значајно унапредити улогу јавног - комерцијалног транспорта (легални превозници који поседују лиценцу и изводе лиценци за обављање делатности) коју фаворизују све директиве Европске Уније у функционалном, организационом и економском и смислу.

11. Потребна је стратегија и системско уређење и улоге система комуналне услуге јавног превоза путника

Неопходно је посебну пажњу посветити изради Стратегије развоја јавног превоза путника у Републици Србији. Када је јавни превоз путника у питању, Србија има проблем ограничења функционалне улоге, односно, немогућности повезивања и успостављања компатибилности између захтева за дневном мобилношћу корисника услуга, функције комуналне делатности јавног превоза путника и међумесног јавног линијског превоза путника. Територијални и организациони ниво мањих локалних самоуправа које су у обавези да организују комуналну делатност јавног превоза путника на својој територији, не могу да задовоље захтеве за мобилношћу без повезивања са суседним локалним самоуправама. Постоји велика сегментација у саобраћају аутобуса унутар региона пошто постоје захтеви за дневна путовања запослених, ђака ... (захтеви за комуналном услугом) између различитих мањих локалних самоуправа, општина и градова (осим Београда) а у Србији се сматрају и уређују као међуградски аутобуски превоз на тржишном принципу.

Према искуствима у Европској унији комунална делатност јавног превоза путника је организована на регионалном нивоу, као што је то урађено у Граду Београду и повезано је више локалних самоуправа у један саобраћајни систем. Ово се пре свега односи на организацију комуналне делатности јавног превоза путника која би функционално требала да повеже све захтеве за дневном мобилношћу грађана.

Овакав систем је постављен пре 25 година, али је очигледно да је од тада дошло до суштинских промена у друштву, становништву, привреди и захтевима за мобилношћу. У Србији има 28 градова који су центри привредног и друштвеног развоја, концентрације институција и установа, те као такве представљају зону атракције и иницирања дневних миграција становника суседних мањих локалних самоуправа. У Србији постоји 158 локалних самоуправа ван Града Београда, те уместо да постоји 28 комуналних система јавног превоза путника, ми имамо, по закону, обавезу да свака од 158 локалних самоуправа има свој локални комунални систем на својој локалној самоуправи. Тренутно, 53 локалне самоуправе немају организован такав комунални сервис грађана а треба узети у обзир Извештај Државне ревизорске институције о сврсисходности пословања: Функционисање градског и приградског превоза путника који је објављена 2020. године.

Сваки град (ван Града Београда), као центар округа или области око себе има мање локалне самоуправе које гравитирају том граду. У Републици Србији је организација комуналне делатности јавног превоза искључиво у надлежности једне локалне самоуправе, које често због малог броја становника и релативно мале површине, немају успостављен јавни градско-приградски линијски превоз.

Такође је важно констатовати да у мањим локалним самоуправама највише превозних захтева за дневним миграцијама (посао, школа, институције...) постоји управо према граду – центру округа, коме гравитирају. Јавни превоз путника између тих малих локалних самоуправа је међумесни превоз, који се уређује тржишно, а уствари јесте и треба да буде комунална услуга која се

прилагођава развоју привреде, захтевима путника и друштву. Ово је огроман системски, функционалан и организациони проблем, пре свега за путнике – кориснике превоза, а затим и за превознике, који условљава високе трошкове и урушавање организације система јавног превоза путника у Србији.

Решавање проблема грађана јесте у системском уређењу основа организације и функционалности комуналног сервиса јавног превоза путника као комуналне делатности. Потребно је обезбедити могућност да се јавни превоз може прилагођавати потребама корисника и бољем коришћењу ресурса и енергената, а не да се регулатива односи само на регулисање конкурентских односа између превозника.

