

Радна група за сузбијање сиве економије у области превоза у друмском саобраћају

Београд, 09. 04. 2015.год

ПРЕДЛОЗИ ПРИВРЕДЕ

Представници привреде већ годинама указује на проблеме неуређеног пословног амбијента у делатности превоза путника, сиву економију и нелојалну конкуренцију. Овде се мора имати у виду функција делатности јавног превоза путника у друмском саобраћају, структуру корисника, динамику као економски аспект економски одрживог пословања и односа са институцијама и локалним самоуправама.

Овде су селектовани највећи и најприоритетнији проблеми који се хитно морају решавати са конкретним анализама и предлозима мера. Сви достављени документи су ставови привреде усаглашени на органима Пословног удружења друмског саобраћаја „СРБИЈАТРАНСПОРТ“ Београд.

У делатности превоза путника сива економија присутна је са преко 350 милиона евра, од чега државни Буџет губи преко 100 милиона евра по разним основама. Регистрован укупан нето приход легалних превозника сада износи око 500 милиона еура а пријављени излазни ПДВ је око 60 милиона еура (око 12%). Тако од укупног тржишта које износи око 865 милиона еура сива економија учествује са преко 35%. Носиоци сиве економије и нелегалног пословања су нелојална конкуренција, јер су им трошкови мањи за око 30% од најнижих економски оправданих цена, чиме се додатно урушава делатност јавног превоза путника.

Носиоци сиве економије су физичка лица која потпуно нелегално обављају делатност превоза путника (аутобусима, комби возилима и путничким возилима) и превозници који врше утају прихода и део пословања обављају на црно.

ПРЕДЛОГ 1:

Нелегалан превоз физичких лица и нелегалан рад путничким и комби возилима урушава легалну делатност друмског превоза путника. Не постоји никаква евиденција о њиховом раду, о путницима, о наплати, о пословању и то нису привредна друштва а нису ни предузетници, јер се путничким возилом не може обављати комерцијални међумесни и међународни превоз путника. Такав проблем нелегалног рада је присутан у унутрашњем превозу путника у скоро свим већим местима у Србији.

Велики обим комерцијалног међународног превоза у путничком саобраћају обавља се путничким возилима и комби возилима, која се не налазе у систему легалног пословања и који је законом забрањен.

Потребан је посебан фокус на овај проблем и да се нађу решања које ће обезбедити квалитетну контролу оваквога рада и да се овоме стане на пут. Постоје проблеми у доказивању комерцијалне делатности а потпуно подржавамо предлог да се дефинише да се свака врста превоза путника где се у возилу налази више од 5 несродних особа сматра нелегално обављање комерцијалне делатности.

У овом смислу дефинисати препоруку поступања у складу са Кривичним закоником у складу са чланом 353 и нелегалан превоз третирати као кривично дело.

ПРЕДЛОГ 2:

Уредити и квалитативно организовати инспекцијски надзор у друмском саобраћају. Потребно је направити систем Заједничке синхронизоване и организоване контроле локалне, покрајинске и републичке инспекције где ће сваки локални инспектора на својој територији, имати право неометаног контролисања саобраћаја и уочених неправилности. Периодичне извештаје о раду и резултатима рада уз одговарајуће дефинисане процедуре локални инспектор мора подносити републичком инспекторату који ће квалитативно усмеравати, контролисати и оцењивати њихов рад. Мора се дефинисати и успоставити степен контрола инспекцијског надзора у делатности превоза путника, чиме би се елиминисала формална оправдања за не поступање а створила се јасна и компетентна контролна функција у функцији спровођења законске регулативе.

Неопходно је:

- Сузбије деловање нерегистрованих субјеката. Да се обезбеди да легално послују на тржишту или да се елиминишу .

- Усагласити поступање инспектора уз дефинисање јасне чекинг листа и поступак инспекцијског надзора уз транспарентност у раду инспектора

- Јасна идентификација физичких лица која нелегално обављају делатност, повећање санкција, одузимање возила на 90 дана (без обзира на власништво) и размотрити могућност одузимање возачке дозволе (на одређени период као онемогућења поновног вршења незаконитог дела)

Потребно је формирати одељење тзв. "инспекцијске праксе" које би транспарентно анализирано и објављивало шта је урађено и који су ставови у поступцима, јер би то уједначило праксу у различитим областима привреде и уједначило поступање инспекције.

