

Restrukturiranje i privredni odnosi u sektoru saobraćaja - stanje regulative u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori i problemi u primjeni iste

RITS



Restrukturiranje i privredni odnosi u sektoru saobraćaja

» Stanje regulative u oblasti drumskog i željezničkog
saobraćaja u Crnoj Gori sa problemima u primjeni iste «

Podgorica, 1.7.2012.



Ova publikacija objavljena je u okviru projekta ***Restrukturiranje i privredni odnosi u sektoru saobraćaja***, koji je finansiran od strane Evropske komisije.

Odgovornost za stavove izražene u ovoj publikaciji snose isključivo autori. Evropska komisija nije odgovorna za bilo kakvu upotrebu informacija koje brošura sadrži.

Beplatan primjerak ove publikacije možete dobiti od Unije poslodavaca Crne Gore (UPCG) ili skinuti sa našeg sajta www.poslodavci.org.

Unija poslodavaca Crne Gore UPCG
IX crnogorske brigade 11
81000 Podgorica
Tel. +382 20 209 250
Faks +382 20 209 251
e-mail: upcg@t-com.me
www.poslodavci.org

Štampa: MASCODE d.o.o. Podgorica

Jul 2012.

Sadržaj

1.	Uvod.....	7
2.	Karakteristike sektora saobraćaja u Sloveniji, Hrvatskoj, Bugarskoj, Makedoniji i Crnoj Gori	9
2.1.	Karakteristike sektora saobraćaja u Sloveniji	11
2.2.	Karakteristike sektora saobraćaja u Hrvatskoj	13
2.3.	Karakteristike sektora saobraćaja u Bugarskoj	13
2.4.	Karakteristike sektora saobraćaja u Makedoniji.....	18
2.5.	Karakteristike sektora saobraćaja u Crnoj Gori	22
3.	Naplata putarine – novi pristupi u finansiranju infrastrukture i iskustva Njemačke	25
3.1.	Glavni aspekti EU okvira naplate putarine - u odnosu na vrijeme i relaciju	26
•	Princip uključivanja spoljnih troškova u naplatu putarine	27
•	Naplata putarine – adekvatno sredstvo za smanjenje zakrčenja?	28
•	Izdvajanje prihoda – za sigurna ulaganja u putnu infrastrukturu.....	29
3.2.	Dalji razvoj pristupa uključivanja spoljnih troškova na nivou EU.....	30
3.3.	Naplata putarine u Njemačkoj.....	31
3.4.	Zaključci i perspektive	33
4.	Stanje regulative u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori sa problemima u primjeni iste.....	37
5.	Aneks	48
5.1	Spisak relevantnih institucija za sektor saobraćaja, po zemljama.....	48
5.2	Spisak osnovnog zakonodavstva za sektor saobraćaja, po zemljama	52

1. Uvod

Od avgusta 2011. godine šest partnera iz Slovenije, Njemačke, Hrvatske, Bugarske, Crne Gore i Makedonije je učestvovalo u jednogodišnjem evropskom projektu **“Restrukturiranje i privredni odnosi u sektoru saobraćaja - RITS”**.

Projekat je za cilj imao promociju razvoja privrednih odnosa u saobraćajnom sektoru u zemljama jugoistočne Evrope (Slovenija, Hrvatska, Bugarska, Crna Gora i Makedonija) na državnom i regionalnom nivou kao i na nivou kompanija tako što će se poboljšati stručnost i znanje u oblasti privrednih odnosa i restrukturiranja. Projekat je sproveden u okolnostima suočavanja sa problemima i restrukturiranjem tokom ekonomske krize sa jasnim naglaskom na izgradnji perspektivne budućnosti u smislu čuvanja postojećih radnih mjesta i uspješnijeg otvaranja novih.

Projekat je takođe pomogao u stvaranju jake mreže ključnih faktora privrednih odnosa u saobraćajnoj industriji. Pošto je saobraćajni sektor izuzetno obiman odlučili smo da glavni fokus bude na restrukturiranju i privrednim odnosima u drumskom saobraćaju. Organizacije poslodavaca koje su bile uključene (BDI/Njemačka, ZDS/Slovenija, Business Macedonia /Makedonija, UPG/Crna Gora, BIA/Bugarska i HUP/Hrvatska), njihova granska udruženja u oblasti industrije prevoza (TAS/Slovenija, UPP/Hrvatska, ZRSV/Makedonija, SOAT/Bugarska), kompanije članice kao i sindikalni partneri su unaprijedili stručnost i primijenili znanje u ovoj oblasti razmjenom iskustava i unapređenjem vještina kroz radionice, sastanke, studentske posjete, državne aktivnosti, ovu publikaciju, konferencije i druge aktivnosti.

Znanje stečeno razmjenom iskustava, prepoznavanje najbolje prakse kao i sastanci sa predstavnicima socijalnih partnera na evropskom nivou su pomogli u pripremi predloga za poboljšanje regulative i zakonodavstva koje se tiče privrednih odnosa i relevantno je za sektor saobraćaja.

Oblast privrednih odnosa je veoma bitna jer je oblikuju različite tradicije, institucije prakse koje utiču na odnos javne politike, kolektivnog pregovaranja i socijalnog dijaloga. Privredni odnosi mogu značajno da

doprinesu dobrom upravljanju, da pospješe modernizaciju, a mogu doprinijeti i novim metodama jačanja konkurentnosti i društvene kohezije, i u stvaranju boljih šansi za zapošljavanje. Projekat je pomogao u sticanju znanja o tome kako unaprijediti privredne odnose u svrhu boljeg upravljanja i učiniti sistem privrednih odnosa efikasnijim u evropskoj sredini, pogotovo za zemlje kandidate.

Tokom projekta partneri su realizovali pet radionica na nacionalnom nivou na temu restrukturiranja u oblasti saobraćaja u Sloveniji, Hrvatskoj, Bugarskoj, Crnoj Gori i Makedoniji, organizovana su studijska putovanja kroz posjete predstavnicima socijalnih partnera i kompanijama u oblasti saobraćaja u Briselu/Belgija, a završna međunarodna konferencija je održana u Ljubljani, Slovenija.

Partneri su takođe dopunili svoje internet sajtove informacijama o restrukturiranju i privrednim odnosima u zemljama JIE i pripremili ovu brošuru na svim jezicima zemalja partnera (hrvatski, bugarski, makedonski, crnogorski i slovenački).

Brošura se uglavnom fokusira na drumski saobraćaj i sadrži kratku analizu trenutne situacije u sektoru saobraćaja zemalja učesnica projekta kao i poglavlje o putarinama - novi pristupi u finansiranju infrastrukture i iskustva Njemačke u toj oblasti. Unija poslodavaca Crne Gore obradila je temu „Stanje regulative u oblasti drumskog i željezničkog saobraćajau Crnoj Gori sa problemima u primjeni iste“, a na kraju brošure možete naći i koristan spisak institucija i pravnih akata relevantnih za sektor saobraćaja u zemljama JIE.

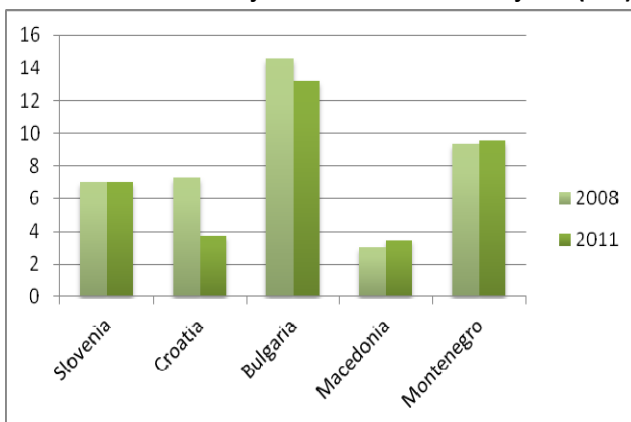
2. Karakteristike sektora saobraćaja u Sloveniji, Hrvatskoj, Bugarskoj, Makedoniji i Crnoj Gori

Ekonomska kriza je poništila 6 godina rasta drumskog teretnog saobraćaja u Evropi. Prvi znaci povratka tom rastu bili su vidljivi u prvom i drugom kvartalu 2010. godine iako je drugi kvartal i dalje bio 9% ispod nivoa drugog kvartala 2008. godine po podacima Eurostata objavljenim u martu 2012. godine. Tokom 2009. uslijedio je veliki pad od 10% u ukupnom evropskom drumskom teretnom saobraćaju u poređenju sa 2008. godinom. Ukupno gledano, međunarodni transport je zabilježio značajan pad (-15% za EU-27) što je pratio i pad ovog sektora na nacionalnom nivou (-9%). Recesija u kombinaciji sa slabom regulativom u pogledu standarda vozila je za rezultat imala starenje voznog parka. Kriza u EU je uticala i na sektor saobraćaja u zemaljama kandidatima.

Podaci prikupljeni od partnera u ovom projektu pokazuju značaj sektora saobraćaja u tim zemljama kao i uticaj krize na dati sektor. Iako se zbog različite metodologije¹ podaci ne mogu u potpunosti uporediti, udio sektora transporta prikazan na slici kreće se od 7 do 10 procenata BDP-a i izgubio je na vrijednosti u vremenu krize.

¹ Podaci za Bugarsku su za transport, skladištenje i komunikacije. Podaci za 2011. za Crnu Goru nisu dostupni stoga su prikazani podaci za 2010. Podaci za sektor transporta za Makedoniju su prikazani za 2010. (3,5%) i 2009. (3%). Broj zaposlenih naveden za Crnu Goru je za oblast transporta, skladištenja i veza (poštanske usluge).

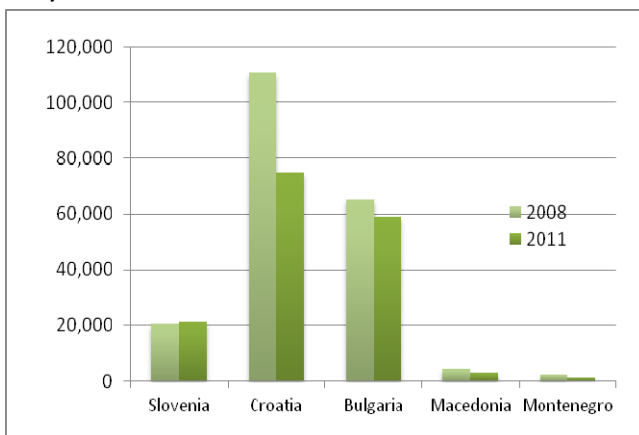
Udio sektora saobraćaja u BDP-u u datim zemljama (u %)



Izvor: Podaci partnera projekta

U vrijeme krize, smanjena je količina robe prevezene drumskim saobraćajem kao što je slučaj i sa brojem putnika prevezih putevima Slovenije, Bugarske i Hrvatske.

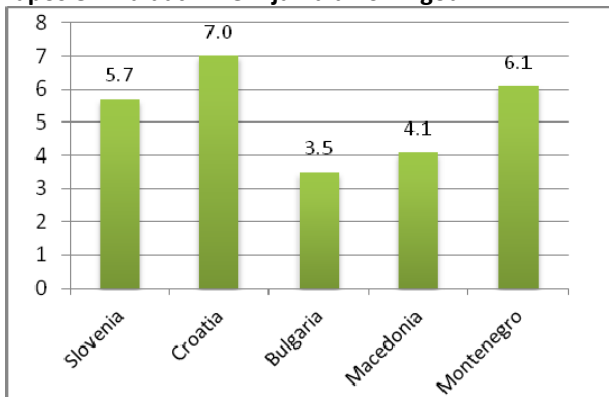
Roba prevezena u drumskom saobraćaju u datim zemljama (u hiljadama tona)



Izvor: Podaci partnera projekta

Važnost sektora saobraćaja se takođe ogleda kroz relativan udio zaposlenih u sektoru saobraćaja u ukupnoj zaposlenosti, koji varira od 3.5 % u Bugarskoj do 7% u Hrvatskoj.

Procenat broja zaposlenih u sektoru saobraćaja u odnosu na ukupan broj zaposlenih u datim zemljama u 2011. godini



Izvor: Podaci partnera projekta

Glavne razlike u državama primjetne su u prosječnoj mjesečnoj plati u datoj državi u sektoru saobraćaja. Na primjer, u Sloveniji prosječna bruto zarada u sektoru saobraćaja za 2011. godinu iznosila je 1.459 EUR, a u Bugarskoj 421 EUR.

2.1. Karakteristike sektora saobraćaja u Sloveniji

Recesija u Sloveniji je izazvala kolaps brojnih (uglavnom velikih) saobraćajnih kompanija. Trenutni problem sektora saobraćaja u Sloveniji su i dalje smanjena potreba za uslugama zbog smanjene proizvodnje, pritisak korisnika usluga da se smanje cijene transporta uprkos visokim operativnim troškovima (energija, troškovi rada itd.), dug period otplate i nelojalna konkurencija.

