

**ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДеноЈ АНАЛИЗИ ЕФЕКТА ПРЕДЛОГА
УРЕДБЕ О УСЛОВИМА И НАЧИНУ СПРОВОЂЕЊА
СУБВЕНЦИОНИСАНЕ НАБАВКЕ ПУТНИЧКИХ ВОЗИЛА ЗА ПОТРЕБЕ
ОБНОВЕ ВОЗНОГ ПАРКА ТАКСИ ПРЕВОЗА КАО ЈАВНОГ ПРЕВОЗА**

**Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно
дефинисање промене која се предлаже**

1) Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности?

Према подацима АПР-а на територији Републике Србије има тренутно 17.418 активних предузетничких радњи и 689 активних привредних друштава са шифром претежне делатности 49 32- Такси превоз (овај број укључује и лимо сервис).

У наредном периоду ће бити прикупљани и анализирани подаци током примене новог прописа. С тим у вези је и члан 9. Предлога Уредбе, којим је прописано да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре од јединица локалне самоуправе прибавља списак путничких возила за које су те јединице издале такси дозволе за возило, прописане Законом о превозу путника у друмском саобраћају.

2) Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

У области пружање услуга такси превоза уочен је проблем мања возила, као и проблем старости постојећег возног парка. С обзиром да уочени проблеми могу потенцијално утицати на квалитет обављања услуге такси превоза, то се појавила потреба за доношењем Уредбе, којом би била регулисана субвенција државе за обнову возног парка свим пружаоцима услуга такси превоза. Овакав вид помоћи вршио би се кроз субвенционисање дела укупне цене за набавку нових путничких возила, чије су карактеристике и перформансе предмет регулисања Уредбе.

Такође, препознат је и проблем загађености животне средине, услед употребе застарелих моторних возила као такси возила, што има негативан утицај на здравље становништва, али и на цело друштво.

Одредбом члана 6. Предлога Уредбе прописани су еколошки стандарди које нова путничка возила морају да испуњавају, тј. морају имати потпуно електрични, хибридни или погон на компримовани природни гас или задовољавати најмање еуро 6 стандард у погледу емисије издувних гасова. Овај услов је битан са аспекта заштите животне средине и оваква мера допринеће смањењу загађености животне средине и смањењу негативног утицаја употребе моторних возила по здравље становништва.

3) Која промена се предлаже? Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Предлогом Уредбе се уређују услови и начин спровођења субвенционисане набавке путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза.

Имајући у виду тренутно стање возног парка такси превоза, у погледу старости и броја постојећих возила и, уопштено, стање у области пружање услуга такси превоза, сматрамо да је предложена промена неопходна у обиму како је дефинисано Предлогом Уредбе.

4) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан односно посредан утицај.

Предложена промена ће непосредно утицати на такси превознике, кориснике услуга такси превоза, а посредно и на туристе и угоститеље.

Такође, предложена промена ће утицати и на буџет Републике Србије, на Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, као и на јединице локалне самоуправе.

Кључна питања за утврђивање циљева

1) Шта се предметном променом жели постићи? (одговором на ово питање дефинишу се посебни циљеви, чије постизање треба да доведе до остварења општег циља. У односу на посебне циљеве, формулишу се мере за њихово постизање).

С обзиром на опредељење Републике Србије да побољша услове обављања транспортног саобраћаја, у који свакако спада и пружање

услуга такси превоза, предложена Уредба, којом се регулише субвенција државе за обнову возног парка свим пружаоцима услуга такси превоза, управо је у функцији постизања тог циља.

Такође, доношењем ове Уредбе оснажиће се примена Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 68/15,41/2018,44/18—др. Закон, 83/18 и 31/19), а олакшаће се и испуњење услова из члана 87 в Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 68/15,41/2018,44/18—др. Закон, 83/18 и 31/19).

2) На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

У складу са чланом 9. Предлога Уредбе Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре ће квартално извештавати Владу о коришћењу субвенција у складу са овом уредбом.

Кључна питања за анализу финансијских ефеката

1) Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

За спровођење ове уредбе у 2020. години Законом о буџету Републике Србије за 2020. годину („Службени гласник РС” бр. 84/2019) планирана су средства у укупном износу од 200.000.000 динара на Разделу 22 - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

За спровођење уредбе у 2021. и 2022. години, планираће се средства у износу од 5.750.000.000 динара за сваку годину.

