

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).

У наставку се налазе показатељи који се прате у овој области, и то број неискоришћених дозвола по години (период 2020-2024), број утврђених прекршаја/злоупотреба, број учесника на тржишту (лиценцираних превозника за обављање међународног превоза терета у друмском саобраћају), њихова категоризацију и број теретних возила која поседују извод лиценце.

	2020	2021	2022	2023	2024 (15.10.2024)	
Број размењених дозвола	279.435	277.985	288.045	269.820	272.370	
Број издатих дозвола	198283	218632	189.768	191.125	167.960	
Број раздужених дозвола	186862	210851	182.661	174.603	149.629	
Број неискоришћених дозвола	81.152	59.353	98.277	78.697	104.410	
Број неправилно раздужених дозвола	изгубљена	1805	2225	1403	279	113
	брисана	220	544	532	367	142
	туђе возило	216	281	188	115	104
Број лиценцираних превозника за превоз терета	3956	5131	5943	6.870	7.612	
Број подносиоца захтева за утврђивање годишњег плана	1695	1849	2095	2.534	2.795	

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

Број возила	Број превозника
до 1	2965
до 5	3293
до 10	740
до 15	247
до 20	107
до 30	128
до 50	84
до 100	39
до 150	10
до 200	2
преко 200	2

Укупан број лиценцираних теретних возила је 34.115.

Предложеним изменама и допунама Уредбе о расподели страних дозвола за међународни превоз терета («Службени гласник Републике Србије» бр. 111/22, 144/2022 и 25/2023), уочени поједини проблеми у примени, пронађено је решење којим се наведени проблеми решавају, систем расподеле унапређује, олакшава се приступ контингентима међународних дозвола свим регистрованим превозницима чиме се обезбеђују услови за конкурентну и приступачну транспортну услугу.

Поједине измене, као што је потреба да се међу критеријуме за расподелу СЕМТ дозвола укључе некритичне појединачне дозволе које имају исту територијалну важност као СЕМТ дозвола, дефинисање да у тренутку коришћења међународне дозволе теретно возило превозника који је дозволу задужио мора да се налази у његовом возном парку, уклањање обавеза које су већ прописане Законом о превозу терета у друмском саобраћају у виду пријављивања возила у возни парк превозника имајући у виду да је електронски регистар превозника објављен и налази се у свакодневној употреби од стране надлежних контролних органа су значајне из угла поједностављења процеса расподеле међународних дозвола.

Расподела само на ревизијама критичних дозвола које су враћене неискоришћене али неоверене показала се као недостатак и измењеним одредбама предлаже се решење које подразумева доделу ових дозвола без чекања наредне ревизије и то по критеријумима који су већ разрађени у оквиру подзаконског акта по основу кога се врши додела издвојених појединачних дозвола из фонда 3%, за превозе теретним возилима чија носивост укључујући и приколице не прелази 3,5 тона за које је, у складу са међународним уговорима и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора, потребна дозвола, за превозе потхлађеног воћа и свежих печурки.

Актуелном Уредбом предвиђено је враћање у фиксни део плана појединачних дозвола које су приликом доделе СЕМТ или временске дозволе биле умањене из фиксног деле плана превозника, међутим у случајевима да превозник није остварио ефикасност предвиђену Уредбом и тиме остварио право на поновну доделу СЕМТ или временске дозволе постигнута је сагласност да се овако умањене појединачне дозволе више не враћају домаћим превозницима. На овај начин се поред обезбеђивања већег броја појединачних дозвола за превознике који немају СЕМТ или временску дозволу наводе превозници да у што већем броју користе додељени ресурс у виду СЕМТ или временске дозволе и тиме остваре прописану ефикасност у коришћењу.