U toku 2011. godine, vozila registrovana u Sloveniji prevezla su 76 miliona tona robe prešavši 16.439 km. U poređenju sa 2010. godinom, tokom 2011. godine manje robe je prevezeno u domaćem, a više u

međunarodnom saobraćaju. Ukupni drumski i željeznički teretni saobraćaj u Sloveniji se povećao tokom 2011. godine i prekoračio prosjek iz 2008. Prošle godine, obim drumskog teretnog saobraćaja se povećao za 3.2% od čega je 10% povećanja u saobraćaju zasluga pravnih lica dok je saobraćaj od strane fizičkih lica opet zabilježio pad. 2011. godine, ukupan drumski teretni saobraćaj je bio za 1.1% u prosjeku veći u odnosu na 2008. godinu. U okviru toga, unakrsna trgovina i kabotaža bilježe postepeni porast u periodu od 2008. do 2011. godine (za više od četvrtinu) dok ostale kategorije međunarodnog transporta (gdje se utovar ili istovar obavlja na teritoriji Slovenije) i domaći transport bilježe pad. Obim željezničkog transporta je porastao za 9.7% tokom prethodne godine. Međutim, samo u prvom kvartalu je zabilježen porast, a već u sljedeća tri pad. U odnosu na prosjek iz 2008. iznosio je 6.6%. Za razliku od drumskog saobraćaja, u željezničkom saobraćaju udio saobraćaja koji se obavlja na teritoriji Slovenije, a između dvije destinacije u stranoj zemlji, je sličan udjelu teretnog saobraćaja cijele Slovenije (oko jedne petine) dok je najobimniji saobraćaj onaj gdje se teret izvozi iz Slovenije (više od dvije petine).

- ***Antikrizne mjere***

Transportno udruženje Slovenije je sačinilo više predloga sa mjerama kako bi se umanjila kriza u sektoru transporta. Neke od njih je uvela Vlada, kao što je naknada za akcize na gorivo, više olakšica prilikom investiranja u vozila, zakonodavno regulisanje perioda isplate u sektoru transporta što uključuje i klauzulu solidarisanja za isplate.

- ***Socijalni dijalog***

Za sektor saobraćaja u Sloveniji važeći je kolektivni ugovor za željeznice i kolektivni ugovor za avijaciju (i jedan i drugi su ugovori na nivou preduzeća). Takođe postoji kolektivni ugovor sa proširenim dejstvom za drumski putnički saobraćaj što znači da važi za sve kompanije u Sloveniji u ovom sektoru. Od 2003.godine ne postoji kolektivni ugovor za drumski teretni saobraćaj kao ni za sektor agencija za otpremanje, skladištenje i špediciju robe.

Uopšteno uzevši, bipartitini dijalog u većini sektora u Sloveniji je dobro razvijen pošto postoji 25 važećih ugovora po sektorima. Međutim, tokom posljednjih par godina postoji praznina po pitanju opšteg kolektivnog

ugovora pošto sindikalne organizacije nisu uspjele da nastave pregovore. Socijalni dijalog na tripartitnom nivou u Sloveniji je visoko razvijen u okviru tripartitnog Ekonomsko-socijalnog savjeta.

2.2. Karakteristike sektora saobraćaja u Hrvatskoj

Trenutni problem sektora saobraćaja u Hrvatskoj je nedostatak konkurentnosti službi koje se bave uvoznim i izvoznim saobraćajem. Problem se manifestuje kroz visoke i nerealne fiksne troškove (registracija vozila, putni troškovi, osiguranje i ostali troškovi koje snose prevoznici) – što je otprilike 10.000 eura po vozilu. Fiksni putni troškovi prevoznika u Evropskoj uniji su 30-50% manji, a u Bosni i Hercegovini i Srbiji i do 60%. Drugi problem je nedostatak kvalitetne zakonske regulative čime bi se obezbijedio kriterijum za dobijanje licence za obavljanje prevoza, po ugledu na zakone Evropske unije, a prilagođeno hrvatskoj ekonomiji.

Recesija je rezultirala bankrotom oko 30% prevoznika u Hrvatskoj. Vlada, nažalost, nije donijela nikakav set mjera kojima bi se olakšalo poslovanje; većina tih promjena je bila 'kozmetička'.

Prethodno restrukturiranje (privatizacija) je uticalo na sektor na način što je veliki i dobro organizovani saobraćajni sistem uništen usljed mnogih malverzacija tokom privatizacije.

• *Socijalni dijalog*

U sektoru saobraćaja postoje neki kolektivni ugovori u nekim saobraćajnim kompanijama. U toku su pregovori na nivou bipartitnih vijeća za drumski prevoz o praktičnoj implementaciji kolektivnih ugovora u podsektorima – putnički i teretni saobraćaj. Prvi rezultati bipartitnog dijaloga koji je tek počeo su obećavajući.

2.3. Karakteristike sektora saobraćaja u Bugarskoj

Saobraćaj, skladištenje i komunikacije čine 13% bruto državnog proizvoda. Na kraju 2010. godine, sektor saobraćaja, skladištenja i komunikacija je brojao 19 084 uglavnom manjih kompanija. Samo sektor saobraćaja trenutno zapošljava 73 466 lica. U toku 2011. kroz saobraćajni sistem

Bugarske je na dnevnoj osnovi prevezeno oko 2.2 miliona putnika i 278 000 tona robe.

Sektor saobraćaja u Bugarskoj je veoma konkurentan. Državni institut za statistiku je registrovao porast ukupnog broja kompanija koje se bave saobraćajem, skladištenjem i komunikacijama za 11.1% u 2010. u poređenju sa 2008. godinom - periodom prije krize - od čega najveći rast bilježe kompanije koje se bave drumskim prevozom robe. Porast je nastao zbog osnivanja velikog broja malih kompanija koje zapošljavaju do 9 lica, dok se broj srednjih i malih kompanija tokom godina smanjio zbog krize. Broj zaposlenih u saobraćajnoj industriji se tokom ekonomskih nevolja smanjio za 13.9%. Prodaja u sektoru saobraćaja je u periodu od 2008. do 2010. opala za 21.4% od čega: u kopnenom saobraćaju za 20.4%, vodenom 40.7% i vazdušnom za 1.8%.

Tržište saobraćajnih usluga u zemlji je u velikoj mjeri liberalizovano. Državni zakoni su usklađeni sa onim Evropske unije. Bugarska je svim saobraćajnim poslenicima obezbjedila slobodan pristup različitim vidovima saobraćajne infrastrukture osim za željeznički putnički saobraćaj.

Bugarska ima povoljan geografski položaj što omogućava razvoj tranzitnog saobraćaja duž pet panevropskih saobraćajnih koridora, koji prolaze kroz zemlju kao i povoljne uslove za komunikaciju između zapadne i istočne Evrope kao i centralne i zapadne Azije i Srednjeg istoka. Bugarska ima gustu mrežu puteva sa preko 19 000 puteva od čega je samo 480 km autoputa. 296 km autoputa i 261 km brzih cesti se trenutno rekonstruiše. Druga željeznica i autoput preko Dunava se takođe rade. Postojeća infrastruktura puteva trenutno nije dobro razvijena posebno u ruralnim oblastima velike aglomeracije. Kvalitet mreže puteva nije zadovoljavajući uglavnom zbog lošeg održavanja infrastrukture i nedovoljno razvijene mreže autoputeva kao i puteva sa više od dvije kolovozne trake. Drugi nedostatak mreže puteva je nedovoljno zaobilaznica zbog čega motorna vozila saobraćaju kroz mnoge gradove i naselja. Sljedeći problem, u skladu sa međunarodnim obavezama koje je država preuzela, leži u tome da se kapacitet nosivosti asfalta poveća na 11.5 tona po osovini duž glavnih međunarodnih saobraćajnih ruta do 2014.

Sektor drumskog saobraćaja je dobar primjer uspješne strategije privatizacije. Zbog liberalnog zakonodavstva u oblasti saobraćaja većina

velikih kompanija iz oblasti drumskog saobraćaja je privatizovana od strane kompanija i fizičkih lica sa solidnim iskustvom i znanjem iz ove oblasti. Nakon privatizacije u ovom sektoru Nacionalna saobraćajna komora i Bugarska federacija poslodavaca u drumskom prevozu (SOAT) su započeli kampanju dokvalifikacije zaposlenih u kompanijama u ovom sektoru prenošenjem znanja iz država članica Evropske unije.

Preko 50% drumskog teretnog saobraćaja Bugarske se sprovodi u državnim okvirima. Drumski saobraćaj Bugarske se uglavnom koristi za transport robe na kraćim i srednjim relacijama. Glavna međunarodna tržišta obhvataju zemlje EU (71%), Tursku (18%) zatim centralno-evropske zemlje (8%) i ostale (3%). Prelazak za prevoza robe željeznicom i vodenim putem na drumski se dešava posljednjih godina.

Sektor drumskog teretnog saobraćaja je izuzetno konkurentan. Veliki broj novih kompanija su mala preduzeća. Broj kompanija koje su dobile dozvolu za inostrano poslovanje je porastao za 42.5%, a onih sa dozvolom za rad na domaćem tržištu za 89.9%. Trenutno, 31.7% svih kompanija za drumski prevoz robe posluje isključivo na domaćem tržištu.

Drumski prevoz putnika u Bugarskoj se uglavnom obavlja na kraćim destinacijama.

Tokom prethodnih par godina zabilježen je pad u korišćenju međugradskog javnog prevoza kao i pad u potražnji za javnim gradskim prevozom. Pored ekonomske krize, razlozi za ovo leže i u velikom broju novo-registrovanih putničkih vozila što je uticalo na povećanje putovanja privatnim motornim vozilima.

Kvalitet usluge koju pružaju autobusi na prigradskim relacijama nije zadovoljavajući po pitanju dostupnosti, učestalosti i pouzdanosti. Trenutno 53.2% drumskih putničkih kompanija radi isključivo na domaćem tržištu.

Uvođenje EU pravila o drumskom prevozu kao što su ograničenje vremena vožnje, povećane nadoknade i minimalno osiguranje za 52% u poređenju sa 2008. su doveli do visokog povećanja troškova rada. Smanjena potražnja za prevozom i pad cijena usluga prevoza, pogotovo na domaćem tržištu, veća konkurentnost i skuplji troškovi rada su umanjili prihode. Ovo

je za rezultat imalo bankrot mnogih kompanija ali i nastanak još više malih preduzeća.

Najveći problem u sektoru drumskog prevoza je niska potražnja usluga. Drugi značajan problem je veliki broj praznih miljaža što pogoršava stopu korišćenja miljaže. Glavni problem je i odliv vozača u druge evropske države kao i to što vozači slabo vladaju stranim jezicima.

Održivi razvoj saobraćaja uključuje bezbjednost saobraćaja, a najveći problem po ovom pitanju predstavlja upravo drumski saobraćaj. Saobraćajne nesreće tokom prethodnih godina odnose oko hiljadu života godišnje, a bezbjednost saobraćaja se javlja kao veliki problem zbog porasta broja nesreća i ranjenih što implicira potrebu za mjerama kojima bi se smanjio broj ljudskih žrtava i umanjila materijalna i ekonomska šteta.

- ***Antikrizne mjere***

Bugarsko ministarstvo saobraćaja, informacionih tehnologija i komunikacija je 2010. godine usvojilo Strategiju za razvoj sistema saobraćaja do 2020. U dokumentu su predstavljeni strateški prioriteti- postizanje održive ekonomske efikasnosti održavanjem, modernizacijom i razvojem putne infrastrukture; integrisanje bugarskog u evropski transportni sistem; stvaranje harmoničnog, transparentnog i konkurentnog poslovnog ambijenta u sektoru saobraćaja; obezbjeđivanje neophodnih finansijskih sredstva za razvoj i rad sektora saobraćaja, efikasno korišćenje sredstava Evropske unije; smanjenje negativnog efekta koji sektor saobraćaja ima na čovjekovo zdravlje i okolinu; sigurnost i bezbjednost sektora saobraćaja, stvaranje visokokvalitetnog i dostupnog saobraćaja u svim djelovima zemlje i održivi razvoj gradskog putničkog prevoza.

- ***Socijalni dijalog***

Saradnja u sektoru drumskog prevoza postoji nekih 20 godina. Tokom svih ovih godina u industriji postoji važeći tripartitni kolektivni ugovor. Menadžeri preko 240 saobraćajnih kompanija i direktori sindikata su se pridružili programu "MATRA" holandske vlade što je za rezultat imalo smanjenje broja populističkih zahtjeva sindikalnih organizacija.

Sve izmjene u saobraćajnom zakonodavstvu se razmatraju sa poslodavačkim organizacijama iz sektora gdje su najaktivnije Nacionalna saobraćajna komora, Bugarska federacija poslodavaca u drumskom prevozu (SOAT), Bugarska asocijacija poslodavaca za međunarodni drumski saobraćaj i puteve (AEBTRI) i Udruženje sindikata drumskog prevoza Bugarske (BASAT). Dobra saradnja sa drugim zemljama u većini slučajeva rezultira pronalaženjem brzog i lakog rešenja za probleme.

- ***Šta je potrebno uraditi***

Neophodni koraci koje je potrebno preduzeti za izlazak iz ekonomske krize sa ciljem održivog razvoja transporta i stvaranja novih i boljih radnih mjesta u Bugarskoj se mogu grupisati u sljedeće oblasti: odgovarajuća fiskalna politika, uklanjanje administrativnih barijera, modernizacija saobraćajne infrastrukture, jačanje kontrolne uloge Izvršne agencije Automobilske administracije, osposobljavanje menadžera i drugih zaposlenih u ovom sektoru.

Važno je da Vlada Bugarske uloži napore kako bi se potpisao bilateralni sporazum za povraćaj PDV-a sa zemljama koje nisu članice EU.

U cilju uklanjanja administrativnih barijera važni su pregovori bugarskih vlasti sa vlastima ciljnih i tranzitnih zemalja, kako bi se bugarskim saobraćajnim preduzećima obezbjedile neophodne dozvole za prevoz robe na najbrži mogući način u skladu sa Opštim ugovorom o carinama i trgovini. Drugi korak koji bi vodio održivom razvoju saobraćaja i stvaranju novih i boljih radnih mjesta u zemlji uključuje modernizaciju saobraćajne infrastrukture u pogledu kvaliteta i kapaciteta efikasnim korišćenjem fondova iz programa EU i implementacijom prioriternih infrastrukturnih projekata. Uprkos napretku koji je postignut u realizaciji prioriternih infrastrukturnih projekata, još uvijek postoji negativan trend kašnjenja u sprovođenju nekih projekata. Bolja infrastruktura u kombinaciji sa optimizacijom saobraćaja doprinijeće povećanoj energetskej efikasnosti u saobraćaju.

