



ДРЖАВНА
РЕВИЗОРСКА
ИНСТИТУЦИЈА

ИЗВЕШТАЈ
О РЕВИЗИЈИ СВРСИСХОДНОСТИ ПОСЛОВАЊА
Водни саобраћај у Републици Србији



Број: 400-1071/2024-06/18
Београд, 20. децембар 2024. године



Потребно је да надлежни субјекти ефикасније планирају и спроводе активности и врше надзор и контролу у области водног саобраћаја у циљу унапређења водног саобраћаја и безбедности пловидбе

Република Србија располаже распрострањеном мрежом унутрашњих водних путева, што представља велики потенцијал за развој саобраћаја, водопривреде, пољопривреде, туризма и привреде у целини. Укупна дужина водних путева у Републици Србији износи 1.680 km, од чега се 1.081 km односи на реке, а 599 km на мрежу пловних канала. Најдуже пловне реке су: Дунав (588 km), Сава (211 km) и Тиса (164 km).

Водни саобраћај у Републици Србији није у довољној мери искоришћен у односу на своје потенцијале.



Извор: Агенција за управљање лукама

Није донет Акциони план за период 2021–2025. године за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, што указује на то да нису предузете све активности које доприносе остваривању посебних циљева Стратегије. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у ревидираном периоду није сачињавало извештаје о реализацији активности утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије.

Нису реализоване све мере и активности утврђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије у циљу унапређења водног саобраћаја. Нису успостављени у електронском облику прописани регистри о издатим бродским исправама и књигама, као ни обједињена база података о власницима пловила за цело подручје Републике Србије. Нису предузете све активности у циљу унапређења безбедности водног саобраћаја и заштите животне средине.

Спроведени надзор није у довољној мери допринео унапређењу и повећању безбедности водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године јер нису у потпуности извршене мере које је наложила инспекција безбедности пловидбе. У ревидираном периоду нису предузете све прописане активности у циљу ефикасне наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу, као и накнада за коришћење лука и пристаништа. Није у потпуности успостављен систем праћења рада лучких оператера.

Препоруке

Државна ревизорска институција је након спроведене ревизије субјектима ревизије дала следеће препоруке:

Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре:

- Да у утврђеном року извештава о реализацији стратегије и акционог плана;
- Да води прописане регистре у складу са законом, као и домаће уписнике пловила и у форми електронских записа који садрже базу података за цело подручје Републике Србије;
- Да кроз рад инспекције за безбедност пловидбе настави да спроводи инспекцијски надзор и прати спровођење изречених мера у циљу унапређења стања у овој области.

Покрајинском секретаријату за енергетику, грађевинарство и саобраћај:

- Да приликом процене ризика и припреме плана инспекцијског надзора анализира стање у области водног саобраћаја и поступа у складу са донетим планом;
- Да настави да предузима активности како би се благовремено спроводили поступци принудне наплате у циљу ефикасније наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу.

Агенцији за управљање лукама:

- Да континуирано прати ефекте послатих опомена обвезницима за недостављање пријава за коришћење јавног добра и за неизмирена доспела потраживања ради благовременог предузимања даљих активности у складу са законом и донетим процедурама у циљу ефикасније наплате накнада за коришћење лука и пристаништа;
- Да унапреди праћење рада лучких оператера и извршавања уговорних обавеза кроз посете локацијама лука и пристаништа у складу са донетим процедурама.



Садржај

Скраћенице и термини	5
I Резиме извештаја	6
1. Резиме и препоруке	6
2. Мере предузете у току ревизије	9
3. Захтев за достављање одазивног извештаја	9
II Увод	11
1. Проблем	11
2. Циљ ревизије	11
3. Ревизорска питања	12
4. Обим и ограничења ревизије	12
5. Методологија у поступку рада	13
III Опис предмета ревизије	13
1. Законодавни и институционални оквир	13
2. Појам	17
3. Опште информације	20
IV Закључци	26
ЗАКЉУЧАК 1: Нису предузете све активности у циљу ефикасног планирања развоја водног саобраћаја у Републици Србији	27
Налаз 1.1: Није донет Акциони план за период 2021–2025. године за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, што указује на то да нису предузете све активности које доприносе остваривању посебних циљева Стратегије	27
Налаз 1.2: Министарство у ревидираном периоду није сачињавало извештаје о реализацији активности утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије	29
ЗАКЉУЧАК 2: Субјекти ревизије нису у довољној мери спроводили активности у циљу унапређења водног саобраћаја	32
Налаз 2.1: Нису реализоване све мере и активности утврђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије у циљу унапређења водног саобраћаја	32
Налаз 2.2: Нису успостављени у електронском облику прописани регистри о издатим бродским исправама и књигама, као ни обједињена база података о власницима пловила за цело подручје Републике Србије	52
Налаз 2.3: Нису предузете све активности у циљу унапређења безбедности водног саобраћаја и заштите животне средине	55
ЗАКЉУЧАК 3: Нису у потпуности успостављени ефикасан надзор и контрола у области водног саобраћаја	60
Налаз 3.1: Спроведени надзор није у довољној мери допринео унапређењу и повећању безбедности водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године јер нису у потпуности извршене мере које је наложила инспекција безбедности пловидбе	61



