

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење Закона о превозу терета у друмском саобраћају садржан је у члану 97. тачка 6. Устава Републике Србије којим је, поред осталог, прописано да Република Србија уређује и обезбеђује систем обављања појединих привредних делатности.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Законом о међународном превозу у друмском саобраћају („Службени лист СРЈ“, бр. 60/98, 5/99, 44/99, 74/99 и 4/00 и „Службени гласник РС“, бр. 101/05 и 18/10) уређени су услови за обављање међународног јавног превоза, међународни јавни превоз путника, међународни јавни превоз терета, међународни превоз за сопствене потребе и инспекцијски надзор. Ова материја је била у надлежности бивше Савезне Републике Југославије. Након тога надлежност у области међународног друмског саобраћаја преузима Република Србија.

Законом о превозу у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 46/95, 66/01, 61/05, 62/06 и 31/11) уређена је материја у надлежности Републике Србије и то, јавни превоз, превоз за сопствене потребе терета и други услови у погледу организације и обављања превоза у друмском саобраћају.

Иако су изменама и допунама наведених закона током 2010. и 2011. године решени неки од проблема у примени ових закона, пре свега отклоњени поремећаји настали на унутрашњем и међународном саобраћајном тржишту, превасходно у међународном превозу терета, чиме се поправио неповољан положај домаћих у односу на стране превознике и допринело спречавању појава нелегалног обављања међународног превоза у друмском саобраћају, пракса је указала на постојање још неких проблема које је потребно решити, а који су у вези са неусаглашеношћу ових закона са законодавством држава региона и држава чланица Европске уније.

Након анализе неких упоредно правних решења и ставова које су износили страни консултанци кроз Twinning пројекат прихваћена је идеја да се домаћи и међународни превоз терета уреди Нацртом закона о превозу терета у друмском саобраћају. Остала материја која је уређена Законом о међународном превозу у друмском саобраћају и Законом о превозу у друмском саобраћају (превоз путника) уредиће се посебним законом.

Први и најважнији разлог за доношење Нацрта закона о превозу терета у друмском саобраћају је уношење релевантних секундарних извора комунитарног права у домаће законодавство, чиме се постиже компатибилност законодавног система Републике Србије са правом Европске уније (у даљем тексту: ЕУ), тако да је кључна карактеристика овог закона усклађивање са законодавством ЕУ.

У изради текста закона коришћена су упоредно правна решења и искуства земаља у региону (Републике Словеније, Републике Хрватске и Црне Горе) и друга међународна искуства.

Доношењем овог закона унапредиће се превоз терета у друмском саобраћају, успоставиће се виши степен ефикасности у раду свих субјеката у овој

области и отвориће се нове тржишне могућности за домаће превознике. Закон би требало да побољша квалитет услуга и створи услове за већи број превоза.

Овим законом отклоњене су нејасноће које су се појавиле у току примене важећег закона, отклоњене су правне празнине, детаљније и јасније уређена поједина питања и институти и разјашњене поједине одредбе које су за последицу имале разна тумачења.

Пре него што се кренуло са изradом новог Закона детаљно су анализирани ефекти важећих закона. Такође је узета у обзир статистика и други расположиви подаци везани за примену важећег закона. Нека од решења представљају резултат јавне расправе која је спроведена у периоду од 27. априла до 9. маја 2011. године. Такође су у Нацрт закона унете примедбе, предлози и сугестије надлежних органа чија мишљења су прибављана у периоду 2011-2013. на претходну верзију Нацрта закона.

Проблеми присутни у области превоза терета у друмском саобраћају захтевају уређивање питања и односа који су предмет закона, те се стога исти нису могли решити доношењем подзаконских аката, односно предузимањем других мера у обављању послова државне управе.

Једини начин за решавање проблема који постоје у превозу терета у друмском саобраћају је доношење Закона о превозу терета у друмском саобраћају.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

Уводне одредбе Нацрта закона

У Уводним одредбама (чл. 1. до 5), поред предмета закона, на шта је указано у разлогима за доношење закона, прецизно су одређени (дефинисани) изрази употребљени у тексту Нацрта закона. У оквиру ових одредби разграничени су јавни превоз терета и превоз терета за сопствене потребе и предвиђени услови под којима се одобрава и начин обављања каботаже, као и уређено питање извршења уредне доставе појединачних управних аката.