У члану 9. став 2. Предлога Уребе прописан је максимални износ закључених споразума између Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и такси превозника у износу од 6000 на годишњем нивоу. Према подацима добијеним од удружења такси превозника, један део возног парка је у претходном периоду обновљен, а са друге стране, указано је да одређени део возила неће испуњавати услове за обављање услуге такси превоза због ступања на снагу и почетка примене Закона о превозу путника у друмском саобраћају.

Према томе, имајући у виду претходно наведено, тешко је планирати износ који ће бити опредељен за субвенционисану набавку возила. Из тог разлога је за 2020. годину предвиђен износ од 200.000.000 динара, а за 2021. и 2022. године, планираће се средства у износу од 5.750.000.000 динара.

С обзиром да је у члану 2. став 2. Предлога Уредбе прописано да ће се субвенционисана набавка путничких возила спроводити три године од дана почетка примене ове уредбе, а да је у члану 10. прописано да ће се уредба примењивати до 31. децембра 2020. године, то даље значи да ће се износ који ће бити опредељен за субвенционисану набавку возила планирати посебно за 2021. и 2022. годину, а на основу података о реализованим субвенцијама у претходној години.

2) Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?

Расходе изабране опције није могуће финансирати кроз редистрибуцију постојећих средстава.

Кључна питања за анализу економских ефеката

1) Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

С обзиром да се Предлогом ове уредбе предвиђа субвенционисана набавка путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза, то ће користи од тога имати предузетници и привредна друштва који обављају делатност такси превоза као јавног превоза у складу са одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају.

2) Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?

Чланом 6. Предлога Уредбе прописано је да се субвенција одобрава за нова путничка возила која задовољавају један од следећих критеријума:

- а) имају потпуно електрични, хибридни или погон на компримовани природни гас, или
- б) задовољавају најмање еуро 6 стандард у погледу емисије издувних гасова.

Такође, субвенција се одобрава за нова путничка возила која задовољавају критеријум боје путничког возила на основу члана 24. Правилника о техничком прегледу возила („Службени гласник РС”, бр. 31/18 и 70/18), бела боја, ознака –0, као и светло/тамно тон боје М-средња (основна боја од 0 до 9).

Према томе, прописивањем стандарда које путничка возила морају испуњавати, а чија набавка се субвенционише, допринеће побољшавању опште слике и привредног амбијента Републике Србије, којим се врши делимична унификација кроз перформансе и боју путничких возила којим се врши услуга такси превоза, а што ће, посредно, позитивно утицати и на туристичку понуду наше земље, као и на угоститељску делатност.

Кључна питања за анализу ефеката на друштво

1) Колике трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати грађанима?

Субвенионисана набавка путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза у Републици Србији, вишеструко позитивно ће утицати на све грађане наше земље. Наиме, Предлогом Уредбе се предвиђа могућност субвенционисане набавке, било кроз учешћа за наменски кредит за куповину новог путничког возила или кроз учешће за финансијски лизинг за набавку новог путничког возила или, пак, кроз плаћање дела купопродајне цене новог путничког возила. Предложени различити модалитети за набавку нових путничких возила ће свакако за последицу имати повећан број такси возила, од чега ће користи имати грађани, као корисници услуге такси превоза. Такође, повећан број такси возила би требало да утиче и на конкурентност цена такси превоза. Субвенционисана набавка искључиво нових возила, кроз прописивање

минимума еколошких стандарда (члан 6. Предлога Уредбе), ће позитивно утицати и на заштиту животне средине, а самим тим и на грађане.

Кључна питања за анализу ефеката на животну средину

1) Да ли изабрана опција утиче и у којем обиму утиче на животну средину, укључујући ефекте на квалитет воде, ваздуха и земљишта, квалитет хране, урбану екологију и управљање отпадом, сировине, енергетску ефикасност и обновљиве изворе енергије?

Одредбом члана 6. Предлога Уредбе прописани су еколошки стандарди које нова путничка возила морају да испуњавају, која морају имати потпуно електрични, хибридни или погон на компримовани природни гас, или задовољавати најмање еуро 6 стандард у погледу емисије издувних гасова. Овај услов је битан са аспекта заштите животне средине и намере Републике Србије да се смањи емисија издувних гасова. Република Србија препознала је проблем загађења као једна од најбитнијих проблема савременог друштва и оваква мера допринеће смањењу загађености животне средине, и смањењу негативног утицаја употребе моторних возила по здравље становништва.

