

АНАЛИЗА ЕФЕКТА УРЕДБЕ О РАСПОДЕЛИ СТРАНИХ ДОЗВОЛА ЗА МЕЂУНАРОДНИ ПРЕВОЗ ТЕРЕТА

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?

Законски оквир у коме се обавља међународни превоз друмским превозним средствима је са једне стране дефинисан мултилатералним међународним уговорима, билатералним споразумима између земаља и протоколима којима се додатно дефинишу билатерални односи. Са друге стране, националним законодавством формулишу се услови под којима је омогућено обављање домаћег и међународног превоза домаћим превозницима (приступ професији).

Правни основ за доношење Уредбе је члан 36. Закона о превозу терета у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/15 и 41/18-др. закон). Како наведен правни основ још није реализован у складу са новим законским оквиром а постојећа Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима ("Службени гласник РС", бр. 113/15 и 44/18-др. закони) је донета по основу Закона о међународном превозу путника и ствари који је доношењем Закона о превозу терета у друмском саобраћају стављен ван снаге те је доношење нове Уредбе неопходно у складу са одредбама новог законодавног оквира.

У наставку се налазе показатељи који се прате у овој области, и то број неискоришћених дозвола по години (период 2020-2022), број утврђених прекршаја/злоупотреба, број учесника на тржишту, њихова категоризацију и број транспортних возила.

		2020	2021	2022
Број размењених дозвола		279.435	277.985	254.235
Број издатих дозвола		198283	218632	149558 (првих осам месеци)
Број раздужених дозвола		186862	210851	133114 (првих осам месеци)
Број неискоришћених дозвола		81.152	59.353	104.677 (првих осам месеци)
Број неправилно раздужених дозвола	изгубљена	1805-	2225	903 (првих осам месеци)
	брисана	220	544	270 (првих осам месеци)
	туђе возило	216	281	143 (првих осам месеци)
Број лиценцираних превозника за превоз терета		3956	5131	5943

Број подносиоца захтева за утврђивање годишњег плана	1695	1849	2098
--	------	------	------

По питању структуре возног парка лиценцираних превозника, у следећој табели је дат приказ:

Број возила	Број превозника
до 1	2034
од 1 до 5	2586
од 5 до 10	626
од 10 до 15	210
од 15 до 20	100
од 20 до 30	113
од 30 до 50	68
од 50 до 100	37
од 100 до 150	8
од 150 до 200	3
преко 200	1

Укупан број лиценцираних теретних возила је 28.289.

Министарство надлежно за послове саобраћаја прво образује контингенте појединачних и временских дозвола који су размењени са надлежним органима других земаља и контингенте BSEC и СЕМТ дозвола одређене од стране BSEC организације (црноморска економска сарадња), односно Међународног транспортног форума. Контингенти се размењују на годишњем нивоу уз могућност додатне размене, обично по принципу реципроцитета, током године по основу захтева једне од страна. Сваки контингент који држава успе додатно да размени у току године се ажурира у Општи део плана расподеле како би домаћи превозници поседовали информацију да је дошло до додатне размене и у вези са новим условим под којима се врши расподела. С тим у вези је било неопходно прописати одговарајући поступак и начин објављивања овог документа.

Потом, применом прописаних критеријума прави се годишњи план расподеле дозвола, како би превозници били обавештени о броју и врсти дозвола које су им додељене. План расподеле састоји се од општег и посебног дела.

Током вишегодишње праксе уочено је да је услед додатне размене појединих контингената и прерасподеле годишњег плана након ревизија у току године неопходно често мењати услове које прописује Општи део плана расподеле. Предлог уредбе садржи одредбу која предвиђа да се измењен Општи део плана расподеле објављује на огласној табли и званичној интернет презентацији надлежног министарства, а примењује наредног дана од дана објављивања, чиме се постиже да превозници благовремено буду упознати са тим изменама. Поред тога предвиђено је и да се појединачни планови расподеле на одговарајући начин стављају на увид јавности.

Министарство надлежно за послове саобраћаја прво образује контингенте појединачних и временских дозвола који су размењени са надлежним органима других земаља и контингенте BSEC и СЕМТ дозвола одређене од стране BSEC организације (црноморска економска сарадња), односно Међународног транспортног форума. Контингенти се размењују на годишњем нивоу уз могућност додатне размене, обично по принципу реципроцитета, током године по основу захтева једне од страна. Сваки контингент који држава успе додатно да размени у току године се ажурира у Општи део плана расподеле како би домаћи превозници поседовали информацију да је дошло до додатне размене и у вези са новим условим под којима се врши расподела. С тим у вези је било неопходно прописати одговарајући поступак и начин објављивања овог документа.

Посебни део плана расподеле састоји се од појединачних планова свих превозника. Појединачни план расподеле подељен је у два дела: фиксни и променљиви део.

Фиксни део формира се применом критеријума правилног коришћења дозвола и општег дела плана у коме се дефинише процентуално учешће фиксног дела плана у укупном контингенту дозвола. Изузетно, број дозвола из овог дела може се смањити ако је дошло до промена у возном парку превозника што је имплицирано смањењем броја бодова за квалитет возног парка, коришћењем појединачних дозвола заједно са СЕМТ и временским дозволама, као и неправилностима у коришћењу појединачних дозвола. Такође је могуће умањење у случају да укупан број дозвола у фиксном делу плана свих превозника прелази број прелиминарно размењених дозвола у расподељиваном контингенту у наредној години.

Преостале дозволе чине променљиви део плана расподеле. Дозволе из променљивог дела распоређују се превознику применом осталих критеријума утврђених Предлогом уредбе.

Критеријуми за расподелу страних дозвола домаћим превозницима су и даље математички мерљиви и у Предлогу уредбе унапређени.

Критеријуми за расподелу дозвола су на првом месту измењени кроз уклањање критеријума који су превазиђени (број возача у радном односу) или су немерљиви (остварен промет сопственим возним парком). Проблем недостатка возача у међународном превозу је евидентан и познат јавности не само у Републици Србији већ и у светским размерама. Даље задржавање овог критеријума представља проблем домаћим превозницима због велике флукуације возача. По питању оствареног промета сопственим возним парком, исти је немерљив због чињенице да не постоји званичан документ у коме је овај податак објављен (претходно, када је својевремено увођен, био је приказан у пореској пријави кроз ослобађање од пдв-а коју су сви привредни субјекти били у обавези да доставе пореској управи, јер је међународни превоз ослобођен од обавезе пдв-а) како би се проверила изјава превозника о вредности овог критеријума и критеријум исправно користио.

