

ИЗВЕШТАЈ
О СПРОВЕДЕНОЈ ЈАВНОЈ РАСПРАВИ
О ПРЕДЛОГУ УРЕДБЕ О РАСПОДЕЛИ СТРАНИХ ДОЗВОЛА ЗА МЕЂУНАРОДНИ
ПРЕВОЗ ТЕРЕТА

На основу члана 41. 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) Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (у даљем тексту: Министарство) објављује Извештај о спроведеној јавној расправи о Предлогу уредбе о расподели страних дозвола за међународни превоз терета (у даљем тексту: Извештај о спроведеној јавној расправи).

Извештај о спроведеној јавној расправи се објављује на интернет страници Министарства и порталу еКонсултације.

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”.

Примедбе, предлози и сугестије прикупљене у току трајања јавне расправе представљају саставни део овог извештаја.

У наредној табели дат је хронолошки приказ свих примедби, предлога и сугестија, са закључцима по свакоме од њих и кратким образложењем.

Подносилац	Члан и став Предлога уредбе	Примедбе и предлог за измену	Образложење	Закључак
Удружење за међународни друмски транспорт путника и робе МДТ СИСТЕМ, Краљево	Члан 14. став 1.	Број дозвола који је превозник применом критеријума из члана 11. став 1. ове уредбе искористио у периоду октобар-октобар, умањен у складу са ст. 2. и 3. овог члана и чланом 2729 . ове уредбе, односно умањен за број дозвола из члана 18. став 3. ове уредбе ...	Погрешно позивање на чланове.	Прихваћено.
	Члан 14. став 2.	Број дозвола који је превозник применом критеријума из члана 11. став 1. ове уредбе искористио у периоду октобар-октобар ...	Погрешно позивање на члан.	Прихваћено.
	Члан 15. став 1.	Уколико је број појединачних дозвола у одређеном прелиминарном контингенту за наредну годину мањи од збира дозвола из члана 4. ове уредбе и укупног броја дозвола из члана 14. став 1. ове уредбе, у који нису укључене дозволе из члана 7. став 1. тачка б) ове уредбе, већи од утврђеног фиксног дела појединачног плана у текућој години, број дозвола који су ти превозници применом критеријума из члана 11. став 1. ове уредбе искористили у периоду октобар-октобар, умањен у складу са чланом 14. ст. 2. и 3. и чланом 2729 . ове уредбе, умањује се сразмерно односу утврђеном у члану 7. став 1. тачка 7) ове уредбе.	Погрешно позивање на чланове. Удружење за међународни друмски транспорт путника и робе МДТ СИСТЕМ, током рада Радне групе, изјаснило се да се у Предлогу уредбе задржи постојећи редослед фаза у поступку утврђивања годишњег плана расподеле, односно да се фаза „скалирања“ фиксног дела плана расподеле појединачних дозвола изврши на крају процеса утврђивања фиксног дела плана расподеле.	Делимично прихваћено. Чланови Радне групе су већински подржали компромисно решење које подразумева предложени редослед фаза у поступку утврђивања годишњег плана расподеле.

Члан 16.	... у складу са чл. 2223. и 2324. ове уредбе.	Погрешно позивање на чланове.	Није прихваћено. Члан 24. односи се на доделу дозволе за сопствене потребе а исто не треба да се уређује у оквиру члана 16.
Члан 23. став 8.	Број додељених појединачних дозвола из става 5. овог члана не може бити мањи од један, у случају доделе дозволе из става 5. тач. 1)-3).	Ова одредба није била предмет дискусије на састанцима Радне групе, што је по нашем мишљењу пропуст јер се тиче значајног броја превозника, може се рећи чак већине домаћих превозника - према доступним подацима (годишњи план расподеле дозвола за 2022. годину), од 2.060 превозника њих 1.342 има пет и мање возила (више од 65%), њих 1.211 (скоро 59%) има четири и мање возила, њих 1.025 (скоро 50%) има три и мање возила, њих 773 (више од 37%) има два и мање возила и њих 417 (око 20%) има једно возило. Овим бројеви превозника на које ће се односити ова одредба треба додати и оне превознике чији ће број возила за расподелу променљивог дела (члан 23. став 9) бити у наведеним опсезима.	Није прихваћено. Имајући у виду да је број дозвола чија се расподела уређује чланом 23, односно ставом 5. тач. 1)-3) истог члана изузетно мали неопходно је одредити одговарајући критеријум по коме би се расподела извршила. Како је од свих критеријума квалитет возног парка и правилно коришћење дозвола преостало као једини меродаван, избор је да се додела изврши по том основу и тиме олакша сам начин доделе а расподела учини праведнијом у смислу приступа тржишту за домаће превознике са и већим транспортним капацитетом.
Члан 29. став 8.	Ако превозник врати појединачну дозволу из члана 34. ове уредбе као неправилно коришћену, губи право на доделу	Погрешно позивање на члан.	Прихваћено.