Кључна питања за анализу управљачких ефеката

1) Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?

Предлог Уредбе не изискује организационе, управљачке или институционалне промене.

2) Да ли постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

Постојећа јавна управа има капацитет за спровођење предложених промена и ванредна изградња капацитета није потребна.

3) Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести?

За спровођење Предлога Уредбе није потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора.

7) Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

Прописано је да Уредба о условима и начину спровођења субвенционисане набавке путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“, а да ће се примењивати до 31. децембра 2020. године.

Такође, у члану 2. прописано је да ће се субвенционисана набавка путничких возила спроводити три године од дана почетка примене ове уредбе.

С обзиром да је у члану 2. став 2. Предлога Уредбе прописано да ће се субвенционисана набавка путничких возила спроводити три године од дана почетка примене ове уредбе, а да је у члану 10. прописано да ће се уредба примењивати до 31. децембра 2020. године, то даље значи да ће се износ који ће бити опредељен за субвенционисану набавку возила планирати посебно за 2021. и 2022. годину, а на основу података о реализованим субвенцијама у претходној години.

За спровођење Уредбе о условима и начину спровођења субвенционисане набавке путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза није потребно предузимати додатне мере.

Кључна питања за анализу ризика

3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

У члану 4. Предлога Уредбе прописано је да право набавке нових путничких возила имају такси превозници који обављају делатност такси превоза као јавног превоза најмање годину дана на дан ступања на снагу ове уредбе. Такође, у члану 7. прописано је да се путничка возила чија се набавка субвенционише не могу отуђити у року од три године од дана набавке, осим у случају када такси превозник не постаје власник возила, нити такси превозник може користити путничко возило супротно одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају. Такси превозник је дужан да путничким возилом чија се набавка субвенционише обавља делатност такси превоза као јавног превоза у року од најмање три године од дана набавке. При томе, ако такси превозник престане да обавља делатност пре истека рока од три године од дана закључења споразума из члана 8. став 7. ове уредбе, дужан је да у буџет Републике Србије уплати субвенционисани износ, осим у случају смрти, трајне неспособности за обављање делатности такси превоза као јавног превоза или одласка у инвалидску пензију. Чланом 8. прописано је да у року од три године од дана почетка примене ове уредбе такси превозник-предузетник може остварити право на субвенцију само за једно путничко возило, односно на само једно појединачно решење о обављању такси превоза из става 3. тачка 1) овог члана. У року од три године од дана почетка примене ове уредбе такси превозник привредно друштво може остварити право на субвенцију за свако појединачно путничко возило наведено у решењу о обављању такси превоза из става 3. тачка 1) овог члана. Решење о одобравању такси превоза из става 3. тачка 1) овог члана мора да је донето најмање годину дана пре дана ступања на снагу ове уредбе.

Према томе, јасно је да предложена уредба садржи низ норми којима се спречавају могуће злоупотребе. Ризик могуће злоупотребе ће бити значајно смањен појачаном контролом спровођења ове Уредбе од стране надлежних органа, а нарочито имајући у виду горе цитиране норме.

Такође, треба имати у виду да према подацима које смо добили од удружења такси превозника, такси возило годишње пређе 40000 – 50000 km, што даље значи да ће за три године (колико је прописана забрана отуђења возила) прећи 120000 – 150000 km, па ће вредност возила бити умањена више од 10%, колико се, у складу са Законом о порезу на добит правних лица и Правилником о начину разврставања сталних средстава по групама и начину утврђивања амортизације за пореске сврхе, признаје амортизација аутомобила као расхода на годишњем нивоу.

Информације о спроведеним консултацијама

Према информацијама са састанака одржаним са представницима такси савеза, таксисти су указали да одређени део возила неће испуњавати услове за обављање услуге такси превоза због ступања на снагу и почетка примене Закона о превозу путника у друмском саобраћају. Наиме, указали су да на територији Града Београда до краја 2020. године према њиховим подацима, право на обављање делатности због услова које возило мора да испуњава, изгубиће око 450 такси превозника, што је око 7% укупног броја такси превозника на територији Града Београда ($450/6500=0.069\%$). Уколико би се наведени просек од 7% применио на сва такси возила на територији Републике Србије, долазимо до броја возила од око 1.260.

Подаци добијени током консултација узети су у разматрање приликом израде Предлога Уредбе о условима и начину спровођења субвенционисане набавке путничких возила за потребе обнове возног парка такси превоза као јавног превоза.