Да би закон могао да се примењује неопходан је квалитетан инспекцијски надзор и примена позитивних законских прописа. Превозници сада имају највећу замерку на рад инспекцијских органа, јер је притисак на легалне превознике огроман а због формалних разлога, малих казни и неусаглашених надлежности нелегални превозници су подстакнути и све више, све транспарентније и потпуно јавно обављају нелегално делатност превоза путника.

ПРЕДЛОГ 3:

Неопходно је инспекцијским органима омогућити укрштenu контролу података уз информатичко повезивање Пореску управу, ПИО, Царинских органа, Министарства унутрашњих послова, Пограничне полиције и ресорног Министарства за саобраћај.

Постоји потреба да се у оквиру Министарства унутрашњих послова основати оперативни тим за контролу комерцијалног превоза у друмском саобраћају, како физичких, тако и правних лица. Оперативни тим би по дефинисаним процедурама вршио контроле и прикупљао податке на терену а онда би на основу утврђених чињеница процесуирао надлежним органима.

Предлаже се да полицајац који контролише возило и прикупљене податке, доставља матичних бројева возача на проверу како би се на основу матичног броја установио радни статус возача. Овде је потребно да се направи законски оквир за поступање и повезивање података ПИО и ПУ. Сада саобраћајна полиција нема могућност да одмах приступа бази података али постоје услови да се податци могу накнадно контролисати и вршити проверу и то треба обавезно дефинисати као обавезу као и носиоца накнадне контроле и евентуалног процесуирања предмета.

ПРЕДЛОГ 4:

Уредити делатност производње карата и путних листи, као и других вредносних папира централизовано или на вредносном – заштићеном папиру. Уредити заштиту софтвера и рачунара којима се врши компјутерска продаја карата у агенцијама и аутобуским станицама.

Свака карта мора имати јединствен генерички серијски број, који би обухватао продавца, превозника, датум и време продаје као и превозника, релацију и цену услуге.

Ово би морало да важи и за рачуне и опрему коју користе такси превозници.

Неопходно је осмислити и уредити ову област по принципу обједињеног штампања карата којима би била задужена сва привредна друштва, уз јасну констатацију да у Србији није могуће применити фискализацију у возилима и он-лине продају карата због непостојања техничких услова подршке на целој територији Србије.

Увођење реда и израду, контролу и токове документације уз свеобухват делатности би донео ефекте легалној привреди од преко 230 милиона еура и додатни приход буџету Републике Србије од око 50 милиона евра на годишњем нивоу

ПРЕДЛОГ 5:

У међународном саобраћају један од битних контролних органа мора бити Управа царина и погранична полиција. Најважнија функција је квалитетна евиденција возила, путника и броја путника који прелазе границу аутобусима и комби возилима. Царина и погранична полиција имају ту обавезу али то се не ради.

У ванлинијском саобраћају је ово веома важно зато што возило мора да се врати у земљу са истим путницима по путном листу а та евиденција мора остати архивирана и на располагању разним контролним органима у каснијим контролама

Неопходно је успоставити евиденцију путних листи на граници, евиденцију путника за свако возило са којим је путник прешао границу и изменити уредбу којом би се обавезала сва возила са 6 и више седишта да морају бити евидентирани на линији евиденције и контроле кроз коју пролазе аутобуси.

ПРЕДЛОГ 6:

Предлаже се синхронизована контрола свих државних органа како би се укрштањем информација и података установили податци и аргументи који ће помоћи свим контролним органима у установљавању незаконитог рада и утаји прихода. У Србији је регистровано преко 9.140 аутобуса од чега се око 1.300 аутобуса налази у власништву физичких лица и податке о власницима аутобуса која су физичка лица се може остварити увид у МУП у или у Удружењу осигуравача Србије, са податцима о километражама возила између две регистрације. Ту се може сагледати и власници возила са 6, 7 и 8 седишта са свим податцима и детаљима. Анализом података у оквиру оперативне радне групе тачно се може сагледати ко су људи који се комерцијално бави превозом путника, у каквој су функцији аутобуси и комби возила у власништву физичких лица, те се у том смислу могу планирати конкретне координиране активности елиминисања носилаца сиве економије.

Када су физичка лица у питању, увидом у обим километара на периодичном и годишњем нивоу, где се може упоредити податак колико је он горива потрошио и материјалних примања власника возила, тако да се недвосмислено установити незаконито обављање комерцијалне делатности.

ПРЕДЛОГ 7:

Неопходно је уредити евиденцију и проток документације на транспарентан и прикладан начин који је у интересу легалне привреде. У том смислу је потребно формирати Регистар саобраћаја (заштићен портал) који би омогућио електронски приступ легалних и лиценцираних превозника, олакшао рад и евиденцију легалној привреди а онемогућио незаконит рад и нелегално пословање.

