

## **Записник са састанка Радне групе за борбу против сиве економије у друмском саобраћају**

Састанак је отворио **помоћник министра за друмски транспорт** указујући првенствено на потребу сиве економије у делатности превоза путника у друмском саобраћају која је узела озбиљне размере и за последице имамо урушавање озбиљних привредних друштава. Највећи проблем је нелегалан превоз путника како у међународном тако и у унутрашњем друмском саобраћају и показало се нужним да се створи једна оваква радна група која ће дефинисати циљеве и решење уз дефинисање међуресорних радних група на оперативном нивоу који ће у оквиру својих надлежности обављати контроле.

Помоћник Стојановић је такође указао на проблем предузећа која су у финансијској блокади, а које имају дозволе за обављање међународног линијског превоза које се издају на 5 година или превозници у теретном саобраћају који траже и добијају дозволе за међународни превоз терета. Проблем је контроле и пређења пословања таквих фирми, јер је уочено да се обавља привредна активност и да се нема увид да ли се смањује износ блокаде фирми и основано се сумња у незаконито пословање ако нема промена на текућем рачуну.

Посебно је указано на проблем међународног превоза ствари где таксе за дозволе тим фирмама у блокади плаћају њихова удружења а онда она (фирме у блокади) обављају делатност и своју услугу наплаћују у девизама, у кешу, а и даље остају у блокади, а ми немамо увид да ли је тај њихов износ блокаде временом смањен. Индикативно је да предузећа која се налазе више од 100 дана у блокади и даље обављају своју делатност и истовремено се налазе у сивој зони.

Велики обим комерцијалног међународног превоза у путничком саобраћају обавља се путничким возилима са 6 до 8 седишта, то су комби возила, која се не налазе у систему легалног пословања и који је законом забрањен. Такав превоз урушава легалну делатност међународног друмског превоза путника. Они скупљају путнике викендима, не постоји никаква евиденција о раду, о путницима, о наплати, о пословању и то нису привредна друштва а нису ни предузетници јер се путничким возилом не може обављати комерцијални међумесни и међународни превоз путника. Такав проблем нелегалног рада је присутан у унутрашњем превозу путника у скоро свим већим местима у Србији а посебно на релацији Панчево Београд. У овој делатности држава и привреда имају огромне губитке по разним основама и у том смислу се мора дати један посебан фокус и да се нађу решања које ће обезбедити квалитетну контролу оваквога рада и да се овоме стане на пут. Постоје проблеми у доказивању комерцијалне делатности и један од предлога је да се дефинише да се свака врста превоза где се врши превоз више од 5 несродних особа у возилу сматра комерцијалном делатношћу.

Следећи проблем јесте контрола штампања, задужења ни евиденције карата, листи за ванлинијску возњу и вредносне документације код превозника. Код нас штампање и задужење карата није централизовано као што је то пример у уређеним земљама Европе, например у Немачкој. Неопходно је осмислити и уредити ову област по принципу обједињеног штампања карата којима би била задужена сва привредна друштва, уз јасну констатацију да у Србији није могуће применити фискализацију у возилима и он-лине продају карата због непостојања техничких услова подршке на целој територији Србије.

Помоћник министра је указао на нови Закон о превозу путника у друмском саобраћају има позитивна решења која су у функцији уређења пословног амбијента.

Још један проблем је указан а који се очекује да реши царина а тиче се евиденције путника и броја путника који прелазе границу аутобусима и комби возилима. Царина и погранична полиција имају ту обавезу али то се не ради. У пракси се оверени путни лист баца а пријава путника умањује чиме се врши утаја прихода у линијском а у ванлинијском саобраћају се та тура не види нигде. Неопходно је успоставити евиденцију путних листи на граници, евиденцију путника за свако возило са којим је путник прешао границу и изменити уредбу којом би се обавезала сва возила са 6 и више седишта да морају бити евидентирани на линији евиденције и контроле кроз коју пролазе аутобуси.

Потребно је успоставити могућност укрштене контроле превозника који су у блокади која имају живу дозволу за рад, њиховом пословању и евиденцији којим возилом је прешло границу у обављању делатности, са податцима са царине и другим евиденцијама како би у контроли Пореских органа могло недвосмислено да се утврди који је приход заиста приказан а колики је остварен, да ли постоји утаја пореза и да ли фирма легално послује.

Министарство саобраћаја је предложило Меморандум о сарадњи са Управом царина како би се разменили податци и како би овлашћена лица из Министарства саобраћаја имала приступ царини и њиховим податцима како би се у сваком тренутку знало да ли је неки камион или аутобус био на граници (ушао или изашао) колико пута је и када прешао границу, са којим дозволама и каквом документацијом.