		дозвола из члана 34. ове уредбе у текућој години.		
	Чл. 32 – 34.	Брисати.	Чланом 37. предвиђено је да чл. 36 – 38. Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима ("Службени гласник РС", бр. 113/15 и 44/18-др. закони) важе до дана ступања на снагу правилника којим се прописује начин коришћења временских дозвола и образац дневника путовања.	Прихваћено.
	Члан 38.	Одредбе у вези са захтевима из чл. 6, 23. ст. 2. и 11, 24. став 1. и 26. став 5. ове уредбе примењују се даном стицања техничких предуслова за примену, до када се електронски поднети захтеви достављају се и лично преко писарнице државних органа.	Изузећем није обухваћен електронски захтев из члана 6. ове уредбе.	Прихваћено.
Привредна комора "Међународни транспорт и логистика"	у члану 7. став 1. је потребно додати нову тачку 18. која треба да гласи:	<i>„највећем броју појединачних дозвола по превознику који може бити доделјен на основу члана 23. став 5. и став 6. ове уредбе.“</i>	приликом разговора са превозницима приметна је била бојазан од наглог подизања дозвола из варијабилног дела плана. Ово има смисла, и сами смо на то указивали током рада Радне групе, јер је велики број превозника који учествује у расподели а контингенти дозвола су ретко кад задовољавајући. Уколико се не	Прихваћено.

			ограничи број дозвола које превозник може да подигне из променљивог дела плана по члану 23. став 5. имаћемо ситуацију где превозници са већим возним парковима могу једним захтевом да преузму све дозволе из варијабилног дела. Ограничењем по превознику се оставља могућност домаћинског вођења расподеле и пропорционално распоређивање потрошње расположивих дозвола.	
	у члан 14. би због дефинисања дозвола које подлежу умањењу („скалирање“) требало додати нови став 1. који би гласио:	„Број дозвола који је превозник применом критеријума из члана 11. став 1. ове Уредбе искористио у периоду октобар-октобар, умањен у складу са ст. 2. и 3. овог члана, представља онај број дозвола на који ће се применити евентуално умањење дефинисано чланом 15. ове Уредбе“ Досадашњи став 1. постаје став 2.	због дефинисања дозвола које подлежу умањењу („скалирање“) требало додати нови став 1.	Није прихваћено. Члан 14. став 1 уређује фиксни део плана расподеле и јасно предвиђа да се број дозвола који се умањује у фиксном делу плана врши након расподеле ЦЕМТ и временских дозвола док је у члану 15. предвиђено како се врши евентуално скалирање броја дозвола у случају да је број размењених дозвола умањен за предвиђене фондове, мањи од броја дозвола утврђен у фиксном делу плана. Такође чланом 15. уређује се случај да број дозвола у фиксном делу плана превазилази број размењених (умањен за