Једна од кључних измена је везана за и даље постојеће неправилности у виду незаконитог коришћења међународних дозвола чиме се управо угрожава поменута конкурентност како између домаћих превозника тако и у односу на стране превознике. У периоду важења актуелне Уредбе, као и у периоду важења Уредбе о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима („Службени гласник РС”, бр. 113/15 и 44/18 – др. пропис) која је важила до доношења важеће Уредбе, Министарству је достављено на раздужење преко тридесет СЕМТ дозвола, копија листова из дневника путовања СЕМТ дозволе, временских или појединачних дозвола за које се утврдило да нису додељене превознику који је поднео захтев за раздужење или је превозник поднео захтев за раздужење наведених дозвола или листова дневника путовања које је већ раздужио. Ово су случајеви евидентног и неспорног незаконитог понашања будући да свака међународна дозвола из истог контингента дозвола коју ово министарство додељује домаћим превозницима носи јединствени број и не могу постојати две дозволе са истим бројем.

С обзиром да одредбе актуелне Уредбе приликом рачунања коефицијената за доделу појединачних дозвола ван фиксног деле плана расподеле не узимања у обзир важну чињеницу да контингенти појединачних дозвола имају рок трајања 13. месеци (од 1.1. текуће до 31.1. наредне године), те да није исто да ли је преостало, нпр. 20% контингента за расподелу променљивог дела плана појединачних дозвола, у фебруару или у децембру месецу, изменама је предвиђено да се приликом одређивања узима у обзир преостали временски период до истека важности прелиминарног, односно коначног контингента појединачне дозволе која се расподељује. На овај начин се побољшава доступност у току целе године појединачних дозвола свим превозницима у броју који је повољнији за обављање превоза тако да се и даље не угрожава нестајање неког од контингената појединачних дозвола током године.

Постојећа Уредба предвиђа одредбу која ограничава да број преузетих појединачних дозвола не може бити мањи од један, осим када је преостали број дозвола већи од 20% од прелиминарног контингента дозвола. Изменама се укида ова дискриминаторна одредба којом су превозници са мање од три теретна возила могу да преузму дозволу на појединим контингентима појединачних дозвола.

Имајући у виду да је применом апликације за електронско пословање са превозницима постало једноставније утврђивање чињенице да су преузете појединачне дозволе искоришћене те је на такав начин једноставније одобравање преузимања додатног броја дозвола који превазилази 20%, од утврђеног појединачног плана расподеле на одређеном контингенту, уместо „посебно образложеног захтева“ уводи се услов да је превозник у обавези да претходно искоришћену појединачну дозволу раздужи у електронском облику и тиме оствари ово право.

Једна од уочених аномалија у постојећој Уредби је да се, додела дозвола које су враћене неискоришћене али неоверене врши само на ревизијама, показала као недостатак јер је већи број ових дозвола „чекао“ више месеци на доделу, изменама и допунама је предвиђена поновна додела и то превознику, који је дозволе из утврђеног појединачног плана расподеле за текућу годину из одређеног контингента преузео

или превознику који нема утврђени појединачни план из контингента коме припада критична дозвола, под условом да се дозволе користе искључиво за намене наведене у одобреном захтеву.

У табели у наставку дат је приказ броја раздужених појединачних дозвола у периоду између утврђеног годишњег плана и ревизија (квартала), односно између ревизија у периоду 2022-2024 година.

Годишњи план расподеле	Квартал	Период од	Период до	Укупан број појединачних дозвола које су враћене неискоришћене али неоверене
2022	1	27.12.2021	05.04.2022	2388
2022	2	05.04.2022	06.06.2022	3318
2022	3	06.06.2022	06.09.2022	3661
2022	4	06.09.2022	27.12.2022	5009
2023	1	27.12.2022	06.04.2023	5287
2023	2	06.04.2023	06.07.2023	826
2023	3	06.07.2023	06.10.2023	5115
2023	4	06.10.2023	25.12.2023	8800
2024	1	25.12.2023	05.04.2024	1333
2024	2	05.04.2024	05.07.2024	3214
2024	3	05.07.2024	04.10.2024	5405
2024	4	04.10.2024	21.10.2024	2229

Такође је у примени уочено да поједини превозници који имају додељене СЕМТ, односно временске дозволе често не испуњавају обавезу достављања примерка копије листа из дневника путовања СЕМТ, односно извештаја о обављеним превозима СЕМТ, односно временском дозволом и тиме поступак утврђивања искоришћености ових дозвола додатно се отежава. Обустављањем доделе појединачних дозвола до достављања примерка копије листа из дневника путовања СЕМТ, односно извештаја о обављеним превозима СЕМТ, односно временском дозволом очекује се да се ова аномалија више неће догађати.