12. Фаворизовати и подстицати комуналну услугу јавног превоза путника у градовима

Уређење јавног транспорта, успостављање ефикасности и функционалне улоге која је у интересу путника има изузетно велики утицај на енергетску ефикасност и екологију. Фаворизовање јавног превоза у градовима (технолошким, организационим, дигиталним или инфраструктурним мерама) има огромну корист за грађане, смањује гужве, смањује загађење животне средине, има велики утицај на квалитет живота грађана и развој локалних самоуправа. У том смислу неопходно је дефинисати смернице и стандарде и синхронизована активност представника локалних самоуправа са стручном радном групом Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, како у смислу креирања мера, тако и у смислу надзора и евалуација стратегија и акционих планова.

13. Потребна је стратегија за унапређење и подршка јавном превозу у руралним подручјима

У протеклим годинама, отварањем нових производних погона и привредним развојем дошло је до раста БДП, раста запошљавања и повећања захтева за превозом. Истовремено је дошло до интензивне изградње саобраћајне инфраструктуре, нових аутопутева али су остале и старе трасе, паралелне алтернативе кроз насељена места. Такође је дошло до смањења популације и интензивне концентрације становништва у градове и привредне центре. Тиме су демографска слика Србије али захтеви за услугама, значајно промењени, посебно у протеклих 10 година. Сада је захтев за комуналним услугама просторно, функционално, организационо и суштински значајно промењен, али је истовремено настао проблем руралних подручја и сервиса мобилности ван градских подручја. Генерално је тржиште значајно промењено и у том смислу се и сектор мора прилагођавати захтевима корисника услуга а институције морају предузимати јасне и конкретне активности задовољења основних потреба за превозом, како у руралним подручјима, тако и у седиштима локалних самоуправа који гравитирају ка великим градовима.

14. Унапредити и уредити улогу и организацију посебног линијског превоза путника

Следећи системски проблем који је првенствено настао као проблем ограничења у комуналној делатности јесте покушај да се кроз правну форму “посебног линијског превоза путника”, који је пре свега намењен превозу запослених за једну компанију, односно превозу ученика за једну школу, покушава „премостити” непостојање довољно уређене законске регулативе за комуналну делатност јавног превоза путника, као и непостојање системског приступа управљању системом јавног превоза путника од стране локалних самоуправа, као и непостојања националне стратегије у овој области као кровног регулатора.

Комунални сервис јавног линијског превоза путника има основну функцију превоза запослених, ђака и грађана у циљу задовољења дневних потреба за миграцијама (посао, школа, институције, трговина, лечење итд. ...). Сурогатом у облику посебног линијског превоза који покушава да надомести правни вакуум којим, по садашњим прописима, није могућа координације и компатибилности градско приградског и међумесног линијског превоза, директно се чини штета целокупном систему друмског јавног превоза путника као масовног сервиса мобилности. Тако посебан линијски превоз путника удвостручава капацитете, смањењем броја путника поскупљује цену јавног превоза за грађане и локалну самоуправу, оставља многе грађане без могућности коришћења комуналне услуге јавног превоза, односно урушава се систем комуналне делатности јавног превоза путника у локалним срединама, а нарочито се урушава међумесни линијски превоз који добија нелојалну конкуренцију. На овај начин на губитку су и корисници превоза и превозници и локалне самоуправе, јер се ангажовани капацитети возила и возача, као и пређени пут у км и трошкови дуплирају или триплирају, а путници се морају определити само за једну алтернативу, чиме једна врста превоза директно штети другој уместо да су синхронизовани и оптимизовани.

Држава мора да управља комуналним системом јавног превоза путника (на свим нивоима) у циљу задовољења потреба крајњих корисника са аспекта броја и распреда полазака али и ангажовања превозника који могу да пруже услугу високог квалитета и који начином организације пословања и кадровским капацитетима могу да одговоре постављеним задацима, наравно уз адекватну надокнаду.

15. Уредити регулативу ванлинијског превоза и организованог превоза деце

Ванлинијски превоз и организован превоз деце се морају усагласити и унапредити, посебно са аспекта правила рада и безбедности саобраћаја. Потребан је стручна анализа и конкретна стручна решења која ће поред безбедности, унапредити конкурентност и фаворизовати превознике који поседују системе превентивне безбедности у пословању.

Када је у питању Ванлинијски превоз, посебан линијски превоз и организован превоз деце, квалитетније дефинисати права, обавезе и одговорности организатора превоза, вође групе, возача и превозника.