				дозволе из фондова) и након умањења свих дозвола које су у претходном периоду октобар-октобар додељене у променљивом делу плана расподеле.
члан 15. је потребно преформулисати како би јасно и недвосмислено дефинисао став који је усвојен као компромисни а на предлог МГСИ.	“Уколико је број појединачних дозвола у одређеном прелиминарном контингенту за наредну годину мањи од збира дозвола из члана 4. ове уредбе и укупног броја дозвола из члана 14. став 1. ове Уредбе, у који нису укључене дозволе из члана 7. став 1. тачка 6. ове уредбе, домаћим превозницима чији је број појединачних дозвола из члана 14. став 1. ове уредбе на том контингенту у који нису укључене дозволе из члана 7. став 1. тачка б) ове уредбе већи од утврђеног фиксног дела појединачног плана у текућој години, број дозвола који су ти превозници применом критеријума из члана 11. став 1. ове Уредбе искористили у периоду октобар-октобар, умањен у складу са чланом 14. став 2. и 3. и чланом 27. ове уредбе, УМАЊУЈЕ СЕ РАЗЛИКА/ПОВЕЋАЊЕ БРОЈА ДОЗВОЛА сразмерно односу утврђеном у члану 7. став 1. тачка 7) ове Уредбе.	Наиме, поред позива чланова који нису разумели овај члан, ни ми сами нисмо могли са сигурношћу да одговоримо шта доноси овај члан. Знамо да је договорено да се „скалирање“ дозвола ради искључиво превозницима који су повећали свој фиксни део у односу на претходну годину и то само на делу повећања. Такође, договорено је да тренутак „скалирања“ буде након умањења плана за дозволе које су одузете због смањења броја бодова за возни парк и умањења због преклопљених возњи а пре умањења за расподелу ЦЕМТ и временске дозволе. Уједно, став 2. овог члана је по нашем мишљењу непотребан јер је ставом 1. све речено. Не постоји потреба да се посебно разрађује “скалирање” у случају неравномерне потрошње и комбинације два годишња фиксна дела једног превозника током једне календарске године	Није прихваћено. Члан 14. став 1 уређује фиксни део плана расподеле и јасно предвиђа да се број дозвола који се умањује у фиксном делу плана врши након расподеле ЦЕМТ и временских дозвола док је у члану 15. предвиђено како се врши евентуално скалирање броја дозвола у случају да је број размењених дозвола умањен за предвиђене фондове, мањи од броја дозвола утврђен у фиксном делу плана. Предложеним решењем није обухваћен случај да број дозвола у фиксном делу плана превазилази број размењених (умањен за дозволе из фондова) и након умањења свих дозвола које су у претходном периоду октобар-октобар додељене у променљивом делу плана	

		Уколико је однос утврђен у члану 7. став 1. тачка 7) већи од један, ПРЕВОЗНИЦИМА, КОЈИ ИМАЈУ УВЕЋАЊЕ ФИКСНОГ ДЕЛА ПЛАНА, се у фиксни део појединачног плана расподелује број дозвола једнак фиксном делу појединачног плана у текућој години умањен сразмерно односу разлике збира дозвола из члана 4. ове уредбе и броја дозвола у фиксном делу појединачног плана у текућој години и броја уговорених појединачних дозвола за наредну годину и броја дозвола у фиксном делу појединачног плана у текућој години. „	јер је ставом 1. и то обухваћено.	расподеле.
члан 22. став 5. је потребно изменити	<i>„Утврђивање променљивог дела појединачног плана не врши се за превознике којима је на ревизији годишњег плана расподеле умањен фиксни део појединачног плана у складу са ставом 1. овог члана и који на расподељиваном контингенту имају неправилно раздужене дозволе у текућој години.“</i>	Наиме, и сами сте сведоци да смо у претходних 30ак дана имали доста случајева гублјења једне дозволе. Причамо само о гублјењу! Имајући то у виду могућност једне неправилне дозволе код превозника је готово сигуран догађај. Остављајући овакво решење сигурни смо да ни један превозник не би задржао евентуално добијен варијабилни део. Друго, административне мере уз нове казнене одредбе су сасвим довољна казна, чак и прилично	Није прихваћено. Сама чињеница да је већ постојећим одредбама Уредбе предвиђено да учешће у расподели „50% варијабилног дела плана“ немају превозници са неправилно раздуженим дозволама, оваква одредба је преузета из овог решења и представља један од основних услова како би се превознику који поседује фиксни део плана дозволило учешће у додели дозвола из променљивог	

			<p>строга, за неправилну или изгубљену дозволу. Савим оправдавајући разлог против решења да се губи варијабилни део због неисправно раздужене дозволе је велики број возача и ситуација да је дозвола папир који се користи стално и приказује контролним органима уз велики број других папира, велики број поља која је потребно попунити, уз сталну опасност од крађе, губитка, пожара, незгоде, намере возача. Како превозници не могу да утичу на већину горе наведених ствари сматрамо да су у праву и као чланови Радне групе тражимо обавезну измену овог става.</p>	<p>дела плана без претходно потрошеног фиксног дела плана. Након преузимања дозвола из фиксног дела плана, превозник који је раздужио неправилне дозволе, наставља да преузима дозволе без обзира на наведену чињеницу уз умањење броја дозвола на располагању.</p>
у члану 23. је потребно додати нови став 6.	<p>Уколико је број дозвола из члана 5. став 6. ове уредбе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - мањи од 100, једном превознику се могу једновремено доделити највише 5 појединачних дозвола - мањи од 50, једном превознику се могу једновремено доделити највише 3 појединачне дозволе - мањи од 30 једном превознику се могу једновремено доделити највише 2 појединачне дозволе - мањи од 10 једном превознику се може једновремено 		<p>Прихваћено кроз модификацију члана 23. став 5.</p>	