Налаз 3.2: У ревидираном периоду нису предузете све прописане активности у циљу ефикасне наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу, као и накнада за коришћење лука и пристаништа	73
Налаз 3.3: Није у потпуности успостављен систем праћења рада лучких оператера	86
V Прилози	91
Прилог 1 – Методологија у поступку рада	91
Прилог 2 – Усклађивање прописа Републике Србије са релевантним прописима Европске уније у области унутрашње и поморске пловидбе	92
Прилог 3 – Категорије међународних и међудржавних водних путева у Републици Србији на основу Уредбе о категоризацији међународних и међудржавних водних путева	93
Прилог 4 – Категорије државних водних путева у Републици Србији на основу Правилника о категоризацији државних водних путева	94



Скраћенице и термини

Преглед скраћеница које су коришћене у извештају:

Пун назив	Коришћена скраћеница
Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство
Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај	Покрајински секретаријат
Агенција за управљање лукама	Агенција
Дирекција за водне путеве	Дирекција
Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу	Управа
Република Србија	РС
Аутономна Покрајина Војводина	АПВ
Јединице локалне самоуправе	ЈЛС
Јавно водопривредно предузеће	ЈВП
Лучка капетанија	ЛК
Хидросистем Дунав–Тиса–Дунав	ХС ДТД
Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године	Стратегија
Унутрашњи пловни путеви	УПП
Речни информациони систем	RIS
Сервис за управљање бродским саобраћајем	VTS ¹

¹ VTS (vessel traffic service) је систем за мониторинг водног саобраћаја



I Резиме извештаја

1. Резиме и препоруке

Државна ревизорска институција спровела је ревизију сврсисходности пословања на тему „Водни саобраћај у Републици Србији“.

Република Србија располаже распрострањеном мрежом унутрашњих водних путева, што представља велики потенцијал за развој саобраћаја, водопривреде, пољопривреде, туризма и привреде у целини. Укупна дужина водних путева у Републици Србији износи 1.680 km, од чега се 1.081 km односи на реке, а 599 km на мрежу пловних канала (Хидросистем Дунав-Тиса-Дунав). Најдуже пловне реке су: Дунав у дужини од 588 km, Сава 211 km и Тиса 164 km.

Водни саобраћај у Републици Србији није у довољној мери искоришћен у односу на своје потенцијале.

Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године као слабости у овој области препознате су: недовољно улагање средстава у одржавање водних путева; старост пловила и високи трошкови одржавања; недовољно развијена мрежа марина и пристана за рекреативна пловила; недовољни надзор над пловидбом; нелојална конкуренција и друго.

Након спроведене ревизије, утврдили смо следеће:

Потребно је да надлежни субјекти ефикасније планирају и спроводе активности и врше надзор и контролу у области водног саобраћаја у циљу унапређења водног саобраћаја и безбедности пловидбе.

Наведено је засновано на следећим закључцима и налазима:

ЗАКЉУЧАК 1: Нису предузете све активности у циљу ефикасног планирања развоја водног саобраћаја у Републици Србији.

Налаз 1.1: Према Закону о планском систему Републике Србије, акциони план се, по правилу, усваја за период примене стратегије, односно програма који разрађује. Није донет Акциони план за период 2021–2025. године за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, што указује на то да нису предузете све активности које доприносе остваривању посебних циљева Стратегије. Недоношење Акционог плана за преостали период важења Стратегије за последицу има отежано управљање динамиком спровођења мера Стратегије.

Налаз 1.2: Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године предвиђено је да ће Министарство периодично сваке друге године извештавати Владу о спровођењу Стратегије и Акционог плана. Министарство у ревидираном периоду није сачињавало извештаје о реализацији активности утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије. Представници Министарства су навели да у периоду 2021–2023. године није било активности које се односе на одржавање састанака Одбора за реализацију, праћење и унапређивање Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије. Услед неизвештавања о реализацији активности утврђених Стратегијом у ревидираном периоду, изостало је обавештавање заинтересованих страна и циљних група о спровођењу Стратегије.

ЗАКЉУЧАК 2: Субјекти ревизије нису у довољној мери спроводили активности у циљу унапређења водног саобраћаја.

Налаз 2.1: Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године предвиђено је да је Министарство надлежно за спровођење мера и постизање циљева



утврђених Стратегијом. Нису реализоване све мере и активности утврђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије у циљу унапређења водног саобраћаја. Представници Министарства су навели да поједине мере и активности нису реализоване услед недостатка финансијских средстава и кадровских капацитета. Постоји ризик да спроведене мере и активности нису у довољној мери допринеле унапређењу водног саобраћаја.

