



**CRNA GORA
MINISTARSTVO FINANSIJA**

Broj: 01-6826/2

Podgorica, 16. jul 2013. godine

**MINISTARSTVO UNUTRAŠNJIH POSLOVA
-n/r ministra, g-dina Raška Konjevića-**

Poštovani gospodine Konjević,

U vezi sa Vašim aktom, broj: 01-011/13-32486/1, kojim se traži mišljenje na *Uputstvo o korišćenju aviona i helikoptera sa Cjenovnikom o naknadama usluga korišćenja helikoptera, kojima raspolaže Ministarstvo unutrašnjih poslova, za potrebe pravnih i fizičkih lica*, Ministarstvo finansija daje sljedeće

MIŠLJENJE

Predloženim Uputstvom i Cjenovnikom rješava se pitanje načina i pružanja usluga avionima i helikopterima kojima raspolaže Ministarstvo unutrašnjih poslova i utvrđuje se naknada u pojedinim slučajevima odobravanja upotrebe vazduhoplova.

Na tekst Uputstva i pripremljeni Izvještaj o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Uvidom u dostavljenu Analizu uticaja propisa utvrđeno je da za implementaciju Uputstva i Cjenovnika nije potrebno obezbjeđivanje finansijskih sredstava u budžetu Crne Gore, već je implementacijom ovog propisa očekivano ostvarenje prihoda u budžetu Crne Gore u skladu sa utvrđenim cjenovnikom.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija je saglasno sa *Uputstvom o korišćenju aviona i helikoptera i Cjenovnikom o naknadama usluga korišćenja helikoptera, kojima raspolaže Ministarstvo unutrašnjih poslova, za potrebe pravnih i fizičkih lica*.

S poštovanjem,



IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ

Ministarstvo unutrašnjih poslova

NAZIV PROPISA

Uputstvo o korišćenju aviona i helikoptera sa Cjenovnikom o naknadama usluga korišćenja helikoptera, kojima raspolaže Ministarstvo unutrašnjih poslova, za potrebe pravnih i fizičkih lica

1. Definisane probleme

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Razlog za donošenje ovog Uputstva i Cjenovnika je potreba da se riješi pitanje načina korišćenja i pružanja usluga avionima i helikopterima kojima raspolaže Ministarstvo unutrašnjih poslova i utvrđivanja naknade u pojedinim slučajevima odobravanja upotrebe vazduhoplova

2. Ciljevi

- Koji ciljevi se postizu predloženim propisom?
- Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

Predloženim aktom se rješavaju pitanja unutrašnjih procedura u pogledu odobravanja korišćenja vazduhoplova, utvrđivanja realnog iznosa naknade za korišćenje vazduhoplova za potrebe trećih lica (pravna i fizička lica) i drugih pitanja bitnih za bezbjednu upotrebu vazduhoplova.

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?

Visina naknade za korišćenje helikoptera, ukoliko nema drugog helikoptera ili adekvatnog helikoptera u Crnoj Gori (član 3 Uputstva), utvrđuje se važećim Cjenovnikom na koji saglasnost daje Vlada Crne Gore u smislu člana 88 stav 3 Zakona

o državnoj upravi („Službeni list CG“, br. 38/03, 22/08 i 42/11).

4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerojatnije 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 preduzecima)
- 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.

Nema uticaja

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 proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti;
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijedena 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 implementirane u tekst propisa? Obrazložiti.

Za implementaciju ovog propisa i cjenovnika ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze, nije potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava u budžetu Crne Gore za tekuću i narednu fiskalnu godinu, kao i donošenje podzakonskih akata.

Implementacijom ovog propisa očekivati je prihod u budžetu Crne Gore.

Cijena usluga korišćenja helikoptera zavisi od niza komponenti. U prvom redu zavisi od tipa i cijene helikoptera, koja čini glavni dio cijene sata leta, na koju se dodaju i sve ostale komponente (troškovi) i to:

- potrošnja goriva,
- troškovi održavanja helikoptera - strukture,
- troškovi održavanja motora i sistema,

- troškovi naknade na ime zarade posade helikoptera,
- troškovi obaveznog osiguranja helikoptera,
- ostali troškovi (usluge kontrole letenja, meteorologa, vazduhoplovne karte, pranje i čišćenje i td.).

