



Ministarstvo finansija – Kabinet ministra

Uprava carina RS – Kabinet direktora

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture – Kabinet ministarke

PKS - Kabinet predsednika

## **Predmet: Zahtev za preispitivanje načina primene Odluke o stavljanju lokatora na transportna sredstva**

Poštovani,

Na osnovu zahteva velikog broja članica Nacionalne Asocijacije špediterskih društava i agenata (NA), dana 07.02.2019. godine sazvan je Upravni odbor NA koji je na svojoj 97-oj sednici razmatrao informacije koje smo dobili sa nekoliko carinskih ispostava na kojima su počele da se primenjuju propisane procedure postavljanja lokatora. Utvrđeno je da sadašnji način višestruko produžava vreme trajanja carinskih procedura, što posledično proizvodi nesaglediva kašnjenja i nepredvidljive troškove u dostavi pošiljaka primaocima. To je opet u direktnoj suprotnosti sa višegodišnjim nastojanjima za skraćivanje vremena trajanja carinskih procedura i pojeftinjenje troškova vezanih za iste, kao i proklamovane državne politike prihvatanja evropskih standarda i preporuka.

Navešćemo nekoliko da sada uočenih činjenica koje argumentuju prethodne navode:

- na Carinskoj ispostavi Makiš u čijoj nadležnosti je i kontejnerski terminal ŽIT Beograd, na kojem se doprema, obrađuje i otprema najveći deo kontejnerskih pošiljaka iz Luke Rijeka, obaveza stavljanja lokatora se primenjuje bezuslovno. Bukvalno na svaku pošiljku u daljoj otpremi, što procedure vezane za odobrenje pretovara, sam pretovar, poziv na mesto za postavljanje lokatora, njegovo postavljanje i unošenje u sistem produžuje za najmanje 25-30 minuta. Jedan kontejnerski voz doprema prosečno 50 kontejnera, pa se carinske procedure za jedan voz produžuju za 50 x 25 minuta, što iznosi novih skoro 21 sat u odnosu na prethodno. Prema podacima ŽIT-a u 2018 godini je obrađeno cca 18.000 kontejnera. Ako se u obzir uzmu i ostale procedure kao npr. prijavljivanje pošiljaka sa prethodnog voza koje traje u proseku 4 sata. Zatim iskrcaji kontejnera, njihov pretovar na vozila, dolazak na poziciju postavljanja lokatora, obrada tranzitnih,

reeksportnih ili sl.procedura. Obrada ovakvog kontejnerskog voza može trajati nekoliko dana. Trenutno na ŽIT-ov kontejnerski terminal dolazi najmanje tri voza nedeljno i procedure su i do sada bile nedovoljno ekspeditivne i proizvodile dodatne troškove kontejnerskih danguba (demurage). Sa ovakvim načinom stavljanja lokatora na svaki kontejner ili kamion ti bi se troškovi višestruko uvećali, što naravno dovodi u pitanje ekonomsku isplativost i opstanak ove vrste transporta, iako je apsolutni trend u svetu upravo razvoj i unapređenje intermodalnog transporta. Pritom, treba uzeti u obzir da se u CI Makiš rade i vagonске, kao i kamionske i zbirne izvozne pošiljke, a da trenutno u službi nadzora radi samo jedan carinski službenik, koji u jednoj smeni od 12 sati za postavljanje lokatora može da izdvoji maksimum trećinu vremena, kako bi stigao da obavi i ostale poslove. Ukoliko se ova mera bude primenjivala i na ulaznoj CI Šid i pod uslovom da za stavljanje i aktiviranje lokatora bude trošeno maksimalno 10 minuta, za kontejnerski voz bi trebalo 9 sati da se isti postave na 50 kontejnera koliko u proseku bude na vozu. Napominjemo da broderske kompanije, nakon isteka slobodnog vremena za vraćanje kontejnera u luku otpreme sada u proseku računaju 15 €/dan (najmanje zadržavanje je od 3-7 dana), pa svaki dan probijanja roka za 50 kontejnera može proizvesti štetu od min 2.250 € po vozu, što naravno dotiče kompanije koje uvoze robu, i to na kraju bezuslovno vodi ka povećanju cena tih roba,