Критеријум ефикасности коришћења СЕМТ дозвола је промењен на начин што је уведен број бодова за обављену вожњу која зависи од удаљености државе утовара и истовара, критичности одговарајућих контингената појединачних дозвола потребних да би се обавила та вожња и врсте вожње (билатерална, трећа земља, вожња ненатовареног возила која је у вези са вожњом натовареног возила). У вожње се не рачунају превози обављени возилима у закупу и вожње које су искључене на основу упоредне провере коришћења свих врста дозвола (датум коришћења појединачне, временске и СЕМТ дозволе и регистарске ознаке возила са којим је обављен превоз) на основу података из евиденције надлежног органа. Број бодова за обављене вожње који ће бити примењен приликом утврђивања ефикасности коришћења СЕМТ дозвола за наредну годину, као и за проверу месечне ефикасности коришћења СЕМТ дозвола у наредној години утврђује се најкасније до краја октобра месеца текуће године. Надлежни орган ову информацију ставља на увид превозницима.

У циљу контроле коришћења СЕМТ дозвола на начин и у роковима предвиђеним Предлогом уредбе неопходно је обавезати превознике, који поседују СЕМТ дозволе, да листове из Дневника путовања за

претходни месец достављају до 20-тог текућег месеца. У случају нераздуживања листова у овом року или ако се на основу службене евиденције утврди да превозник није остварио најмање 10 бодова за вожње обављене у периоду од два месеца или ако се утврди да превозник не поседује довољан број возила као приликом утврђивања плана расподеле или ако надлежни орган стране земље привремено одузме СЕМТ дозволу превознику због прекршаја у коришћењу, превознику ће бити одузета СЕМТ дозвола.

Обавеза достављања листова из дневника путовања до 20. у месецу за претходни месец је већ део постојеће Уредбе а прописан је у Упутству за коришћење мултилатералне квоте СЕМТ дозвола, одредбама 5.13 и 5.14 кроз обавезу превознику и надлежном органу:

- 5.13 The completed record sheets should be kept in the logbook until the period of validity, indicated in the licence, expires. The copies of the record sheets are detached and sent to the competent Authority or body within two weeks after the end of each calendar month in the case of an annual licence. The short-term licences are sent to the competent Authority or body within two weeks after the end of the period of their validity.
- 5.14 The Competent Authority must keep record sheets available during the next calendar year.

Овај документ је могуће пронаћи на званичној интернет презентацији Међународног транспортног форума:

https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/guide_2022_0.pdf

Под условом да је превозник доставио документацију којом се потврђује да је СЕМТ дозвола оштећена, изгубљена или украдена надлежни орган може да је замени резервном. У циљу спречавања злоупотребе ове одредбе, што је био случај у ранијем периоду, Предлогом уредбе остало је предвиђено да се број дозвола које један превозник може да „изгуби“ ограничи на 10% укупно додељених СЕМТ дозвола у периоду од три године. Свака наредна оштећена, изгубљена или украдена дозвола неће бити замењена резервном.

Фиксни део, приликом расподеле временских и СЕМТ дозвола, формира се применом критеријума ефикасног коришћења временских и СЕМТ дозвола. На основу броја обављених превоза за сваку временску и СЕМТ дозволу, у прошлој години, прави се ранг листа ефикасног коришћења временских и СЕМТ дозвола. Превознику са ранг листе ефикасности додељује се поново онај број дозвола који чини процентуално учешће фиксног дела плана у контингенту на основу општег дела плана.

Предлогом уредбе предвиђа се поновно додељивања ефикасних СЕМТ дозвола превозницима који су остварили довољан број бодова. Наиме, број дозвола које годишње припадају Републици Србији су у директној корелацији са годишњом базном квотом и стањем возног парка домаћих превозника, те је из тог разлога неопходно утврдити јасне услове и активности у случајевима смањења укупног броја СЕМТ дозвола или преласка СЕМТ дозвола на више категорије.

Преостале дозволе са ранг листе ефикасности коришћења временских и СЕМТ дозвола (неефикасне дозволе) чине променљиви део плана расподеле и њихова расподела врши се применом критеријума прописаних Предлогом уредбе.

Посебно треба истаћи да је Предлогом уредбе решен проблем расподеле критичних дозвола тј. дозвола чији број у великој мери не задовољава потребе домаћих превозника. У циљу решења тог проблема у Предлогу уредбе применом математичких модела успостављају се прецизни односи између броја добијених дозвола, квалитета возног парка и обима и квалитета рада превозника чиме се даје једнака могућност приступа транспортним тржиштима новим превозницима који не поседују фиксни део плана на одређеном контингенту.

После утврђивања плана расподеле превозник преузима додељене дозволе на начин како је то прописано Предлогом уредбе.

Посебан акценат Предлог уредбе даје на регулисање начина преузимања променљивог дела плана између две ревизије и утврђивање реализованог броја дозвола у променљивом делу плана на наредној ревизији, чиме се расподела поједностављује у делу доделе дозволе у односу на постојеће решење. Расподела променљивог дела плана узима у обзир број возила (скуп возила) у одговарајућој категорији, одговарајућу надградњу теретних и прикључних двозила која могу да користе одређени контингент појединачних дозвола, затим број добијених СЕМТ и временских дозвола, као и преосталом броју дозвола у фиксном делу плана на одређеном контингенту. Такође се узима у обзир број неправилно искоришћених дозвола по службеној евиденцији надлежног органа.

Предлогом уредбе прописани су услови везани за субјекте који користе међународне дозволе а нису превозници, односно када су превозници који обављају специфичне врсте међународног превоза у друмском саобраћају, као што је међународни превоз за сопствене потребе, превоз потхлађеног воћа и свеже печурке, интервентни случајеви извоза, ванредни превози, превоз возилима испод 3,5 тона носивости итд. Из контингената појединачних дозвола издваја се 3%, односно одређени број дозвола који је издвојен претходне календарске године, а које се додељују на основу прописаних услова и на начин утврђен Предлогом уредбе. Имајући у виду да су превози возилима до 3,5 тона носивости, почевши од 1. јануара 2013. године у режиму дозвола на територији већег броја страних држава које су увеле резерву на одредбу СЕМТ/СМ(2009)14/Final - Упутство за владине службенике и превознике о примени СЕМТ мултилатералне квоте тачка 2. Либерализовани превози, ову област је било неопходно додатно уредити, што је садржано и у Предлогу ове уредбе.

Важећа Уредба предвиђа три ревизије годишњег плана расподеле које су у појединим случајевима додатне размене контингената дозвола током године биле недовољне, те је Предлогом уредбе ово превазиђено кроз расподелу променљивог дела плана између две ревизије како за домаће превознике који поседују фиксни део плана на одређеном контингенту, тако и за превознике који немају утврђен план на расподељиваном контингенту. Предлогом уредбе предвиђа се да број дозвола из фиксног дела плана који преостаје у плану расподеле након треће ревизије износи до 25%. Ова одредба је применом показала да је овај проценат плана довољан али да је рок у коме превозници могу да преузму план потребно повећати са 15. новембра на 1. децембар посебно имајући у виду да превозници у овом периоду имају повећан обим посла због краја календарске године. Такође је препознато да су рокови за спровођење ревизија годишњег плана неодговарајући.