Наглашава се да има преко 1.000 привредних друштава у међународном превозу ствари. Сва та предузећа достављају извештаје о пословању за предходну годину Министарству саобраћаја у оквиру захтева доделу годишњег плана за следећу годину. У том извештају се доставља промет по сваком возилу у возном парку. Индиција је да се надувавају промети по тако пријављеним податцима па је потребно је извршити проверу података и укрстити званичне податке пословања превозника из АПР и пореске управе. Ово је неопходно хитно системски ускладити проверу података и анализу и ургирано је да се оваква превентивна контрола успостави.

**Помоћник министра за инспекцијски надзор** указао да се на терену врши контрола превоза путника у унутрашњем и међународном саобраћају. Уочено је да када инспекција скине таблице, поједини превозници настављају да обављају делатност са другим таблицама или чак без таблица, тако да та возила настављају да саобраћају, да раде и незаконито обављају делатност. Дао је предлог да се у рад саобраћајне инспекције укључи и комунална инспекција, због честог паркирања нелегалних превозника на зеленим површинама где чекају своје путнике. Веома је битно укључење инспекција рада и контроле возача и посаде возила у унутрашњем а посебно у међународном превозу.

Такође је указао да саобраћајна инспекција има проблема са превозницима са Косова и Метохије због третмана таквих превозника. Истакнута је недовољна и веома блага казнена политика за прекршаје физичких лица, тако да минимална казна буде 10.000 динара.

**Представници Пореске Управе** врши редовне контроле и пореској управи није проблем да у складу са препоруком других државних органа организује контролну делатност привредне гране транспорта. У складу са акционим планом Владе Републике Србије Пореска управа врши коонтинуиране активности на територији целе републике, те у том смислу треба идентификовати привредне субјекте и физичка лица за које има индиција да врше утају прихода и избегавање плаћања пореза и које треба да контролише Пореска управа, како би се спречила нелојална конкуренција и да се онемугући незаконито понашање у транспорту.

Сложили су се са предлогом помоћника за инспекцијски надзор да се у контролу укључи инспекција рада, посебно у фирмама које обављају међународни транспорт.

Представник Пореске управе подржава идеју централизацију штампања карата, листи за ванлинијску возњу и друге вредносне документације јер сваки такав документ је вредносни папир који мора да има своју заштиту по основу које може да се контролише. Разматрана је могућност да се систем штампање карата може организovati централизацијом у ковници новца, по моделу анкциозних маркица или обавезом штампања на вредносном папиру, што је неопходно формализовати кроз неки подзаконски акт.

Указано је на проблем нелегалне набавке горива и резервних делова за возила. Овде ћемо се конкретније позабавити са изворима набавке горива и организација такве контроле треба организovati на нижим нивоима и конкретним податцима.

Указано је да постоје велики проблеми са превозницима са југа Србије и пословања.

**Представник Министарства финансија** је указао да постоји уигран систем централизованог штампања акцизних маркица у ЗИН-у који би могао да буде примењен и на организацију дистрибуције карата и са организационог и технолошког аспекта то није проблем. Ово је технички могуће и изводљиво је. Карте би биле заштићене, правдале би се преузете количине а трошкови штампања не би били много већи од садашњих трошкова штампања карата. Постоји могућност и модернијег система за који се залагао министар Вујовић и ту треба наћи право решење које може бити и комбиновано. Успостављање само једног система фискалних апарата за продају карата заснованих на он-лине продаји и ГПРС комуникацији у Србији није могућ због непостојања квалитетне техничке подршке на целој територији републике и рада у међународном превозу ван територије Републике Србије.

Закључак је да је потребно је осмислити систем штампања карата у домаћем и међународном саобраћају, врсту и ниво заштите од фалсификовања, начин нумерисања и врста карата, систем организације дистрибуције.

**Помоћник министра за друмски транспорт** је закључио да је неопходна синхронизована контрола свих државних органа како би се укрштањем информација и података установили податци и аргументи који ће помоћи свим контролним органима у установљавању незаконитог рада и утаји прихода. Када су физичка лица у питању, увидом у обим километара на периодичном и годишњем нивоу, где се може упоредити податак колико је он горива потрошио и материјалних примања власника возила, тако да се недвосмислено установити незаконито обављање комерцијалне делатности.