- prema informaciji naših članica, na graničnom prelazu Batrovci, u drugom danu primene bezuslovnog stavljanja lokatora na svaku pošiljku, umesto prethodno uobičajenih sat vremena zadržavanja, kamioni su na postavljanje lokatora čekali 5-8 sati. Sada u delu godine kada je promet uobičajeno manji, postavlja se pitanje šta će biti u sezoni kada kamioni stoje po 48 sati na granici, da li to znači da će tada stajati 240 sati?,
- na carinskoj ispostavi Novi sad po informaciji naših članica, postavljanje lokatora i izvozna procedura trajala je i po pet sati,
- od najvećeg operatera za železnički prevoz kontejnera iz Luke Rijeka, mađarsko-hrvatske firme ADRIA RAIL, dobili smo informaciju da će ukoliko se ovakav tretman kontejnera nastavi, prestati ekonomski interes za nastavak njihovog poslovanja na tržištu Republike Srbije,
- još jedan primer problema koje uzrokuje način sprovođenja mere sa lokatorima. Slobodna zona Šabac ima istureno odeljenje na Rumskoj petlji gde su dva velika strana greenfield investitora HEALTH CARE EUROPE d.o.o. i CG FOODS EUROPE d.o.o. Oni carinske procedure rade preko CR Slobodna zona Šabac koja, takođe nema dovoljan broj zaposlenih carinskih radnika. Juče im je rečeno da će za sve pošiljke koje dođu sa lokatorom sa granice morati da čekaju da izađe neko iz VMK da skine lokatore, jer to može isključivo ovlašćeni carinski službenik koji ima uređaj za praćenje. To bi po njihovoj izjavi proizvelo ogromne troškove, jer

skladišta posle 16 sati ne primaju robu. Na taj način vozila bi stajala i danguba bi se znatno povećala.

Ovo su bili samo neki od primera. Iskreno se nadamo da i vi posedujete još iscrpnije podatke o posledicama primene odluke o безусловnom stavljanju lokatora na svaku pošiljku, pa se takođe iskreno nadamo da ćete još jednom pažljivo razmotriti sve aspekte primene ove mere.

U kontaktima sa srodnim asocijacijama, kako špediterskim, tako i transportnih iz okruženja i EU dobili smo informaciju da je primena lokatora probana u par zemalja, ali da nigde nije zaživela. Iz te činjenice proizilazi da smo mi najnapredniji u implementaciji mera koje značajno usporavaju procedure, ali najsporiji u implementaciji bespapirnog i elektronskog poslovanja, jer naše granične ispostave još uvek odbijaju započinjanje T1 procedure na izlaznoj ispostavi zbog nedostatka kadrova, opeme i sl., pa pojedine naše transportne kompanije otvaraju kancelarije u susednim zemljama, kako bi tamo otvarali T1 isprave za zajednički tranzit ka Evropi i tamo ostavljaju velika novčana sredstva za usluge i porez.

U primedbama koje smo ovih dana dobijali od članica, postavlja se i pitanje smisla lokatora, obzirom da je razvojem sistema bankarskih garancija i drugih oblika obezbeđenja država svakako zaštićena od bilo kakvog pokušaja izbegavanja carinskog duga ili bilo koje štete. Ukoliko su lokatori ta vrhunska zaštita od nepredaje robe ili eventualne promene svojstava robe, oslobodite nas onda polaganja obezbeđenja koje jako komplikovano dobijamo i skupo plaćamo bankama, a kojima je država praktično sav rizik prebacila na špeditere i uvoznike.

Voleli bismo da nam se jasno obrazloži koji su razlozi ovakve primene ove mere, tj. da li postoje pošiljke koje ne stižu u određene ispostave ili stižu sa oštećenim plombama i izmenjenim stanjem robe i koliki je procenat takvih pošiljaka, pa se uvodi ovako rigidna mera.

Obzirom da je u carinski sistem ugrađen i segment analize rizika, logično bi bilo da se lokatori, ako je to već neizbežna mera stavljaју na pošiljke za koje sistem inicira neku kontrolu, a ne da se stavlja na pošiljke sa repromaterijalom i opremom za proizvođačke firme. Sada imamo apsurdne situacije da se recimo za jednog od najuglednijih investitora firmu MEITA iz Bariča, na repromaterijal koji stiže kontejnerima na kontejnerski terminal ŽIT-a u Makišu, a to je cca 50 kontejnera nedeljno, čeka i stavlja lokator, pa umesto da ide u fabriku, koja je na 4 km od terminala isti ide na Novi Beograd (CI Terminal) da bi se tamo skinuo lokator, a onda se preko Makiša vraća do fabrike, čime izgubi novih oko 5 sati i uvodi teretno vozilo bez potrebe u grad.