16. Продужити важења ЦПЦ картице професионалних возача.

У Србији је од 2019. године успостављен ЦПЦ систем (Стручне професионалне компетенције за професионалне возаче. Чињеница је да је у 2019. години тек успостављан систем и да није било довољно ЦПЦ центара у Србији. Чињеница је да су у 2020. и 2021. години проблем представљала ограничења услед пандемије Ковид19. Чињеница је да већини професионалних возача (сви који имају стечено право) ЦПЦ лиценца истиче на крају 2023. и током 2024. године а да код одређеног броја возача постоји објективан заостатак похађања обавезних периодичних обука.

Предлажемо да се услед оправданих и објективних разлога, за возаче који су добили ЦПЦ картицу током 2019. године, као стечено право одобри продужење важења ЦПЦ картице професионалних возача. Предлог је да се одржи састанак са представницима Агенције за безбедност саобраћаја, да се сагледају објективне чињенице и да се заступају интереси послодаваца, возача и саобраћајног система у целини.

17. Изменити Правилника о регистрацији моторних и прикључних возила у циљу да сваки аутобус који поседује извод лиценце може заменити регистарску таблицу и добити нову таблицу са истим бројем

Чланом 55. ставом 2. Правилника о регистрацији моторних и прикључних возила који гласи:

„Уместо регистарске таблице која је изгубљена или украдена не може се издати нова регистарска таблица са истим регистарским бројем пре него што истекну две године од дана кад је пријављен губитак или крађа регистарске таблице, осим за возила која обављају међународни јавни превоз терета и путника, када поседују важећи извод лиценце за превоз.“

Обезбедити да се при замени регистарских таблица са новом таблицом која је изгубљена или украдена изда нова регистарска таблица са истим регистарским бројем за све аутобусе који поседују извод лиценце, без обзира да ли обављају међународни или унутрашњи превоз путника. Разлог за измену правилника, између осталих, јесте тај што је процесом фискализације сваки аутобус, са својим регистарским таблицама евидентиран као продајно место при пореској управи, те би замена регистарских таблица на аутобусу, поред врло дугог периода чекања извода лиценце у МГСИ, представљао и додатни трошак времена и новца за измене продајног места у пореској управи односно затварања једног и отварања другог продајног места.

18. Инсистирати на јединствен развоју сервиса мобилности по свим видовима превоза који подразумева мултимодалност и бригу о општим интересима

Изражава се свест да мултимодални системи превоза путника морају значајно да се унапређују јер је то услов за развој целокупног друштва. Очекивања су да ће Србија значајно унапредити железнички транспорт уз потребу мултимодалног планирања развоја различитих видова транспорта. У овом тренутку не постоје довољно квалитетно креирани билатерални договори са земљама у окружењу и у ЕУ када је у питању превоз нашим локомотивама ван територије Републике Србије. То доводи до великих застоја и неефикасности железничког транспорта и има за последицу веома велики утицај на отежан развој транспортног система и рационално коришћење транспортних ресурса, како железничких, тако и друмских.

Мултимодално сагледавање, планирање и развој транспортног система Републике Србије је од великог интереса за развој транспортног система и друштва у целини. У том смислу, предвидиво пословно окружење, економски одрживи системи за јавни превоз путника су од великог значаја.

19. Предлажемо формирање посебне јединице у оквиру министарства за сарадњу са транспортном привредом са циљем убрзавања процедура и снижавања трошкова

Указујемо на улогу и важност институција за транспортни систем Србије, као важног регулатора. Министарство надлежно за саобраћај има стратешку, државну, системску али и оперативну функцију. Мишљења сам да је у складу са добром праксом успешних држава у ЕУ, неопходно формирати Дирекцију или Директорат за транспорт, оперативна радна целина са прописаним процедурама коју би чинили већ сада запослени у МГСИ без повећања броја запослених, чија би функција била да буде сервис транспортној привреди. Постоји огроман број захтева, дозвола, лиценци, извода лиценци, потврда, докумената и папира који су неопходни транспорту за пословање и неопходно комуникацију и издавање оперативно убрзати, поједноставити, дигитализовати и рационализовати.