		доделити највише 1 појединачна дозвола		
Пословно удружење "Међународни транспорт"	у члану 7. став 1. је потребно додати нову тачку 18. која треба да гласи:	<i>„највећем броју појединачних дозвола по превознику који може бити доделјен на основу члана 23. став 5. и став 6. ове уредбе.“</i>	приликом разговора са превозницима приметна је била бојазан од наглог подизања дозвола из варијабилног дела плана. Ово има смисла, и сами смо на то указивали током рада Радне групе, јер је велики број превозника који учествује у расподели а контингенти дозвола су ретко кад задовољавајући. Уколико се не ограничи број дозвола које превозник може да подигне из променљивог дела плана по члану 23. став 5. имаћемо ситуацију где превозници са већим возним парковима могу једним захтевом да преузму све дозволе из варијабилног дела. Ограничењем по превознику се оставља могућност домаћинског вођења расподеле и пропорционално распоређивање потрошње расположивих дозвола.	Прихваћено.
	у члан 14. би због дефинисања дозвола које подлежу умањењу („скалирање“) требало додати нови став 1. који	„Број дозвола који је превозник применом критеријума из члана 11. став 1. ове Уредбе искористио у периоду октобар-октобар, умањен у складу са ст. 2. и 3. овог члана, представља онај број дозвола на који ће се применити евентуално умањење дефинисано чланом 15. ове	због дефинисања дозвола које подлежу умањењу („скалирање“) требало додати нови став 1.	Није прихваћено. Члан 14. став 1 уређује фиксни део плана расподеле и јасно предвиђа да се број дозвола који се умањује у фиксном делу плана врши након расподеле ЦЕМТ и временских дозвола док је у

	<p>би гласио:</p>	<p>Уредбе“ Досадашњи став 1. постаје став 2.</p>		<p>члану 15. предвиђено како се врши евентуално скалирање броја дозвола у случају да је број размењених дозвола умањен за предвиђене фондове, мањи од броја дозвола утврђен у фиксном делу плана. Такође чланом 15. уређује се случај да број дозвола у фиксном делу плана превазилази број размењених (умањен за дозволе из фондова) и након умањења свих дозвола које су у претходном периоду октобар-октобар додељене у променљивом делу плана расподеле.</p>
	<p>члан 15. је потребно преформулисати како би јасно и недвосмислено дефинисао став који је усвојен као компромисни а на предлог МГСИ.</p>	<p>“Уколико је број појединачних дозвола у одређеном прелиминарном контингенту за наредну годину мањи од збира дозвола из члана 4. ове уредбе и укупног броја дозвола из члана 14. став 1. ове Уредбе, у који нису укључене дозволе из члана 7. став 1. тачка 6. ове уредбе, домаћим превозницима чији је број појединачних дозвола из члана 14. став 1. ове уредбе на том контингенту у који нису укључене дозволе из члана 7. став 1. тачка б) ове уредбе већи од утврђеног фиксног дела</p>	<p>Наиме, поред позива чланова који нису разумели овај члан, ни ми сами нисмо могли са сигурношћу да одговоримо шта доноси овај члан. Знамо да је договорено да се „скалирање“ дозвола ради искључиво превозницима који су повећали свој фиксни део у односу на претходну годину и то само на делу повећања. Такође, договорено је да тренутак „скалирања“ буде након умањења плана за дозволе које су одузете због смањења броја бодова за возни парк и</p>	<p>Није прихваћено. Члан 14. став 1 уређује фиксни део плана расподеле и јасно предвиђа да се број дозвола који се умањује у фиксном делу плана врши након расподеле ЦЕМТ и временских дозвола док је у члану 15. предвиђено како се врши евентуално скалирање броја дозвола у случају да је број размењених дозвола умањен за предвиђене фондове, мањи од броја</p>