Услови за обављање превоза терета у друмском саобраћају

У овој глави (чл. 6. до 26) уређене су врсте лиценци, и то лиценца превозника (за јавни превоз терета у домаћем друмском саобраћају и за јавни превоз терета у међународном друмском саобраћају), као и рок важења лиценци. Такође су дефинисани и превози за које није потребна лиценца превозника. Полазећи од решења Уредбе (ЕЗ) бр. 1071 Европског парламента и Савета од 21. октобра 2009. године која успоставља заједничка правила о условима које треба испунити за обављање делатности превоза у друмском транспорту прописани су и услови за издавање ових лиценци и то: пословни углед, финансијска способност, професионална оспособљеност, услов стварног и сталног седишта, одговарајући возни парк и одговарајући број запослених возача.

Према важећем законодавству Републике Србије јавни превоз у међународном друмском саобраћају могу обављати искључиво домаћи превозници којима је издато уверење о оспособљености за обављање међународног јавног

превоза, које се издаје домаћем превознику који испуни прописане услове. Међутим, брзина либерализације друмског транспортног тржишта са земљама региона и земљама ЕУ зависи од брзине достизања стандарда који данас важе у земљама ЕУ. Ови стандарди се огледају, између осталог, и у имплементацији и примени законодавства ЕУ. Тако је нпр. услов финансијске способности присутан и данас у Републици Србији, међутим потребно је извршити усаглашавање висине новчаних средстава по возилу. Пословни углед и професионална оспособљеност о начину функционисања транспортног тржишта лица одговорног за превоз у привредном субјекту, предуслов је за успешност компаније, посебно имајући у виду да се један део домаћих превозника који су предмет овог закона налази на међународном транспортном тржишту.

Поступак за издавање лиценце се покреће подношењем захтева за издавање одговарајуће лиценце уз који се прилажу докази о испуњавању прописаних услова, а окончава се издавањем одговарајуће лиценце или доношењем решења о одбијању захтева. Лиценца и извод лиценце, као њен саставни део, су непреносиви. Даном уручења одговарајуће лиценце може се започети обављање делатности јавног превоза. У периоду важења лиценце врши се контрола испуњености услова за издавање лиценце и то најмање једном у пет година, и поступање у случају да је ималац лиценце престао да испуњава неки од услова. Прописана је и обавеза домаћег превозника да обавести Министарство о промени података у вези са издавањем лиценце и поступак у случају губитка, крађе или уништења лиценце. Предвиђени су и разлози за привремено одузимање лиценце и извода лиценце и за одузимање лиценце.

Дозвола

Чл. 27. до 32. уређено је да се друмски превоз терета обавља на основу дозволе која је непреносива и попуњена читко и уредно пре отпочињања превоза, да се на основу међународног уговора контингенти појединачних и временских дозвола утврђују и размењују са другим државама, а да на основу мултилатералног међународног уговора, мултилатералне дозволе издаје међународна организација и доставља Министарству. Полазећи од регулативе Међународног транспортног форума предвиђени су случајеви када страни превозник обавља превоз терета без дозволе.

Расподела страних дозвола домаћим превозницима

У оквиру овог IV поглавља уређена је област расподеле годишњих контингената страних дозвола План расподеле дозвола, који Министарство утврђује на основу посебних критеријума прописаних подзаконским актом, састоји се из општег и посебног дела. Предвиђено је и подношење захтева за утврђивање појединачног плана и случајеви одбацивања захтева или утврђивања појединачног плана и преузимање дозвола из тог плана.

Уређивање расподеле страних дозвола домаћим превозницима је потребно из разлога што неки од контингената страних дозвола не могу да подмире потребе домаћих превозника. Због тога је потребно предвидети јасне, мерљиве и транспарентне критеријуме на основу којих ће се вршити расподела.

Начин обављања превоза терета у друмском саобраћају

У оквиру овога поглавља предвиђене су посебне одредбе о домаћем и посебне одредбе страном превознику. Такође је су предвиђене исправе које се морају налазити у теретном возилу или скупу возила домаћег и страног превозника. Страни превозник може обављати превоз терета у међународном друмском саобраћају на територији Републике Србије на основу дозволе или посебне дозволе, које се издају за вучно возило.

