



Дијалог привреде, државе и струке

Привредна комора Србије, 26. септембар – 8. октобар 2014.

ОБЛАСТ: САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ

ПРОБЛЕМ (ОГРАНИЧЕЊЕ) – ПРЕДЛОГ РЕШЕЊА

ПРЕДЛАГАЧ: Пословно удружење друмског саобраћаја „СРБИЈАТРАНСПОРТ“ Београд

Предлоге је обрадио и доставио генерални директор Горан Алексић мастер инж.саобраћаја

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

Овде су селектирани највећи и најприоритетнији проблеми који се хитно морају решавати а уз овај материјал, достављам Вам дописе који су као ставови и захтеви привреде упућивани Министарствима, Министрима и институцијама са конкретним анализама и предлозима мера. Сви достављени документи су ставови привреде усаглашени на органима Пословног удружења друмског саобраћаја „СРБИЈАТРАНСПОРТ“ Београд.

1. ПРОБЛЕМ:

У делатности превоза путника сива економија присутна је са преко 300 милиона еура, од чега државни Буџет губи преко 80 милиона еура по разним основама. Регистрован укупан нето приход легалних превозника износи 500 милиона еура а пријављени излазни ПДВ је око 60 милиона еура. Тако од укупног Тржишта Које износи око 865 милиона еура. Сива економија тако учествује са преко 35% а легално пословање са 65%. Носиоци сиве економије и нелегалног пословања су нелојална конкуренција, јер су им трошкови мањи за око 25% од најнижих економски оправданих цена, чиме се додатно урушава делатност јавног превоза путника.

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

ПРЕДЛОГ РЕШЕЊА 1:

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

Неопходно је да се:

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

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

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

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

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

ПРЕДЛОГ РЕШЕЊА 2:

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

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

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

Висока стопа ПДВ-а и велики трошкови пословања легалних превозника који по анализама стручњака, издвајају око 53 динара по сваком пређеном километру за државу, су идеалан терен за деловање "сиве економије" а нелегалним радом обавезе према држави су мање за 38 динара по сваком километру рада.

ПРЕДЛОГ РЕШЕЊА 3:

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

Превозници и удружења предлажу да се рефакције за гориво са садашњих 6,5 динара по литри на која сви превозници имају право увећа на 20,00 динара и то само за редован јавни линијски путнички саобраћај. Наведеном мером, нелегални превозници били би стимулисани да се легализују и нестало би сиве економије. Држава би на тај начин повећала буџетска примања због повећања обима ПДВ-а и сви би превозници били легализовани.

ПРЕДЛОГ РЕШЕЊА 4:

Апелујемо, ради уштеде средства из буџета, да се препоручи или наметне корисницима буџетских средстава (јавних предузећа, војска, школе, полиција ...), да надокнаду трошкова путовања за запослене плаћају само преко фактуре (месечне карте) носачи у јавном превозу или да накнада буде искључиво на основу веродостојне путне карте за обављен превоз. Оваквим пословањем се врши додатни повраћај ПДВ-а у буџет Републике Србије.

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

ПРЕДЛОГ РЕШЕЊА 5:

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

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

ПРЕДЛОГ РЕШЕЊА 6:

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

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

У легалном пословању трошкови горива, бруто зарада и ПДБа износе око 66% укупно оствареног прихода. Привреда бележи губитак од 214 милиона еура док је укупна Обртна имовина свих фирми у овој делатности 131,5 милиона еура и основни капитал 356,7 милиона еура. Трошкови финансирања пословања су изузетно велики и привреда је небригом државе и нерегуларним пословним окружењем исцрпљена.

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

У Србији је регистровано укупно 8.834 аутобуса, од којих је 5.912 аутобуса у привредним субјектима који обављају делатност превоза путника. То значи да би сваке године минимално 600 нових аутобуса требало да буде набављено од стране српских превозника.

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

У прилогу достављамо дописе које смо упућивали Министарствима, Министрима и институцијама са конкретним анализама и предлозима мера. Сви достављени документи су ставови привреде усаглашени на органима Пословног удружења друмског саобраћаја „СРБИЈАТРАНСПОРТ“ Београд.