		<p>појединачног плана у текућој години, број дозвола који су ти превозници применом критеријума из члана 11. став 1. ове Уредбе искористили у периоду октобар-октобар, умањен у складу са чланом 14. став 2. и 3. и чланом 27. ове уредбе, УМАЊУЈЕ СЕ РАЗЛИКА/ПОВЕЋАЊЕ БРОЈА ДОЗВОЛА сразмерно односу утврђеном у члану 7. став 1. тачка 7) ове Уредбе.</p> <p>Уколико је однос утврђен у члану 7. став 1. тачка 7) већи од један, ПРЕВОЗНИЦИМА, КОЈИ ИМАЈУ УВЕЋАЊЕ ФИКСНОГ ДЕЛА ПЛАНА, се у фиксни део појединачног плана расподелује број дозвола једнак фиксном делу појединачног плана у текућој години умањен сразмерно односу разлике збира дозвола из члана 4. ове уредбе и броја дозвола у фиксном делу појединачног плана у текућој години и броја уговорених појединачних дозвола за наредну годину и броја дозвола у фиксном делу појединачног плана у текућој години. „</p>	<p>умањења због преклопљених возњи а пре умањења за расподелу ЦЕМТ и временске дозволе. Уједно, став 2. овог члана је по нашем мишљењу непотребан јер је ставом 1. све речено. Не постоји потреба да се посебно разрађује “скалирање” у случају неравномерне потрошње и комбинације два годишња фиксна дела једног превозника током једне календарске године јер је ставом 1. и то обухваћено.</p>	<p>дозвола утврђен у фиксном делу плана.</p> <p>Предложеним решењем није обухваћен случај да број дозвола у фиксном делу плана превазилази број размењених (умањен за дозволе из фондова) и након умањења свих дозвола које су у претходном периоду октобар-октобар додељене у променљивом делу плана расподеле.</p>
	<p>члан 22. став 5. је потребно</p>	<p>„Утврђивање променљивог дела појединачног плана не врши се за превознике којима је на ревизији</p>	<p>Наиме, и сами сте сведоци да смо у претходних 30ак дана имали доста случајева губљења</p>	<p>Није прихваћено. Сама чињеница да је већ постојећим одредбама</p>

	изменити	<i>годишњег плана расподеле умањен фиксни део појединачног плана у складу са ставом 1. овог члана и који на расподелјиваном контингенту имају неправилно раздужене дозволе у текућој години. “</i>	једне дозволе. Причамо само о гублјењу! Имајући то у виду могућност једне неправилне дозволе код превозника је готово сигуран догађај. Остављајући овакво решење сигурни смо да ни један превозник не би задржао евентуално добијен варијабилни део. Друго, административне мере уз нове казнене одредбе су сасвим довољна казна, чак и прилично строга, за неправилну или изгубљену дозволу. Савим оправдавајући разлог против решења да се губи варијабилни део због неисправно раздужене дозволе је велики број возача и ситуација да је дозвола папир који се користи стално и приказује контролним органима уз велики број других папира, велики број поља која је потребно попунити, уз сталну опасност од крађе, губитка, пожара, незгоде, намере возача. Како превозници не могу да утичу на већину горе наведених ствари сматрамо да су у праву и као чланови Радне групе тражимо обавезну измену овог става.	Уредбе предвиђено да учешће у расподели „50% варијабилног дела плана“ немају превозници са неправилно раздуженим дозволама, оваква одредба је преузета из овог решења и представља један од основних услова како би се превознику који поседује фиксни део плана дозволило учешће у додели дозвола из променљивог дела плана без претходно потрошеног фиксног дела плана. Након преузимања дозвола из фиксног дела плана, превозник који је раздужио неправилне дозволе, наставља да преузима дозволе без обзира на наведену чињеницу уз умањење броја дозвола на располагању.
	у члану 23. је потребно додати	Уколико је број дозвола из члана 5. став 6. ове уредбе: - мањи од 100, једном		Прихваћено кроз модификацију члана 23. став 5.