Сматрамо да је трајно евидентирање делатности и тачно одређеном времену од изузетне важности за легализацију пословања. Пријава ванлинијског превоза пре отпочињања превоза, евидентирање возила које је купљено или узето у закуп пре почетка рада тог возила за превозника, евидентирање возача да је у радном одноду пре отпочињања рада је изузетно важно, евидентирање задуђења и раздуђења карата ја централизованом регистру је од изузетне важности за сваку врсту контроле и обавезе евидентирања укупног пословања. Такав регистар саобраћаја би давао могућност сваком контролном органу на терену или накнадној контроли квалитетну подлогу за поступање.

Највеће злоупотребе и нелегалан рад се одвија са фиктивном документацијом преко ванлинијског превоза и слободних вожњи, где се цепањем документације врши утаја прихода.

ПРЕДЛОГ 8:

Потребно је у новом Закону о превозу путника у друмском саобраћају проширити чланове закона из казних одредби које би се примењивале одмах по објављивању у Службеном Гласнику. У члану 150 тачке 3 треба изменити да се период искључења возила повећа са 60 на 90 дана. Потребно је да се члан 169 тачка 14 треба да буде унета у члан 173. (фиксна казна сваки пут 100.000 динара) и да се ова тачка примени одмах по изгласавању закона с тим да се овај члан у целости примени и за међународни и за домаћи саобраћај. Ово би занчајно увело ред у линијском саобраћају.

ПРЕДЛОГ 9:

Потребно је изједначити стопу ПДВ-а у јавном међумесном саобраћају и градско приградском саобраћају на 10%. Функција Јавног превоза путника у тзв „Међумесном саобраћају“, између локалних самоуправа, због свог карактера и функције а имајући у виду институционалне капацитете и функционално задовољење потреба грађана у локалним самоуправама у унутрашњости Србије, даје јавном превозу путника у друмском саобраћају управо комуналну и социјалну карактеристику.

Приликом креирања редова вожње у јавном линијском међумесном саобраћају су основни мотиви и по релацијама и по временима полазака управо редовни дневни мигранти (запослени, ђаци и остали) који управо користе јавни линијски превоз путника као комуналну делатност.

Велики део европских земаља као и земаља у окружењу примењују нижу пореску стопу (5-10%), што сматрамо да је у Србији неопходно применити нижу стопу ПДВ-а за јавни превоз путника у друмском саобраћају (ПДВ 10%). Ово је вишеструко корисно: са аспекта путника (корисника услуга) који би имали квалитетнију, повољнију и редовнију услугу јавног превоза, са аспекта превозника који би имао повећан број корисника и већу рентабилност и сигурност пословања, са аспекта укупне привреде који би имали мање трошкове превоза запослених и мања кашњења на посао, са аспекта локалне управе која би имала мање трошкове за субвенције превоза и лакше би организовале превоз својих грађана у свакодневним миграцијама до суседних места али и са аспекта Републике Србије повећао би се приход у буџету по основу повећаног обима пословања а тиме и номиналног износа наплате ПДВ-а.

Највећи обим сиве економије јесте управо у међумесном и приградском саобраћају те би се уз квалитетну контролу створили услови за легализовање пословања и свеобухват пословања уз далеко веће приходе и наплату ПДВ.

Висока стопа ПДВ-а и велики трошкови пословања легалних превозника који по анализама стручњака, издвајају око 45 до 50 динара по сваком пређеном километру за државу, су идеалан терен за деловање "сиве економије" а нелегалним радом обавезе према држави су мање за 38 до 40 динара по сваком километру рада .

Став Сектора за фискални систем Министарства финансија је да је предлог изједначавања стопе ПДВ у јавном линијском превозу путника који се обавља по регистрованим редовима вожње апсолутно оправдан. Ова иницијатива има упориште у стандарима Европске уније и да прихватањем те иницијативе наше обавеза усаглашавање са стандардима Европске уније не би била нарушена.

ПРЕДЛОГ 10:

Захтев је да рефакције акцизе на еуродизел гориво износи 20 динара по литри горива, што би било умањење укупних трошкова горива у јавном линијском саобраћају за око 17%, односно укупан ниво акциза на еуро дизел гориво у јавном линијском саобраћају не би требао да буде већи од 30,00 динара по литру.

Превозници и удружења предлажу да се рефакције за гориво са садашњих 8,5 динара по литри на која сви превозници имају право увећа на 20,00 динара и то само за редован јавни линијски путнички саобраћај. Наведеном мером, нелегални превозници били би стимулисани да се легализују и нестало би сиве економије. Држава би на тај начин повећала буџетска примања због повећања обима ПДВ-а и сви би превозници били легализовани.