Cijena sata leta helikoptera se sastoji od fiksnog dijela koji ne zavisi od broja izvršenih sati leta u toku godine i promenljivog dijela koji se odnosi upravo na troškove po jednom satu leta. Fiksni dio sata leta odnosi se na troškove cijene helikoptera, troškove servisnih radova vezanih za vremenske rokove (polugodišnji i godišnji radovi), troškove osiguranja, troškove naknade na ime zarade posade helikoptera i slično. Promenljivi dio sata leta su troškovi koji se odnose na troškove potrošnje goriva, servisa vezanih za časove rada (25č, 50č, 100č), troškovi slijetanja, putničkih taksi i polijetanja.

Pri proračunu troškova cijena usluga za helikoptere korišćena je metoda koja se uglavnom koristi u svijetu. Kao primjer, navodi se cijena koštanja po satu leta za **helikopter „Abell - 412“**.

Cijena helikoptera „Abell - 412“ sa sličnom opremom kao i helikopter koji je u posjedu Ministarstva unutrašnjih poslova košta oko 8.700.000 eura. Procenat gubitka vrijednosti prema korišćenoj metodi za prve četiri godine je sledeći:

Godina	1	2	3	4
Procenat gubitka vrijednosti	14,29%	24,49%	17,49%	12,49%
Gubitak vrijednosti	1.243.230	1.826.163	984.793	580.262
Umanjena vrijednost hel.	7.456.770	5.630.607	4.645.814	4.065.552

Osnovna cijena sata leta se dobija kad se gubitak vrijednosti podijeli sa brojem sati ostalih do revizije (opšti remont helikoptera).

Osnovna cijena sata leta	1	2	3	4
	1554	2282	1406	1160

Kalkulacija po satu leta je uradjena na osnovu približnih vrijednosti i prema godišnjem planu naleta od 150 sati. Za ovakav planirani nalet predviđeni su servisni radovi i to: 3x50č, 1x100č, 1x1 polugodišnji i 1x1 godišnji servis.

Vrijednost helikoptera AB 412 sa ostatkom resursa i opremom kao i helikopter Ministarstva unutrašnjih poslova na tržištu trenutno ima vrijednost od 4.600.000€,

- osnovna cijena sata leta (helikopter/resurs) 1.160€,
- gorivo po satu leta, 350 l/h x 1€ 350€/h

- servisni radovi helikoptera 30.000 € godišnje,200€/h
 - obavezno osiguranje 50.000 € godišnje.....333€/h
 - naknada na ime zarade pilota i mehaničara (3 člana).266€/h
 - ostali troškovi63€/h
- Ukupna cijena troškova po satu bi bila**2.372€/h.**

Na ove troškove treba dodati i troškove za usluge slijetanja, putničke takse, polijetanja, usluge kontrole letenja, meteorološke usluge i drugo. Svi ovi troškovi zavise od broja letova a ne od sata leta, kao i od aerodroma na koji se vrši slijetanje/polijetanje.

Zbog toga zaokružena cijena po satu leta je **2.500 €/h.**

Ova cijena predstavlja ekonomsku cijenu sata leta koja pokriva samo operativne troškove.

Na isti način izračunate su i približne cijene za ostale helikoptere koji su u sastavu avio-helikopterske jedinice, a utvrđene su u Cjenovniku o naknadama usluga korišćenja helikoptera, kojima raspolaže Ministarstvo unutrašnjih poslova, za potrebe pravnih i fizičkih lica (AHJ). To su „Abell - 212“, „Abell - 206B“, i SA 341.

Napominjemo da se na sličan način izračunavaju i troškovi po satu leta za kompanije, tj. za komercijalne letove s tim što se u cijenu uračunava i profit, a minimalni nalet kojim bi se pokrili troškovi usluga bio bi nalet od 300 časova leta u toku godine.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertiza i ako da, kako;
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije);
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti

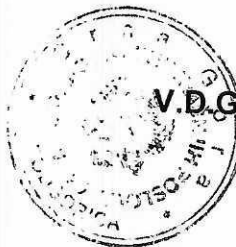
U izradi ovog Uputstva i cjenovnika nijesu vršene konsultacije.

7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

Ministarstvo unutrašnjih poslova

Podgorica, 4. juna 2013. godine



V. D. GENERALNOG DIREKTORA

mr Ljuban Tmušić