Налаз 2.2: Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Министарство води регистар издатих бродских сведочанстава, регистар издатих овлашћења о оспособљености, односно посебној оспособљености чланова посаде бродова унутрашње пловидбе, као и регистар издатих бродарских књижица. Према Закону о државној припадности и упису пловила, Министарство води домаће уписнике и у форми електронских записа који садрже базу података за цело подручје Републике Србије. Нису успостављени у електронском облику прописани регистри о издатим бродским исправама и књигама, као ни обједињена база података о власницима пловила за цело подручје Републике Србије, што отежава увид у наведене податке. Лучке капетаније воде евиденције о издатим бродским исправама и књигама и уписнике пловила у облику књига, а податке о власништву над пловилима могуће је добити писаним путем.

Налаз 2.3: Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, у циљу унапређења безбедности и ефикасности бродског саобраћаја и заштите животне средине, министар установљава пружање услуга сервиса за управљање бродским саобраћајем (VTS). Према подацима Министарства, у ревидираном периоду VTS сервис је успостављен у виду набавке, имплементације и инсталације опреме потребне за надзор водног саобраћаја, као и за комуникацију са пловилима из контролног центра, али није обезбеђен одговарајући стручни кадар. Услед наведеног, нису испуњени циљеви VTS сервиса, па постоји ризик у погледу безбедности водног саобраћаја и заштите животне средине.

ЗАКЉУЧАК 3: Нису у потпуности успостављени ефикасан надзор и контрола у области водног саобраћаја.

Налаз 3.1: Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, надзор над спровођењем овог закона и прописа донетих на основу овог закона, којима се уређује безбедност пловидбе, врши министарство. Инспекцијски надзор врши министарство преко инспектора безбедности пловидбе. Инспекцијске послове на државним водним путевима, као и на другим унутрашњим водама на територији аутономне покрајине, врше инспектори безбедности пловидбе аутономне покрајине, као поверене послове. Према Закону о инспекцијском надзору, контролни инспекцијски надзор врши се ради утврђивања извршења мера које су предложене или наложене надзираном субјекту у оквиру редовног или ванредног инспекцијског надзора. Увидом у записнике, утврдили смо да у периоду 2021–2023. године инспекција није вршила праћење спровођења појединих изречених мера. Спроведени надзор није у довољној мери допринео унапређењу и повећању безбедности водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године јер нису у потпуности извршене мере које је наложила инспекција безбедности пловидбе.

Налаз 3.2: Према Закону о накнадама за коришћење јавних добара, Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај решењем утврђује накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу који се налазе на територији аутономне покрајине, а Агенција за управљање лукама решењем утврђује накнаде за коришћење лука и пристаништа. Покрајински секретаријат у периоду 2021–2023. године није предузимао активности у циљу покретања поступака принудне наплате потраживања по основу накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу на територији аутономне покрајине. Агенција није континуирано пратила ефекте послатих опомена за недостављање пријава за коришћење јавног добра и за неизмирена доспела потраживања обвезницима накнада. Агенција није организовала рад лучког координационог тела за једну или више лука, у циљу спречавања предузимања радњи дискриминације против било ког лучког



корисника, као и контроле наплате лучких накнада. У ревидираном периоду нису предузете све прописане активности у циљу ефикасне наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу, као и накнада за коришћење лука и пристаништа. Постоји ризик од неблаговременог предузимања прописаних активности у циљу ефикасне наплате накнада.

Налаз 3.3: У складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Агенција прати рад лучких оператера који обављају лучке делатности у складу са природом њиховог пословања и обавезама преузетим према Агенцији. Министарство није донело подзаконски акт којим се прописују врсте података, методологија и начин приказивања резултата пословања који су везани за лучко пословање, као и рокови за извештавање. Није у потпуности успостављен систем праћења рада лучких оператера. Услед наведеног, постоји ризик да лучки оператери не извршавају у потпуности уговорне обавезе и не достављају све релевантне податке.

Државна ревизорска институција, након спроведене ревизије сврсисходности пословања на тему „Водни саобраћај у Републици Србији“, даје следеће препоруке:

Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре:

- Да приликом израде нове стратегије припреми акциони план у складу са Законом о планском систему Републике Србије и достави Влади РС на усвајање (приоритет 3²) – Налаз 1.1;
- Да у утврђеном року извештава о реализацији стратегије и акционог плана (приоритет 3) – Налаз 1.2;
- Да изврши анализу активности из Акционог плана за спровођење Стратегије и пројеката из Листе приоритетних пројеката који нису реализовани и утврди њихову потребу и приоритет приликом сачињавања нове стратегије (приоритет 2³) – Налаз 2.1;
- Да води прописане регистре у складу са законом, као и домаће уписнике пловила и у форми електронских записа који садрже базу података за цело подручје Републике Србије (приоритет 3) – Налаз 2.2;
- Да предузме активности у циљу пуне имплементације VTS сервиса како би испунио циљ унапређења безбедности и ефикасности бродског саобраћаја и заштите животне средине (приоритет 2) – Налаз 2.3;
- Да приликом процене ризика и припреме плана инспекцијског надзора анализира стање у области водног саобраћаја и поступа у складу са донетим планом (приоритет 2) – Налаз 3.1;
- Да кроз рад инспекције за безбедност пловидбе настави да спроводи инспекцијски надзор и прати спровођење изречених мера у циљу унапређења стања у овој области (приоритет 2) – Налаз 3.1;
- Да донесе подзаконски акт којим се прописују врсте података, методологија и начин приказивања резултата пословања који су везани за лучко пословање, као и рокови за извештавање (приоритет 2) – Налаз 3.3.