2.4. Karakteristike sektora saobraćaja u Makedoniji

Da bi se riješili trenutni problemi u sektoru saobraćaja u Makedoniji potrebno je razviti i obnoviti saobraćajnu infrastrukturu, ukloniti administrativne i zakonske barijere koje ograničavaju kretanje ljudi i roba i implementirati nove tehnologije i saobraćajne sisteme. Budući da Makedonija pripada evropskom transportnom sistemu treba i da usvoji sve preporuke, norme i regulative EU.

Imajući u vidu da finansijsko tržište Makedonije i zemalja regiona nije dovoljno razvijeno i da ne funkcioniše dobro sa drugostepenim finansijskim instrumentima, finansijska kriza nije direktno uticala na ovaj sektor već na slabljenje realnog sektora sa kojim je bankarski sektor povezan.

Poznajući strukturu makedonske privrede i njenu zavisnost od stranog tržišta i nizak nivo konkurentnosti makedonskih proizvoda, nasuprot niskim cijenama akcija osnovnih proizvoda, globalna ekonomska kriza je najviše pogodila realni sektor.

• Antikrizne mjere

U novembru 2008. godine Vlada je donijela prvi 'paket antikriznih mjera' koji se sastojao od mjera čija je finansijska vrijednost iznosila 20 milijardi MKD. Te mjere su ovdje doslovno navedene:

- 1) Zakon o otpisivanju kamate na dug po osnovu poreza i doprinosa za obavezno socijalno osiguranje po skraćenoj proceduri
- 3) Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o poreskim procedurama
- 4) Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o platnom prometu
- 5) Zakon o potraživanju od države na osnovu njene javne obaveze i trajnog udijela u kompanijama OHIS, EMO i Fabrici duvana Prilep.
- 6) Porez na profit samo u slučaju dividendi, slijedeći primjer Estonije
- 7) Smanjenje carina i izmjene tarifne carinske stope
- 8) Produžen rok za plaćanje poreza na prihod po osnovu kamate na štednju na dvije godine

Drugi paket antikriznih mjera čini osmogodišnji kapitalni investicioni program usvojen od strane Vlade Makedonije za realizaciju projekata u oblasti infrastrukture zemlje i teži oko 8 milijardi eura.

“Treći paket antikriznih mjera” čini sledeće:

- I. Rebalans budžeta Republike Makedonije,
- II. Mjere za podršku preduzećima koja se finansiraju kreditom Evropske investicione banke (EIB)
- III. Ostale mjere za podršku biznisu.

Zajedno sa rebalansom, rashodi državnog budžeta su smanjeni za 9%, a deficit budžeta se zadržao na očekivanih 2.8 procenta BPD-a kako bi se održala makroekonomska stabilnost i kurs makedonskog denara. Za direktnu kreditnu podršku malim i srednjim preduzećima je iskorišćen zajam EIB. Uvedene su 54 mjere za pojednostavljenje carinskih procedura i ubrzan protok robe na graničnim prelazima.

Četvrti paket antikriznih mjera obuhvatio je: pojeftinjenje građevinskog zemljišta za 30%, rok važenja građevinskih dozvola produžen na dvije godine, pojednostavljena i lakša procedura izmjena u detaljnom urbanističkom planu. Makedonska banka za obnovu odobrila je kredit u vrijednosti 15 miliona eura. U oblasti poreske politike, rok za plaćanje PDV-a je sa 15. pomjeren na 25. u mjesecu, a postupak registracije preduzeća je pojednostavljen. Kad je u pitanju sektor poljoprivrede sniženi su kriterijumi za korišćenje sredstava IPA programa za ruralni razvoj. Agencija za strana ulaganja će biti preimenovana u Agenciju za strana ulaganja i promociju izvoza.

Nekoliko mjera za podršku prevoznicima predloženo je od strane Udruženja poslodavaca saobraćaja Makedonije (MAKAM - TRANS). Asocijacija je član BusinessMacedonia i njihovi predstavnici aktivno su učestvovali u socijalnom dijalogu koji se odnosio na antikrizne mjere.

• **Privatizacija**

Proces privatizacije u Makedoniji započeo je 1989. ali je ubrzan nakon sticanja nezavisnosti 1992. Model privatizacije koji je odabran je MEBO koji podrazumijeva otkup preduzeća od strane zaposlenih i menadžmenta uz velikodušne periode otplate.

Na primjer, menadžeri su kupovali (potencijalno) profitabilna preduzeća i to često po nižoj cijeni od procijenjene, plaćajući svega 10% ukupne cijene sa desetogodišnjom otplatom (Domadenik, 2003.), dok su manje vrijedne firme nakon „naduvane“ procijenjene vrijednosti često bivale prodate zaposlenima. MEBO nije rezultirao boljim korporativnim upravljanjem jer su novi menadžeri ustvari bili stari direktori i rijetko bi sa sobom donijeli i

svjež kapital i/ili poslovne partnere neophodne za modernizaciju i ekspanziju proizvodnje. Ovakav model privatizacije doveo je do subjektivnog naginjanja prema politici koja se zalagala za kratkoročne, uglavnom neodržive ciljeve poput onog da zaposleni zadrže svoja radna mjesta nasuprot ciljevima dugoročnog povećanja profita (Zalduendo, 2003.).

Tako su se povlastice na zarade značajno povećale i dostigle 25% svih isplaćenih zarada iako se u 2006. ovaj procenat smanjio na 13%. Jak položaj radnika omogućio im je da se protive otpuštanjima i na taj način blokiraju prilagođavanje broja radnika i kompetencija radne snage novim zahtjevima otvorene tržišne ekonomije.

Početkom 1995. godine Zakon o posebnom programu restrukturiranja naložio je restrukturiranje i privatizaciju 23 kompanije koje su poslovale sa gubicima uljučujući i Elektroprivredu u državnom vlasništvu i željeznice. Proces privatizacije i pridruživanja koji je prebačen u nadležnost Agencije za privatizaciju učinio je državu vlasnikom i ojačao njenu interventnu ulogu u upravljanju saobraćajnim preduzećima.

Pomoć vlasnika prilikom rekonstrukcije: Nadzorni odbor kao jedini predstavnik države nije tijelo koje je uvijek svjesno i kvalifikovano da uvidi potrebu firme za komercijalizacijom i privatizacijom. Ovaj zaključak proizilazi iz činjenice da isti rijetko rade analize trenutne pozicije na tržištu ili drugih promjena na tom tržištu. Plan da se privatizuju najvažnije privredne grane obuhvata približno 75% aktive, kao što je ona u naftnom i sektoru prirodnog gasa, električne energije, telekomunikacija, saobraćaja, ruda, izvora vode i vodovodne mreže. U ovom trenutku, sektor saobraćaja suočava se sa teškim izazovima zbog:

- stare tehnologije i sveukupno lošeg tehničkog stanja, usljed nedostatka investicija na duži vremenski period,
- viška radnika,
- velikog duga i lošeg marketinga ,
- lošeg upravljanja, neadekvatnog planiranja, miješanja države u dnevne aktivnosti, slabog poznavanja tržišnih pravila,
- niskog nivoa finansijske discipline, ili niskog salda i kontrole,
- nejasno izraženih ili konfliktnih ciljeva.

- ***Primjer dobre prakse***

Dobar primjer restrukturiranja kompanije je slučaj TAV aerodroma koji su preuzeli upravu nad aerodromom Aleksandar Veliki u Skoplju i međunarodnim aerodromom Apostola Svetog Pavla u Ohridu, nakon uspješne licitacije 2008. godine. TAV će upravljati aerodromima u narednih 20 godina. U toku 2009. godine, gotovo 600 000 putnika je koristilo usluge međunarodnog makedonskog aerodroma Aleksandar Veliki koji inače ima važan strateški položaj. U planu je povećanje broja putnika za bolji doprinos privredi. Tokom 2009. godine, 39 000 putnika je koristilo usluge međunarodnog aerodroma Apostol Sveti Pavle u Ohridu. TAV Airports ima za cilj da poveća broj putnika i avio kompanija koje koriste međunarodni aerodrom Apostola Svetog Pavla i na taj način, doprinesu sektoru turizma u Ohridu i privredi uopšte.

- ***Socijalni dijalog***

Postoje dva kolektivna ugovora u sektoru saobraćaja i oba se odnose na državne firme (na nivou kompanije); u privatnom sektoru ne postoji kolektivni ugovor.

Jako je važno jačati kapacitete socijalnih partnera i pregovaračke vještine za socijalni dijalog (sindikata i poslodavačkih organizacija). Umrežavanje poslodavaca u ovom sektoru (u okviru 'konkurentskih' udruženja) je od velike važnosti. Neophodan je i opis i analiza mehanizama postojećeg socijalnog dijaloga i institucija na sektorskom nivou. Drugi problem koji se mora riješiti je nedostatak statistike po pitanju važećih kolektivnih ugovora kao i broja radnika na koje se ti ugovori odnose. Takođe je potrebno riješiti problem reprezentativnosti socijalnih partnera.

Tripartitni socijalni dijalog između vlade i socijalnih partnera se uglavnom odvija u okviru Ekonomsko-socijalnog savjeta (ESS). BUSINESSMACEDONIA ima u planu veće angažovanje u ovom pogledu uz insistiranje na povećanju broja sastanaka ESS.

2.5. Karakteristike sektora saobraćaja u Crnoj Gori

Glavni problemi sa kojima se suočava sektor saobraćaja u Crnoj Gori su nedovoljno razvijena putna mreža, problemi sa kojima se suočava sektor željezničkog saobraćaja u pogledu infrastrukture i zastarjelih voznih sredstava, zahtjevi za efikasnije funkcionisanje aerodroma i niska iskorišćenost kapaciteta Luke Bar. Nadalje, slaba saobraćajna povezanost Crne Gore sa okruženjem, nedovoljna raspoloživost iskusnog i u tržišnim uslovima obučavanog visoko-stručnog kadra i nedovoljna ulaganja u istraživačko-razvojne aktivnosti, predstavljaju bitna ograničenja za popravljivanje tržišnog položaja privrednih društava koja pružaju transportne usluge.

Svjetska ekonomska kriza pogodila je sve privredne sektore u Crnoj Gori, uključujući i saobraćaj. Iako se recesija 2008. i 2009. osjetila u maloj mjeri, problemi su nastali 2010. i 2011. što se najviše odrazilo na veliku insolventnost privrede u Crnoj Gori.

Glavne karakteristike sektora saobraćaja posebno su vidljive kroz negativne statističke indikatore. Udio zaposlenih u ovom sektoru u ukupnom broju zaposlenih u Crnoj Gori je drastično smanjen – samo 6,1% u odnosu na 8,6% koliko je iznosio 2008. Nadalje, posljedice recesije se osjećaju i u broju prevezenih putnika u željezničkom i vazdušnom saobraćaju koji je u 2011. znatno smanjen. Još više zabrinjavajuća je i činjenica da je količina prevezene robe u vazdušnom saobraćaju prepolovljena u odnosu na 2010. godinu. Situacija nije ništa bolja ni u pomorskom saobraćaju gdje je količina prevezene robe smanjena za 20%.

Rebalansom budžeta 2009. Vlada Crne Gore je smanjila javnu potrošnju za 3,39% uvodeći pritom mjere štednje. Ove mjere su obuhvatile ograničavanje novog zapošljavanja i racionalizaciju svih troškova javne administracije. Da bi osigurala likvidnost budžeta, Vlada je potpisala ugovor o zajmu sa Erste i Credit Suiss bankom na iznos od 120 miliona eura. Tako je, da bi osigurala finansijsku stabilnost budžeta, Vlada proдала 41,6 milona eura državnih zapisa i pripremila prvu emisiju euro obveznica u vrijednosti od 150-200 miliona eura.

Da bi se prevazišle negativne posljedice krize u sektoru turizma- najvažnijoj strateškoj grani razvoja Crne Gore – Vlada je usvojila set mjera u vezi sa

aktivnostima u turističkoj sezoni. Ove mjere su podrazumijevale smanjenje cijena turističkih poslenika, uz zadržavanje i poboljšanje kvaliteta usluga. Sve ove mjere nisu, nažalost, spasile crnogorsku ekonomiju od efekata krize u godinama koje će doći (2010. i 2011.), posebno imajući u vidu da Vlada nije donijela mjere za svaki sektor posebno.

Unija poslodavaca Crne Gore je 2011. godine kreirala dokument "Prilog unapređenju i razvoju privrede Crne Gore – analiza problematike sa predlozima mjera". Dokument je usvojen od strane Upravnog odbora UPCG i poslat premijeru. Sadrži set mjera koje se odnose na poslovni ambijent i konkurenciju, dužničko-povjerilačke odnose, poreze, carine, javnu potrošnju i probleme karakteristične za privredne sektore.

- ***Privatizacija***

Proces privatizacije u Crnoj Gori u toku posljednjih nekoliko godina rezultirao je brojnim kompanijama koje je trebalo privatizovati ili restrukturirati. Planove privatizacije kreira i o njima na godišnjem nivou izvještava Savjet za privatizaciju. Međutim, ovi planovi nisu ni polovično realizovani. Na primjer, jedina kompanija (od 19 koliko je bilo u Planu) koja je privatizovana 2010. godine je Pomorski poslovi AD. Glavne prepreke u procesu privatizacije/restrukturiranja drugih kompanija su dug period pripreme tendera, niska vrijednost tenderskih ponuda i nedostatak interesovanja za tendere, djelimično zbog ekonomske krize. Rezultat ovakvog stanja su planovi privatizacije koji iz godine u godinu sadrže sličnu listu preduzeća. Među "najpopularnijim" preduzećima na listi su ona koja pripadaju sektoru saobraćaja poput Željezničkog prevoza AD, Željezničke infrastructure AD, Montenegro Airlines AD, Montecargo AD itd.