	нови став 6.	<p>превознику се могу једновремено доделити највише 5 појединачних дозвола</p> <ul style="list-style-type: none"> - мањи од 50, једном <p>превознику се могу једновремено доделити највише 3 појединачне дозволе</p> <ul style="list-style-type: none"> - мањи од 30 једном <p>превознику се могу једновремено доделити највише 2 појединачне дозволе</p> <ul style="list-style-type: none"> - мањи од 10 једном <p>превознику се може једновремено доделити највише 1 појединачна дозвола</p>		
КВ ТЕАМ ДОО	члан 6. став 1, члан 21. став 1, члан 23. став 1, члан 24. став 1, члан 26. став 5.	Примедба се односи на електронско подношење захтева. Омогућити подношење захтева преко Е-управе.	Коришћење услуга електронске писарнице преко софтверског система ИДЗМТ је велики трошак за мале превознике.	Није прихваћено. У складу са стратешким оквиром Владе Републике Србије пословни процеси које спроводи државна управа иду у правцу дигитализације како би се сам приступ услугама у што већој мери олакшао. С тим у вези су одредбе и ове Уредбе које предвиђају електронско пословање са домаћим превозницима али уз претходно стицање техничких могућности као предуслов за примену. Техничке могућности се у највећем односу на процесе које спроводи Писарница државних органа Управе за заједничке послове.

	члан 14. став 2.	<p>Умањење броја дозвола по основу смањења броја бодова за возни парк врши се 4 пута по истом основу јер се увек гледа број бодова у односу на претходни план.</p> <p>Умањење броја дозвола вршити у односу на претходни план само када се ради априлска ревизија а за све остале ревизије и наредни годишњи план посматрати у односу на број бодова на претходној ревизији.</p>	Смањење броја дозвола на ревизијама не дозвољава превознику да задужи број дозвола који је имао на годишњем плану.	Није прихваћено. Одредбе у вези са смањењем броја бодова и умањење броја припадајућих дозвола у плану расподеле су неопходне у случају да домаћи превозник драстично умањи број возила којима обавља међународни превоз терета у друмском саобраћају. Наведена примедба је већ уграђена у текст Уредбе у оквиру члана 14. став 2. Уредбе.
	члан 17. став 5.	<p>Ограничавање повећања броја возила за „плаћање“ ЦЕМТ дозвола на 10 % у односу на текућу годину.</p> <p>Повећати проценат на 50/100 %.</p>	Превозници који су на време дошли до ЦЕМТ дозвола уколико их ефикасно користе немају потребу за коришћењем дозвола јер у сваком возилу имају ЦЕМТ дозволу па вишак возила распродају.	Није прихваћено. Одредба већ постоји у Уредби идентично дефинисана. Сви чланови Радне групе су на становишту да исту не треба мењати јер служи као заштита домаћим превозницима и обезбеђује могућност планирања пословања у наредним годинама.
	члан 23. став 5.	<p>Примедба се односи на број дозвола по возилу.</p> <p>За тачку 4 и 5 додати услов да број додељених појединачних дозвола не може бити мањи 1.</p>	Превозници који су више од 20 година у транспорту са 3-4 возила као и нови превозници са истим бројем возила неће бити у могућности никад да задуже дозволу из променљивог дела појединачног плана а самим тим ни да повећају	Није прихваћено. Имајући у виду да је број дозвола чија се расподела уређује чланом 23, односно ставом 5. тач. 1)-3) истог члана изузетно мали неопходно је одредити одговарајући критеријум по

			<p>односно праве фикс на већини контингената. Не даје се једнака могућност приступа транспортним тржиштима новим превозницима који не поседују фиксни део плана на одређеном контингенту као што то пише у образложењу (страна 3, став 3)</p>	<p>коме би се расподела извршила. Како је од свих критеријума квалитет возног парка и правилно коришћење дозвола преостало као једини меродаван, избор је да се додела изврши по том основу и тиме олакша сам начин доделе а расподела учини праведнијом у смислу приступа тржишту за домаће превознике са и већим транспортним капацитетом.</p>
--	--	--	--	--