У периоду важења Уредбе, као и у периоду важења Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима („Службени гласник РС”, бр. 113/15 и 44/18 – др. пропис) која је важила до доношења важеће Уредбе Министарству је достављено на раздужење преко тридесет СЕМТ дозвола, копија листова из дневника путовања СЕМТ дозволе, временских или појединачних дозвола за које се утврдило да нису додељене превознику који је поднео захтев за раздужење или је превозник поднео захтев за раздужење наведених дозвола или листова дневника путовања које је већ раздужио. Ово су случајеви евидентног и неспорног незаконитог понашања будући да свака међународна дозвола из истог контингента дозвола коју ово министарство додељује домаћим превозницима носи једнствени број и не могу постојати две дозволе са истим бројем. Чланом 28. став 5. Уредбе прописано је да је превозник дужан да појединачне, временске и СЕМТ дозволе које је преузео из годишњих контингената врати Министарству без обзира да ли су искоришћене или нису, најкасније 30 дана након истека рока важности тих дозвола дефинисаног међународним уговорима и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора. Ставом 6. истог члана прописано је да враћање дозвола превозник врши подношењем захтева за раздужење дозвола који може бити у папирном или електронском облику применом апликације за електронско пословање са превозницима, у року из става 5. овог члана. Обрађивач предмета приликом обраде захтева

за раздужење дозвола уноси у оперативни систем број међународне дозволе или листа дневника путовања који је достављен на раздужење и истог тренутка може из службене евиденције утврдити да ли је домаћи превозник доставио на раздужење дозволу или лист дневника путовања који му је додељен, односно да ли је иста дозвола раздужена од стране другог или истог превозника. Ово су евидентни и неспорни случајеви фалсификовања међународних дозвола када је домаћи превозник не смо користио фалсификовану дозволу већ је исту доставио Министарству на раздужење.

Имајући у виду да је доделу враћене неискоришћене али неоверене критичне дозволе неопходно додатно разрадити у оквиру подзаконског акта који уређује доделу издвојених појединачних дозвола из фонда 3%, за превозе теретним возилима чија носивост укључујући и приколице не прелази 3,5 тона за које је, у складу са међународним уговорима и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора, потребна дозвола, за превозе потхлађеног воћа и свежих печурки проширен је правни основ. Евиденција враћених неискоришћених али неоверених појединачних дозвола, сачињава се једном недељно и објављује на званичној интернет презентацији Министарства.

Почевши од 2026. године, у складу са плановима Међународног транспортног форума, предвиђено је вођење евиденције о обављеним превозима СЕМТ дозволама у електронском облику. Како би се дефинисао поступак вођења службене евиденције о коришћењу међународних дозвола, изменама и допунама предвиђено је коришћење тзв. службене електронске евиденције, а податке од значаја за расподелу Министарство добија кроз дефинисане процедуре размене података са међународним организацијама (мултилатерални уговор) и надлежним органима у Републици Србији (Управа царине) и начинима верификације размењених података, применом софтверске апликације за електронско пословање са превозницима.

Имајући у виду да и даље није могуће одредити тачан датум увођења електронског подношења захтева због немогућности писарнице државних органа захтеви за временске и СЕМТ дозволе), захтеви за ревизије, захтеви за годишњи план појединачних, временских и СЕМТ дозвола, као и захтеви за преузимање, односно захтеви за доделу појединачних дозвола из фонда 3%, за превозе теретним возилима чија носивост укључујући и приколице не прелази 3,5 тона за које је, у складу са међународним уговорима и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора, потребна дозвола, за превозе потхлађеног воћа и свежих печурки, као и додела враћених неискоришћених али неоверених критичних дозвола предвиђају примену након обезбеђивања техничких услова за електронски пријем захтева.