Убрзавање процедура и снижавање трошкова су у интересу превозника и корисника услуга. Привредници указују да је ефикасан рад институција од велике важности, посебно када је транспорт у питању, јер се уштеда времена и новца директно преноси на кориснике транспортног система.

20. Унапредити размену информација и података у оквиру државних органа и различитих министарстава у интересу транспортне привреде

Извршити интеграцију и размену информација за комерцијална возила и професионалне возаче Министарства задуженог за саобраћај и Министарства унутрашњих послова, како би се избегло двоструко евидентирање података при регистрацији и евиданцијама ова два државна органа. Повезивањем информационих система унапредити обавезе и процедуре превозника уз

аутоматске размене информација за возила и возаче (регистрације возила на правно лице и добијања извода лиценце, као и других информација које утичу на пословање и обавезе превозника и запослених).

Београд 10. 11. 2022. године

Иницијативе реалне привреде су базиране на принципима одрживости пословне делатности, развоју конкурентности, унапређењу друштвене функционалности делатности јавног транспорта, интересима корисника услуга, елиминисању нефизичких беријера за развој пословне делатности и унапређења квалитета услуга. Националне стратегије развоја саобраћаја Републике Србије мора даље подстаћи развој и унапређење транспорта и саобраћаја, али је и важан аргумент у приступним процесима Европској унији.

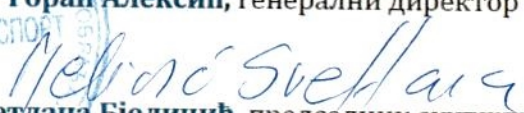
У циљу квалитетног рада, резултата, свеобухватног и конструктивног приступа и сарадње, неопходно је објективно, одговорно стручно и свеобухватно сагледати све преимедбе, предлоге и аргументе представника транспортне привреде (удружења, транспортних компанија итд.) а у смислу квалитетне сарадње са институцијама и новим министром, господином Гораном Весићем. Указујемо на потребу подстицања и значајно квалитетнијег јавно приватног дијалога при креирању, реализацији, евалуацији и надзору решења у који треба да буду укључени привреда, наука и институције.

Циљ нам је да кроз интерактивну комуникацију, сагледавајући добру праксу и директиве ЕУ, изнађемо најквалитетнија решења у интересу корисника услуга, послодаваца и запослених у друмском транспорту, подстицањем квалитета услуга и конкурентности на економски одрживим принципима, сузбијањем сиве економије и нелојалне конкуренције, уз унапређење енергетске ефикасности и еколошких стандарда, развоја сектора транспорта и општег развоја друштва у целини.

Текст закључака са састанка превозника су обрадили и систематизовали:




Горан Алексић, генерални директор


Светлана Бјеличић, председник скупштине

Пословног удружења друмског саобраћаја „Србијатранспорт“ Београд

и

Мирко Вучинић, директор

Пословног удружења друмског транспорта „Панонтранспорт“ Нови Сад



Прилог:

Преглед Шема подршке Влада држава ЕУ у оквиру Привременог кризног оквира за државну помоћ и подршку привреди

Држава	Шема подршке	Друге мере подршке
Чешка	Укидање путарине за комерцијална возила до 12 тона. Укупан опредељен буџет за сектор саобраћаја је 160 милиона евра.	Одлагање аконтације путарине; Одлагање плаћања ПДВ-а до октобра 2022. године; Контрола маржи дистрибутера дизела. Од 1. јуна до 30. септембра 2022. године, стопа акцизе на бензин и дизел привремено је смањена за 1,50 CZK по литру. (0,06 евра ili око 7,16 din)
Финска	Пакет државне помоћи за предузећа у друмском саобраћају (превозници, аутобуси и такси превозници) за покривање повећаних трошкова горива током 3 месеца (фебруар – април 2022.). За ове месеце, оператер може имати право на помоћ у гориву у транспорту у износу од 5% цене горива које компанија купи и електричне енергије која се користи за превоз, без ПДВ-а. Захтеви за ову помоћ морају се поднијети Државном трезору пре 30. новембра 2022. године.	Привремено смањење обавезе мешања биогорива (7,5 процентних поена, са 19,5% на 12%) за 2022. и 2023. годину.