члан 23. став 10	О захтеву одлучује комисија (појединац). Брисати овај став.	Искључити субјективност приликом одлучивања о захтеву.	Није прихваћено. Члан 23. став 10 не дефинише комисију нити комисијску одлуку.
члан 31. став 1.	Казнена одредба свакако треба да постоји али не овако ригорозна и селективна. Оставити могућност као код ЦЕМТ дозвола за губитак на 10% задужених дозвола у периоду од 3 године.	Сваком може да се деси да изгуби дозволу (некад је возач једноставно не врати из разних разлога) и не треба га одмах кажњавати.	Није прихваћено. Имајући у виду постојећа искуства по питању губљења међународних дозвола које предствљају јавну исправу већински став Радне групе је био да се ова појава мора кажњавати новчано у случају да домаћи превозник нема у плану расподеле довољан број дозвола како би се спровело кажњавање кроз одузимање. Процент „губљења дозволе“ је у потпуности неприхватљив јер представља „процент“ примене прописа.
члан 36. став 1.	Од којих дозвола ће се доделити другом превознику? Брисати овај став.	Уколико није договорено нешто ново а да нас министарство није обавестило, резервне годишње дозволе не постоје.	Није прихваћено. Одредба је дефинисана у случају да је додела резервних временских дозвола предвиђена међународним уговором, за период до истека рока важења дозволе.
члан 36.	Рок за достављање листова из Дневника путовања до 20-тог текућег месеца. Рок за раздужење “листова“ из дневника путовања за временску	Превозници су и овако довољно збуњени различитим датумима за раздужење па је логичније да се за временску дозволу тај рок повећа и изједначи са ЦЕМТ	Није прихваћено. Дефинисано је постојећом Уредбом годинама уназад а одредбе о временским дозволама су предвиђене за

		дозволу померити на последњи дан у месецу за претходни календарски месец.	дозволом.	уређивање кроз одговарајући правилник чији правни основ даје Закон о превозу терета у друмском саобраћају.
Доситеј д.о.о., Београд	Уопштено	Начин наплате услуга	Начин наплате Ваших услуга који је катастрофалан обзиром а вероватно сте упућени да банке више немају особље и да је вирманско плаћање односно печатирање вирмана равно немогућем! Сама чињеница да се печат више нигде у свету не уважава (није неопходан) И обзиром да су сва пословања сведена на електронску форму како ћемо функционисати у будућности?	Није прихваћено. Уредба о расподели међународних дозвола не уређује питање плаћања административне таксе, већ је то уређено Законом о административним таксама. Стални захтев МГСИ је обезбеђивање електронског увида у уплаћене административне таксе, док је увођење обавезе електронског захтева који предвиђа ова Уредба представља корак у правцу дигитализације комплетног поступка доделе дозвола па и достављање доказа о плаћеним административним таксама.

	Казнене одредбе	<p>Новчана казна у фиксном износу од 100 000 слажем се са кажњавањем одређених радњи и доказаних непримерених дела али не можете имати став за све једнак јер ситуације које се дешавају на терену су нешто што ви не можете ни да замислите а ми не моземо да предвидимо.</p>	<p>Пример 1. Возач се наљути на послодавца (неретко), запали дозволу јер је свестан њене важности и остави камион на Бресту на пр. Какве то везе има са возарем? Какве везе има са осталим колегама? Како да и возар и остатак флоте и особља снесе последице од 30 дана чекања на одлучивања о случају? Ви врло добро знате да једна дозвола вуче другу и да постоје термини и правила која сте ви поставили и у старту нам не одговарају. И сад још и 30 дана чекања на ста? На одлуку? На процену? Шта ми радимо за тих 30 дана? Шта раде људи који имају комплет “flout” под лизингом? Шта раде возари који имају два љута возача?</p> <p>Пример 2. Наше привредно друштво је током зиме 2022 имало несрећу да се запали камион и да изгори комплет документација. По новој Уредби ми то једино можемо да прогласимо изгубљеном дозволом и да на сву штету платимо казну и не радимо 30</p>	<p>Није прихваћено. Имајући у виду постојећа искуства по питању губљења међународних дозвола које представљају јавну исправу, већински став Радне групе је био да се ова појава мора кажњавати новчано у случају да домаћи превозник нема у плану расподеле довољан број дозвола како би се спровело кажњавање кроз одузимање. Решавање захтева је уређено Законом о општем управном поступку и није предмет уређења овом Уредбом. Надлежни орган у највећем броју случајева успева да реши све дотављене захтеве, међутим поједини захтеви, нарочито сложени захтеви који захтевају додатне провере, није могуће реализовати у року од неколико дана.</p>
--	-----------------	---	---	--

			<p>дана!</p> <p>Не можете људи доносити одлуке насумице односно било би добро да Уредбе и правила мењају људи са терена или од искуства. Ова Уредба је Уредба донета из фотеље И врло непримењива у пракси.</p> <p>Јасно је да је у овом нашем послу време кључна ствар у сваком смислу! 30 дана за решавање поднетог захтева је потпуно неприхватљиво и увредљиво за све нас па и за вас као МГСИ.</p>	
--	--	--	---	--