Утврђивање плана расподеле за 2025. годину се врши на исти начин као и до доношења измене и допуне Уредбе, односно на начин да се одредбе члана 17. став 3. и члана 18 став 1. не примењују до утврђивања годишњег плана расподеле за 2026. годину.

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

Проблеми који су уочени приликом примене Уредбе односе се на коришћење фалсификованих дозвола од стране домаћих превозника приликом обављања међународног превоза, односно подношење захтева за раздужење међународних дозвола и листова дневника путовања који нису додељени превознику који је поднео захтев за раздужење или је превозник поднео захтев за раздужење наведених дозвола или листова дневника путовања које је већ раздужио. Узроци коришћења фалсификованих дозвола

приликом обављања међународног превоза су недовољан број међународних дозвола које домаћи превозника поседује на основу којих може да обави жељени број превоза, односно не испуњавање услова за добијање жељеног броја дозвола прописаних овом уредбом. Из наведених разлога домаћи превозници прибегавају за коришћењем фалсификованих дозвола чијим коришћењем стичу противправну имовинску корист и нарушавају правни поредак Републике Србије. Поред тога, домаћи превозници који користе фалсификоване међународне дозволе представљају нелојалну конкуренцију домаћим превозницима који на законит начин обављају делатност међународни превоз терета будући да би ови превозници обавили превоз на основу дозвола које су им издате од стране овог министарства.

Поред штете, које на описан начин наносе другим домаћим превозницима, домаћи превозници који користе фалсификоване међународне дозволе или листове дневника путовања потенцијално могу нанети штету и Републици Србији. Наиме, поглављем 8.3 Упутства СЕМТ мултилатералне квоте, донетог од стране Међународног транспортног форума (ITF), међународне организације чији је Република Србија пуновравни члан, прописано је да у случају поновљених кршења различитих одредаба о примени мултилатералне квоте од стране неке од држава чланица, надлежни орган државе тужитеља подноси приговор и прослеђује га Секретаријату. У надлежности Групе за друмски транспорт или евентуално Транспортног одбора да испитају случај и одлуче да ли ће се дозволе додељене конкретној држави замрзнути или одузети. Дакле, уколико Република Србија не санкционише кршење одредби међународних уговора, које је имплементирала у свој правни систем, може сносити последице прописане наведеним одребама Упутства СЕМТ мултилатералне квоте, а са њом и сви превозници који користе ЦЕМТ мултилатералне дозволе.

Такође једна од уочених аномалија у постојећој Уредби је да се, додела критичних дозвола које су враћене неискоришћене али неоверене врши само на ревизијама, показала као недостатак јер је већи број ових дозвола „чекао“ више месеци на доделу, изменама и допунама је предвиђена поновна додела и то превознику, који је дозволе из утврђеног појединачног плана расподеле за текућу годину из одређеног контингента преузео или превознику који нема утврђени појединачни план из контингента коме припада та дозвола, под условом да се дозволе користе искључиво за намене наведене у одобреном захтеву. На овај начин очекује се да превознику, који је дозволе из утврђеног појединачног плана расподеле за текућу годину из одређеног контингента преузео или превознику који нема утврђени појединачни план из контингента буде обезбеђено да за превозе за које достави доказе о обављању добије појединачну критичну дозволу, што до сада веома често није био случај.

3) Која промена се предлаже?

Предлогом Уредбе о изменама и допунама уредбе о расподели страних дозвола за међународни превоз терета допунама прописује се да се приликом расподеле СЕМТ дозволе за коју не постоји територијално ограничење једне или више држава, појединачна дозвола која има исту важност као СЕМТ дозвола умањује из фиксног дела плана расподеле чак и у случају да таква појединачна дозвола није критична. На овај начин се решава питање расподеле СЕМТ дозвола које имају нпр. важност у Руској Федерацији за које је предвиђено умањење појединачних дозвола које су у овом тренутку некритичне.