- ***Primjer dobre prakse***

Primjer dobre prakse kada je u pitanju restrukturiranje je Luka Bar. Luka Bar je restrukturirana na osnovu Programa za restrukturiranje koji je usvojila Vlada Crne Gore. Proces je završen u oktobru 2009. kada je "Kontejnnerski terminal i generalni tereti" izdvojen iz Luke kao akcionarsko društvo uz još 3 nova društva sa ograničenom odgovornošću (100% u

vlasništvu Luke): Obezbeđenje i protivpožarna zaštita, Pomorski poslovi i Informatika. U aprilu 2011. iz Luke Bar izdvojen je hotel „Sidro” kao DOO.

- ***Socijalni dijalog***

Crnogorsko zakonodavstvo u ovom trenutku prepoznaje jedan Opšti kolektivni ugovor na nacionalnom nivou (čiji su potpisnici predstavnici reprezentativnih sindikalnih organizacija SSCG i USSCG na jednoj strani, predstavnici reprezentativne poslodavačke organizacije UPCG na drugoj i Vlada Crne Gore kao treća strana) i 18 granskih kolektivnih ugovora. Među granskim kolektivnim ugovorima, postoji Granski kolektivni ugovor za drumski saobraćaj (Sl. list Republike Crne Gore br. 33/04 od 20. maja 2004. godine) kao i Granski kolektivni ugovor za pomorski saobraćaj i lučko-pretovarne usluge (Sl. list Republike Crne Gore br. 40/04 od 11. juna 2004. godine). S obzirom na to da su oba granska kolektivna ugovora potpisana 2004. godine još uvijek su na snazi, osim onih njihovih odredbi koje nisu u saglasnosti sa odredbama Zakona o radu i Opšteg kolektivnog ugovora koji su u međuvremenu izmijenjeni.

Odnosi sa sindikatima uređeni su Zakonom o radu (Sl. list Crne Gore 49/08...59/11), naročito članom 148 i članom 150 (strane koje zaključuju kolektivni ugovor). Neki segmenti odnosa sa sindikatima, uključujući i Vladu – kada se radi o nacionalnom kolektivnom ugovoru, su uređeni članovima:

- Opšteg kolektivnog ugovora (Sl. list Republike Crne Gore br. 1/04, 24/06, Sl. list Crne Gore br. 65/10, 5/12) i posebnim sporazumima usvojenim u svrhu implementacije Opšteg kolektivnog ugovora;
- Granskim kolektivnim ugovorima koji se zaključuju u pojedinim granama, tj. grupama djelatnosti između reprezentativnih organizacija poslodavaca i granskih sindikata;
- sporazuma, protokola i memoranduma o saradnji zaključenim u svrhu produbljivanja kolektivnog pregovaranja.

Pogoršana ekonomska situacija i recesija, koja nije zaobišla nijedan od privrednih sektora, dodatno je ukazala na potrebu za stvarnim socijalnim dijalogom i razumijevanjem potreba i pozicija poslodavaca, zaposlenih i Vlade. Sve ovo je zahtijevalo dodatne napore ka postizanju harmonije

između svijeta rada i svijeta kapitala i potragu za kompromisom u spornim situacijama kroz: kolektivno pregovaranje, zajednički rad na zakonodavstvu i aktivnosti najvišeg tripartitnog tijela – Socijalnog savjeta, kao i lokalnih socijalnih savjeta.

3. Naplata putarine – novi pristupi u finansiranju infrastrukture i iskustva Njemačke

Saobraćaj i mobilnost su osnove ekonomskog prosperiteta i efikasni saobraćajni sistem je preduslov za rast i konkurentost Evropske unije. Samo sektor saobraćaja zapošljava 10 miliona ljudi i čini 5 procenata BDP Evropske unije. Pored toga, ovaj sektor suštinski je važan za proizvođačku industriju koja se oslanja na efikasne, predvidljive i dostupne saobraćajne usluge.

Potražnja za sobračajno-logističkim uslugama konstantno raste, a samim tim i razmišljanja – kako se izboriti sa povećanim saobraćajnim tokovima. Prema nalazima Evropske komisije, do 2030. godine očekuje se rast teretnog transporta za 40% i za oko 50% do 2050. godine. Očekivanja su da će putnički saobraćaj do 2030. porasti za 34% odnosno 51% do 2050. Imajući u vidu ovakve trendove i činjenicu da se oko 75% današnjeg drumskog i teretnog saobraćaja obavlja putevima, potreba da se drumski saobraćaj učini efikasnijim i poboljšaju alternativni vidovi saobraćaja kao što su željeznički i unutrašnji vođeni saobraćaj je očigledna. U isto vrijeme, većina zemalja EU se suočava sa budžetskim ograničenjima i ima vrlo ograničene finansije dostupne za ulaganja u infrastrukturu. Ova dilema nije novina i jedan je od razloga za koncept korisničkog učešća u finansiranju infrastrukture. Većina zemalja EU do sada je uvela vremenske (vinjete) ili relacijske (putarine) naplate za teška teretna vozila. 1999. godine EU je usvojila *Direktivu 1999/62/EZ o naplati za teška teretna vozila*, u daljem tekstu „*Direktiva o eurovinjeti*“ koja postavlja zajednička pravila za one države članice koje primjenjuju naplatu infrastrukture na kamione preko 3,5 tona težine. Međutim, važno je primijetiti da EU okvir ne obavezuje zemlje članice na uvođenje šema korisničkog učešća u finansiranju.

U isto vrijeme, povećan saobraćaj i mobilnost doveli su do nezanemarljivih negativnih posljedica, kao što su zagađenost vazduha, buka, gasovi

staklene bašte i zakrčenje. Obrazlažući da troškove ne bi trebalo da snosi društvo u cjelini, Evropska komisija je 2008. predložila obuhvatniji „Zeleni transportni paket“ uključujući troškove negativnih efekata u cijene puta. U Bijeloj knjizi o saobraćaju iz 2011. godine, Evropska komisija je uspostavljanje održivije mobilnosti proglasila vrhovnim prioritetom i najavila namjeru o postepenom kreiranju zakonodavnog predloga za implementaciju tkz. principa „zagađivači plaćaju“ u svim saobraćajnim sektorima. Iste godine EU je revidirala *Direktivu o eurovinjeti* omogućivši od tog momenta državama članicama da teškim teretnim vozilima naplaćuju ne samo troškove koji se tiču razvoja i održavanja infrastrukture, već i pojedinih spoljnih efekata, kao što su zagađenje vazduha i stvaranje buke.

Revizija *Direktive o eurovinjeti* se stoga vidi kao početna osnova za prevođenje pristupa uključivanja spoljnih troškova u konkretna zakonska akta. Kao svoj naredni korak, Evropska komisija planira primjenu principa „zagađivači plaćaju“ i na druga vozila u drumskom saobraćaju, a kasnije i u ostalim vidovima saobraćaja.

3.1. Glavni aspekti EU okvira naplate putarine - u odnosu na vrijeme i relaciju

Prva *Direktiva o eurovinjeti* iz 1999. godine omogućavala je državama članicama naplatu putarine i vinjeta kamionima težim od 3,5 tone za upotrebu autoputeva ili drugih višekolovoznih puteva sličnih karakteristika, mostova, tunela i planinskih prolaza. Maksimalne prosječne putarine su bile striktno ograničene na održavanje infrastrukture i troškove zamjene, a Direktiva je zabranjivala uključivanje drugih (spoljnih) troškova u cijenu putarine. Ova direktiva odnosila se na puteve koji pripadaju Trans-evropskoj saobraćajnoj mreži (TEN-T) koja obuhvata oko pola autoputeva u Evropi.

Direktiva je modifikovana već 2006. godine ali su najznačajnije promjene uvedene njenom revizijom 2011. godine. Tako je područje djelovanja direktive prošireno na sve autoputeve u Evropi, a državama članicama je od tog trenutka dozvoljeno da teškim teretnim vozilima naplaćuju i negativne posljedice zagađenja vazduha i buke koje su pripisane drumskom saobraćaju. Naplate spoljnih troškova variraju od 3 do 5 centi po kilometru u zavisnosti od EURO klase vozila, vremena vožnje i lokacije puta. Države

članice imaju pravo da uvedu i više cijene u toku špica pod uslovom da se ukupna količina putnih naplata ne povećava.

Vozila koja su usklađena sa trenutno najvišim emisionim standardima su privremeno izuzeta plaćanja takse za zagađenje vazduha; posebno EURO V vozila - do decembra 2013. (kada će početi sa primjenom EURO VI standard) i EURO VI vozila - do decembra 2017. Takođe, izuzeta su i vozila koja manje zagađuju od EURO VI vozila, kao što su hibridni i električni kamioni.

- ***Princip uključivanja spoljnih troškova u naplatu putarine***

Ovaj novi pristup značio je duboku promjenu u Evropskoj saobraćajnoj politici. Ideja je bila kreirati pravedniji i efikasniji cjenovni sistem u skladu sa EURO klasom vozila i stvarnom upotrebom puta. Namjera Evropske komisije bila je da troškove negativnih efekata snose korisnici puta i da se odgovornost prebaci na same „zagađivače“. U obrazloženju je navela da će ovi cjenovni signali motivisati korisnike puta da negativne efekte saobraćaja svedu na minimum, da promijene tkz. ponašanje u vožnji i da kupuju „čistija“ vozila. Istovremeno, prihodi od naplate putarine obezbijediće finansijska sredstva za ulaganja u infrastrukturu kao i za projekte čiji je cilj da saobraćaj učine održivijim.

Mišljenje o ekološkoj mobilnosti dijeli i njemačka industrija. Ali je glavno pitanje u ovom slučaju da li je uključivanje spoljnih troškova adekvatan instrument za smanjenje emisije i održivost teretnog transporta. Samo u tom slučaju dodatna naplata troškova prilično osjetljivom sektoru logistike u Evropi može biti opravdana. Povećani troškovi u teretnom transportu pogađaju prije svega mala i srednja preduzeća za logistiku s obzirom da visoko konkurentno tržište ostavlja malo mjesta za prenošenje dodatnih troškova na klijente ili za njihovu nadoknadu na neki drugi način. Da bi se izborili sa povećanim troškovima saobraćaja oni moraju da smanje ostale troškove i olabave kapacitete za ulaganje, koji bi mogli biti iskorišćeni za ulaganje u nove i efikasnije tehnologije.

Uključivanje spoljnih troškova u naplatu puta ima dodatnu vrijednost jedino ukoliko su zadovoljeni sledeći kriterijumi: prvo, negativan ekološki efekat se očigledno može pripisati korisnicima puteva i ima novčanu vrijednost, što može biti određeno na metodičan i transparentan način.

Drugo, negativan efekat još uvijek nije na tapetu drugih političkih instrumenata. Treće, prihodi se upotrebljavaju isključivo za finansiranje infrastrukture i za održive transportne projekte. Uzimajući ove kriterijume kao repere, *Direktiva o eurovinjeti* sadrži niz nedostataka.

Proizvodnja buke može npr. da bude samo djelimično pripisana korisnicima puta jer jačina buke zavisi ne samo od vozila već i od kvaliteta putne površine. Dok korisnici mogu da prilagode svoju kupovinu vozila, oni ne mogu da utiču na kvalitet površine puta.

Postoji niz efektivnih i jeftinijih instrumenata koji su postigli zavidne rezultate poslednjih godina kada je u pitanju ekološka mobilnost. Oni uključuju ograničavajuće vrijednosti za štetne materije i buku ili poreske olakšice za vozila sa niskom emisijom ugljenika. Ciljajući na iste spoljne efekte, *Direktiva o eurovinjeti* djelimično vodi ka dvojnoj regulativi.

Osim toga, najviše mjesta za poboljšanje u Direktivi postoji u oblasti naplate takse za indirektno zakrčenje – u obliku viših tarifa u špicu i odsustva striktnog izdvajanja prihoda od naplate putarine.

- ***Naplata putarine – adekvatno sredstvo za smanjenje zakrčenja?***

Revidirana *Direktiva o eurovinjeti* omogućava državama članicama da odrede drugačije cijene putarine koje će služiti kao sredstvo za kanalisanje saobraćaja i smanjenje zakrčenja. U zakrčenim oblastima, države članice mogu da zahtijevaju do 175% više prosječne tarife u špicu koje su ograničene na maksimalno 5 sati dnevno. Svaka vrsta drugačijeg obračuna tarife mora biti urađena tako da se neutralno odražava na prihode što znači da prevoznici koji koriste isti put van špica moraju imati koristi na način što će plaćati značajno manje tarife.

Debata Evropske komisije, Evropskog parlamenta i Evropskog savjeta o tome da li je opravdano uključiti zakrčenje u naplatu puta je veoma kontroverzna. Postoji mnogo argumenata protiv pretpostavke da će naplata za zakrčenje promijeniti ponašanje prevoznika i smanjiti zakrčenje. Kao prvo, putnička vozila su glavni uzročnici zakrčenja, a ne teška teretna vozila. Osim toga, prevoznici često nemaju odgovarajućih alternativa u smislu dostupnih vidova transporta i transportnih ruta. Infrastrukturna mreža u mnogim zemljama EU je ograničena u pogledu održivih

alternativnih puteva kojim bi se izbjegle zakrčene oblasti. Nadalje, prevoznici ne mogu biti toliko fleksibilni u pogledu pomjeranja svog vremena vožnje van špica jer njihov rad zavisi od zahtjeva klijenata i vremena isporuke. U nekoliko država članica EU prevoznici se suočavaju sa vremenskim restrikcijama – npr. zabranom vožnje tokom večernjih časova ili nedeljom i praznicima – što opet ograničava njihovo djelovanje. Dakle, prevoznici nemaju stvarnu alternativu u slučaju zakrčenja. Posljedica ovakve situacije je da plaćaju duplo: kao korisnici puteva sami su žrtve negativnih posljedica zakrčenja, što uglavnom rezultira gubitkom vremena. Dodatno, kroz naplatu putarine plaćaju za te negativne posljedice.