	Поглавље 23.	Расподела дозвола	<p>Што се расподеле дозвола тиче она је таква каква је. Мањак дозвола у сваком смислу. Да ли је могло боље да се расподели вероватно јесте али свакако бар једне године пробајте да дозволе буду спремне на време!!!! Сваке али СВАКЕ године на пр. белигијанце чекамо до фебруара што је стварно неозбиљно. Сваке године неко плати казну Вашом и њиховом кривицом и никада се до краја не реши случај? Правила на папиру свакако немају смисао ако у пракси закаже све и стално се понавља. Још једна горућа тема МГСИ је како неко ко нема ГП може да подигне дозволу. Ви казњавате нас, легалне возаре који крв пљују за ГП, наплаћујете нам казне или ти бар предлагете а онда возари без ГП и без поднетог захтева задужују дозволе. Где је ту логика и Правда?!</p> <p>Да се вратимо на мањак дозвола</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Белгија уни су нестале у слободној расподели. 2. Белгија не поштује ССП који је сама потписала и ми плаћамо астрономске казне за транзит цца 1500 евра. 3. Приморани смо да користимо ЦЕМТ за то 	<p>Ни једна од тема није предмет уређења Уредбе. Питање казних одредби је објашњено кроз претходну тачку: Имајући у виду постојећа искуства по питању губљења међународних дозвола које представљају јавну исправу, већински став Радне групе је био да се ова појава мора кажњавати новчано у случају да домаћи превозник нема у плану расподеле довољан број дозвола како би се спровело кажњавање кроз одузимање.</p>
--	--------------	-------------------	--	--

			<p>транзитирање и ту дестинацију и где чуда бодује се као 0 (нула). Па чије ви интересе заступате?!</p> <p>4. А што се ЦЕМГА тиче пре него што се позабавите казнама можда не би било лоше да су нам ажурирани подаци у МГСИ. Касни унос података по 3 месеца, никада се не зна ко је докле стигао. Убацивањем токена који топло препоручујете ништа нисмо добили што се ваших информација тиче.</p>	
--	--	--	--	--

	Чл. 29. – 36.	оштећење дозвола, неправилности и сл	<p>У којима се помињу оштећење дозвола, неправилности и сл Не оштећујемо ми дозволе по канцеларијама него се оштећују уз пут код возача тако да је ова казна врло непримерена ситуацији на терену. Не попуњава возар цемт него возач!!!!!! Не идем ја са њим на пут као секретарица него иде сам. Возач да је високо образована особа сигурно не би возио камион него би седео у неком Министарству.</p>	<p>Питање казних одредби је објашњено кроз претходну тачку: Имајући у виду постојећа искуства по питању губљења међународних дозвола које представљају јавну исправу, већински став Радне групе је био да се ова појава мора кажњавати новчано у случају да домаћи превозник нема у плану расподеле довољан број дозвола како би се спровело кажњавање кроз одузимање.</p>
		Прилози	<p>Облик и изглед обрасца за доделу дозвола је вишесмислен. Стога не разумем да ли за сваки контингент треба да подносимо захтев па уједно то вуче и уплатнице које немамо или..???</p> <p>Изричито смо да се Уредбом са обрасца мора избрисати рок за обраду од 30 дана. Свима је јасно да је то ЗУП-ом решено одавно те не капирам шта је намера онога ко пише нова правила.</p>	<p>Није прихваћено. Уредбом није могуће уредити изглед обрасца у коме ће се наћи актуелни контингенти јер је могућност додавања неке од држава или дозволе за обављање врсте превоза врло могућа у било ком тренутку у току године. Сам образац који ће користити домаћи превозници имаће наведене актуелне контингенте али на форми која је предмет уређења ове Уредбе. Решавање захтева уређено је Законом о општем</p>

				<p>управном поступку и није предмет уређења овом Уредбом. Надлежни орган у највећем броју случајева успева да реши све дотављене захтеве, међутим поједини захтеви, нарочито сложени захтеви који захтевају додатне провере, није могуће реализовати у року од неколико дана.</p>
<p>РЕЗИМЕ: Не оспоравамо ми Вашу Уредбу него не видимо поенту у трошењу силних ресурса за писање нове Уредбе кад је стара врло слична. Можда је боље да се та неисцрпна жеља за променама усмери у неку нову снагу, нову енергију па да унапредимо све и да нам свима буде боље ово је све уназађивање система. Ми кренемо корак напред па нас ви вратите два уназад.</p>				