Допуном члана 8. став 1. Уредбе уводи се да теретно возило које је користило дозволу мора налазити у возном парку превозника у тренутку коришћења дозволе.

Даље је предлогом Уредбе уређена додела критичних дозвола које су враћене неискоришћене али неоверене тако да не улазе у фиксни део плана за наредну годину. Расподела ових дозвола се врши на основу подзаконског акта на основу кога се врши додела издвојених појединачних дозвола из фонда 3%, за превозе теретним возилима чија носивост укључујући и приколице не прелази 3,5 тона за које је, у складу са међународним уговорима и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора, потребна дозвола, за превозе потхлађеног воћа и свежих печурки.

Предлогом Уредбе допуњена је одредба из члана 16. ст. 6. и 7. тако што је проширена са јаснијом одредницом „из променљивог дела плана“, такође је измењен члан 17. став 3. тако што се у истим случајевима наведеним у члану 16. не врши додатно умањивање односно враћање појединачних дозвола у фиксни део плана расподеле, а изменом члан 18. став 1. прописује се да се фиксни део појединачног плана не увећава.

Уредбом се предлаже поштравање санкција у случају коришћења фалсификованих међународних дозвола или дневника путовања, као и прописивање посебних случајева кажњавања када се утврди да СЕМТ дозвола, копија листа из дневника путовања СЕМТ дозволе, временска или појединачна дозволу утврди није додељена превознику или у случају да превозник поднесе захтев за раздужење СЕМТ дозволе, копије листа из дневника путовања СЕМТ дозволе, временску или појединачну дозволу коју је већ раздужио.

Кокретно, чланом 18. став 4. важеће уредбе прописано је да се временске, односно СЕМТ дозволе се не преузимају у наредној години у случају да се на основу службених евиденција из члана 28. ове уредбе утврди да је превозник раздужио СЕМТ или временску дозволу за коју се утврди да је фалсификат или надлежни орган друге државе достави временску или СЕМТ дозволу за коју се утврди да је фалсификат.

Изменом уредбе предвиђено је поштравање санкције на тај начин што се временске, односно СЕМТ дозволе се не преузимају у текућој и наредне две године, као и случајевима који се претходно наведени.

Надаље, у члану 24. поштрава се санкција непреузимања појединачних дозвола у текућој години на непреузимање појединачних дозвола у текућој и у наредне две године, као и проширује се круг дозвола, у случају чијег фалсификовања се примењује новописана санкција.

У члану 28. став 10. тачка 4) превиђено је проширивање круга случајева када је домаћи превозник у обавези да врати Министарству у текућој години временске, односно СЕМТ дозволе. Поред тога, после става 10. додаје се став 11. којим се поштрава санкција на начин да се у случају из става 10. тачка 4) овог члана, по основу захтева превозника из члана 22. ст. 1, 3. и 4. ове уредбе, неће се утврђивати појединачни план расподеле у наредне две године. Такође је измењен члан 28. став 1. тако да се у поступку вођења службене евиденције о коришћењу појединачних дозвола Министарство користи податке достављене у папирном или електронском облику о обављеним превозима и искоришћеним појединачним дозволама, односно у електронском облику о обављеним превозима СЕМТ и временским дозволама, добијене кроз дефинисане процедуре размене података са међународним организацијама и надлежним органима у Републици Србији и начинима верификације размењених података, применом софтверске апликације за електронско пословање са превозницима. Даље мења се члан 28. став 3. тако да се евиденција враћених неискоришћених али неоверених појединачних дозвола, сачињава једном недељно и објављује на званичној интернет презентацији Министарства. Док је став 5. члана 28. допуњен тако да је раздуживање кроз софтверске апликације за електронско пословање са превозницима

предвиђено ислучиво за случај искоришћених, као и неискоришћених али неоверених појединачних дозвола.

Изменама члана 32. Уредбе дефинише које одредбе се примењују након обезбеђивања техничких услова за електронски пријем захтева, док је у члану 33. додат став 2. који уређује да се одредбе члана 17. став 3. и члана 18 став 1. не примењују приликом утврђивања плана расподеле за 2025. годину.

4) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне

Директан утицај предложених мера је 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.

Предложене промене ће утицати како домаће превознике који приликом обављања међународног превоза користе фалсификоване међународне дозволе у смислу санкционисања таквог понашања, тако и на домаће превознике који обављају међународни превоз у складу са позитивно правним прописима у смислу сузбијања нелојалне конкуренције.

Такође очекује се да превознику, који је дозволе из утврђеног појединачног плана расподеле за текућу годину из одређеног контингента преузео или превознику који нема утврђени појединачни план из контингента буде обезбеђено да за превозе за које достави доказе о обављању добије појединачну критичну дозволу, што до сада веома често није био случај.

По питању вођења службене виденције о коришћењу појединачних дозвола министарство користи податке достављене у папирном и електронском облику, односно у електронском облику о обављеним превозима СЕМТ и временским разменом података са међународним институцијама омогућиће се елиминисање дуплог уноса података од стране превозника, очекује се смањење временског ангажовања и ефикаснија контрола унетих података. Међународне транспортне организације, чији је члан и Република Србија, спроводе поступак електронског уноса података о обављеним превозима коришћењем СЕМТ и временских дозвола у склопу дигитализације пословних процеса. Очекује се да ће примена ових мера почети 01. јануара 2026. године, што подразумева обавезу домаћих превозника да се прилагоде оваквом начину евидентирања обављених превоза. Очекује се да ће предложене мере омогућити благовремено прилагођавање превозника новом начину евидентирања обављених возњи и смањење временског ангажовања запослених који наведене евиденције достављају и у папирном облику.

5) 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.

ПРИЛОГ 3:

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 ВСЕС) 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.

Циљ предложених измена је искључивање из обављања међународног превоз терета оних домаћих превозника који приликом обаљања превоза користе фалсификоване јавне исправе да дужи временски период, конретно у текућој и у наредне две године. Поред тога, предложене измене које се односе на санкционисање домаћих превозника имају општи циљ као и све друге санкције а то је спречавање учиниоца да чини противправну радњу и утицање на њега да убудуће не чини противправну радњу, као и утицање на друге да не чине противправну радњу.

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).

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 ће казнене мере смањити злоупотребу у коришћењу појединачних дозвола као и преношење на друге превознике. 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) На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

Остваривање општих односно посебних циљева утврдиће се на основу података да ли је дошло до смањења броја евидентираних неправилности у раду домаћих превозника, конкретније у смањењу броја издатих решења о забрани преузимања међународних дозвола односно броју поднетих кривичних пријава због фалсификовања истих.

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

	2022	2023	2024 (15.10.2024)	2025	2026
Број размењених дозвола	288.045	269.820	272.370	272.370	272.370
Број издатих дозвола	189.768	191.125	167.960	191.125	217,896
Број раздужених дозвола	182.661	174.603	149.629	174.603	199.059
Број неискоришћених дозвола	98.277	78.697	104.410	78.697	54.475

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 2022 са процентом издатих дозвола у односу на размењене од 69%, у циљној години 2026. у којој се у пуној мери очекује примена након утврђивања плана крајем 2025. године, жељено стање издатих дозвола је преко 80% у односу на број размењених.

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.

Поред наведеног очекивана корист домаћим превозницима коришћењем апликације за превознике је подношење захтева како за преузимање међународних дозвола, утврђивање годишњег плана расподеле. Међутим, имајући у виду да се међународне дозволе у овом тренутку размењују искључиво у папирном облику, осим СЕМТ дозвола које ће од 1.1.2026. године бити у електронском облику превозници морају исте да враћају надлежном органу након коришћења. Такође поједине државе инсистирају, пре издавања одговарајуће бонус квоте дозвола за текућу годину да им се доставе копије искоришћених дозвола (Република Италија).

