

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA	
PREDLAGAČ PROPISA	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
NAZIV PROPISA	Odluka o visini naknade - putarine za upotrebu tunela "Sozina" i prilaznih saobraćajnica
<p><b>1. Definisane probleme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?</li> <li>- Koji su uzroci problema?</li> <li>- Koje su posljedice problema?</li> <li>- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?</li> <li>- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Visina naknade za korišćenje državnih puteva i objekata na njima utvrđuje na osnovu vrste, gabarita i nosivosti vozila, pri čemu je evidentno da navedeni parametri treba da služe za razvrstavanje vozila po kategorijama radi lakše identifikacije i naplate putarine. Suočavajući se sa problemom koji se javlja kod preklapanja kategorija vozila prilikom registracije istih bilo je neophodno uvesti system koji će pored gabarita i nosivosti vozila identifikaciju kategorije vozila vršiti i na osnovu broja osovina.</li> <li>- Sistem za naplatu putarine, instaliran na tunelu Sozina, u funkciji je od 2005 godine. Projektno je koncipiran za 7 kategorija vozila, što je bilo u skladu sa tada važećom Odlukom za naplatu putarine.</li> <li>- Odluka o naplati putarine iz 2008 godine, definiše 5 kategorija vozila i kategorizacija vozila je znatno drugačija od tada važeće. Osim toga, Odlukom o izmjenama i dopunama iz 2012 godine, uvedena je nova kategorija, 1a – motocikli, tricikli i četvorocikli, koju sistem ne podržava. Putarina za vozila iz ove kategorije se naplaćuje preko fiskalne kase, a sistem ih ne detektuje automatski. Vozila iz ove kategorije detektuju kontrolori naplate putarine uz pomoć ručnog potvrđivača i fotografija koje bilježi sistem.</li> <li>- U periodu od 8 godina, koliko je prošlo od otvaranja tunela Sozina i instaliranja sistema za naplatu putarine tehnologija je znatno napredovala. Danas u svijetu postoje novi, „inteligentni saobraćajni sistemi" koji zadovoljavaju uslove definisane odredbama EU.</li> <li>- Iz sličnih razloga, u novembru 2012. godine, izvršena je promjena softvera za nadzor i upravljanje opremom (HORUS) i sistema za hitne pozive (SOS). Godinu dana ranije, u novembru 2011, zaminjenjeno je 5 daljinskih stanica (ERU). Kako se radi o elektronskim uređajima, period od 6-7 godina je ogroman za tehnološki razvoj. Obzirom da su svi nabrojani sistemi nezavisni, u smislu funkcionisanja, moglo se prići postepenoj zamjeni.</li> <li>- Bez promjene propisa problem bi se odrazio negativno na turizam kao najznačajnije privredne djelatnosti Crne Gore, na način što bi u jednom trenutku zbog ručnog propuštanja motociklista i uspostavljanja identifikacije spornih kategorija došlo do formiranja uskog grla na naplatnim rampama. Ujedno već postoji problem koji se negativno odražava i na finansijski prihod koji tunel Sozina ostvaruje.</li> </ul>	
<p><b>2. Ciljevi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?</li> <li>- Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.</li> </ul>	

- Dnošenje Odluke je usklađeno sa Finansijskim Planom Monteputa doo , jer je istim predbiđena zamjena softvera i hardvera na naplatnim rampama koja sama iziskuje i promjenu dosadašnje važeće Odluke.

### 3. Opcije

- Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).
- Obrazložiti preferiranu opciju?

- Smatramo da je za postizanje ciljeva i rješenja jedina opcija predložena propismo, imajući u vidu da će ovaj propis imati i pozitivne efekte na ukupne prihode, kao i na unapređenje turizma kao najznačajnije privredne djelatnosti Crne Gore.
- Takođe, pri razmatranju opcija za ispunjavanje ciljeva i rješenja problema uzeta su u obzir i iskustva zemalja iz okruženja (Hrvatska, Srbija, Makedonija) i Evropske unije (Slovenija, Švedska, Danska), gdje se primjenjuju isti odnosno slični sistemi.