Француска	Превозницима ће се исплаћивати паушална помоћ према броју возила и њиховој тонажи: до 1.000 евра по аутобусу, од 400 до 1.300 евра по камиону или 300 евра по лаком комерцијалном возилу. Укупан фонд од 400 милиона евра држава даје компанијама за друмски теретни и путнички транспорт. Период важења: од 1. априла до 31. јула 2022. године.	За шеме попушта планирано је укупно 600 милиона евра. Примењиваће се следеће мере: - Смањење такси од 0,15 евра (за око 17,61 din) без ПДВ-а по литру дизела, - Смањење такси од 29 евра без ПДВ-а/100кг за ТНГ-ц, ЛНГ (за око 34,05 din/Kg), - Смањење такси од 0,21 евра (за око 24,65 din/Kg) без ПДВ-а по килограму за ЦНГ у компримованом облику (ЦНГ), - Делимични поврат пореза на потрошњу енергије у домаћинству (Tax on Energy Products -TICPE) који се односи на њихову потрошњу горива у контексту њихове професионалне делатности биће убрзан на месечном нивоу, - Коришћење олакшица за одлагање или плаћање за социјалне и пореске обавезе. Рок важења: 4 месеца почев од априла. До 31. октобра 2022. попуст се повећава на 25 ц€/Л за дизел и бензин и течни нафтни гас. Закон о куповној моћи проширује, за уговоре о транспорту закључене од 1. јануара 2023. године, клаузулу о индексацији „горива“ на све енергенте, како би се узела у обзир употреба алтернативних горива.
Немачка	Месечна карта за све грађане за неограничен број вожњи у градском превозу и на свим линијама ДБ економске класе железничког саобраћаја у висини од 9 евра/месец, која је трајала 3 месеца (од 01.06 до 31.08.2022.г). За помоћ превозницима у јавном превозу путника опредељено 3,7 милијарди евра.	Сви корисници горива имају користи од тромесечног смањења пореза на енергију на горива на минимум који дозвољава законодавство ЕУ. Од 01.06.2022. до 31.08.2022. године порез на енергију на горива смањен је за 30 центи (око 35,22 din) за бензин и 14 центи (око 16,44 din) за дизел.
Мађарска		Смањење акцизе на гориво за 25 HUF по литру (око 7,05 dinara)

Ирска	Плаћање од 100 евра по комерцијалном возилу недељно уз извод лиценце оператера за 8 недеља или 800 евра по возилу за јавни превоз. Шема од 18 милиона евра за подршку друмским превозницима у контексту руске инвазије на Украјину, отворена за друмске превознике свих величина са важећом лиценцом за рад у Ирској . У оквиру шеме, корисници ће имати право на ограничене износе помоћи у облику директних грантова.	Смањење акцизе од 0,15 евра (око 17,61 din) (са ПДВ-ом) на дизел до 11.10.2022. Смањење акцизе од 0,20 евра (око 23,48 din) (са ПДВ-ом) на бензин до 11.10.2022.
Италија		Смањење акцизе за 30 центи по литру (око 35,22 din/litar) - до 20. септембра 2022. (25 центи плус ПДВ од 22%): - За други квартал 2022. године неће бити потребно подносити декларацију за повраћај акциза на утрошене литре дизела. - Порески кредит за куповину дизела – 496 милиона евра уведен као порески кредит у корист превозника терета за коришћење аутобуса и тешкох возила преко 7,5 тона, кредит је једнак 28% пореског кредита за први квартал 2022. године за трошкове настале при набавци дизела.
Луксембург		Мере на снази до краја јула 2022: - Смањење од 7,5 евро цента (око 8,81 din) по литру горива (уље, дизел, бензин), - Адаптација пореског кредита везаног за порез на ЦО 2 , - Увођење посебне помоћи за компаније погођене ценама енергије.