У периоду од доношења прве Уредбе учињено је много на спречавању неправилног коришћења дозвола. Решења су тражена у складу са дугогодишњом праксом и различитим моделима за расподелу размењених контингената међународних дозвола, водећи рачуна о законодавном оквиру, билатералним и мултилатералним уговорима у ограниченим контингентима међународних дозвола. На првом месту су то санкције предвиђене за превознике у виду смањења фиксног дела плана расподеле за следеће случајеве:

- 1) пријава нетачних података или ако превозник у прописаном року није пријавио промене у возном парку, умањује му се фиксни део плана расподеле дозвола за текућу годину за 30%,
- 2) пријава нетачних података приликом подношења захтева за утврђивање, односно ревизију плана расподеле, као и приликом враћања дозвола, губи право на фиксни део плана расподеле

појединачних дозвола за текућу годину и додатно му се умањује фиксни део плана расподеле појединачних дозвола за наредну годину за 30%,

- 3) пријава нетачних података приликом раздужења листова из дневника путовања СЕМТ дозволе, односно извештаја или листова из дневника путовања временске дозволе, СЕМТ, односно временска дозвола одузима му се и не утврђује се ефикасност коришћења те СЕМТ, односно временске дозволе за наредну годину, и
- 4) за враћање неискоришћене али оверену појединачне дозволе фиксни део плана расподеле појединачних дозвола за наредну годину додатно му се умањује за једну дозволу из тог контингента

Један од евидентираних проблема је и значајан број „изгубљених“ дозвола које су се врло вероватно нашле на „црном тржишту“. Овај број је постао још значајнији услед увођења строжијих и обавезујућих рокова за раздужење. Увођењем обавезе објављивања овакве дозволе у Службеном гласнику РС као и додатног санкционисања овакве дозволе, као и дозволе која је оверена печатом домаћег превозника а није искоришћена значајно је унапређен систем и број оваквих дозвола је смањен.

Имајући у виду неопходност одређивања мера које би омогућиле умањење плана расподеле у случајевима подношења нетачних података везаних за возни парк превозника, раздужења листова из Дневника путовања уз СЕМТ дозволу или враћања неискоришћене али печатиране дозволе чиме се онемогућава додела дозвола другом превознику, али и враћање изгубљене дозволе, уочено је да је неопходно прописати мере којима би се у оваквим случајевима утицало на план превозника, али и могућност финасијског кажњавања ради губитка јавне исправе у случају да превозник нема утврђен фиксни део плана за наредну годину и ли утврђен план нема довољан број дозвола ради спровођења предвиђене санкције.

Проблем расподеле критичних дозвола тј. дозвола чији број у великој мери не задовољава потребе домаћих превозника је још један од уочених проблема.

- 2) *Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политике или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политике или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.*

У предметној области не спроводи се и није се спроводио документ јавне политике. Пропис који тренутно уређује област је Закон о превозу терета у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/15 и 41/18-др. закон) и Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима („Службени гласник РС“, бр. 113/15 и 44/18-др. закони. Резултати актуелне Уредбе нису разлог за доношење нове, већ је нови законодавни оквир са којим је неопходно извршити прилагођавање и донети акт у складу са законским овлашћењем.

- 3) *Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?*

Документи јавних политика од значаја за промене у предложеном акту не постоје. Важећи пропис је Закон о превозу терета у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/15 и 41/18-др. закон) који даје правни основ за доношење акта.

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

Важећа Уредба предвиђа три ревизије годишњег плана расподеле које су у појединим случајевима додатне размене контингената дозвола током године биле недовољне, те је Предлогом уредбе ово превазиђено кроз расподелу променљивог дела плана између две ревизије како за домаће превознике који поседују фиксни део плана на одређеном контингенту, тако и за превознике који немају утврђен план на расподељиваном контингенту. Предлогом уредбе предвиђа се да број дозвола из фиксног дела плана који преостаје у плану расподеле након треће ревизије износи до 25%. Ова одредба је применом показала да је овај проценат плана довољан али да је рок у коме превозници могу да преузму план потребно повећати са 15. новембра на 1. децембар посебно имајући у виду да превозници у овом периоду имају повећан обим посла због краја календарске године. Такође је препознато да су рокови за спровођење ревизија годишњег плана неодговарајући.

У периоду од доношења прве Уредбе учињено је много на спречавању неправилног коришћења дозвола. Решења су тражена у складу са дугогодишњом праксом и различитим моделима за расподелу размењених контингената међународних дозвола, водећи рачуна о законодавном оквиру, билатералним и мултилатералним уговорима у ограниченим контингентима међународних дозвола. На првом месту су то санкције предвиђене за превознике у виду смањења фиксног дела плана расподеле за следеће случајеве:

- 5) пријава нетачних података или ако превозник у прописаном року није пријавио промене у возном парку, умањује му се фиксни део плана расподеле дозвола за текућу годину за 30%,
- 6) пријава нетачних података приликом подношења захтева за утврђивање, односно ревизију плана расподеле, као и приликом враћања дозвола, губи право на фиксни део плана расподеле појединачних дозвола за текућу годину и додатно му се умањује фиксни део плана расподеле појединачних дозвола за наредну годину за 30%,
- 7) пријава нетачних података приликом раздужења листова из дневника путовања СЕМТ дозволе, односно извештаја или листова из дневника путовања временске дозволе, СЕМТ, односно временска дозвола одузима му се и не утврђује се ефикасност коришћења те СЕМТ, односно временске дозволе за наредну годину, и
- 8) за враћање неискоришћене али оверену појединачне дозволе фиксни део плана расподеле појединачних дозвола за наредну годину додатно му се умањује за једну дозволу из тог контингента

Један од евидентираних проблема је и значајан број „изгубљених“ дозвола које су се врло вероватно нашле на „црном тржишту“. Овај број је постао још значајнији услед увођења строжијих и обавезујућих рокова за раздужење. Увођењем обавезе објављивања овакве дозволе у Службеном гласнику РС као и додатног санкционисања овакве дозволе, као и дозволе која је оверена печатом домаћег превозника а није искоришћена значајно је унапређен систем и број оваквих дозвола је смањен.

Имајући у виду неопходност одређивања мера које би омогућиле умањење плана расподеле у случајевима подношења нетачних података везаних за возни парк превозника, раздужења листова из Дневника путовања уз СЕМТ дозволу или враћања неискоришћене али печатираних дозволе чиме се онемогућава додела дозвола другом превознику, али и враћање изгубљене дозволе, уочено је да је неопходно прописати мере којима би се у оваквим случајевима утицало на план превозника, али и могућност финасијског кажњавања ради губитка јавне исправе у случају да превозник нема утврђен фиксни део плана за наредну годину и ли утврђен план нема довољан број дозвола ради спровођења предвиђене санкције.

Проблем расподеле критичних дозвола тј. дозвола чији број у великој мери не задовољава потребе домаћих превозника је још један од уочених проблема.