Покрајинском секретаријату за енергетику, грађевинарство и саобраћај:

- Да приликом процене ризика и припреме плана инспекцијског надзора анализира стање у области водног саобраћаја и поступа у складу са донетим планом (приоритет 2) – Налаз 3.1;

² ПРИОРИТЕТ 3 - Несврсисходности које је могуће отклонити у року до три године

³ ПРИОРИТЕТ 2 - Несврсисходности које је могуће отклонити у року до годину дана



- Да кроз рад инспекције за безбедност пловидбе настави да спроводи инспекцијски надзор и прати спровођење изречених мера у циљу унапређења стања у овој области (приоритет 2) – Налаз 3.1;
- Да настави да предузима активности како би се благовремено спроводили поступци принудне наплате у циљу ефикасније наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу (приоритет 2) – Налаз 3.2.

Агенцији за управљање лукама:

- Да континуирано прати ефекте послатих опомена обвезницима за недостављање пријава за коришћење јавног добра и за неизмирена доспела потраживања ради благовременог предузимања даљих активности у складу са законом и донетим процедурама у циљу ефикасније наплате накнада за коришћење лука и пристаништа (приоритет 2) – Налаз 3.2;
- Да предузме активности у циљу организовања рада лучког координационог тела за једну или више лука, у циљу спречавања предузимања радњи дискриминације против било ког лучког корисника, као и контроле наплате лучких накнада (приоритет 2) – Налаз 3.2;
- Да унапреди праћење рада лучких оператера и извршавања уговорних обавеза кроз посете локацијама лука и пристаништа у складу са донетим процедурама (приоритет 2) – Налаз 3.3;
- Да предузме додатне активности како би сви лучки оператери достављали релевантне податке у Интегрисани лучки информациони систем (ИЛИС) у циљу контроле и анализе података који се тичу пловидбе, пристајања и обављеног претовара ради ефикаснијег обрачуна и наплате накнаде за коришћење лука и пристаништа (приоритет 2) – Налаз 3.3.

2. Мере предузете у току ревизије

У току ревизије, Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај је наплатио накнаду за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу од два обвезника накнаде по решењима за 2021. и 2022. годину у износу од 5.579.750,37 динара. Током 2024. године, Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај је, у оквиру своје надлежности, предузео активности како би се покренуо поступак принудне наплате код једног обвезника накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу по решењима за 2019, 2020. и 2021. годину. По основу решења за 2019. годину наплаћено је 8.188.623,83 динара.

Током ревизије, Агенција за управљање лукама је донела нову Одлуку о образовању Комисије за утврђивање предлога мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада и изменила Пословник о раду Комисије. У току ревизије, Агенција за управљање лукама је донела Одлуку о изменама и допунама Одлуке о утврђивању пословних процедура активности организационих јединица Агенције.

3. Захтев за достављање одазивног извештаја

Субјект ревизије је, на основу члана 40. став 1. Закона о Државној ревизорској институцији, дужан да поднесе Државној ревизорској институцији писани извештај о отклањању откривених несврсисходности (одазивни извештај) у року од 90 дана почев од наредног дана од дана уручења овог извештаја.

Одазивни извештај мора да садржи:

- 1) навођење ревизије, на коју се он односи;
- 2) кратак опис несврсисходности у пословању, које су откривене ревизијом;
- 3) приказивање мера исправљања.



Мере исправљања су мере које субјект ревизије предузима да би отклонио несврсисходности у свом пословању или мере умањења ризика од појављивања одређене несврсисходности у свом будућем пословању за чије предузимање субјект ревизије мора поднети уз одазивни извештај одговарајуће доказе.

Субјекти ревизије су обавезни да у одазивном извештају искажу мере исправљања по основу откривених несврсисходности односно свих закључака и налаза датих у Извештају о ревизији сврсисходности пословања, као и да поступе по датим препорукама осим оних који су отклоњени у току обављања ревизије и садржани у поглављу Мере предузете у поступку ревизије. За мере исправљања је дужан да уз одазивни извештај достави доказе према следећем:

1. За налазе, односно несврсисходности првог приоритета, односно које је могуће отклонити у року од 90 дана субјекти ревизије су у обавези да доставе доказе о отклањању несврсисходности односно предузимању мера исправљања;
2. За налазе, односно несврсисходности другог приоритета, односно које је могуће отклонити у року до годину дана, и трећег приоритета, односно које је могуће отклонити у року до три године, субјект ревизије обавезан је да достави акциони план у којем ће описати мере и активности које ће бити предузете ради отклањања несврсисходности или смањења ризика од појављивања несврсисходности у будућем пословању као и планирани период предузимања мера и одговорно лице.