Холандија		Мере на снази од 1. априла до 31. децембра 2022: - Стопа акцизе на бензин ће пасти за 0,173 евра по литру (око 20,31 din/lit), - Стопа акцизе на дизел пасти за 0,111 евра по литру (око 13,03 din/lit), - Акциза на ТНГ (укључујући течни пропан и бутан) и ЛНГ такође ће бити смањена за 0,041 евра по литру (отприлике 0,08 евра по килограму или око 9,39 din/Kg).
Пољска		Стопа ПДВ-а на бензин и дизел смањена је са 23% на 8% до 31. јула 2022. Акцизе снижене до 31. јула 2022. године.
Португал	Предвиђен је пакет секторске помоћи од 400 милиона евра за субвенције транспортним компанијама на гориво (дизел, бензин или гас) и Адблуге. Путем једне рате, транспортна предузећа добијају по возилу: - 114 евра за гориво и 4,20 евра за Адблуге за возила ≤ 3,5т, - 270 евра за гориво и 10,80 евра за Адблуге за возила > 3,5т и ≤ 7,5т, - 270 евра за гориво и 16,20 евра за Адблуге за возила > 7,5т и ≤ 35т и за минибус возила са Д1 - 420 евра за гориво и 37,80 евра за Адблуге за возила преко 35т и аутобусе са Д.	- Стопа пореза - акциза на нафтне деривате (Petroleum Products Tax -ISP) биће смањена на недељном нивоу ако дође до повећања пореских прихода (обрачунатих као ПДВ на продају горива). - На пример, за свако повећање прихода од ПДВ-а од 5%, ISP ће бити смањен за 5%. - Обустава повећања пореза на угљеник. Период важења: 1. април до 31. децембра 2022. године
Румунија	Шема подршке компанијама активним у друмском транспорту робе и путника – ограничени износи помоћи у виду директних грантова. Укупан износ: 60,7 милиона евра	

Шпанија	Директна секторска помоћ транспортним компанијама Укупан износ помоћи 450 милиона евра Ограничење је до 400.000 евра по компанији Количина возила: - Тешка роба. Камион. 1.250 ЕУР - Лака роба. Ван. 500 ЕУР - Аутобус. 950 ЕУР - Такси. 300 ЕУР - Изнајмљивање возила са возачем, за лимо 300 ЕУР	- Између 1. априла и 31. децембра 2022.: попуст од 20 центи по литру (око 23,49 di/lit) (гориво и АдБлуе) (возила на гас ће такође имати надокнаду на основу повећања). - Одобрење линије гаранција за покриће од стране државе финансирања које финансијски субјекти одобравају предузећима и samozапосленим – максимални износ од 10.000 милиона евра, до 31. децембра 2022. године. Месечни повратак професионалног дизела. Помоћ за напуштање професије: Очекује се додељивање ванредног кредита (10.310.000 евра) Министарству саобраћаја, мобилности и урбанистичке агенде, за финансирање позива за помоћ самосталним друмским превозницима. Продужење рока доспећа и грејс периода за кредите са државном гаранцијом, кредитна линија коју спонзорише држава за рефинансирање дугова из претходних линија. Редовно измирење обавеза - плаћања за уговоре о јавним услугама који припадају шпанском министарству саобраћаја. Законске измене тако да сваки јавни орган (региони, градска већа) мора да редовно надокнади своје уговоре о јавним услугама и уговоре о јавном школском превозу.
Шведска	Помоћ лиценцираним транспортним компанијама у висини од 5% остварених трошкова за гориво, ретроактивно по кварталу, за предходна 3 месеца. Накнада се заснива на просечној цени горива коју је објавила финска државна служба за статистику. Планирана помоћ је у износу од око 30 милиона евра. Транспортни сектор је очекивао помоћ од 75 милиона евра.	Од маја до октобра 2022. године, пореска стопа - акциза на транспортна горива биће привремено смањена за 1,80 круна SEK по литру (0,17 евра ili око 20 din/litar).