U svakom slučaju, takse za zakrčenje ne zadiru u srž problema: nedostatak odgovarajuće infrastrukture i u mnogim zemljama – alternativnih vidova saobraćaja koji odgovaraju posebnim potrebama teretnog saobraćaja. Teretni saobraćaj u velikoj mjeri zavisi od razvijenosti infrastrukturne mreže, pouzdanosti i predvidljivosti vremena isporuke. Razvoj infrastrukture i inovativna rješenja za optimizaciju logističkih lanaca su stoga mnogo adekvatnije rješenje za smanjenje zakrčenja i njegovih posljedica.

- ***Izdvajanje prihoda – za sigurna ulaganja u putnu infrastrukturu***

Ne samo iz ovog razloga, veoma je bitno da se prihodi od infrastrukture i naplate spoljnih troškova iskoriste isključivo za održavanje i dalji razvoj infrastrukture. *Direktiva o eurovinjeti* do danas ne navodi da je obavezno izdvajati prihode od naplate infrastrukture. Usljed jakog protivljenja država članica obavezujućoj klauzuli koja se tiče prihoda, evropske institucije su jedino uspjele da se dogovore o političkoj preporuci, koja samo navodi da države članice treba da ulažu ono što su prihodovali od naplate infrastrukture u korist sektora saobraćaja i njegovu održivost. One bi trebale u značajnoj mjeri da omoguće efikasniju naplatu, smanje zagađenost u drumskom saobraćaju u samom izvoru, poboljšaju CO₂ i energetski performans vozila, optimizuju logistiku i razviju alternativnu infrastrukturu ili prošire kapacitete. Takođe se mogu odlučiti za investiranje u bezbjednost na putevima ili prihode iskoristiti za osiguravanje parking mjesta. Alternativno, države članice mogu odlučiti da 15% svojih prihoda po osnovu naplate infrastrukture i spoljnih troškova ulažu u projekte Trans-evropske transportne mreže (TEN-T).

Svake 4 godine, počev od oktobra 2014. godine, države članice su u obavezi da podnose izvještaj o prihodima proisteklim iz naplate infrastrukture i spoljnih troškova i mjeri u kojoj su iskoristili te prihode za razvoj infrastrukturnih mreža i realizaciju održivih projekata iz oblasti saobraćaja.

Transparentnost i obaveza izvještavanja u pogledu javne potrošnje su važna sredstva za postizanje veće odgovornosti država članica u pogledu njihove potrošnje i investicionih strategija. Ona omogućavaju ostalim zainteresovanim stranama da kontrolišu u kojoj mjeri se prihodi od puta reinvestiraju u sektor saobraćaja i da zahtijevaju poboljšanja ukoliko se prihodi koriste u druge svrhe. Međutim, odsustvo striktno obavezujuće klauzule pokazuje ograničenja *Direktive o eurovinjeti* i generalno Evropskog okvira za finansiranje infrastrukture po modelu „korisnici plaćaju“. To znači da sadašnji Evropski okvir za naplatu puta čini drumski saobraćaj skupljim, a ne obezbjeđuje obavezno adekvatan doprinos hitno potrebnom razvoju infrastrukture i održivijem saobraćaju.

3.2. Dalji razvoj pristupa uključivanja spoljnih troškova na nivou EU

U pogledu opisanih nedostataka, Evropska komisija je ovlašćena za pisanje redovnih izvještaja o efektivnosti mjera predviđenih u *Direktivi o eurovinjeti*, „da bi se smanjili negativni efekti koje proizvodi drumski saobraćaj“ i „da bi se korisnici usmjeravali ka što je moguće više ekološkim i efikasnim rješenjima u saobraćaju“. Nakon ovog izvještaja mogu uslijediti novi zakonski predlozi.

Do oktobra 2012. godine, Evropska komisija pružiće pregled svih postojećih regulatornih mjera, implementiranih u različitim vidovima saobraćaja kako bi se uključili ili smanjili spoljni troškovi koji se odnose na životnu sredinu, buku i zdravlje. Ovaj rezime postojećih mjera biće dopunjen predlogom novih mjera koje će obuhvatiti primjenu principa „korisnici-zagađivači plaćaju“ i na druga vozila i druge vidove saobraćaja ili dalji razvoj elemenata spoljnih troškova koji još uvijek nisu uzeti u obzir.

U ovom smislu, Evropska komisija će svakako pokušati da pooštri odredbe koje se odnose na izdvajanje, a koje su ključne za vjerodostojnu šemu naplate putarine. Ovakav stav podržavaju akteri iz privrede iako su trenutno slabi izgledi da bi se države članice svojevrijem odrekle dijela svog suvereniteta kad je u pitanju javna potrošnja.

Čak i u Njemačkoj, gdje se sistem putarine za teška teretna vozila veoma uspješno primjenjuje od 2005. godine, ovo nije dovelo do povećanja ulaganja u infrastrukturu u drumskom saobraćaju.

3.3. Naplata putarine u Njemačkoj

Od januara 2005. godine, Njemačka je teškim teretnim vozilima čija maksimalna dozvoljena težina prelazi 12 tona odredila putarine za upotrebu 13.000 km duge mreže autoputeva i glavnih federalnih puteva. Njemačka vlada je iskoristila klauzulu izuzeća Direktive o eurovinjeti koja državama članicama dozvoljava da kamione maksimalne težine između 3,8 i 12 tona izuzmu plaćanja putarine ukoliko bi njihovo učešće u nacionalnom sistemu naplate dovelo do negativne saobraćajne diverzije ili disproporcionalnih administrativnih troškova. Njemačka je tvrdila da će administrativni troškovi naplate putarine kamionima čija je težina manja od 12 tona činiti 30 posto prihoda. S obzirom da bi očekivani prihodi u ovom segmentu bili mali, a udio kamiona koji teže manje od 12 tona je četiri puta veći od udjela težih vozila, sveukupni administrativni troškovi bi postali nesrazmjerno visoki.

Njemačka se odlučila za satelitski-zasnovan sistem putarine za kamione. Privatna kompanija *Toll Collect GmbH*, joint venture Deutsche Telekom AG, Daimler Financial Services AG i francuske kompanije Cofiroute SA odabrani su od strane vlade Njemačke 2002. godine za uspostavljanje elektronskog sistema naplate putarine, a kada sistem počne sa radom i za upravljanje njime. Usljed organizacionih i tehničkih problema, elektronski sistem je postao operativan 16 mjeseci nakon prethodno utvrđenog roka za početak koji je bio predviđen za avgust 2003.

Njemački sistem naplate putarine omogućava tri različita načina registracije i plaćanja. Logistički operatori mogu unaprijed da bukiraju svoju rutu preko interneta ili na kompjuterizovanim terminalima, koji su npr. smješteni u servisnim stanicama na autoputu ili odmorištima. Ukoliko se pak logistički operatori odluče za automatsku naplatu, dodjeljuju im se *on-board-units* koje preko satelita određuju vrijeme i relaciju kamiona na putevima za koje se plaća putarina. Relevantni podaci se prenose bežičnim signalima u centar za obradu podataka i centar za naplatu. Do kraja 2011. oko 90 posto prihoda od putarine je sakupljeno korišćenjem atomatskog

sistema naplate i oko 700 000 *on-board-units* je instalirano u teškim teretnim vozilima. Skoro polovinu ovih vozila činili su kamioni porijeklom van Njemačke.

Različite cijene putarine zavise od emisije klase, broja osovina na kamionu i dužine relacije. Da bi se stimulisala upotreba ekoloških vozila, oni kamioni koji su bili opremljeni najnovijim modelima izduvnih i redukcionih sistema su nagrađivani značajano manjim cijenama putarine. Trenutne cijene variraju od 14 do 28,8 centi po kilometru.

U toku prve godine funkcionisanja, sistem naplate putarine je prihodovao 2,85 milijardi eura. Prihodi su konstantno rasli poslednjih nekoliko godina i iznosili oko 4,48 milijardi eura 2010. godine i 4,5 milijardi eura 2011. 143 000 transportnih i logističkih kompanija sa 936 000 vozila je registrovano u *Toll Collect* do 2011. godine. Putarina je naplaćena za oko 26,7 milijardi kilometara što je 700 miliona kilometara više u odnosu na prethodnu godinu.

Toll Collect je cjelokupnom budžetu Njemačke do 31. avgusta 2011. obezbijedio priliv veći od 24 milijarde eura. Do 2010. godine novac od ovih prihoda je potrošen na održavanje i dalji razvoj putne i željezničke infrastrukture kao i na unutrašnje vodene puteve. U novembru 2010. Njemački parlament je odlučio da od tog datuma prihodi moraju biti reinvestirani samo u autoputeve i federalne autoputeve, što vodi striktnom izdvajanju prihoda od naplata putarine. U isto vrijeme, javna potrošnja u oblasti putne infrastrukture je opala, što znači da originalna namjera povećanja ulaganja u putnu infrastrukturu novcem od naplate putarine nije realizovana. Uvođenje naplate putarine u Njemačkoj 2005. godine stoga označava prelazak sa javnog na privatno finansiranje putne infrastrukture. Ovakav potez je široko kritikovan od strane različitih aktera iz privrede, a pogotovo sektora logistike, koji je tražio garancije za prihode koji neće predstavljati zamjenu već dopunu javnoj potrošnji u oblasti putne infrastrukture.

Imajući u vidu ovu smetnju, ipak se može reći da je sadašnji sistem putarine za teška teretna vozila široko prihvaćen u Njemačkoj. On osigurava podjednako učešće domaćih i stranih kamiona u finansiranju infrastrukture, što je bitan aspekt tranzitne zemlje kao što je Njemačka, smještene u srcu Evropske unije. Nesumljive prednosti elektronskog

sistema putarine su njegova pouzdanost i fleksibilnost - putne sekcije se mogu lako dodavati i uklanjati iz sistema. Najvažnija je – njegov neznatan uticaj na tokove u drumskom saobraćaju. Nije manje važna ni činjenica da različiti načini bezgotovinskog plaćanja omogućavaju prevoznicima da svoje administrativne troškove svedu na minimum.

Udio Euro V vozila na putevima za koje se plaća putarina je značajno porastao tokom 7 godina naplate putarine u Njemačkoj. Ovo može biti uzeto kao nagovještaj pozitivnog uticaja na životnu sredinu cjenovnog sistema zasnovanog na različitim kategorijama emisije. Niže cijene putarine su svakako imale značajnu ulogu u odlukama o kupovini logističkih operatera; ali i drugi faktori kao što su tehnički razvoj, cijena i dostupnost privremenog izuzeća Euro V i VI kamiona od poreza na vozila u Njemačkoj nisu ništa manje doprinijeli ovom efektu.

Vode se diskusije o tome da relacijsku putarinu za teška teretna vozila treba primjenjivati i na ostalim putevima. Ovi pokušaji su međutim dočekani sa otporom od strane saobraćajne industrije. I to iz dva glavna razloga: logistički sektor je veoma osjetljiv na povećanje cijena, i ne postoje garancije da će se iz javnog budžeta izdvojiti dio za hitno potrebne investicije u održavanje i razvoj infrastrukture.

3.4. Zaključci i perspektive

Imajući u vidu nedostatke sadašnje *Direktive o eurovinjeti* kao i postojeće šeme naplate putarine u EU, donosioci odluka na nacionalnom i nivou EU treba da se fokusiraju na to da zakone i šeme naplate putarine učine strožijim prije nego što počnu razmišljati o naplati putarine za druge segmente puta ili druge vrste vozila ili pak uključivanju drugih spoljnih troškova u cijenu putarine. Naplata putarine može biti dragocjeno sredstvo za države članice EU u smislu osiguranja učešća korisnika puteva u finansiranje infrastrukture što je posebno bitno za tranzitne zemlje. Ali da bi logističke kompanije i korisnici puta prihvatili koncept, on mora biti uvjerljiv. Čak i ako nacionalne vlade ne mogu garantovati za svoju javnu potrošnju u sektoru saobraćaja u vrijeme ekonomske krize i budžetskih ograničenja, one moraju barem osigurati da prihodi od njihovih naplata putarine budu reinvestirani u održavanje i razvoj putne infrastrukture.

Nacionalne šeme naplate putarine treba postaviti tako da izazivaju što manje smetnji u saobraćajnim tokovima. Takođe, prevoznici moraju biti u stanju da im se povinuju uz najniže moguće administrativne troškove. Ovo može biti postignuto npr. uspostavljanjem međufunkcionalnih elektronskih sistema naplate putarine. *Direktiva o eurovinjeti* predviđa da države članice EU uspostave elektronske sisteme naplate putarine u skladu sa Direktivom 2004/52/EZ gdje god je to ekonomski izvodljivo. Direktiva 2004/52/EZ propisuje uslove za međufunkcionalne elektronske sisteme naplate putarine i favorizuje 3 tehnološka rješenja: postavljanje satelita (GNSS), mobilne komunikacije (GSM-GPRS) i mikrotalasnu tehnologiju (DSRC).