На основу члана 40. став 2. Закона о Државној ревизорској институцији одазивни извештај је јавна исправа која је потписана и оверена печатом од стране одговорног лица субјекта ревизије.

Државна ревизорска институција ће оценити веродостојност одазивног извештаја, тј. провериће истинитости навода о мерама исправљања, предузетим од стране субјекта ревизије, подносиоца одазивног извештаја. У случају потребе извршиће се и провера веродостојности одазивног извештаја. Такође, извршиће се и оцена да ли су мере исправљања исказане у одазивном извештају задовољавајуће.

Сагласно члану 57. став 1. тачка 3) Закона о Државној ревизорској институцији, ако субјект ревизије у чијем су пословању откривене несврсисходности, не подноси у прописаном року Институцији одазивни извештај, против одговорног лица субјекта ревизије поднеће се захтев за покретање прекршајног поступка.

Ако се оцени да одазивни извештај не указује да су откривене несврсисходности отклоњене на задовољавајући начин, сматра се да субјект ревизије крши обавезу доброг пословања. Ако се ради о незадовољавајућем отклањању значајне несврсисходности, сматра се да постоји тежи облик кршења обавезе доброг пословања. У овим случајевима Државна ревизорска институција је овлашћена да предузима мере сагласно члану 40. ст 7. до 13. Закона о Државној ревизорској институцији.

Генерални државни ревизор

Др Душко Пејовић

Државна ревизорска институција

Макензијева 41

11000 Београд, Србија

20. децембар 2024. године



II Увод

Државна ревизорска институција је спровела ревизију сврсисходности пословања на тему „Водни саобраћај у Републици Србији“ у складу са Законом о Државној ревизорској институцији⁴, Пословником Државне ревизорске институције⁵ и Програмом ревизије Државне ревизорске институције – обједињен, пречишћен текст за 2024. годину, број 06-988/2024-02-02 од 26. марта 2024. године.

Ревизија је обављена на начин и према поступцима утврђеним оквиром ревизорских стандарда Међународне организације врховних ревизорских институција (INTOSAI), Кодексом професионалне етике државних ревизора и принципима Међународних стандарда врховних ревизорских институција (ISSAI).

1. Проблем

Република Србија располаже распрострањеном мрежом унутрашњих водних путева, што представља велики потенцијал за развој саобраћаја, водопривреде, пољопривреде, туризма и привреде у целини. Укупна дужина водних путева у Републици Србији износи 1.680 km, од чега се 1.081 km односи на реке, а 599 km на мрежу пловних канала (Хидросистем Дунав–Тиса–Дунав). Најдуже пловне реке су: Дунав у дужини од 588 km, Сава 211 km и Тиса 164 km.

Водни саобраћај у Републици Србији није у довољној мери искоришћен у односу на своје потенцијале.

Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године као слабости у овој области препознате су: недовољно улагање средстава у одржавање водних путева; старост пловила и високи трошкови одржавања; недовољно развијена мрежа марина и пристана за рекреативна пловила; недовољни надзор над пловидбом; нелојална конкуренција; неповољна старосна структура запослених и друго.

У превозу терета, водни саобраћај има мањи удео у односу на друге видове саобраћаја.

У претходном периоду повећан је број пристајања путничких пловила и број туриста, али постоје могућности за даљи развој и унапређење путничког саобраћаја, нарочито на Дунаву који омогућава пловидбу великих крузера.

Стратегијом је предвиђено да се створе услови да водни саобраћај постане безбеднији, поузданији и ефикаснији вид транспорта уз поштовање савремених еколошких стандарда.

Постоји ризик да нису реализоване одређене активности дефинисане Стратегијом развоја водног саобраћаја од 2015. до 2025. године.

2. Циљ ревизије

Циљ ревизије је да се утврди да ли су субјекти ревизије ефикасно планирали и спроводили активности и вршили надзор у области водног саобраћаја.

⁴ „Сл. гласник РС“, бр. 101/05, 54/07, 36/10 и 44/18 – др. закон

⁵ „Сл. гласник РС“, број 9/09



3. Ревизорска питања

Да бисмо остварили циљ ревизије, формулисали смо ревизорска питања која се односе на фазе: планирања, спровођења и надзора над активностима у овој области.

У складу са циљем ревизије, формулисали смо следећа питања:

1. Да ли су предузете активности у циљу ефикасног планирања развоја водног саобраћаја?
2. У којој мери су субјекти ревизије спроводили активности у циљу унапређења водног саобраћаја?
3. Да ли су успостављени ефикасан надзор и контрола у области водног саобраћаја?

4. Обим и ограничења ревизије

Ревизијом су обухваћени субјекти који имају надлежности у овој области и то:

- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре;
- Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај и
- Агенција за управљање лукама.