### 4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerovatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

- Rješenje u propisu će pozitivno uticati direktno na korisnike ove usluge, dok će indirektno pozitivne efekte imati na unapređenje turizma kao najznačajnije privredne djelatnosti Crne Gore, dok negativnih efekata nema.
- Primjena propisa neće izazvati nikakve troškove

### 5. Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.
- Da li implementacijom propisa proizlaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbjeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteci finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćenja prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?
- Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

Posmatrajući promet i prihod u 2012. godini, a koristeći bazu podataka u postojećem sistemu može se napraviti sljedeća analiza: na osnovu sistema koji je sada u upotrebi i parametara koji bi bili korišćeni u novoj kategorizaciji, prema podacima za prošlu godinu došlo bi do promjena u sadašnjim kategorijama TIP 2 (kombi vozila) i TIP 3 (teretna vozila sa dvije osovine) i to na sljedeći način:

1. Iz sadašnje kategorije "kombi vozila", prema novoj (predloženoj) kategorizaciji, najveći dio vozila (70%) bi se zadržao u istoj kategoriji. Najmanji dio vozila (5%) bi prešao u nižu kategoriju- "lako vozilo", a 25% kombi vozila bi prešlo u višu kategoriju. Vozila koja iz sadašnje kategorije "kombi vozila" prelaze u višu kategoriju su teretna kombi vozila istih (ili sličnih) gabarita sa tzv. "malim autobusima".

<p>Finansijski efekat promjene u ovoj kategoriji bi bio porast prihoda za <b>121.045,50 €</b>.</p> <p>2. Sadašnja kategorija "teretna vozila sa dvije osovine" se, prema novoj (predloženoj) kategorizaciji, ukida. Najveći dio teretnih vozila sa dvije osovine (80%) svrstao bi se u višu kategoriju, a 20% ovih vozila bi prešao u nižu kategoriju, u odnosu na sada važeću kategorizaciju.</p> <p>Finansijski efekat promjene u ovoj kategoriji bi bio porast prihoda za <b>50.164,00 €</b>.</p> <p>Cijene za postojeće kategorije bi se zadržale, osim što bi se smanjila cijena za vozila iz 4. kategorije (teretna vozila sa dvije osovine i prikolicom sa jednom osovinom, teretna vozila sa tri osovine i autobusi) sa sadašnjih 12€ na 10€. Smanjenje cijene za ovu kategoriju vozila dovelo bi do smanjenja prihoda na godišnjem nivou (pri obimu saobraćaja iz 2012. god) za <b>68.642,00 €</b>.</p> <p>Razlog što se predlaže smanjenje cijene za vozila iz ove kategorije(kao što je već navedeno) je što 25% kombi vozila prelazi u tu kategoriju i povećanje cijene za ta vozila je najveće (100%- sa 5€ na 10€). Osim toga, do povećanja cijene bi došlo i za najveći broj teretnih vozila sa dvije osovine (sa 8€ na 10€).</p> <p>Za isti promet i strukturu vozila koja su prošla na naplatnim rampama tunela Sozina u 2012. godini, u slučaju predložene kategorizacije i smanjenja cijene za 4. kategoriju sa 12 na 10€, dobijeni rezultati, nakon izvršene analize, pokazuju da bi došlo do neznatnog povećanja finansijskog prihoda, u visini 1,41% ili cca 102.570 €.</p> <p>Ovdje se nije računalo na mali broj vozila koja su po sadašnjoj kategorizaciji "lako vozilo sa prikolicom sa jednom osovinom", a prema predloženoj bi prešla u višu kategoriju- sa kombi vozilima, kao i na izuzetno mali broj kombi vozila sa prikolicom, koji bi prema predloženoj kategorizaciji bi bili razvrstani u 3 različite kategorije. Ove promjene bi u procentualnom iznosu bile izuzetno male.</p> <p>Imajući u vidu navedeno donošenjem ovog propisa ostvariće se prihod u Budžetu, budući da se u skladu sa članom 13 Odluke o osnivanju Monteputa Sl.List RCG 76/05 i Sl.list CG 68/09, na osnovu Odluke Vlade Crne Gore, vrši raspodjela dobiti preduzeća i odobrava procjena novčanih uloga.</p>
<p><b>6. Konsultacije zainteresovanih strana</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertska podrška i ako da, kako.</li> <li>- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).</li> <li>- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. <b>Obrazložiti.</b></li> </ul> <p>- U toku izrade propisa konsultovan je Monteput d.o.o., radi dobijanja informacije o uticaju promjene propisa na ukupne prihode i sistem funkcionisanja ovog preduzeća, od kojih smo i dobili detaljan Elaborat kojim je i prikazan pozitivan uticaj na budžet.</p>
<p><b>7: Monitoring i evaluacija</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?</li> <li>- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?</li> <li>- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?</li> <li>- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?</li> </ul> <p>- Za implementaciju propisa nema potencijalnih prepreka i ispunjenje ciljeva se može mjeriti brojem korisnika usluga koji bi se trebao znatno uvećati. Za implementaciju je zadužen Monteput doo.</p> <p>- Za monitoring i evaluaciju primjene propisa biće zaduženo Ministarstvo saobraćaja i pomorstva</p>

Datum i mjesto

Podgorica, 17.07.2013

Starješina

MINISTAR

Ivan Brajović