Na osnovu *Direktive o eurovinjeti*, potrebno je da Evropska komisija do oktobra 2015. sačini izvještaj o upotrebi elektronskog sistema u državama članicama.

Od septembra 2011. austrijski operator naplate putarine ASFINAG i njemački operator *Toll Collect* rade na novom transnacionalnom servisu naplate putarine: Toll2Go. Servis omogućava kombinovanu upotrebu njemačkog satelitski zasnovanog sistema naplate putarine i austrijskog sistema koji je zasnovan na mikrotalasnoj tehnologiji. Sa jednom *on-board-unit* prevoznici su u mogućnosti da se prilagode dvijema vrstama elektronskog sistema naplate putarine dok, s druge strane, ugovori i fakture ostaju odvojeni. Ovaj sistem je već instaliran u 30.000 vozila iz Austrije, Njemačke, Češke, Holandije i Poljske. Kako će satelitski zasnovan sistem i sistem zasnovan na mikrotalasnoj tehnologiji nastaviti da imaju važnu ulogu u Evropi, Toll2Go servis predstavlja važan korak ka međufunkcionalnosti elektronskih sistema putarine.

Stoga, krajnji cilj mora biti uspostavljanje jedinstvenog servisa elektronske naplate putarine na nivou EU koji prevoznicima omogućava poštovanje postojećih šema naplate putarine preko *on-board-unit* gdje su sve takse putarine obuhvaćene jednim računom. Takav evropski elektronski servis naplate putarine (EETS) već je predviđen Direktivom 2004/52/EZ i inicijalno je planirano da se učini dostupnim prevoznicima u oktobru 2012. Međutim, Evropska komisija je u proljeće 2012. najavila da će prevoznici morati da sačekaju najmanje do kraja 2013. prije nego što ovaj servis postane dostupan na nivou Evrope.

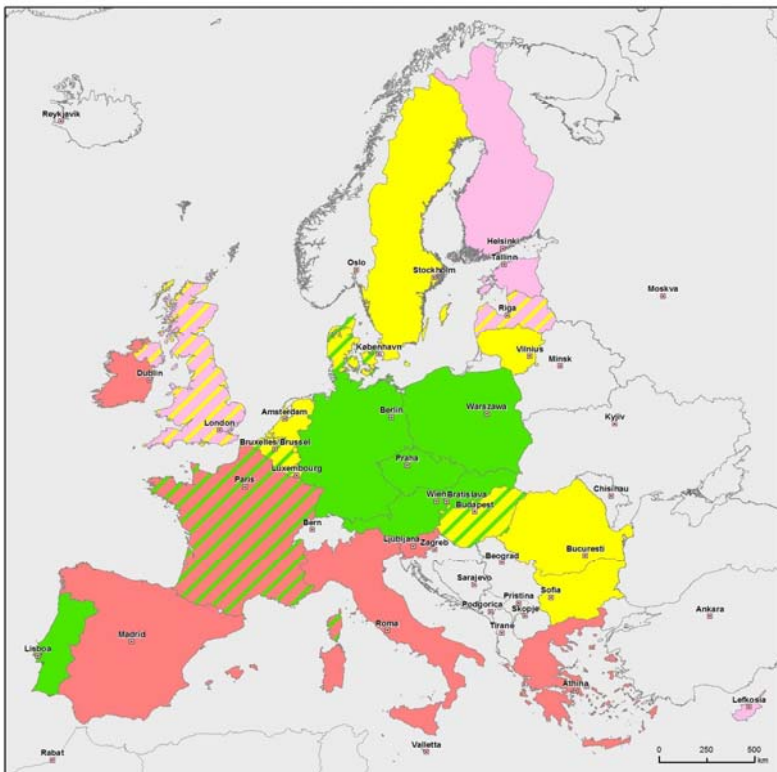
U isto vrijeme, mora se insistirati na upotrebi drugih ekonomičnih i inovativnih rješenja koja će sektor transporta učiniti efikasnijim i održivijim. Dalja efikasnost može biti dostignuta optimizacijom dimenzija i težine teških teretnih vozila što je regulisano Direktivom 96/53/EZ. Ili uklanjanjem postojećih kabotažnih ograničenja za prevoznike.

Veliki potencijal leži u razvoju i primjeni inteligentnih sistema saobraćaja (ITS) koji između ostalog obezbjeđuju rješenja za upravljanje saobraćajem u cilju smanjenja zakrčenja. Ovi sistemi ne samo da doprinose efikasnijem saobraćaju već i saobraćajnoj sigurnosti i bezbjednosti. Osim toga, intermodalna saobraćajna rješenja koja kombinuju drumski, željeznički i pomorski saobraćaj, igraju sve važniju ulogu u postizanju efikasnijeg i održivijeg saobraćaja. Ovaj razvoj može biti pozitivno podstican od strane članica EU, ali opet u zavisnosti od odgovarajućih infrastrukturnih mreža. Evropska komisija je u postojeći nacrt Trans-evropske transportne mreže (TEN-T) uvrstila smjernice za koridorski pristup saobraćajnoj infrastrukturi (10 koridora), od kojih svaki povezuje najmanje tri vida saobraćaja, tri države članice i dvije prekogranične dionice. Ovo će omogućiti bolju koordinaciju infrastrukturnih projekata između država članica i brži razvoj ključne EU mreže. Ipak, adekvatne infrastrukturne mreže u svim sektorima saobraćaja su preduslov za efikasan i održiv saobraćaj u EU. Sistemi naplate putarine mogu i imaće svoju ulogu u nacionalnim šemama finansiranja ali neće osloboditi države članice sopstvene odgovornosti za održavanje, razvoj i ulaganje u infrastrukturne mreže, linije života naše ekonomije.



European
Commission

Naplata putarine teškim teretnim vozilima u državama članicama EU



Legenda

- Vinjeta (naplata u odnosu na vremenski period)
- Elektronska putarina (naplata u odnosu na dužinu relacije)
- Putarina na rampama (naplata u odnosu na dužinu relacije)
- Nema naplate vinjeta i putarina

Sistem vinjeta u fazi pripreme

Sistem elektronskih putarina u fazi pripreme

Elektronski sistem naplate putarine na nivou EU je još uvijek daleko od pune primjene.

4. Stanje regulative u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori sa problemima u primjeni iste

Potreba da se posebno markira stanje regulative u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori, uključiv i probleme u primjeni iste je evidentna. Ne samo sa stanovišta mjesta i pozicije u pravnom poretku CG, već i sa stanovišta harmonizovanosti regulative sa pravom EU.

Tekst koji slijedi predstavlja, stoga, kratak podsjetnik na relevantne probleme u regulativi, institucije koje su zainteresovane za unapređenje rada i poslovanja u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja, uz naznaku mogućih preporuka i inicijativa koje bi trebalo da pravni poredak u ovim oblastima unaprijede.

1. Presjek problema saobraćajne infrastrukture (po regionima)

a) sjeverni region - putna i željeznička infrastruktura nedovoljno razvijene, što je osnovna slabost regiona

b) središnji region - dobra saobraćajna povezanost kao prednost, te slabosti čiji je osnovni iskaz kvalitet transportnih usluga i zastarjela željeznička infrastruktura, neophodna ulaganja u putnu infrastrukturu, posebno za projekat izgradnje auto puta Bar-Boljare

c) primorski region – neophodna relazicaja projekta Jadransko-Jonskog koridora, te izgradnja puta Bar-Boljare, a kao slabost se registruje problem pronalaženja investitora za ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu.

2. Finansiranje u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja

a) sopstveno finansiranje kroz pružanje usluga

Oblast drumskog saobraćaja obavlja registrovane djelatnosti, saglasno opštim propisima, što znači da i svoje prihode ostvaruje tržišnim mehanizmima.

U određenim slučajevima subjekti iz oblasti drumskog saobraćaja mogu biti subjekti-korisnici sredstava iz osnova primjene Zakona o kontroli državne pomoći, što je bliže uređeno odgovarajućom Uredbom, kao podzakonskim aktom.

b) finansiranje preko budžeta CG

Važećim Zakonom o željeznici finansiranje infrastrukture (izgradnja, održavanje, rekonstrukcija i modernizacija) obezbjeđuje se i iz budžeta CG, sredstava ulaganja domaćih ili stranih lica, kredita, te drugih izvora, u skladu sa zakonom. Primjera radi, godišnjim Zakonom o budžetu CG opredjeljuju se iznosi sredstava za finansiranje željezničke infrastrukture.

Zakonom o Investiciono-razvojnom fondu CG („Sl.list CG“, BR: 88/09) stvorena je mogućnost, pored ostalog, davanja podrške infrastrukturnim objektima, pod uslovima bliže utvrđenim kriterijumima finansijske podrške za određenu godinu, a koje donosi nadležni organ Investiciono-razvojnog fonda.

Važno je podsjetiti i na odluke Vlade o preuzimanju dugova, zaduživanju i davanju garancija Crne Gore za 2011-2012.godinu, na osnovu ovlašćenja iz Zakona o budžetu. To su:

- Odluka o zaduživanju i davanju garancija Crne Gore za 2010. godinu („Sl. list CG“, br. 31/10)
- Odluka o zaduživanju i davanju garancija Crne Gore za 2011. godinu („Sl. list CG“, br. 16/11)
- Odluka o zaduživanju i davanju garancija Crne Gore za 2012. godinu („Sl. list CG“, br. 18/12).

Odnosnim odlukama su u određenim djelovima preuzete razne obaveze prevashodno za oblast željezničkog saobraćaja.

3. Institucije za praćenje stanja drumskog i željezničkog saobraćaja

-Ustanovljeno je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva koje vrši poslove uprave koji se odnose na željeznički i drumski saobraćaj i druge aspekte funkcionisanja istih.

Kao organi uprave u sastavu odnosno Ministarstva ustanovljene su dvije direkcije, kao organi uprave, i to:

- Direkcija za saobraćaj

- Direkcija za željeznice

Obije institucije imaju precizno utvrđen djelokrug rada.

Posebnim zakonima (Zakon o željeznici, Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, Zakon o prevozu opasnih materija, te Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima) institucionalizovani su organi nadzora u licu Inspekcija.

Međutim, kapaciteti tih Inspekcija (u Inspekciji za drumski saobraćaj ima ukupno 5 inspektora, u Inspekciji za željezničke puteve 2, te u Inspekciji za željeznički saobraćaj 1 inspektor) čini se nijesu primjereni svrsi nadzora u odnosnim oblastima saobraćaja.

4. Pregled aktuelnog zakonodavstva sa opaskama za izmjene i dalju harmonizaciju sa propisima EU

Zakonodavstvo u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja čine:

- međunarodno zakonodavstvo (multilateralni ili bilateralni ugovori)

-domaće zakonodavstvo

a) Kada su u pitanju multilateralni međunarodni ugovori prilika je da pomenemo:

- Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Republike Crne Gore, s druge strane („Sl. list CG“, br. 7/07), a koji je stupio na snagu 1.05.2010. godine

Odnosnim Sporazumom članice Zajednice i Crna Gora preuzele su niz međusobnih obaveza, pored ostalog, i u vezi sa kopnenim saobraćajem, za koje je posebno razrađena tematika obaveza u Protokolu IV.

Tematika obuhvata, načelno, saobraćajnu infrastrukturu na teritoriji jedne ili druge ugovorne strane, te pristup tržištu na recipročnoj osnovi.

Kada je u pitanju infrastruktura ugovorne strane su pristale da usvoje uzajamno usklađene mjere za razvoj infrastrukturne mreže uz bližu

naznaku i putnih pravaca sa državama okruženja. Takođe, i glavne putne i željezničke pravce od posebnog interesa za strane ugovornice.

U oblasti željezničkog i kombinovanog prevoza ugovorne strane će takođe usvojiti uzajamno usklađene mjere potrebne za razvoj i unapređenje takvog saobraćaja. Pri tom je, kao dio procesa, posebno naznačen aspekt modernizacije željeznica Crne Gore u pravcu njihovog prilagođavanja sistemu za kombinovani prevoz, koji podrazumjeva i izgradnju terminala, širinu tunelskih kolosjeka i kapaciteta i sl.

U oblasti drumskog prevoza ugovorne strane će tranzitnom saobraćaju omogućiti neograničen pristup, pri čemu se ugovorne strane obavezuju na uzdržavanje od bilo kakvog jendosmjernog djelovanja koji može dovesti do diskriminacije prevoznika ili vozila.

Svaka ugovorna strana će preduzimati potrebne mjere u svrhu olakšavanja drumskog prevoza prema teritoriji druge ugovorne strane ili preko nje.