У циљу прибављања свеобухватних информација у области водног саобраћаја, као извори информација коришћени су подаци којима располажу: Дирекција за водне путеве, Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, Југословенско речно бродарство ад Београд (ЈРБ) и Јавно водопривредно предузеће „Воде Војводине“ Нови Сад.

Предмет ревизије (фокус) биле су активности које су предузимали надлежни субјекти у области водног саобраћаја.

Ревизијом смо обухватили активности које се односе на област водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године, али смо за одговоре на нека ревизорска питања обухватили и дужи временски период.

Приликом спровођења ревизије нисмо испитивали:

- 1) правилност поступка утврђивања лучког подручја;
- 2) правилност поступка издавања одобрења за обављање лучке делатности у лукама, пристаништима, међународним путничким пристаништима, пристаништима за сопствене потребе и привременим претоварним местима;
- 3) реализацију активности на основу донетих одлука и планова јединица локалних самоуправа, а у вези са водним саобраћајем.

Поступци ревизије су изведени у периоду од марта до октобра 2024. године у циљу доношења налаза, закључака и препорука заснованих на доказима који су прикупљени током ревизије.



5. Методологија у поступку рада

Да бисмо формулисали ревизорска питања и касније одговорили на њих, анализирали смо законску и подзаконску регулативу, као и планска документа, која се односе на област водног саобраћаја у Републици Србији, као и податке и информације које смо добили од субјеката надлежних у овој области.

У циљу планирања ревизије сврсисходности пословања, а ради прибављања информација у вези са планирањем, спровођењем и надзором над активностима у овој области упутили смо упитнике Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Покрајинском секретаријату за енергетику, грађевинарство и саобраћај, Агенцији за управљање лукама, Дирекцији за водне путеве, Управи за утврђивање способности бродова за пловидбу, Југословенском речном бродарству ад Београд (ЈРБ) и Јавном водопривредном предузећу „Воде Војводине“ Нови Сад. Прикупљени подаци на основу послатих упитника омогућили су нам да:

- проценимо тренутно стање и активности надлежних субјеката;
- идентификујемо недостатке и
- размотримо могућа решења проблема у овој области.

На основу анализе одговора и прикупљених информација у фази предстудије, дефинисали смо потенцијални проблем, циљ ревизије, ревизорска питања, критеријуме, предмет ревизије, субјекте ревизије, као и период који ће ревизија обухватити.

Током фазе спровођења ревизије, како бисмо одговорили на ревизорска питања односно испунили циљ ревизије, анализирали смо прикупљену документацију од субјеката ревизије као и од извора информација, спроводили интервјуе, слали упитнике, прикупљали физичке доказе на терену и друго.

III Опис предмета ревизије

1. Законодавни и институционални оквир

Законодавни оквир

У анализи законодавног оквира обрађени су најзначајнији прописи који уређују област водног саобраћаја у Републици Србији:

1. Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама;
2. Закон о министарствима;
3. Закон о утврђивању надлежности Аутономне Покрајине Војводине;
4. Закон о накнадама за коришћење јавних добара;
5. Закон о државној управи;
6. Закон о планском систему Републике Србије;
7. Закон о државној припадности и упису пловила;
8. Закон о инспекцијском надзору;
9. Уредба о категоризацији међународних и међудржавних водних путева;
10. Правилник о категоризацији државних водних путева и
11. Правилник о сервису за управљање бродским саобраћајем (VTS).



Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама⁶ уређују се услови и начин за безбедну пловидбу на унутрашњим водама Републике Србије, водни путеви и пловидба, пловила и њихова способност за пловидбу, посада, трагање и спасавање, луке и пристаништа, надзор и друга питања која се односе на пловидбу на унутрашњим водама. Одредбе овог закона примењују се на међународним, међудржавним и државним водним путевима Републике Србије, као и на другим унутрашњим водама.

У складу са **Законом о министарствима**⁷, Министарство, између осталог, обавља послове државне управе у области водног саобраћаја.

Законом о утврђивању надлежности Аутономне Покрајине Војводине⁸ се утврђују надлежности Аутономне Покрајине Војводине и уређују друга питања од значаја за положај АП Војводине.

Законом о накнадама за коришћење јавних добара⁹ уређују се накнаде за коришћење јавних добара, и то: обвезник плаћања, основица, висина, начин утврђивања и плаћања, припадност прихода од накнаде, као и друга питања од значаја за утврђивање и плаћање накнада за коришћење јавних добара. Наведеним законом се, између осталих, уређују и накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу, као и накнаде за коришћење лука и пристаништа.

У складу са **Законом о државној управи**¹⁰, надзор над радом органа у саставу врши министарство у чијем саставу је орган.

Законом о планском систему Републике Србије¹¹ се уређује плански систем Републике Србије, односно управљање системом јавних политика и средњорочно планирање, врсте и садржина планских докумената које у складу са својим надлежностима предлажу, усвајају и спроводе сви учесници у планском систему, међусобна усклађеност планских докумената, поступак утврђивања и спровођења јавних политика и обавеза извештавања о спровођењу планских докумената, као и сходна примена обавезе спровођења анализе ефеката на прописе и на вредновање учинака тих прописа.