9) Која промена се предлаже?

Промене које се предлажу по питању ревизија су везане за рокове за спровођење, тако је рок за преузимање плана промењен на 1. децембар, док се ревизије годишњег плана врше три пута годишње (априлска, јулска и октобарска ревизија).

Захтев за априлску ревизију појединачног плана подноси превозник од 1. до 10. марта текуће године, а утврђивање до 5. априла.

Захтев за јулску ревизију појединачног плана подноси превозник од 1. до 10. јуна текуће године, а утврђивање до 5. јула.

Захтев за октобарску ревизију појединачног плана подноси превозник од 1. до 10. септембра текуће године, а утврђивање до 5. октобра.

Враћање изгубљене дозволе је постојећим решењем санкционисано казненом мером која директно утиче на план превозника, али новим решењима се даје и могућност финасијског кажњавања ради губитка јавне исправе у случају да превозник нема утврђен фиксни део плана за наредну годину или утврђен план нема довољан број дозвола ради спровођења предвиђене санкције.

У циљу решења проблема расподелекритичних дозвола у Предлогу уредбе применом математичких модела успостављају се прецизни односи између броја добијених дозвола, квалитета возног парка и обима и квалитета рада превозника чиме се постиже једнака могућност приступа транспортним тржиштима новим превозницима који не поседују фиксни део плана на одређеном контингенту али и проширење постојећег плана превозницима који имају могућност да приступе променљивом делу плана.

10) Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Промена је неопходна и то у пуном обиму како би се наведене аномалије постојећег система превазишле.

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

Директан утицај предложене мере имају на домаће привредне субјекте регистроване за обављање међународног превоза терета у друмском саобраћају (произвођаче транспортне услуге), док је индиректан утицај на кориснике транспортних услуга који ће кроз већи број домаћих превозника који имају приступ и критичним контингентима међународних дозвола добити јефтинији превоз који се утврђује на тржишту транспортних услуга путем понуде и тражње.

12) Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?

Документи јавних политика од значаја за промене у предложеном акту не постоје.

13) Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Није могуће промену остварити применом важећих прописа. Правни основ за доношење Уредбе је члан 36. Закона о превозу терета у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/15 и 41/18-др. закон). Како наведен правни основ још није реализован у складу са новим законским оквиром а постојећа Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима

("Службени гласник РС", бр. 113/15 и 44/18-др. закони) је донета по основу Закона о међународном превозу путника и ствари који је доношењем Закона о превозу терета у друмском саобраћају стављен ван снаге доношење нове Уредбе неопходно у складу са одредбама новог законодавног оквира је једини начин и обавеза предвиђена законом.

14) Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (status quo).

	2020	2021	2022 (првих осам месеци)	2023	2024
Позитивно решено захтева	42756	49951	30581	49951	49951
Број издатих дозвола	198283	218632	149558	218632	218632
Број раздужених дозвола	186862	210851	133114	210851	210851
Број раздужења	47503	56897	35355	56897	56897
Одбијено захтева	7220	11208	5843	11208	11208

Приказаном анализом је дат преглед обрађених захтева за доделу дозвола, број издатих и раздужених дозвола, као и број одбијених захтева. Очекивања су да уколико се остане на истим принципима и начином расподеле у наредном периоду неће доћи до повећања у броју преузетих међународних дозвола те самим тим не може се очекивати повећање наведених вредности.

15) Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?

Не постоје позната искуства других држава. Државе са којима су обављани „твининг“ и пројекти повећања капацитета државних органа су државе Европске уније које проблем расподеле дозвола, односно приступ страним тржиштима, немају услед јединственог транспортног тржишта на територији Европске уније.

Кључна питања за утврђивање циљева

- 1) *Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? (одговором на ово питање дефинише се општи циљ).*

Међународни превоз терета у друмском саобраћају обавља се на основу појединачних, временских и мултилатералних (СЕМТ и ВSEC) дозвола. Додела ових дозвола врши се по основу утврђеног плана расподеле за сваког домаћег превозника који је доставио захтев. Начин расподеле и додела дозвола за међународни јавни превоз терета уређена је на актуелан начин још од 2000. године, након чега је доживела четири измене док је верзија од 2015. године и данас на снази. Уредба се налази у фази израде нове услед доношења Закона о превозу терета у друмском саобраћају потребно је ову област уредити у складу са одредбама закона.

Начин расподеле дозвола који је прописан Уредбом базиран је на принципу могућности планирања пословања домаћих превозника, максималном искоришћењу контингента дозвола, објективности и једнакости, прилагођености динамике пословања и јавности (доступности).

Основни циљ доношења Уредбе је на првом месту усаглашавање са одредбама Закона о превозу терета у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/15 и 41/18-др. закон) али и испуњење правног основа за доношење Уредбе из члана 36. Како наведен правни основ још није реализован у складу са новим законским оквиром а постојећа Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима ("Службени гласник РС", бр. 113/15 и 44/18-др. закони) је донета по основу Закона о међународном превозу путника и ствари, који је доношењем Закона о превозу терета у друмском саобраћају, стављен ван снаге доношење нове Уредбе неопходно је у складу са одредбама новог законодавног оквира.

Одредбама Предлога уредбе очекује се повећање броја додељених појединачних дозвола уз смањење удела неискоришћених дозвола у укупном броју размењених дозвола. Такође су прописане одредбе којима је могуће пратити коришћење СЕМТ и временских дозвола током године али и мере којима се неефикасно коришћене СЕМТ и временске дозволе током године не додељују поново истим превозницима. Очекује се да увођење казних мера смањи се злоупотреба у коришћењу појединачних дозвола као и преношење на друге превознике кроз коришћење возила у закупу. На овај начин се очекује и смањење процента неправилности у коришћењу појединачних дозвола. Кроз увођење електронског захтева поједностављује се пословање домаћих превозника.

Конкретан циљ уредбе јесте искоришћење што већег броја размењених дозвола имајући у виду чињеницу да је приступ професији друмског превозника у складу са одредбама Закона у потпуности отворено, док је приступ тржишту међународног превоза терета у великој мери ограничен и кроз административне мере (међународне дозволе).

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

Расподела се заснива на принципу годишње расподеле. Сви годишњи контингенти деле се на два дела - фиксни и променљиви део. Фиксни се заснива на броју правилно искоришћених дозвола у периоду октобар – октобар (од 01.10. претходне године до 30.09. текуће године), док променљиви део чине

дозволе добијене по два основа (повећањем контингентата размењених дозвола или дозволе које превозници нису искористили или нису правилно искористили). Подела годишњих контингентата извршена је на овакав начин јер у условима ограниченог приступа тржишту, када број дозвола у појединим контингентима не задовољава потребе домаћих превозника, потребно је гарантовати сигурност привређивања (реализација уговорених послова) и превозницима и корисницима њихових услуга. Кроз променљиви део плана расподеле омогућава се и осталим превозницима учествовање у подели остатка дозвола, а новим превозницима улазак на тржиште. Променљивим делом годишњег плана дата је могућност да превозници планирају не само ангажовање постојећих превозних капацитета у току године, већ и даљи развој својих предузећа проширењем постојећих превозних капацитета.