По питању враћања искоришћених појединачних дозвола у електронском облику омогућава се олакшано пословање превозницима, а поред осталих примењених измена у поступцима доношења решења о додели дозвола у којима се дефинише административна такса коју је превозник у обавези да измири у одређеном року, достављањем донетог решења у е-сандуче очекивано је убрзање поступка издавања међународних дозвола. Међутим само преузимање међународних дозвола по донетом решењу вршиће се путем поштанске службе, односно лично у случају посебног захтева по основу кога ће бити прописана одговарајућа административна такса.

Додела враћених неискоришћених али неоверених критичних дозвола и превознику који нема утврђен појединачни план повећава се ефикасност коришћења дозвола и омогућава превозницима да остварују већи обим превоза и већи пословни приход.

Службена евиденција о коришћењу појединачних дозвола министарство користи податке достављене у папирном и електронском облику, односно у електронском облику о обављеним превозима СЕМТ и временским разменом података са међународним институцијама омогућиће се елиминисање дуплог уноса података од стране превозника, очекује се смањење временског ангажовања и ефикаснија контрола унетих података. Међународне транспортне организације, чији је члан и Република Србија, спроводе поступак електронског уноса података о обављеним превозима коришћењем СЕМТ и временских дозвола у склопу дигитализације пословних процеса. Као што је већ наведено очекује се да ће примена ових мера почети 01. јануара 2026. године, што подразумева обавезу домаћих превозника да се прилагоде оваквом начину евидентирања обављених превоза. Очекује се да ће предложене мере омогућити благовремено прилагођавање превозника новом начину

евидентирања обављених возњи и смањење временског ангажовања запослених који наведене евиденције достављају и у папирном облику.

Од предложених измена које се односе на санкционисање домаћих превозника користи могу имати домаћи превозници који на законит начин обављају своју делатност будући да ће санкционисани превозници бити на дужи временски период искључени из обављања међународног превоза терета.

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?

Предложене измене могу посредно утицати на конкурентност будући да се истим изменама сузбија нелојална конкуренција оним превозницима који на законит начин обављају делатност међународног превоза терета. Ефекте на конкурентност цена није могуће утврдити.

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

Додела враћених неискоришћених али неоверених критичних дозвола и превознику који нема утврђен појединачни план повећава се конкурентност је укључује већи број превозника на одређено тржиште за које међународна дозвола има важност и даје право на обављање превоза на том тржишту међународног превоза терета у друмском саобраћају. Такође укидање услова да на појединим контингентима појединачних дозвола право учешћа имају само превозници са већим возним парковима даје се могућност свим превозницима, па и онима са једним возилом ангажованим у возном парку да обављају превозе на територијама држава чије дозволе су критичне.

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

Није познато.

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

Није познато.

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

Није познато.

Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

Предвиђене измене и допуне Уредбе које се одмах примењују имају мали утицај на постојеће софтверско решење имајући увид да се највеће измене односе на утврђивање годишњег плана за 2026. годину, као и потребу преузимања подата окоришћењу ЦЕМТ дозвола од Међународног транспортног форума за шта је припремљена посебна апликација која има могућност једноставног преузимања података од стране држава чланица измене софтверског решења у вези са онаведеним биће накнадно имплементирани. Тако да је у тренутку ступања на снагу измена и допуна Уредбе потребно изршити измену конфигурације постојећег софтверског решења.

Свака измена у постојећем софтверу је праћена са одговарајућим туторијалима које произвођач софтвера доставља на основу важећег Уговора о одржавању.

Кадровски капацитети у оквиру Министарства постоје.

У циљу исправног коришћења од стране домаћих превозника план је израда туторијала и одговарајућих упутстава, а очекује се и ангажовање Привредне коморе Србије као и пословних удружења домаћих превозника.

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

Како су већ сада сви подаци од интереса домаћим превозницима као и јавности већ објављени на интернет презентацији Министарства не очекује се увођење додатне транспарентности.

- 3) 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?

Споровођење мера предвиђених изменом и допуном Уредбе подразумевају измену софтверског решења као и заокруживање поступака који се спроведе у случајевима кршења одредби Уредбе (казнене одредбе у случају фалсификовања јавне исправе).

Доношење измена и допуна подзаконског акта који је прописан чланом 27. Уредбе је у надлежности Министарства.