Законом о државној припадности и упису пловила¹² уређује се државна припадност пловила, идентификација, врсте и садржина уписника пловила, упис, услови и поступак уписа пловила.

Законом о инспекцијском надзору¹³ уређују се садржина, врсте и облици и поступак инспекцијског надзора, овлашћења и обавезе учесника у инспекцијском надзору и друга питања од значаја за инспекцијски надзор.

Уредбом о категоризацији међународних и међудржавних водних путева¹⁴ утврђује се категоризација међународних и међудржавних водних путева у Републици Србији.

Правилником о категоризацији државних водних путева¹⁵ утврђује се категоризација државних водних путева.

Правилником о сервису за управљање бродским саобраћајем (VTS)¹⁶ прописују се начин организације VTS центра, критеријуми за одређивање подручја обавезне примене VTS-a,

⁶ „Сл. гласник РС“, бр. 73/2010, 121/2012, 18/2015, 96/2015 - др. закон, 92/2016, 104/2016 - др. закон, 113/2017 - др. закон, 41/2018, 95/2018 - др. закон, 37/2019 - др. закон, 9/2020 и 52/2021

⁷ „Сл. гласник РС“, бр. 128/20 и 116/22 и 92/2023 - др. закон

⁸ „Сл. гласник РС“, бр. 99/2009, 67/2012 - одлука УС, 18/2020 - др. закон и 111/2021 - др. закон

⁹ „Сл. гласник РС“, бр. 95/2018, 49/2019, 86/2019 - усклађени дин. изн., 156/2020 - усклађени дин. изн., 15/2021 - доп. усклађених дин. изн. и 15/2023 - усклађени дин. изн.

¹⁰ „Сл. гласник РС“, бр. 79/2005, 101/2007, 95/2010, 99/2014, 47/2018 и 30/2018 - др. закон

¹¹ „Сл. гласник РС“, број 30/2018

¹² „Сл. гласник РС“, бр. 10/2013, 18/2015 и 83/2018

¹³ „Службени гласник РС“, бр. 36/2015, 44/2018 - др. закон и 95/2018

¹⁴ „Службени гласник РС“, бр. 109 од 30. децембра 2016, 68 од 25. септембра 2019.

¹⁵ „Службени гласник РС“, бр. 115 од 26. децембра 2013, 68 од 25. септембра 2019, 100 од 5. септембра 2022.

¹⁶ „Службени гласник РС“, број 76 од 9. августа 2017.



подручја примене, ниво услуга, техничке спецификације за опрему и услуге и начин вођења евиденције о догађајима и чињеницама.

Дугорочни развој водног саобраћаја, као и луке и пристаништа од интереса је за Републику Србију и уређен је: **Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године**¹⁷ и **Акционим планом** за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије за период од 2015. до 2020. године¹⁸.

У Стратегији је наведено да се постојећи национални институционални оквир у области водног саобраћаја може сматрати задовољавајућим. Ипак, у циљу пуне примене међународног правног оквира у области водног саобраћаја и због прилагођавања домаћег законодавства прописима Европске уније, у периоду 2015–2025. године потребно је да се јача стручни потенцијал у оквиру постојеће администрације са већим акцентом на професионалном усавршавању и повећању броја запослених стручњака у складу са потребама примене савремених прописа у области пловидбе. Поред наведеног, важна је и сарадња свих надлежних институција и организација у области грађевинарства, саобраћаја, инфраструктуре, водопривреде и заштите животне средине у циљу квалитетног планирања пројеката речне инфраструктуре и развоја водног саобраћаја у Републици Србији по моделу развијених подунавских земаља.

У Стратегији су као предности, између осталог, препознате: повољан географско-саобраћајни положај Републике Србије на европском коридору Рајна–Дунав на који се ослања густа мрежа пловних путева у Србији (укупно 1680 km); велика пропусна моћ пловних путева Републике Србије; повољни (ниски) трошкови транспорта, висока способност за превоз масовног терета на великој удаљености; предности водног саобраћаја у смислу заштите животне средине; конкурентност националног бродарства у односу на земље у региону.

Као слабости су, између осталог, наведене: старост националне флоте и високи трошкови одржавања пловила; неповољна старосна структура запослених и недостатак младог и стручног кадра који чини посаду бродова; ограничења пловидбе на критичним секторима и зависност транспорта од климатских фактора; споре и компликоване административне процедуре државних органа; замрлост бродоградње и немогућност квалитетног и брзог ремонта бродова; нелојална конкуренција – сива економија.

У Стратегији је наведено да је мисија препознавање унутрашњег водног саобраћаја као најпогодније гране саобраћаја за превоз великих количина роба намењених извозу и увозу, као и подизање нивоа квалитета бродова под српском заставом предузимањем одговарајућих законских и финансијских мера, као и брже прилагођавање модерним условима пословања од стране бродарских компанија.