Применом принципа максималног искоришћења контингентата дозвола, дозволе се не задржавају код превозника, довољан број дозвола, у сваком тренутку, код превозника омогућава подршку динамички обављања превоза и омогућава се постепена прерасподела дозвола кроз ревизије годишњег плана у случају промене правца пословања (престанак потребе за појединим контингентима или врстама дозвола) у односу на претходну годину. Како је ово омогућено? Прецизно је дефинисано праћење потрошње дозвола са циљем спречавања непотребног накупљања и задржавања дозвола од стране превозника. Овим се постиже искоришћење што већег броја размењених дозвола. Прерасподелом на утврђеним кварталима врше се ревизије годишњег плана тако што се врши одузимање расподељених дозвола превозницима који их не користе, или их не користе правилно и између две ревизије додељују превозницима који их могу искористити, односно за њима исказују потребу. Предвиђене су три ревизије током године. Да би се омогућио што већи број искоришћених критичних дозвола предвиђено је да се 1. децембра сачини списак непреузетих дозвола како би се оне могле доделити другим превозницима који их могу искористити. Са друге стране превозник без ограничења до наведеног рока преузима до одређеног процента дозвола утврђеног планом, а после тог броја превозник може подићи онолики број дозвола колико је правилно искористио и вратио, а највише до одобреног броја дозвола.

3) Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?

Општи и посебни циљеви усклађени су са постојећим правним оквиром који уређује Закон о превозу терета у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/15 и 41/18-др. закон). Предлогом уредбе се предвиђа електронско подношење захтева и свођење комуникације са домаћим превозницима на што је могуће виши ниво комуникације у електронском облику што представља конкретизацију једног од припритетних циљева Владе.

Помоћу критеријума дефинисаних тако да омогућавају квантификацију и примену кроз математичке моделе омогућена је објективност и једнакост у примени. На овај начин је отворена могућност за примену аутоматизма. Применом савремених рачунарских система и израдом одговарајућег програмског пакета у који су уграђени сви критеријуми дефинисани Уредбом олакшан је са једне стране рад надлежног органа у расподели и додели дозвола искључујући сваку субјективност, док је са друге стране омогућено превознику да на једноставан начин преузима и раздужује дозволе. Поред ових могућности, увођење електронске базе података обезбеђује даљи развој транспарентности. Приступом путем интернета превозник у сваком тренутку има увид у свој рад, стање возног парка пријављеног код надлежног органа, број дозвола које може у том тренутку да преузме, стање раздужених дозвола.

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

На основу показатеља који су приказани у оквиру тачке 10. где су квантитативно (нумерички, статистички) представљени очекивани трендови, који ће у случају задржавања постојећег начина расподеле имати тренд пада у односу на приказане показатеље:

	2020	2021	2022 (првих осам месеци)	2023	2024
Број размењених дозвола	279.435	277.985	254.235	254.235	254.235
Позитивно решено захтева	42756	49951	30581	49951	49951
Број издатих дозвола	198283	218632	149558	218632	218632
Број раздужених дозвола	186862	210851	133114	210851	210851
Број раздужења	47503	56897	35355	56897	56897
Одбијено захтева	7220	11208	5843	11208	11208

Очекује се да у случају не промењеног стања у наредном периоду може очекивати у најбољем случају стагнација у броју издатих дозвола. Уколико је почетна година 2021. са процентом издатих дозвола у односу на размењене од 80%, у циљној години 2024. у којој се у пуној мери очекује примена након утврђивања плана крајем 2023. године, жељено стање издатих дозвола је преко 90% у односу на број размењених.

Кључна питања за идентификовање опција јавних политика

- 1) Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „status quo” опција?

Имајући у виду правни основ за доношење Уредбе у складу са новим законским оквиром не постоји могућност да се и даље настави са применом постојеће Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима ("Службени гласник РС", бр. 113/15 и 44/18-др. закони) која је донета по основу Закона о међународном превозу путника и ствари а који је доношењем Закона о превозу терета у друмском саобраћају стављен ван снаге. С тим у вези опција „status quo” као наведена није разматрана јер је немогућа. Сама чињеница да је више од 80% Предлога уредбе утемељено на истим принципима као постојећа јасно је да за домаће превознике доношење нове уредбе неће изазвати велике промене у постојећем начину рада.

- 2) Да ли су, поред регулаторних мера, идентификоване и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?

Поред ових административних мера у циљу спречавања злоупотреба додељених међународних дозвола спроведен је сет мера које омогућавају проверу искоришћених дозвола:

- а) Приликом раздуживања појединачних дозвола и листова из дневника путовања СЕМТ дозволе поред провере слагања података о превознику који је задужио и користио дозволу, увида у возни парк превозника и слагања са пратећом приложеном документацијом, користи се за визуелну контролу и ултра виолетне лампе. Имајући у виду да су готово све међународне дозволе штампане на заштићеном папиру свака исправка је јасно видљива под ултра виолетном светлошћу.
- б) Почевши од 2019. године поред уговора о превозу (ЦМР) уз раздужење појединачних дозвола и обављених вожњи СЕМТ и временском дозволом уведена је обавеза достављања јединствене царинске исправе (ЈЦИ) или одговарајућег заменског документа. За сваку дозволу за коју постоји сумња у исправност пратеће документације врши се провера код Министарства финансија, Управа царина.

Кључни проблеми који настају у расподели дозвола базирани су у чињеници да број размењених дозвола током целе године не задовољава све потребе за превозом. Из тог разлога изражена је активност надлежног органа у проналажењу решења са страним државама у циљу увођења што већег степена либерализације превоза терета у друмском саобраћају или обезбеђивања већег броја међународних дозвола.

- 3) Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично) испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?

Као што је већ наведено, помоћу критеријума дефинисаних тако да омогућавају квантификацију и примену кроз математичке моделе омогућена је објективност и једнакост у примени и на овај начин отворена је могућност за примену аутоматизма. Применом савремених рачунарских система и изградом одговарајућег програмског пакета и увођење електронске базе података која омогућава да превозник путем интернета у сваком тренутку има увид у свој рад, стање возног парка пријављеног код надлежног органа, број дозвола које може у том тренутку да преузме, стање раздужених дозвола. На овај начин је олакшан рад домаћим превозницима а надлежном органу омогућило убрзавање поступка и повећање транспарентности поступка.

4) Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?

Објашњено у оквиру тачке 3.

5) Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Објашњено у оквиру тачке 3.

6) Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

У сврху доношења нове уредбе формирана је посебна Радна група од представника домаћих превозника (гранска удружења), Привредне коморе Србије и МГСИ.

7) Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Постоје и детаљно су објашњени у образложењу претходних тачака.

8) Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

Опције су наведене и детаљно објашњене у образложењу претходних тачака.

Кључна питања за анализу финансијских ефеката

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

	2021. година	Наплаћена административна такса
Број позитивно решено захтева	49.951	48.951.980,00
Број издатих појединачних дозвола	213.980	68.473.600,00
Број издатих временских дозвола	1.150	4.979.500,00
Број издатих СЕМТ дозвола	2.002	64.804.740,00
Број издатих ВSEC дозвола	1500	2.430.000
Број раздужених дозвола	210.851	0,00
Број раздужења	56.897	18.207.040,00
Број одбијених захтева	11208	3.698.640,00
Број захтева за утврђивање годишњег плана	2098	4.510.700,00
УКУПНО		216.056.200,00

За плаћање израде и одржавање специфичног софтвера за потребе Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, који се користи за Услуге интегралне подршке за рад "Софтверског система ИДЗМТ – МПС-Лиценце", број 404-02-189/4-2021-02 од 14.12.2021. године предвиђено је годишње одржавање и дораде за 2022. годину у износу од 21.469.200,00 РСД са ПДВ, односно за 2023. када не постоје предвиђене дораде од 15.553.200,00 са ПДВ Дакле, цена годишњег одржавања софтвера чини 7,2% од приходоване годишње административне таксе од издавања међународних дозвола за превоз терета у друмском саобраћају. У приказаном износу не налазе се административне таксе за издавање лиценци за превоз и међународних дозвола за превоз путника које се такође администрирају наведеним софтвером кроз одговарајуће модуле.

2) *Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?*

За спровођење Предлога уредбе обезбеђују се средства из буџета Републике Србије (раздео 22 - Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, функција 450 – транспорт, економска класификација 423) за плаћање израде и одржавање специфичног софтвера за потребе Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, који се користи приликом (Услуге интегралне подршке за рад "Софтверског система ИДЗМТ – МПС-Лиценце", број 404-02-189/4-2021-02 од 14.12.2021. године).

3) *Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?*

Не постоје међународне финансијске обавезе које произлазе из спровођења Предлога уредбе.

4) *Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?*

Не постоје трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) који произлазе из спровођења Предлога уредбе.

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

Није могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава.

6) Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

Друге институције немају расходе који произлазе из спровођења Предлога уредбе.

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?

Осим трошкова који произлазе из прописаних административних такси које су уређене Законом о републичким административним таксама:

https://www.paragraf.rs/propisi/zakon_o_republickim_administrativnim_taksama.html

не очекује се генерисање нових трошкова привреди, овој привредној грани, односно категорији привредних субјеката који су директни корисници. Трошак набавке персоналног рачунара и електронског дигиталног сертификата (који је могуће набавити и бесплатно) ради приступа порталу е-Управе у циљу подношења електронског захтева не може се сврставати у реалне трошкове из разлога што домаћи превозници већ поседују наведене уређаје. Ни једна друга измена у односу на постојећи систем расподеле и одредбе које се прописују неће изазвати додатне трошкове на домаће превознике на које се Уредба и односи. Очекивано је убрзавање поступка издавања међународних дозвола услед увођења електронског захтева чиме трошкови могу бити само умањени.

Ефекат критеријума увођења броја бодова за обављену вожњу која зависи од удаљености државе утовара и истовара:

Број бодова за обављену вожњу је критеријум који се већ примењује по постојећој Уредби тако што се ефикасно коришћење временских и СЕМТ дозвола мери путем дефинисаног мерила које је могуће наћи на следећем линку:

<https://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/Matrica%20broja%20bodova%20za%20voznje%20koje%20ce%20biti%20obavljene%20СЕМТ%20dozvolama%20u%202022..pdf>

На основу броја обављених превоза за сваку временску и СЕМТ дозволу, у претходној години, прави се ранг листа ефикасног коришћења временских и СЕМТ дозвола. Превознику са ранг листе ефикасности додељује се поново онај број дозвола који чини процентуално учешће фиксног дела плана у контингенту на основу општег дела плана.

Ефекат искључења превоза појединачним, СЕМТ и временским дозволама који су обављени возилима у закупу и вожње које су искључене на основу упоредне провере коришћења свих врста дозвола (датум коришћења појединачне, временске и СЕМТ дозволе и регистарске ознаке возила са којим је обављен превоз) :

Превози који су обављени возилим у закупу прописани су и важећом Уредбом и имају за циљ да спрече преношење дозволе са једног на другог превозника кроз форму закупа из разлога што број СЕМТ дозвола којима располаже Република Србија није довољан за задовољење потреба за превозом ни возилима у власништву те је са том административном мером умањен овај недостатак.

По питању упоредне провере коришћења појединачних, СЕМТ и временских дозвола такође је у питању мера која је већ прописана и има за циљ да се спречи паралелно коришћење различитих дозвола и на тај начин остваривање права на појединачну, СЕМТ или временску дозволу на основу једног превоза. Разлог за ову врсту провере је чињеница да се у различитим временским пресецима врши раздуживање појединачних дозвола и вожњи СЕМТ и временским дозволама. Провера се врши по два критеријума, датум обављеног превоза и регистарске ознаке возила која су обавила превоз.

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?*

Како је већ наведено, очекивано је убрзавање поступка издавања међународних дозвола услед увођења електронског захтева самим тим се очекује да домаћи превозници могу без чекања на издавање дозвола за које се време губи од предаје и завођења захтева до прослеђивања надлежним службеницима у Министарству ради обраде предмета и доношења Решења којим се додељују међународне дозволе. Ово значи да ће се међународне дозволе брже наћи у теретним возилима како би наставиле обављање међународног превоза.

3) *Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?*

Не утичу.

4) *Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?*

Не утиче.

5) *Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?*

Не утиче.

6) *Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца?*

Нема ефеката.

Кључна питања за анализу ефеката на друштво

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

Нема трошкова за грађане, а кроз очекивано убрзавање поступка издавања међународних дозвола услед увођења електронског захтева, очекује се да грађани, корисници транспортних услуга, имају бенефите услед економичније и ефикасније отпреме/допреме роба из иностранства.

- 2) *Да ли ће ефекти реализације изабране опције штетно утицати на неку специфичну групу популације и да ли ће то негативно утицати на успешно спровођење те опције, као и које мере треба предузети да би се ови ризици свели на минимум?*

Не очекује се да ће ефекти реализације решења предвиђених предлогом Уредбе штетно (негативно) утицати на домаће превознике нити на превознике за сопствене потребе.

- 3) *На које друштвене групе, а посебно на које осетљиве друштвене групе, би утицале мере изабране опције и како би се тај утицај огледао (пре свега на сиромашне и социјално искључене појединце и групе, као што су особе са инвалидитетом, деца, млади, жене, старији преко 65 година, припадници ромске националне мањине, необразовани, незапослени, избегла и интерно расељена лица и становништво руралних средина и друге осетљиве друштвене групе)?*

Не очекује се да ће ефекти реализације решења предвиђених предлогом Уредбе штетно (негативно) утицати на осетљиве друштвене групе.