Представници синдиката су се поздравили овакав озбиљан и оперативан приступ ресорног министарства уз очекивања привреде да се веома велики и нагомилани проблеми у делатности превоза путника у друмском саобраћају могу решити уређењем пословног амбијента и системски решавање проблема и постављених правила која регулишу делатност као одржив бизнис. Рад овакве међуресорне радне групе је неопходан јер решење проблема јесте у непостојању координације и предузимању мера у другим министарствима а не само у Министарству саобраћаја.

Уређење делатности у оквиру легалних, регистрованих превозника је веома важно, јер је пословање, систем организовања и мотив рада неких бизнисмена као власника фирми мотивисан количином готовог новца који се налази у оптицају уз уједно не постојања система контрола и система квалитетног надзора пословања. Јако је важно уредити организацију контроле и дистрибуцију карата, листи за ванлинијску возњу и вредносну документацију. Ми очекујемо предлог модела функционисања и организације дистрибуције вредносне

документација уз веома важну потребу контроле компјутерске продаје карата у агенцијама и аутобуским станицама. Ти компјутери морају бити контролисани – чиповани и мора се онемогућити корекција и брисање података података у циљу утаје прихода.

У међународном превозу путника је изузетно важно обезбедити евиденцију путника по сваком возилу које има више од 5 путника. Предлог је да сва возила за превоз путника са више од 5 места буду усмерена на линију где се контролишу аутобуси и да се тачно мора знати који путници су прешли границу са којим возилом. У ванлинијском саобраћају је ово веома важно зато што возило мора да се врати у земљу са истим путницима по путном лису а та евиденција мора остати архивирана и на располагању разним контролним органима у каснијим контролама.

У садашњим контролама превозника у седиштима фирми, у архиви се налазе неоверене листе путника, које је било могуће поново исписати по обављеном послу. На границама нема евиденције и то превозници знају па уз прикривање карата се коригују и спискови путника и тиме се врши утаја прихода која је наплаћена у кешу.

Србијатранспорт је окупила саобраћајне теренске контролоре превозника и у сваком смислу нуди помоћ и сарадњу инспекцијским органима у идентификовању, снимању и сарадњи на елиминисању носилаца сиве економије.

Указано је да је у Србији регистровано преко 9.140 аутобуса од чега се око 1.300 аутобуса налази у власништву физичких лица и податке о власницима аутобуса која су физичка лица се може остварити увид у МУП у или у Удружењу осигуравача Србије, са податцима о километражама возила између две регистрације. Ту се може сагледати и власници возила са 6, 7 и 8 седишта са свим податцима и детаљима. Анализом података у оквиру оперативне радне групе тачно се може сагледати ко су људи који се комерцијално бави превозом путника, у каквој су функцији аутобуси и комби возила у власништву физичких лица, те се у том смислу могу планирати конкретне координиране активности елиминисања носилаца сиве економије.

Проблеми нелегалног превоза у Србији велики а буџет Републике Србије годишње губи преко 105 милиона евра, где се процењује да би очекивани ефекти требало да буду око 80 милиона евра годишње. Легална привреда има огромне губитке што је велики проблем за превознике, за путнике, али и за произвођаче возила у Србији.

Србијатранспорт је разним надлежним министарствима писала велики број пријава, проблема и предлога решења али није било одговора, и сви су сматрали да је одговорност за проблем на неком другом месту. За садашње проблеме у друмском превозу путника јесу одговорне институције јер није постојао уређен пословни систем, нису постојеле дефинисане и квалитетне евиденције и укрштене контроле пословања а у исто време превознике је контролисала само саобраћајна инспекција и поједини инспектори су се временом зближили са појединим превозницима и појединци су утицали на креирање редова вожње уз значајне личне интересе.

Управа царина је ове проблеме већ уочила и саопштава да је са Министарством саобраћаја је отпочела договоре да се контрола међународних дозвола покрије информатички и да се оствари нека врста размене података и информација о искоришћености дозвола.

Новим Законом о превозу путника се предвиђа да Министар одговоран за послове царина пропише садржину и начин вођења евиденције, односно податке о путницима које у аутобусима прелазе границу у возилима домаћих и страних регистарских таблица. Царина сада само има статистичку евиденцију за интерне потребе. Сада не постоји обавеза вођења евиденције возила и физичких лица која прелазе државну границу уз то не постоји технологија за вођење оваквих евиденција и то није прописано законом.

Сопштено је да евиденција путника и лица која прелазе границу врши у Управи граничне полиције. Евиденција лица која прелазе државну границу постоји и ту је сада потребно усагласити могућност размене или коришћења података.

Министарство финансија је предложило да се проблем решава првенствено кроз закон о превозу путника и као једну од могућности решавања проблема измену правилника о евидентирању или кроз Уредбу. Сва решења треба да буде практична и без великих нових трошкова.