Мере у случају ванредних ситуација

Полазећи од упоредно правне праксе у члану 45. Нацрта закона предвиђено је да ванредним ситуацијама, односно поремећајима привреде на дужи рок Влада може одредити мере којима се обезбеђује функционисање друмског саобраћаја и образовати Кризни одбор као повремено радно тело.

У случају неједнаког третмана домаћег превозника у иностраној земљи у односу на третман превозника из те земље у Републици Србији, Влада може донети одговарајуће одлуке у циљу обезбеђивања реципроцитета у обављању међународног превоза терета са другим државама.

Надлежност царинских органа

У оквиру овог поглавља дата су овлашћења царинског органа на граничном прелазу или на другом месту на коме обавља царински надзор у односу на домаћег или на страног превозника (члан 46) и предвиђено доношење подзаконских аката и достављање извештаја у вези са овим овлашћењима (члан 47).

Инспекцијски надзор

Осмом главом предвиђено је да инспекцијски надзор над превозом терета у друмском саобраћају врши Министарство преко републичког инспектора за друмски саобраћај који води поступак, доноси решења и предузима мере у оквиру прописаних права и дужности као и овлашћења инспектора. Инспектор има право да на путевима зауставља и прегледа возила, да изда прекршајни налог или да поднесе захтева за покретања прекршајног поступка (за прекршаје за које се не издаје прекршајни налог). Ако утврди да је учињен прекршај, привредни преступ или кривично дело дужан је да поднесе захтев за покретање прекршајног поступка или пријаву за привредни преступ или кривичну пријаву. Против решења инспектора може се изјавити жалба Министарству. У оквиру ове главе уређено је и поверавање послова инспекцијског надзора градској управи, односно управи града Београда када је реч о превозу који се обавља на територији општине, града или Града Београда.

Сарадња и обавештавање

У оквиру ове главе уређена је сарадња Министарства са органима за послове саобраћаја других држава, као и сарадња са репрезентативним привредним

коморама и удружењима превозника који морају бити регистровани код органа надлежног за послове рада Републике Србије.

Казнене одредбе

Десета глава садржи казнене одредбе којима се прописују привредни преступи и прекршаји за повреде одредаба овог закона и прописане су висине казни.

Концепција казних одредаба заснива се на малом броју установљених привредних преступа. Установљени прекршаји привредног друштва, односно другог правног лица, сегментовани су у три члана према тежини повреде одредаба овог закона. У члану 69. казних одредби прописане су новчане казне у фиксном износу за извршени прекршај, као и одредба о начину кажњавања страног превозника који је извршио прекршај а нема седиште или представништво у Републици Србији.

Прелазне и завршне одредбе

Девета глава садржи прелазне и завршне одредбе у којима су прописани рокови за доношење прописа за извршавање овог закона, престанак важења закона, примена прописа донетих на основу закона који престају да важе, важења појединачних правних аката, примена овог закона на започете поступке, рок за усклађивање пословања, почетни број извода лиценци без ограничења као и ступање на снагу и почетак примене овог закона.

IV. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

Увођење потпунијих и прецизнијих појединих законских одредби омогућава увођење реда на тржишту услуга у домаћем и међународном превозу терета у друмском саобраћају. Услови и начин обављања домаћег и међународног превоза терета у друмском саобраћају потпуније се уређују, а инспекцијски надзор се побољшава прописивањем нових инспекцијских овлашћења. Увођењем нових прекршаја, као и изменом распона прописаних новчаних казни, у оквиру законских могућности, обезбеђују се додатна средства у буџету Републике Србије.

Ефекти закона огледају се у следећем :

- Стабилност: новим законским решењима боље се уређује тржиште услуга у домаћем и међународном превозу терета у друмском саобраћају и оно постаје стабилније и јединственије. Поједина питања из те области потпуније и прецизније су законом уређена, а сам инспекцијски надзор са већим овлашћењима постаје сврсисходнији. Сарадња надлежних служби министарства надлежног за послове саобраћаја са царинским органима Републике Србије и заједнички рад на спровођењу појединих одредаба овог закона, трајније би решио поједине проблеме из области домаћег и међународног превоза терета у друмском саобраћају.