Crna Gora je preuzela obavezu usklađivanja svog zakonodavstva o obuci drumskih prevoznika tereta, naročito o prevozu opasnih tereta sa standardima EU.

b) kao bilateralne sporazume, prilika je da pomenemo:

-Sporazum između Vlade CG i Vlade Republike Srbije o prevozu putnika i tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju („Sl. list CG - međunarodni ugovori“, br. 10/11)

-Sporazum između Vlade CG i Savjeta ministara Bosne i Hercegovine o prevozu putnika i tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju („Sl. list CG - međunarodni ugovori“, br. 15/11)

-Sporazum između Vlade CG i Vlade Ruske federacije o međunarodnom drumskom saobraćaju („Sl. list - međunarodni ugovori“, br. 15/11)

-Zakon o potvrđivanju Amandmana VI na Evropski Sporazum o radu posade na vozilima koji obavljaju međunarodne drumske prevoze („Sl. list - međunarodni ugovori“, br. 9/11)

c) Kada je u pitanju domaće zakonodavstvo, prilika je da naznačimo:

Zakon o drumskom saobraćaju („Sl. list RCG“, br. 45/05, „Sl. list CG“, br. 75/10)

Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju („Sl. list CG“, br. 53/09)

Zakon o prevozu opasnih materija

("Sl. list Crne Gore", br. 05/08, 40/11)

Zakon o radnom vremenu, pauzama tokom radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evdientiranje u drumskom saobraćaju („Sl. list CG“, br. 25/10)

Zakon o porezu na promet upotrebljivanih motornih vozila, plovni
objekata, vazduhoplova i letilica

("Sl. list RCG", br. 55/03 i "Sl. list Crne Gore", br. 73/10, 40/11)

Zakon o porezu na upotrebu putničkih motornih vozila, plovni objekata,
vazduhoplova i letilica

("Sl. list RCG", br. 28/04, 37/04, "Sl. list Crne Gore", br. 86/09)

Zakon o željeznici ("Sl. list RCG", br. 21/04, "Sl. list CG", br. 54/09, 73/10 i 40/11)

Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju ("Sl. list Crne Gore", br. 41/10)

d) U indirektnoj vezi sa odnosnom regulativom je i opšta zakonska regulativa, a naročito:

- Zakon o putevima („Sl. list RCG“, br. 42/04, „Sl. list CG“, br. 21/09, 54/09, 40/10, 36/11)

-Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima („Sl. list RCG“, br. 12/05, 27/06, „Sl. list CG“, br. 45/07, 75/10, 33/12)

-Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list RCG“, br. 46/07, „Sl. list CG“, br. 73/10, 40/11)

-Zakon o koncesijama („Sl. list CG“, br. 8/09)

-Zakon o eksproprijaciji („Sl. list RCG“, br. 50/00, 28/06, „Sl. list CG“, br. 21/08)

e) Podzakonska akta omogućavaju „život“ zakona, a njihovi donosioci su najčešće resorna ministarstva.

Prikaz seta relevantnih podzakonskih akata opteretio bi ovaj materijal, usljed čega i izbjegavamo bliže navođenje istih.

Krucijalan problem pri donošenju podzakonskih akata je često kašnjenje u njihovom donošenju od strane za to ovlašćenih organa, što je od direktnog uticaja na primenljivost zakona.

Ipak, cijeneći značaj ljudskog faktora u djelatnostima drumskog i željezničkog saobraćaja markiramo, ovom prilikom, jedino podzakonska akta:

– Pravilnik o utvrđivanju radnih mjesta na kojima se staž osiguranja računa sa uvećanim trajanjem i o postupku i načinu za njihovo utvrđivanje („Sl. list CG“, br. 71/10).

Tako se staž osiguranja sa uvećanim trajanjem predviđa u oblasti saobraćaja, i to:

za željeznički saobraćaj

1) Radno mjesto: mašinovođa elektro i dizel lokomotive.

Stepen uvećanja: 12 mjeseci računa se kao 16 mjeseci.

2) Radna mjesta: manevrista i mašinovođa na manevri.

Stepen uvećanja: 12 mjeseci računa se kao 15 mjeseci.

3) Radna mjesta: otpravnik vozova u stanicama I i II grupe, pomoćnik mašinovođe, rukovalac manevre i pregledač kola, dispečer na telekomandi, elektromehaničar i rukovalac na održavanju kontaktne mreže.

Stepen uvećanja: 12 mjeseci računa se kao 14 mjeseci.

za drumski saobraćaj

1) Radno mjesto: vozač teškog teretnog vozila od sedam i više tona nosivosti.

Stepen uvećanja: 12 mjeseci računa se kao 14 mjeseci.

za gradski, prigradski i međugradski saobraćaj

1) Radno mjesto: vozač autobusa.

Stepen uvećanja: 12 mjeseci računa se kao 14 mjeseci.

-Granski kolektivni ugovor za oblast drumskog saobraćaja („Sl. list RCG“, br. 33/04)

Kao pravni akt treba da bude zamijenjen novim, za šta su u toku pripreme aktivnosti. Međutim, problem je u tome, što saglasno Zakonu o reprezentativnosti sindikata („Sl.list CG“, br. 26/10) postoji reprezentativan sindikat koji čine akteri iz drugih oblasti saobraćaja, a ne ovdje pomenuti, usljed čega se „gubi izvornost“ drumskog saobraćaja, s jedne strane (jer ovom statusu „pripadaju“ i akteri vazdušnog saobraćaja), a akteri željezničkog saobraćaja nijesu u sastavu tog reprezentativnog sindikata, s druge strane. Sve ovo će za posledicu imati „zbrku“ pri donošenju novog granskog ugovora, naročito stoga, što je teško vjerovati u primjenu GKU, koja se prostire i na aktere koji u njegovom donošenju ni na bilo koji način nijesu učestvovali, što je slučaj za oblast željezničkog saobraćaja.

f) Kaznena politika

Kaznena politika profilisana je pojedinim zakonima u djelovima koji se odnose na inspektijski nadzor i kaznene odredbe. Tako:

-za oblast željezničkog saobraćaja Zakon o željeznici određuje:

-nadzor od strane Inspektora za željeznički saobraćaj u licu jednog inspektora koji je prema podacima za 2009. godinu izvršio 46 nadzora i utvrdio 19 neparvlnosti.

Po odnosnom zakonu zapriječene su novčane kazne u rasponu od 500-1.500 za pravno lice za ukupno 22 inkriminacije, odnosno za iste inkriminacije novčane kazne.

Za odgovorno lice u pravnom licu u rasponu od 50-100 eura, a za preduzetnika u rasponu od 500-5.000 eura.

Takođe, za ukupno 11 drugih inkriminacija predviđene su novčane kazne u rasponu 500-10.000 za pravno lice, odnosno odgovorno lice u pravnom licu u rasponu od 50-750 eura, te za fizičko lice u rasponu od 50-1.000 eura.

-za oblast drumskog saobraćaja Zakon o drumskom saobraćaju:

-nadzor od strane Inspekcije za drumski saobraćaj, pri čemu je profilisano ukupno 5 inspektora koji su u 2009. godini izvršili ukupno 7.098 kontrola, pokrenuli 21 prekršajni postupak, donijeli 115 rješenja, te izrekli 332 mandatne kazne.

Po odnosnom zakonu zapriječene su novačne kazne u rasponu od 1.500 - 10.000 eura za pravno lice, odnosno novčane kazne za odgovorno lice u pravnom licu u rasponu od 800-2.000 eura, a za fizičko lice u rasponu od 800-2.000 eura.

Takođe, za ukupno 18 drugih inkriminacija predviđene su novčane kazne u rasponu od 1.200-7.000 eura za pravno lice, odnosno u rasponu od 500-1.200 eura za odgovorno lice u pravnom licu.

5. Institucije zainteresovane za unapređenje rada i poslovanja u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja

Misija i uloga UPCG je, pored ostalog, identifikovanje problema i biznis barijera u primjeni propisa, inicijative i predlozi za unapređenje regulative, praćenje rada subjekata i pravno tehnička pomoć povodom konkretnih problema rada i poslovanja.

Činjenica da već duže egzistira preko 60 članova (individulanih i kolektivnih iz oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja u CG) samo potvrđuje misiju i ulogu UPCG u potrebi da identifikuje probleme u odnosnim oblastima saobraćaja koje se kreću od nužnosti donošenja „stabilnih“ propisa, realno primjenljivih u prostoru i vremenu, propisa koji ne sputavaju privredne inicijative, ne predstavljaju biznis barijere, a pospješuju i uključuju ove vrste saobraćaja u evropske tokove saobraćaja.

Izvesno, pored misije UPCG, i niz drugih subjekata, uključiv i Privrednu komoru CG, saglasno svojim misijama imaju određen stepen zainteresovanosti i djelovanja u pravcu unapređenja rada i poslovanja u ovim oblastima saobraćaja.

Članstvo UPCG i drugih zainteresovanih institucija iz ovih vrsta saobraćaja u više međunarodnih institucija samo potvrđuje posvećenost privrednih i drugih aktera u CG u pravcu postizanja evropskih kvaliteta pružanja usluga u istim.

6 Moguće preporuke i inicijative za dalji konzistentan i koherentan pravni sistem u oblasti drumskog i željezničkog saobraćaja

Bez pretenzija i ne ograničavajući se u naznaci na sve moguće aspekte koje realni sektor i UPCG prepoznaju kada je u pitanju drumski i željeznički saobraćaj, čini se, da ima osnova, naznačiti, kao moguće probleme:

1. Preispitivanje domaćeg zakonodavstva u dijelu obima i režima koji je sada postignut i koji treba postići na planu usaglašavanja sa pravom EU.

2. Preispitivanje iz tč.1 podrazumijeva i analizu statusa podzakonskih akata (opstanak u pravnom sistemu u odnosu na zakonski osnov donošenja i u međuvremenu nastala nova evidentna zakonska rješenja).
3. Stvaranje uslova kojim nova zakonska rješenja pospješuju tržišno poslovanje privatnog sektora, naročito u oblasti željezničkog saobraćaja, shodno dobroj evropskoj praksi, a čime će se direktno uticati na smanjenje budžetskih izvora finansiranja pojedinih segmenata željezničkog saobraćaja.
4. Pospješivati javno-privatno partnerstvo u ovim oblastima gde je to prihvatljivo. To podrazumjeva i preispitivanje pojedinih posebnih zakona, kako bi se širio prostor javno-privatnog partnerstva na sfere prevoza putnika na željeznici, javnog gradskog saobraćaja i sl. Izvjesno po raznim vidovima - modelima koncesija, BOT aranžmana, zakupa i sl.
5. Posvetiti posebnu pažnju zakonskim rješenjima koja obezbeđuju održiv razvoj i zaštitu životne sredine u ovim oblastima saobraćaja.
6. Obezbeđenje poštovanja međunarodnih standarda saobraćaja, unapređenja statistike u ovim oblastima saobraćaja.
7. Preispitati postojeća akta - važeća rješenja u vezi radnih mjesta, odnosno poslova na kojima se utvrđuje radni staž sa uvećanim trajanjem.
8. Preispitati osnove za donošenje granskog kolektivnog ugovora koji bi se prostirao i na subjekte koji ne učestvuju u njegovom donošenju, na primjer subjekte u oblasti željezničkog saobraćaja.
9. Realizovati mehanizme nepristrasnog i efikasnog nadzora u ovim oblastima saobraćaja.

10. Analizirati i ponuditi moguća rješenja za unapređenje obrazovnog sistema kadrova za ove oblasti saobraćaja, prilagodljive zahtjevima željezničke i drumske privrede.
11. Razvijati mehanizme podizanja opšte saobraćajne kulture u CG.
12. U procese donošenja zakonske i podzakonske regulative pravovremeno uključivati sektor privatnog biznisa i što širi krug drugih zainteresovanih subjekata, kao iskaz šireg socijalnog dijaloga. Sve ovo u cilju temeljite pripreme zakona kako bi isti nakon usvajanja imali dužu vremensku vrijednost, a time izbeći slučajeve pravne sigurnosti.

5. Aneks

5.1 Spisak relevantnih institucija za sektor saobraćaja, po zemljama

Njemačka

- Federalno ministarstvo za saobraćaj, građevinarstvo i urbani razvoj (BMVBS)
http://www.bmvbs.de/EN/Home/home_node.html
- Federalni institut za istraživanje puteva (BASt)
http://www.bast.de/cIn_033/nn_43710/EN/e-Home/e-homepage_node.html? nnn=true
- Federalna uprava za motorni saobraćaj (KBA)
http://www.kba.de/cIn_031/nn_124384/sid_A6FB01823B7320F8_4C97EF5BBB5071FF/nsc_true/EN/Home_en/homepage_node.html? nnn=true
- Federalna kancelarija za teretni saobraćaj (BAG)
http://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html (in German)
- Federalna uprava za željeznice (EBA)
http://www.eba.bund.de/cIn_032/sid_801BC0A6BB5C001FC411A_5A7EEFF827F/DE/Home/homepage_node.html? nnn=true
- Uprava za vodeni i pomorski saobraćaj federalne Vlade (WSV)
http://www.wsv.de/Wir_ueber_uns/anlagen/kurzinfo_en.pdf
- Njemačko udruženje automobilske industrije (VDA)
<http://www.vda.de/en/index.html>
- Federalno udruženje za drumski prevoz, logistiku i odlaganje (BGL)
<http://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>
- Deutsches Verkehrsforum
<http://www.verkehrsforum.de/en.html>
- Udruženje njemačkih saobraćajnih preduzeća (VDV)
<http://www.vdv.de/en/index.html>
- Poslodavačka i biznis organizacija provajdera saobraćajnih usluga (Agv MoVe)
<http://www.agv-move.net/> (na njemačkom)

Slovenija

- Ministarstvo infrastrukture I prostornog planiranja <http://www.mzip.gov.si/en/>
- Pomorska uprava Slovenije <http://www.up.gov.si/en/>
- Agencija za puteve Slovenije <http://www.dc.gov.si/index.php?id=1823&L=1>
- Inspektorat za transport republike Slovenije <http://www.arhiv.pi.gov.si/en/>
- Agencija za bezbjednost u saobraćaju Slovenije <http://www.avp-rs.si/en/index.php>
- Državna Agencija za željeznički saobraćaj republike Slovenije <http://www.azp.si/www/index.php>
- Udruženje poslodavaca Slovenije – ZDS <http://www.zds.si>
- Udruženje saobraćaja, Privredna komora Slovenije http://www.gzs.si/slo/panoge/zdruzenje_za_promet
- Sindikat radnika u sektoru saobraćaja i telekomunikacija – SDPZ <http://www.sindikat-sdpz.si/>