Представник Министарства финансија је указала да је предлагано прописивање минималне цене превоза, са елементарним трошковима пословања, као основе за контролу или основ плаћање ПДВ када се утврди да је превоз обављен.

Плаћање предузећа који су у блокади биће решено у сарадњи са инспекторима задуженим за финансијски систем. Ми ћемо изаћи са ставом за неколико дана.

Предлог да се врши пријава ПДВ-а по међународним дозволама није прихватљив јер има и предузетника који нису у ПДВ, па би проблем био делимично решен. Поставља се питање да ли предузетник може да буде носилац дозволе за међународни линијски превоз путника, с обзиром на обим километара и приход који би морао да буде већи од прописаног лимита за предузетнике.

Представник Министарства финансија је начелно указала да је неопходно да све проблеме треба решавати кроз кровни закон и да то буде база одакле ће сва друга министарства да се наслањају и да своје прописе уређују.

Оно што је јако важно да се истакне а што је достављено од стране Министра финансија на иницијативу Србијатранспорта јесте уједначавање стопе ПДВ на 10%. Садашња стопа ПДВ од 20% у међумесном линијском саобраћају је велика а на територији Републике Србије јесте један од фактора који утичу на оптерећење привреде и цену карте. Став Сектора за фискални систем Министарства финансија је да је предлог изједначавања стопе ПДВ у јавном линијском превозу путника који се обавља по регистрованим редовима вожње апсолутно оправдан. Ова иницијатива има упориште у стандарима Европске уније и да прихватањем те иницијативе наше обавеза усаглашавања са стандардима Европске уније не би била нарушена.

Дат је предлог да полицајац који контролише возило може да провера возача и да се на лицу места на основу матичног броја може да установи радни статус возача. потребно је да се направи законски оквир за поступање и повезивање података ПИО и ПУ. Сада саобраћајна полиција нема могућност да одмах приступа бази података али постоје услови да се податци могу накнадно контролисати и вршити проверу. Прошле недеље је контролисано око 1.500 возача теретних возила и аутобуса. Сада се ти возачи могу проверити да ли су у радном односу.

Указано је на проблем нелегалног превоза путничким возилима у унутрашњости, који се обавља као нелегалан линијски међумесни превоз путника. Подржан је предлог да се одузимање возила за нелегалан превоз одузима 90 дана и да се то регулише новим законом. Решења у члану 13 новог закона постоје решења која дају значајне могућности решавања проблема нелегалног превоза и треба имати у виду нови Закон о инспекцијском надзору.

Подржава се предлог да се уведе посебна стопа ПДВ-а за међумесни превоз од 10 %, јер је то изузетно важно за транспортну привреду посебно што су редови вожње регистровани у складу и са потребама дневних миграната, ђака и радника. У том смислу треба погледати примере у земљама у окружењу. Наведени су примери Црне Горе где је ПДВ 7%, Македоније 5%, Словеније 9%, Аустрије 10%, Италије ...

Потребно је проширити чланове закона из казних одредби које би се примењивале одмах по објављивању у Службеном Гласнику. То се посебно односи на чланове 150, 157, 165, 166, већ и потреба да се члан 169 где се предвиђају значајно ригорозније фиксне казне у складу са чланом 173. (фиксна казна сваки пут 100.000 динара). Ово би значајно увело ред у линијском саобраћају.

Помоћник Стојановић је дао предлог да се свако комби возило са шест и више места које се бави превозом више од 5 несродних особа - путника, а нема одговарајућу дозволу за то, аутоматски искључује возило из саобраћаја на 90 дана са обавезом коришћења овлашћеног паркинга.

На састанку је договорено да синдикати до четвртка треба да доставе разрађен предлог модалитета јединственог штампања и дистрибуције карата у превозу путника.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре треба да осмисли правни оквир за дистрибуцију карата од стране државе у важећем и нацрту закона о превозу путника. Рок за мере и конкретна решења ове радне групе је 20 дана.

Договорено је да сви присутни до следећег састанка размотре да ли је из области свих присутних министарстава нужна измена било ког прописа ради постизања циљева ове Радне групе.

Такође је члановима предочено да размотре и осмисле начин међуресорне сарадње и начина будуће реализације на пословима сузбијања сиве економије.

Договорено је и да сектор за фискални систем Министарства финансија до среде достави званичан став Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре по питању издавања дозвола фирмама које су у финансијској блокади као и законитости плаћања административне таксе овим предузећима за издавање решења за доделу дозвола, од стране трећих лица.