- 4) *Да ли би и на који начин изабрана опција утицала на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр. промене у стопам запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично)?*

Решења предвиђена предлогом Уредбе могу имати утицај на тржиште рада кроз запослење нових возача, као и запослених у организацији друмског саобраћаја код домаћих превозника и то кроз очекивано убрзавање поступка издавања међународних дозвола услед увођења електронског захтева, а индиректно, корисници транспортних услуга, имају бенефите услед економичније и ефикасније отпреме/допреме роба из иностранства што такође може да утиче на подстицање запошљавања.

- 5) *Да ли изабране опције омогућавају равноправан третман, или доводе до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица (нпр. на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава)?*

Реализација решења предвиђених предлогом Уредбе не могу штетно (негативно) утицати на равноправан третман, или довести до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица.

- 6) *Да ли би изабрана опција могла да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва, на који начин и у којем обиму?*

Решења предвиђена предлогом Уредбе могу имати индиректан утицај на цене роба и услуга и животни стандард становништва кроз повећање степена коришћења међународних дозвола и то кроз очекивано убрзавање поступка издавања међународних дозвола услед увођења електронског захтева, Корисници транспортних услуга, домаћи добављачи имају бенефите услед економичније и ефикасније отпреме/допреме роба из иностранства што може да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва.

7) Да ли би се реализацијом изабраних опција позитивно утицало на промену социјалне ситуације у неком одређеном региону или округу и на који начин?

Не очекује се да ће ефекти реализације решења предвиђених предлогом Уредбе утицати на промену социјалне ситуације у неком одређеном региону или округу јер се расподела страних дозвола не врши по наведеном критеријуму.

8) Да ли би се реализацијом изабране опције утицало на промене у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања, посебно у смислу једнаког приступа услугама и правима за осетљиве групе и на који начин?

Не очекује се да ће ефекти реализације решења предвиђених предлогом Уредбе утицати на промену у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања јер расподела страних дозвола нема ни индиректних додирних тачака са наведеним.

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?*

Решења предвиђена предлогом Уредбе имају директан утицај 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 кроз критеријум квалитет возног парка. Критеријум квалитета возног парка прописан је у циљу стимулисања побољшања квалитета возног парка превозника како са аспекта заштите животне средине тако и са аспекта побољшања безбедности а на основу препорука СЕМТ-а (Међународног транспортног форума ITF). Бодовање квалитета возног парка базирано је на сертификованој категорији возила (возило, зелено возило, зеленије и безбедно, Еуро 3 безбедно, Еуро 4 безбедно, Еуро 5/EEV безбедно и Еуро 6 безбедно), носивости возила, надградњи возила (хладњаче, цистерне, превоз путничких возила, цераде, исл) и власништву (власништво, закуп и финансијски лизинг). У расподели дозвола критеријум се примењује тако што се у обзир узимају искључиво потврђено од стране произвођача сертификована возила. Највиша категорија теретног возила носи и највише бодова па је предлогом Уредбе прописано:

- 1) "ЕВРО VI безбедно" возило и више категорије – 12 бодова, уместо 10 колико је сада прописано;
- 2) "ЕВРО V безбедно" возило и "ЕВРО ЕЕВ безбедно" возило - 10 бодова, уместо 8 колико је сада прописано;
док су остали критеријуми остали непромењени
- 3) "ЕВРО IV безбедно" возило - 7 бодова, без промена у односу на садашње стање;
- 4) "ЕВРО III безбедно" возило - 6 бодова;
- 5) "зеленије и безбедно" возило - 4 бода;
- 6) "зелено" возило - 2 бода;
- 7) "возило" које је произведено пре мање од 15 година - 1 бод;
- 8) "возило" које је произведено пре више од 15 година - 0,5 бодова

Разлике у броју бодова за возила више категорије, односно возила која мање загађују животну средину директно се утиче на набавку нових возила услед чињенице да је са појединим страним државама билатералним уговорима договорена размена контингената међународних дозвола за превоз терета које могу да користе искључиво теретна возила нпр Еуро 5/EEV безбедно и Еуро 6 безбедно. На тај начин овај критеријум на директан начин утиче на наведено. У наставку се налази број теретних возила у одређеној категорији са трендом у периоду од претходних десет година, од 2013. године до данас:

Категорија теретног возила	Година									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	септембар 2022
возило	3834	4024	4237	4718	7439	14718	16163	17583	19021	20814
зелено	59	49	46	47	45	51	50	45	42	41
зеленије и безбедно	384	285	212	182	170	151	110	83	53	34
ЕУРО 3 безбедно	2758	2464	2210	2203	2186	2106	1823	1487	1130	863
ЕУРО 4 безбедно	277	274	273	316	394	428	405	373	320	264

ЕУРО 5/EEV безбедно	4719	5236	5660	6336	6794	7016	7104	6858	6382	5777
ЕУРО 6 безбедно	106	594	1134	2018	2953	4026	5407	6789	8576	9262

У табели се може приметити повећан број возила у категорији „возило“ од 2018. године када је услед доношења новог законодавног оквира у друмском саобраћају дошло до лиценцирања домаћих превозника и тиме обезбеђено да се међународним превозом терета у друмском саобраћају баве и предузетници без обавезе претходног бављења делатношћу превоза терета у домаћем саобраћају како је предвиђао Закон о међународном превозу путника и ствари у друмском саобраћају. Ова категорија теретног возила је највише у употреби у међународном превозу терета са суседним државама са којима није потребна међународна дозвола, већ су превози либерализовани. Тренд раста броја Еуро 6 безбедно возила очекује се и у наредном периоду како услед природне замене возила, тако и услед мера које су предвиђене предлогом уредбе.

Критеријум квалитета возног парка примењује се за доделу СЕМТ дозволе тако што се за сваког превозника утврди број теретних возила са прикључним возилима у власништву која имају потврду предвиђену правилником којим су прописани технички и техничко-експлоатациони услови које морају испуњавати теретна возила и аутобуси којима се обавља међународни јавни превоз у друмском саобраћају. Број додељених СЕМТ дозвола зависи од броја теретних возила одређене категорије уз које иде прикључно возило такође одређене категорије. Примена овог критеријума за временске дозволе врши се по аналогији за СЕМТ дозволе. На овај начин се додатно стимулативно делује на наведено.

2) Да ли изабрана опција утиче на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну?

Да. Објашњено у тачки 1. овог поглавља.

3) Да ли изабрана опција утиче на здравље људи?

Да. Објашњено у тачки 1. овог поглавља.

4) Да ли изабрана опција представља ризик по животну средину и здравље људи и да ли се допунским мерама може утицати на смањење тих ризика?

Решења предвиђена предлогом Уредбе не представљају ризик по животну средину и здравље људи.

5) Да ли изабрана опција утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област?