Hrvatska

- Ministarstvo pomorstva, saobraćaja i infrastrukture www.mmpi.hr
- Ministarstvo unutrašnjih poslova www.mup.hr
- Ministarstvo ekonomije www.mingorp.hr
- Ministarstvo preduzetništva i zanatske djelatnosti www.minpo.hr
- Ministarstvo rada i penzionog sistema www.mrms.hr
- Ministarstvo zaštite životne sredine www.mzoip.hr
- Ministarstvo nauke, prosvjete i sporta <http://public.mzos.hr>
- Hrvatska udruga poslodavaca –HUP- www.hup.hr
- Hrvatsko udruženje drumskih prevoznika– HCP- www.hcp.hr
- Hrvatska privredna komora www.hgk.hr
- Hrvatska trgovinska komora www.hok.hr
- Hrvatski centar za vozila www.cvh.hr
- Hrvatsko udruženje koncesionara autoputa www.huka.hr
- Fakultet za saobraćajni inženjering www.fpz.hr
- Fakultet za pomorstvo *Rijeka, Split, Zadar, Dubrovnik*
www.pfri.uniri.hr, www.pfst.hr, www.unizd.hr, www.unidu.hr
- Institut za transport i komunikacije www.ipv-zg.hr

- Nacionalni institut za metrologiju www.dzm.hr
- Hrvatski institut za standarde www.hzn.hr
- Hrvatska unija nezavisnih sindikata – Sindikat saobraćaja www.sssh.hr
- Hrvatska unija profesionalnih vozača www.sindikatrozaca.hr
- Nezavisni sindikat hrvatskih radnika na putevima www.ncs.hr
- Bipartitno sektorsko vijeće za drumski saobraćaj

Mediji- koji konstantno prate dešavanja u sektoru saobraćaja

- Biznis medij Hrvatska - „Kamion & bus“ www.bmcroatia.hr
- II program Hrvatskog radija- emisija “Convoy” www.hrt.hr
- Ekonomski nedjeljnik “Lider” - dodatak “The Carrier” www.liderpress.hr
- Internet portal za saobraćaj www.hrvatskiprijevoznik.hr
- TV Kapital Network - emisija “Aktualno” www.kapital.tv

Bugarska

- Ministarstvo saobraćaja, informacionih tehnologija i komunikacija
- Izvršna agencija “Automobilska uprava”
- Nacionalna komora za saobraćaj
- Unija poslodavačkih organizacija drumskog saobraćaja (SOAT)
- Udruženje bugarskih preduzeća za međunarodni drumski saobraćaj i puteve (AEBTRI)
- Bugarska federacija udruženja za drumski prevoz (BASAT)

Makedonija

- Ministarstvo saobraćaja i komunikacija <http://www.mtc.gov.mk/>
- Ministarstvo zaštite životne sredine i prostornog planiranja <http://www.moepp.gov.mk>
- Ministarstvo rada i socijalne politike <http://www.mtsp.gov.mk/>
- Ministarstvo ekonomije <http://www.economy.gov.mk/>
- Ministarstvo lokalnih samouprava <http://www.mls.gov.mk/>
- Makedonski institut za standardizaciju <http://www.isrm.gov.mk/>
- Agencija za energetiku republike Makedonije <http://www.ea.gov.mk/>
- Državna inspekcija rada <http://www.mtsp.gov.mk/?ItemID=9863721A3FFC86428BB08EA40ACF1AD4>

- Makedonski centar za vazdušnu navigaciju <http://www.dgca.gov.mk>
- Makedonski aerodromi <http://www.airports.com.mk/>
- Makedonske željeznice i željeznička infrastruktura <http://www.mzi.mk>
- Uprava carina <http://www.customs.gov.mk>
- Makedonija Pat <http://www.makedonijapat.com.mk>
- Javno saobraćajno preduzeće “Skopje” <http://www.jsp.com.mk/>
- Udruženje poslodavaca saobraćaja i komunikacija tel: +389 (0)2 2464 384
- Asocijacija nezavisnih udruženja za saobraćaj republike Makedonije MAKAMTRANS <http://www.makamtrans.org.mk>
- Sindikat saobraćaja i komunikacija <http://www.fstv.mk>
- Sindikat radnika u saobraćaju i komunikacijama Makedonije <http://www.ssm.org.mk>

Crna Gora

- Ministarstvo saobraćaja i pomorstva <http://www.msp.gov.me>
- Ministarstvo održivog razvoja i turizma <http://www.mrt.gov.me>
- Ministarstvo unutrašnjih poslova <http://www.mup.gov.me>
- Direkcija za saobraćaj <http://dzscg.com>
- Agencija za zaštitu životne sredine <http://www.epa.org.me>
- Željeznički prevoz Crne Gore a.d. <http://www.zcg-prevoz.me>
- Željeznička infrastruktura Crne Gore a.d. <http://www.zicg.me>
- Montecargo a.d. <http://www.montecargo.me>
- Uprava pomorske sigurnosti <http://pomorstvo.me>
- Lučka uprava <http://www.luckauprava.me>
- Luka Bar <http://www.lukabar.me>
- Luka Kotor <http://www.portofkotor.co.me>
- Agencija za civilno vazduhoplovstvo <http://www.caa.me>
- Aerodromi Crne Gore <http://www.montenegroairports.com>
- Institut za transport <http://www.intra.co.me>
- Fakultet za pomorstvo Kotor <http://www.fzpkotor.com>
- Mašinski fakultet <http://www.mf.ac.me>
- Auto-moto savez Crne Gore <http://www.amscg.org>
- Unija poslodavaca Crne Gore <http://www.poslodavci.org/>
- Savez sindikata Crne Gore

- Unija slobodnih sindikata Crne Gore <http://www.usscg.me/me>

5.2 Spisak osnovnog zakonodavstva za sektor saobraćaja, po zemljama

Njemačka

- Zakon o drumskom saobraćaju <http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>
- Federalni zakon o autoputevima <http://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/index.html>
- Federalni zakon o putarini na autoputevima <http://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/index.html>
- Uredba o putarinama za teška teretna vozila <http://www.gesetze-im-internet.de/lkw-mautv/index.html>
- Zakon o drumskom prevozu http://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/index.html
- Uredba o registraciji vozila http://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/
- Uredba o prekograničnom prevozu robe i kabotaži http://www.gesetze-im-internet.de/g_kgrkabotagev_2012/index.html
- Zakon o kvalifikacijama profesionalnih vozača <http://www.gesetze-im-internet.de/bkrfqg/index.html>
- Opšti zakon o željeznicama http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html
- Zakon o unutrašnjem vodenom saobraćaju u Njemačkoj <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/binschprg/gesamt.pdf>
- Federalni zakon o vodenom saobraćaju <http://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/>
- Zakon o prevozu opasnih materija <http://www.gesetze-im-internet.de/gefahrgutg/index.html>

Slovenija

(http://www.mzip.gov.si/en/legislation_and_documents/)

- Zakon o javnim putevima
- Zakon o autoputevima republike Slovenije

- Zakon o vazduhoplovstvu
- Zakon o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju
- Zakon o željezničkom saobraćaju
- Zakon o bezbjednosti u drumskom saobraćaju
- Zakon o drumskom saobraćaju
- Zakon o ugovornim odnosima u drumskom saobraćaju
- Odluka o Nacionalnom programu bezbjednosti u drumskom saobraćaju
- Zakon o pomorstvu republike Slovenije
- Zakon o unutrašnjem vodenom saobraćaju

Hrvatska

- Zakon o drumskom saobraćaju (Sl. list 26/03 -)
- Zakon o bezbjednosti na putevima (Sl. list 67/08)
- Zakon o radnom vremenu, pauzama tokom radnog vremena mobilnih radnika i uređajima (Sl. list 60/08)
- Zakon o inspekciji puteva i drumskog saobraćaja (Sl. list 55/11)
- Zakon o željeznici (Sl. list 123/03)
- Zakon o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju (Sl. list 40/07)
- Zakon o Agenciji za bezbjednost u željezničkom saobraćaju (Sl. list 120/08)
- Zakon o Agenciji za regulaciju tržišta usluga (Sl. list 79/07)
- Zakon o aerodromima (Sl. list 14/11)
- Zakon o vazduhoplovstvu (Sl. list 69/09)
- Zakon o obligacijama i pravnim odnosima u vazdušnom saobraćaju (Sl. list 63/08)
- Zakon o pomorstvu (Sl. list 181/04)
- Zakon o plovidbi i unutrašnjim lukama (Sl. list 109/07)

Bulgaria

- Zakon o drumskom saobraćaju
- Zakon o putevima
- Uredba 2 o uslovima i procedurama odobrenja saobraćajnih šema i obavljanju javnog prevoza putnika autobusom
- Uredba 11 o međunarodnom prevozu putnika i robe
- Uredba 11 o kretanju teških vozila
- Uredba H-3 o potrebnim mjerama za implementaciju i primjenu Regulative EEZ 3821/85 Savjeta o uređajima za evidentiranje u

drumskom saobraćaju i Regulativi EEZ 561/2006 Evropskog parlamenta i Savjeta o harmonizaciji i socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na drumski saobraćaj i izmjena Regulative EEZ 3821/85 i (EZ) 2135/98 i Regulative (EEZ) 3820/85 Savjeta

- Uredba 13 o zahtjevima za obaveznom upotrebom uređaja za smanjenje brzine, instaliranih u motorna vozila
- Uredba H-14 o uređenju, djelokrugu i organizaciji inspekcija na putevima i u preduzećima i klasifikaciji prevoznika i osoba koje se bave saobraćajnom djetanošću za sopstveni račun
- Uredba 31 o zahtjevima i uslovima za sticanje vještina za upravljanje motornim vozilom
- Uredba H-32 o periodičnim inspekcijama ispravnosti vozila na putevima
- Uredba 33 o javnom prevozu putnika i robe u republici Bugarskoj
- Uredba 36 o zahtjevima za psihofizičkoj spremnosti i pripremama za sprovođenje psihofizičkih procjena kandidata za dobijanje vozačke dozvole, vozača i predsjednika ispitne komisije
- Uredba 37 o uslovima obuke kandidata za sticanje vještina za upravljanje vozilom i uslovima i procedurama za izdavanje dozvole za njihovu obuku
- Uredba 38 o uslovima za realizaciju ispita kandidata za sticanje vještina upravljanja vozilom i proceduri za realizaciju ispita
- Uredba 39 o zahtjevima za vozače motornih vozila različitih kategorija i podkategorija
- Uredba 40 o uslovima za prevoz opasnih materija
- Uredba 41 o uslovima i procedurama obuke vozača za prevoz putnika i robe i uslovima i procedurama za realizaciju ispita za sticanje početne kvalifikacije
- Uredba 53 o kombinovanom teretnom saobraćaju
- Uredba I-45 o registraciji, izvještavanju, stavljanju u funkciju i van funkcije motornih vozila i prikolica
- Uredba o uslovima i procedurama za naplatu taksi za korišćenje putne infrastrukture na određenoj relaciji, korišćenje posebnih postrojenja na republičkim putevima i za specijalno korišćenje republičkih puteva i njihovih djelova

Makedonija

- Zakon o drumskom saobraćaju (Sl. list 68 / 2004, 127/2006, 114/2009, 83/2010, 140/2010, 17/2011, 53/2011, 6/2012)
- Zakon o državnim putevima (Sl. list 84/2008, 52/2009, 114/2009, 124/2010, 23/2011, 53/2011)
- Zakon o bezbjednosti puteva i saobraćaja (Sl. list 57/2007, 86/2008, 98/2008, 64/2009, 161/2009, 36/2011, 56/2011)
- Zakon o prevozu opasnih materija u drumskom i željezničkom saobraćaju (Sl. list 92/2007, 161/2009, 17/2011, 54/2011)
- Zakon o zaštiti na radu (Sl. list 92/2007, 136/2011)
- Zakon o željeznici (Sl. list 47/2010, 23/2011)
- Zakon o uređenju prevoza u željezničkom saobraćaju (Sl. list 55/2007)
- Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga (Sl. list 07/2008)
- Zakon o bezbjednosti željeznice (Sl. list 48/2010, 23/2011, 53/2011, 158/2011)
- Zakon o restrukturiranju državnog preduzeća Makedonske željeznice (Sl. list 29/2005)
- Zakon o restrukturiranju javnog preduzeća za održavanje u nacionalnih i regionalnih puteva, "Macedonia pat" (Sl. list 53/2009)
- Zakon o vazdušnom saobraćaju (Sl. list 14/2006, 27/2007, 103/2008, 67/2010, 24/2012)
- Zakon o koncesijama i privatno-javnom partnerstvu (Sl. list 06/2012)

Crna Gora

- Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima
- Zakon o drumskom saobraćaju
- Zakon o putevima
- Zakon o radnom vremenu, pauzama tokom radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom saobraćaju
- Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju
- Zakon o željeznici
- Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju
- Zakon o lukama
- Zakon o bezbjednosti pomorske plovidbe

- Zakon o vazdušnom saobraćaju
- Zakon o carinskim tarifama
- Zakon o porezu na promet upotrebljivanih motornih vozila, plovni objekata, vazduhoplova i letilica
- Zakon o porezu na upotrebu putničkih motornih vozila, plovni objekata, vazduhoplova i letilica
- Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju
- Zakon o koncesijama
- Zakon o eksproprijaciji
- Zakon o prevozu opasnih materija

Važna dokumenta za razvoj sektora saobraćaja u Crnoj Gori

- Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore
- Strategija razvoja državnih puteva



Projekat RITS – »Restrukturiranje i privredni odnosi u sektoru saobraćaja« je kofinansiran od strane Evropske komisije.

Odgovornost za stavove iznijete u ovoj brošuri snose isključivo autori. Evropska komisija ne snosi odgovornost u slučaju upotrebe informacija koje brošura sadrži.