- Самофинансирање: износи новчаних казни за привредне преступе и прекршаје представљају приход буџета Републике Србије. Такође Нацртом закона је предвиђена наплата административне таксе за поступак утврђивања појединачног плана и такса за доделу дозвола домаћим превозницима.

- Оживљавање укупних привредних токова: потпунијим законским уређењем домаћег и међународног превоза терета у друмском саобраћају, привредни субјекти у тој врсти превоза добијају могућност за повећање обима рада, као и могућност за боље и сигурније обављање своје делатности. На тај начин директно се подстичу укупни привредни токови кроз пораст тражње у целокупној привреди.

- Оптимално ангажовање капацитета у домаћем и међународном превозу терета у друмском саобраћају: повећањем обима и квалитета домаћег и међународног превоза терета у друмском саобраћају, подстичу се запосленост и ангажују се средства у тој врсти превоза.

На кога ће и како ће највероватније утицати решења у закону

Решења у закону имаће позитиван утицај на све привредне субјекте који обављају превоз терета у домаћем и међународном друмском саобраћају, на законит начин, у смислу повећања обима превозних услуга и оптималног коришћења превозних капацитета, што ће позитивно утицати и на пословање дела привреде која користи саобраћајне услуге превозника.

Такође, решења у закону ће спречити обављање делатности привредних субјеката који нелегално обављају превоз терета у домаћем и међународном друмском саобраћају.

Имајући у виду потребу за либерализацијом економије у земљама чланицама ЕУ, 21. октобра 2009. године усвојене су Уредбе (ЕЗ) бр. 1071 и 1072 Европског парламента и Савета које су замениле Директиву 96/26/ЕК, а које се односе на делатност обављања превоза терета у друмском транспорту. Циљ регулисања ове области је жеља да се у друмском транспорту замени „квантитативни” критеријум, заснован на издавању ограниченог броја лиценци за обављање делатности друмског транспорта, новом либералнијом политиком заснованом на „квалитативном” критеријуму. Ови „квалитативни” критеријуми се примењују у делу приступа тржишту који је заснован на принципу неограничености.

У Републици Србији не постоји ограничење броја лиценци (овлашћења) за обављање превоза терета у домаћем и међународном друмском саобраћају, иако Република Србија од поновног добијања чланства у Европској конференцији министара транспорта, 2001. године, (данас Међународни транспортни форум) учествује по принципу ограниченог контингента дозвола (квоте) које нису мењане у значајној мери и до данашњих дана, иако се број транспортних компанија повећао од 2001. године до данас за скоро три пута. Дакле, с једне стране, ЕУ је укидањем квота и либерализацијом транспортног тржишта на нивоу ЕУ укинула ограничени број лиценци за обављање делатности, али је са друге стране увела „квалитативни” модел ко може приступити транспортном тржишту. С друге стране усвајањем Закона о међународном превозу у друмском саобраћају (1998. године) Република Србија не ограничава број лиценци (овлашћења) за обављање међународног превоза иако функционише, на ширем транспортном тржишту по принципу ограничених квота дозвола, али не уводи ни „квалитативни” модел приступа тржишту. На тај начин велики број правних и физичких лица доведен је у заблуду, јер се број транспортних компанија у међународном превозу терета у друмском саобраћају увећао за три пута, привредни субјекти су уложили финансијска средства, а онда дошли до закључка да не могу да добију дозволе за међународни превоз јер је број дозвола ограничен. Овакав систем је довео до нелојалне конкуренције на друмском транспортном тржишту, у смислу да су стечена права задржавале „старе” компаније, док су нове биле присиљене да дозволе набављају на различите начине. Нове компаније су по правилу поседовале возила нових генерација, па су ради спречавања банкротства, најчешће своја возила стављала у закуп код компанија које су имале стечено право добијања дозволе за међународни превоз. На овакав начин се само привидно стварала слика о једнакости приступа транспортном тржишту. Овакав начин спровођења закона ишао је и иде на руку транспортним компанијама са стеченим правима добијања дозвола за међународни превоз, па су и највећи отпори за увођењем „квалитативног” критеријума за приступ транспортном тржишту долазили од стране наведених компанија.