Решења предвиђена предлогом Уредбе не утичу на заштиту и коришћење земљишта.

Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

Решења предвиђена предлогом Уредбе не утичу на организационе, управљачке или институционалне промене у надлежном органу. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре поседује све неопходне кадровске и техничке капацитете за спровођење. По питању финасирања апликативног софтвера плаћање израде и одржавање специфичног софтвера за потребе Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, који се користи за Услуге интегралне подршке за рад "Софтверског система ИДЗМТ – МПС-Лиценце", број 404-02-189/4-2021-02 од 14.12.2021. године предвиђено је кроз годишње одржавање и дораде. Готово сви прописани критеријуми се налазе и у постојећој Уредби и софтверски су предвиђени као конфигурабилни те самим тим неће бити потребе за изменом софтверског решења већ ће се у складу са одредбама Уредбе извршити одговарајуће прилагођавање. Кључне измене се очекују у пријему електронских захтева преко електронске писарнице где је неопходно да се апликативни софтвер повеже кроз одговарајуће процедуре и тиме обезбеде неопходни услови. Самим тим неће постојати потреба за додатним оспособљавањем државних службеника који користе апликативни софтвер у свом раду. Поред ове чињенице Уговор Услуге интегралне подршке за рад "Софтверског система ИДЗМТ – МПС-Лиценце", број 404-02-189/4-2021-02 од 14.12.2021. године предвиђа да извођач за све евентуалне измене изврши обуку корисника код наручиоца услуге.

У питању је специфичан софтвер за потребе Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, који се користи за Услуге интегралне подршке за рад "Софтверског система ИДЗМТ – МПС-Лиценце", број 404-02-189/4-2021-02 од 14.12.2021. године који је развијан почевши од прве донете Уредбе 2003. године. Софтвер је прво базиран искључиво на расподели међународних дозвола за превоз терета, а након 2013. године и за превоз путника крз нови модул „Издавање дозвола за међународни превоз путника“. 2018. године услед доношења Закона о превозу путника у друмском саобраћају и Закона о превозу терета у друмском саобраћају проширује се за модул Лиценце и сертификација лица одговорних за превоз у друмском саобраћају. Дакле софтверско решење је предвиђено да се прилагоди у оквиру модула „Издавање дозвола за превоз терета“ како би одредбе Уредбе биле спроводљиве. Поред ове чињенице значајно је навести да су поједини критеријуми, као на пример број бодова за теретна возила или коефицијенти по којима се врши расподела промењивог дела плана у потпуности су конфигурабилни те исте неће бити предмет измена софтвера. Број службеника који ће проћи обуку је три, а за евентуално већи број службеника, Уговором је предвиђена израда тугоријала који успешно могу помоћи при коришћењу софтверског решења.

- 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?*

Да постојећа јавна управа има довољне капацитете за спровођење решења која предвиђа предлог Уредбе.

- 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?*

Не. постојећа јавна управа има довољне капацитете за спровођење решења која предвиђа предлог Уредбе.

4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Да, предлог Уредбе је у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика.

5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Не. предлог Уредбе не утиче на владавину права и безбедност.

6) Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Као што је већ наведено, помоћу критеријума дефинисаних тако да омогућавају квантификацију и примену кроз математичке моделе омогућена је објективност и једнакост у примени и на овај начин отворена је могућност за примену аутоматизма. Применом савремених рачунарских система и изградом одговарајућег програмског пакета и увођење електронске базе података која омогућава да превозник путем интернета у сваком тренутку има увид у свој рад, стање возног парка пријављеног код надлежног органа, број дозвола које може у том тренутку да преузме, стање раздужених дозвола. На овај начин је олакшан рад домаћим превозницима а надлежном органу омогућило убрзавање поступка и повећање транспарентности поступка.

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?

Предлог Уредбе предвиђа да се одредбе у вези са захтевима из чл. 6, 23. ст. 2. и 11, 24. став 1. и 26. став 5. ове уредбе примењују даном стицања техничких предуслова за примену, до када електронски поднети захтеви достављају се и лично преко писарнице државних органа, такође је Прелазним и завршним одредбама предвиђено да се уредба примењује почевши од утврђивања годишњег плана расподеле за 2023. годину. За шта постоје сви неопходни предуслови како би се ова одредба спровела.

Кључна питања за анализу ризика

- 1) *Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?*

Процедура јавне расправе о Предлогу уредбе о расподели страних дозвола за међународни превоз терета (у даљем тексту: Предлог уредбе) спроведена је у складу са одредбама Закона о планском систему Републике Србије („Службени гласник РС“, број 30/18) и Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр. 61/06-пречишћен текст, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13, 76/14 и 8/19 – др. уредба) . Одбор за привреду и финансије, на 89. седници одржаној 27. јула 2022. године, одредио је је Програм јавне расправе о Предлогу уредбе (Закључак 05 Број: 110-6017/2022 од 27. јула 2022. године), на предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у складу са чланом 41. став 3. Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр. 61/06 - пречишћен текст, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13, 76/14 и 8/19-др. уредба). Јавна расправа о Предлогу уредбе одржана је у периоду од 1. до 22. августа 2022. године на интернет страници Министарства и порталу еКонсултације.

Представници државних органа и организација, представници заинтересованих привредних субјеката, као и друга заинтересована лица могла су у току трајања јавне расправе да доставе своје примедбе, предлоге и сугестије на Предлог уредбе у писаном облику попуњавањем обрасца који је био постављен на интернет страници Министарства и порталу еКонсултације, слањем на адресу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, ул. Немањина 22-26, 11000 Београд или на е-mail адресу: drumski@mgsi.gov.rs са назнаком: „Јавна расправа о Предлогу уредбе о расподели страних дозвола за међународни превоз терета”.

- 2) *Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?*

По питању финансирања апликативног софтвера плаћање израде и одржавање специфичног софтвера за потребе Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, који се користи за Услуге интегралне подршке за рад "Софтверског система ИДЗМТ – МПС-Лиценце", број 404-02-189/4-2021-02 од 14.12.2021. године предвиђено је кроз годишње одржавање и дораде. Нови поступак Јавне набавке због чињенице да су неопходне измене у софтверским модулима већ предвиђени Уговором Услуге интегралне подршке за рад "Софтверског система ИДЗМТ – МПС-Лиценце", број 404-02-189/4-2021-02 од 14.12.2021. године који предвиђа да извођач за потребне измене изврши измене по захтеву наручиоца услуге.

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

Не постоје додатни ризици. До доношења подзаконског прописа предвиђеног чланом 38, у складу са прелазним и завршним одредбама, Правилник о начину доделе нерасподељених појединачних дозвола за међународни јавни превоз терета домаћим превозницима ("Службени гласник РС", бр. 147/14 и 61/15) донет на основу Уредбе о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз терета домаћим превозницима ("Службени гласник РС", бр. 73/13, 94/14 и 98/14) примењује се до доношења подзаконског прописа на основу предлога уредбе.