Načinom primene ove mere, u potpunosti se obesmišljavaju odobrenja Carinarnica za ovlašćene pošiljaоce i primaоce robe, jer je uputstvom predviđeno da samo ovlašćeni carinski službenik može postaviti ili skinuti lokator, što praktično znači da prevozna sredstva iz carinskih skladišta nosilaca ovakvih odobrenja ili moraju ponovo da idu na carinske ispostave ili da čekaju termin kada neko od ovlašćenih carinskih službenika može

da izade u njihovo skladište van ispostave. Zaposleni carinski radnici u ovim uslovima ne postižu da taj posao urade ni na samim carinskim ispostavama. Za neka od ovih odobrenja se čekalo mesecima uz prilaganje obimne dokumentacije o bonitetu i garancijama.

Na osnovu samo ovih činjenica, a bilo ih u ovih nekoliko dana mnogo, implementacija postavljanja lokatora rigidnim principom da se isti bezuslovno stavlja na svaku pošiljku, proizvodi mnogo negativnih posledica i u delu značajnog produženja trajanja carinskih procedura i u delu nesagledivog uvećanja troškova, a takođe, ne proizvodi nijedan pozitivan razlog ili ga mi makar ne vidimo. Zbog svega navedenog molimo vas da ovakvu primenu preispitate u najkraćem mogućem roku, kako štetne posledice ne bi bile znatno veće. U protivnom bićemo prinuđeni da se obratimo za mišljenje i stav i Evropskoj carinskoj uniji, kao i CLECAT-u. U cilju prevazilaženja nastalih problema, molimo da razmotrite i opciju hitnog uvećanja broja ovlašćenih carinskih službenika u nadzornim službama, kao i produženje rada istih do 20 sati svakog dana, kako pošiljke ne bi stajale po carinskim ispostavama i proizvodile materijalne štete i izazvale veliko maltretiranje svih učesnika u carinskim procedurama, vozara, špeditera, kao i izvoznika-uvoznika. Takođe i samih carinskih radnika, koji su nam sugerisali da se pismeno obratimo Upravi carina.

Niže su i tehničke primedbe koje su zaposleni u našim članicama uočili do danas:

1. Lokator i plomba se provlače kroz isti otvor na carinskoj sajli koji je uzak i mora da se proširi na licu mesta kako bi carinski radnik uspeo da provuče i jedno i drugo. Taj postupak, zaista traje predugo.
2. Šta se dešava kada se baterija isprazni u toku putovanja? Rokovi istupa/prijavlivanja su 5 dana i 60 dana. Da li baterija na lokatoru može da traje toliko dugo?
3. Smatramo da će procedura postavljanja i skidanja lokatora na graničnim prelazima i unutrašnjim carinskim ispostavama bitno usporiti i ovako slab protok transportnih sredstava. Šta se dešava kada carinski radnik koji ima instaliranu potrebnu aplikaciju na svom telefonu nije na ispostavi i nema ko da slika i skine lokator? Da li carina ima toliko obučениh carinskih službenika da pokrije sve granične prelaze i ispostave da ovaj postupak ide bez zastoja?
4. Šta se dešava sa lokatorima u slučajevima dotovara ili pretovara, odnosno izmene carinskih obeležja? Da li vozilo na koji je stavljen lokator mora sa njim doći na granični prelaz ili je moguće da lokatore skine ispostava na kojoj je rađen dotovar?
5. Možda i najvažnije pitanje! Sta da rade ovlašćeni primaoci, kao i OPS u slučaju kada im dođe transportno sredstvo sa lokatorom? Ako moraju da čekaju ovlašćenog carinskog službenika da snimi i skine lokator onda status ovlašćenog primaoca ili OPS gubi smisao, jer ce to trajati jako dugo!

**Nadamo se da će upotreba ovog programa biti modifikovana ili ukinuta i pre nego što počne primena punim kapacitetom, jer će u protivnom transporter trpeti ogromne štete za koje će morati nekog da zaduže.**

**Molimo sve, u naslovu ovog dopisa pomenute državne institucije za što hitniju reakciju i prijem naših predstavnika, kako bismo u stručnom razgovoru pokušali da nađemo razumna rešenja za prevazilaženje nastale situacije.**

**S poštovanjem i u očekivanju poziva za razgovor,  
u ime Upravnog odbora NA,**



**Slavoљub Jevtić, predsednik**

**U Beogradu, 08.02.2019.**

**Naš broj: 1/2019 od 08.02.2019.**