Данас се Република Србија налази у тренутку усаглашавања Међународног споразума о транспорту са земљама ЕУ. Наиме, предвиђено је потписивање Транспортног споразума између Европске комисије, са једне стране и појединачно земаља западног Балкана, с друге стране. Највећу добит коју Република Србија добија у погледу транспорта је отварање и либерализација друмског транспорта, у

првом кораку са земљама региона, али и са могућношћу директне либерализације са земљама ЕУ. На тај начин би компанијама које обављају међународни превоз терета било отворено транспортно тржиште ЕУ. Наравно, да би као и данас у земљама ЕУ, била забрањена „каботаж“, али би систем квота (ограниченог броја дозвола) био укинут и то у погледу, „транзитних“ дозвола, „билатералних“ дозвола и дозвола за/из „трећих земаља“. Управо превоз терета у међународном друмском саобраћају данас у усаглашавању наведеног Транспортног тржишта представља „кост у грлу“ за земље ЕУ из разлога што није реално да ће нпр. аустријски или немачки превозник возити робу из Републике Србије у неку другу земљу, али се даје могућност српском превознику да робу из Немачке или Аустрије превезе у Русију или Холандију. Брзина либерализације друмског транспортног тржишта са земљама региона и земљама ЕУ зависи од брзине достизања стандарда који данас важе у земљама ЕУ.

Какве трошкове ће примена Закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)

Овим законом створиће се трошкови за превознике који обављају делатност домаћег и међународног превоза терета јер ће лица одговорна за послове управљања превозом бити дужна да полажу испит за издавање сертификата о стручној оспособљености и за полагање тог испита платити таксу прописану законом, а чију висину прописује министар надлежан за послове саобраћаја.

Имајући у виду корист од стицања знања и вештина потребних за менаџера који врши послове управљања у привредном субјекту који обавља делатност јавног превоза терета, за опстајање, али и успех на тржишту превозника, оцењено је да ће његова добит бити већа од трошкова за стицање сертификата о стручној оспособљености директора или одговорног лица. Илустрације ради, наводи се да су поједине казне за превознике уколико не поштују АЕТР конвенцију (Конвенција о времену рада и одморима возача у међународном транспорту) крећу од 1.500 евра и до неколико хиљада евра. Такође, непознавање закона о раду, прописа којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима, непознавање финансијских обавеза и слично, превозника коштају и по неколико хиљада евра.

Министарство надлежно за послове саобраћаја у праћењу стања у области превоза терета у међународном друмском саобраћају утврдило је да због недостатка свести или због непознавања прописа домаћи превозници који обављају превоз терета у међународном друмском саобраћају често плаћају казне због којих уместо очекиване добити од обављеног превоза најчешће имају губитак.

На основу искустава о висини трошкова полагања испита за стицање сертификата о стручној оспособљености трошкови полагања испита били би у сразмери са коришћу коју би остварио превозник чији је директор, односно одговорно лице стекло неопходна знања за успешно обављање послова управљања превозом.

Осим наведених разлога треба имати у виду и чињеницу да је примена закона одложена три године од дана ступања на снагу, тако да ће и плаћање законом прописане таксе бити одложено за тај период.

Ако се трошкови полагања стручног испита за стицање сертификата о стручној оспособљености директора или одговорног лица упореде са износима

плаћених новчаних казни за привредне преступе и прекршаје установљене овим законом и прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима, неспорно је да је само један износ наплаћене казне за извршени прекршај односно привредни преступ у највећем броју случајева већи од износа таксе која је прописана за полагање испита о стручној оспособљености.

Да ли Закон подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију

Уређење саобраћајног тржишта применом овог закона подстиче привредне субјекте да легално послују на саобраћајном тржишту домаћег и међународног превоза, као и тржишну конкуренцију између превозника у тој грани саобраћаја.

Овим законом у превозу терета у међународном друмском саобраћају уводе се на тржиште предузетници и друга правна лица којима према важећем закону није било дозвољено обављање ове привредне делатности.

Надаље се овим законом подржава тржишна конкуренција на тај начин што се решењима датим у овом закону ублажавају услови које превозници морају да испуне у погледу техничке опремљености у смислу да се прималац лизинга, односно закупац теретног или скупа возила изједначава у правима за обављање превоза са власником и укида се постојећи услов да домаћи превозник мора поседовати најмање два теретна возила у власништву.