Овде треба размотрити ограничавајући фактор који би онемогућио злоупотребе појединаца и ограничио ниво укупних трошкова горива у односу на остварени приход. Свако пословање са укупни трошковима горива који су већи од 40% укупног прихода треба да буду предмет анализе, како у путничком тако и у теретном саобраћају.

ПРЕДЛОГ 11:

Апелујемо, ради уштеде средства из буџета, да се препоручи или наметне корисницима буџетских средстава (јавних предузећа, војска, школе, полиција ...), да надокнаду трошкова путовања за запослене плаћају само преко фактуре (месечне карте) носиоцу јавног превоза или да накнада буде искључиво на основу веродостојне оверене путне карте за обављен превоз. Оваквим пословањем се врши додатни повраћај ПДВ-а у буџет Републике Србије а токови новца се усмеравају за оно зашта су намењена.

У пракси су уочене значајне злоупотребе приликом коришћења потврда о ценама карата а новац исплаћен на руке (неопорезива накнада за путне трошкове) управо се користи за плаћање услуга у сивој зони.

Куповином месечних карата за све запослене у предузећима који су буџетски корисници код превозника јавног превоза путника преко рачуна, може се обезбедити попуст до 30% уз додатних 10% ПДВ који би обрачунавао превозник по оствареном приходу што даје процену годишње уштеде буџету Републике Србије од око 70 милиона евра а уз значајне ефекте за транспортну привреду у смислу повећања обима путника.

ПРЕДЛОГ 12:

Неопходно је дефинисати подстицајне транспарентне мере и субвенције за набавку возила и субвенционисање камата уз повољне кредитне гаранције у функцији подстицања производње аутобуса у Србији и успостављање веза између произвођача и превозника у општем интересу.

Због оваквог пословног амбијента пословање легалних привредних субјеката је изузетно отежано уз велики степен неликвидности и значајна кредитна оптерећења.

Привреда бележи губитак од 214 милиона еура док је укупна Обртна имовина свих фирми у овој делатности 131,5 милиона еура и основни капитал 356,7 милиона еура. Трошкови финансирања пословања су изузетно велики и привреда је небригом државе и нерегуларним пословним окружењем исцрпљена.

Истовремено, транспортна привреда мора обезбедити квалитетну услугу уз задовољење безбедносних и еколошких стандарда у пословању. Занављање возног парка је неопходно. Транспортна привреда Србије треба да буде финансијски способна као корисник и купац аутобуса произведених у Србији а као подстицај рада и развоја производних капацитета у Србији, јер нема ко други да буде корисник и купац аутобуса произведених у Србији од српских превозника, а то сада српски превозници који послују у оваквом пословном амбијенту нису у могућности.

У Србији је регистровано преко 9.100 аутобуса, од којих је преко 1.300 аутобуса у власништву физичких лица. То значи да би сваке године минимално 900 нових аутобуса требало да буде набављено од стране српских превозника од чега је потенцијално 500 до 600 аутобуса од домаћих произвођача за градско приградски саобраћај.

Ове субвенције су неопходне и морају се дефинисати на транспарентан начин посебно из разлога што је сада присутно субвенционирање појединих јавних предузећа на нетранспарентан начин из локалних самоуправа, а та предузећа учествују на тржишту и тиме се нарушава конкурентност. Постоје проблеми у неким локалним самоуправама плаћања субвенција за јавни градски превоз ван уговорених рокова, што додатно отежава обављање делатности.

Овде такође треба размотрити могућности дефинисања примерених такси за куповину и увоз аутобуса од стране физичких лица. Физичка лица купују аутобусе за кеш и увозе их најчешће за потребе обављања делатности путника на нелегалан начин или давања возила под закуп у смислу извлачења кеш новца из фирми.

ПРЕДЛОГ 13:

Хитно уредити и регулисати рад аутобуских станица као битне комуналне делатности као и регулисања поступања локалних самоуправа са аспекта креирања стајалишта и потребе задовољења минималних саобраћајно - економско – експлоатационих услова .

ПРЕДЛОГ 14:

У новом закону о безбедности саобраћаја забранити ТАКСИ возилима да могу користити аутобуска стајалишта за обављање своје делатности. Сада постоји неусаглашеност два закона и у том смислу треба ово регулисати у интересу путника и привреде и ускладити са Законом о превозу путника у друмском саобраћају.