Услов у погледу периода претходног обављања домаћег превоза који се односи на издавање лиценце за међународни превоз је укинут.

Поред изнетог, тржишна конкуренција је подржана у обављању превоза терета у међународном друмском саобраћају и укидањем услова којим се захтевало да превозник има у власништву најмање два теретна или скупа возила.

Укинута је и ограничење за превозника који обавља домаћи и међународни превоз да не може имати у закупу већи број теретних или скупа возила од броја теретних или скупа возила које има у власништву.

Да ли су заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о Закону

У поступку припреме овог текста Нацрта закона унета су решења која представљају резултат јавне расправе која је спроведена у периоду од 27. априла до 9. маја 2011. године. По спроведеној јавној расправи примедбе, предлози и сугестије на Нацрт закона, које су оцењене као основане са становишта интереса привредних субјеката у овој области, у највећој мери су имплементирани у текст.

Такође, привредним субјектима је омогућено да непосредно учествују у изради Нацрта закона на тај начин што су решењем Министра о образовању радне групе за израду Нацрта закона за чланове радне групе одређени и представници Привредне коморе Србије, Привредне коморе „Међународни транспорт и логистика“ и представници удружења превозника која обављају делатност јавног превоза и активно су учествовали у изради Нацрта закона.

Током израде Нацрта закона вршене су константне консултације са заинтересованим привредним субјектима. Организовани су састанци Радне групе и то током 2011. године - 18. марта, 18. априла, 28. априла и 7. октобра, а током 2012.

године – 17. јануара, 24. јануара, 1. фебруара и 12. марта. У 2014. години Радна група је одржала три састанка, 11. јула 2014. године, 17. јула 2014. године и 24. јула 2014. године на којима су изнети нови предлози и сугестије од стране представника превозника чланова Радне групе.

Консултације и састанци су били веома конструктивни, јер су домаћи превозници преко својих представника чланова Радне групе изнели све проблеме са којима се сусрећу приликом обављања превоза терета у домаћем и међународном друмском саобраћају и дискутовали о најбољим решењима која су усклађена са законодавством ЕУ у овој области, имајући на уму да је обим превоза које обављају домаћи превозници у међународном саобраћају са више од 80% оријентисана на територије држава чланица ЕУ.

Током поменутих састанака домаћи превозници су предложили да се врши евидентирање свих домаћих превозника, што је предвиђено и важећим законом, али у недовољној мери, као и да се дефинишу мере државе у случају поремећаја на тржишту на дужи рок. Такође, на састанцима су усклађиване и разматране категоризације казних одредаба.

Текст Нацрта закона је презентован на два велика скупа домаћих превозника и објашњене су предности и олакшице које ће нови закон донети у обављању превоза терета у домаћем и међународном друмском саобраћају.

Које ће се мере током примене Закона предузети да би се остварило оно што се доношењем Закона намерава

У року од три године од дана ступања на снагу, до дана примене овог закона донеће се прописи за његово спровођење чиме ће се обезбедити примена закона у целости.

У току одложене примене овог закона пратиће се стање у области домаћег и међународног превоза и остваривати сарадња са удружењима превозника и привредним коморама у тражењу најбољих решења како за привредне субјекте у овој области, тако и за кориснике превоза будући да одложена примена Закона омогућава измене и допуне којима би се таква решења имплементирала.

Интензивираће се инспекцијски надзор над применом одредаба Закона и успоставити ефикасна сарадња са другим надлежним државним органима.

V. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

VI. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ

Доношење овог закона по хитном поступку неопходно је ради усклађивања прописа којима се уређује превоз терета у друмском саобраћају са прописима Европске уније. Прописи Европске уније са којима се овај закон усклађује су Уредба (ЕЗ) број 1071/2009 Европског парламента и Савета од 21. октобра 2009. године, Уредба (ЕЗ) број 1072/2009 Европског парламента и Савета од 21. октобра 2009. године, Уредба (ЕЕЗ) број 4058/1989 Савета од 21. децембра 1989. године и Уредба (ЕЕЗ) број 3916/1990 Савета од 21. децембра 1990. године.

Разлог доношења по хитном поступку је и испуњење међународних обавеза Републике Србије, односно припрема Преговарачке групе за транспорт (ПГ 14) за експланаторни скрининг, заказан за период 16-19. децембра 2014. године.