Институционални оквир

Ревизијом су обухваћени субјекти који имају надлежности у овој области у складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Законом о министарствима, Законом о утврђивању надлежности АП Војводине и Законом о накнадама за коришћење јавних добара и то:

- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре;
- Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај и
- Агенција за управљање лукама.

¹⁷ „Службени гласник РС“ број 3/15

¹⁸ Закључак Владе РС „Службени гласник РС“, број 40 од 7. маја 2015.



Субјекти ревизије	Надлежност
	<ul style="list-style-type: none"> - у складу са Законом о министарствима, поред осталог, обавља послове државне управе у области водног саобраћаја; - врши надзор над спровођењем Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, као и прописа донетих на основу овог закона, којима се уређује безбедност пловидбе; - према Стратегији развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, Министарство је надлежно за спровођење мера и постизање циљева утврђених Стратегијом, као и активности које ће се утврдити Акционим планом.
	<ul style="list-style-type: none"> - у складу са Законом о утврђивању надлежности АП Војводине, АП Војводина преко својих органа – Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај у области речног саобраћаја уређује и обезбеђује унутрашњи пловидбени превоз, безбедност пловидбе, услове и начин коришћења, одржавања, обележавања и заштите унутрашњих пловних путева, осим пловних путева на којима важи међународни и међудржавни режим пловидбе, пристаништа, зимовника и сидришта, чамаца и пловећих постројења и поступања у случају пловидбеног удеса на територији АП Војводине; - АП Војводина, преко својих органа, у области речног саобраћаја, у складу са законом, врши инспекцијски надзор на територији АП Војводине; - према Закону о накнадама за коришћење јавних добара, Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај решењем утврђује накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу који се налазе на територији аутономне покрајине.
	<ul style="list-style-type: none"> - јавна агенција основана од стране Владе РС која обавља послове стратешког и административног управљања лукама и пристаништима без обзира на њихов својински статус, односно регулаторне, стручне и развојне послове у циљу континуираног и несметаног обављања делатности на лучком подручју; - према Закону о накнадама за коришћење јавних добара, Агенција за управљање лукама решењем утврђује накнаде за коришћење лука и пристаништа (накнаде за употребу обале, накнаде за пристајање и лежарине).

У оквиру Министарства, у Сектору за водни саобраћај и безбедност пловидбе обављају се послови који се односе на: припрему, праћење и примену законских и других прописа и иницирање измена и допуна законских прописа из области водног саобраћаја и безбедности пловидбе; уређење и подстицање развоја водног саобраћаја и безбедности пловидбе; стратегију



и планове развоја водног саобраћаја; иницирање израде, праћење и спровођење мултилатералних и билатералних споразума у области водног саобраћаја; сарадњу са међународним организацијама у области водног саобраћаја; давање мишљења на материјале које припремају други органи и организације из делокруга Сектора; припрему анализа, извештаја и информација из делокруга Сектора; праћење пројеката који се односе на изградњу и реконструкцију објеката безбедности пловидбе и регулационе радове на унутрашњим водним путевима у циљу повећања безбедности пловидбе; облигационе и својинско-правне односе у области водног саобраћаја; вршење улазно-излазних ревизија на речним граничним прелазима у сарадњи са другим надлежним органима; праћење кретања и задржавања пловила; издавање бродских исправа и књига, издавање личних и других исправа за чланове посаде пловила; доношење решења о уписима пловила, вођење уписника пловила и евиденције о: пловилима, посади, пловидби, стању пловног пута и објектима безбедности пловидбе; вршење техничких и других стручних послова безбедности пловидбе; технички надзор и прегледе чамаца и плутајућих објеката за спорт и разоноду и пловених тела; прикупљање статистичких података о водном транспорту на водним путевима; давање мишљења и упутстава о примени закона из области водног саобраћаја и безбедности пловидбе, као и други послови из делокруга Сектора.

У оквиру Сектора за водни саобраћај и безбедност пловидбе Министарства, управне, техничке и друге стручне послове којима се обезбеђује безбедност пловидбе на подручју своје надлежности врше подручне јединице Министарства – лучке капетаније (укупно их је 13).

У саставу Министарства су два органа чија је делатност уско везана за делокруг рада Сектора за водни саобраћај и безбедност пловидбе и то:

- Дирекција за водне путеве, надлежна за обављање послова државне управе, као и стручних и техничких послова који се односе на међународне и међудржавне водне путеве и
- Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, надлежна за техничке прегледе свих бродова, чамаца, пловних и плутајућих објеката за привредне сврхе, као и издавање одговарајућих бродских исправа.

У складу са Законом о државној управи, надзор над радом органа у саставу врши министарство у чијем саставу је орган.

2. Појам

Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, поједини изрази који ће се користити у извештају, имају следеће значење:

Брод је брод унутрашње пловидбе и речно-морски брод, осим ратног брода.

Бродар је власник пловила, закупац или менаџер, који је као држалац пловила, носилац пловидбене одговорности.

Бункер станица за снабдевање бродова горивом је објекат лучке инфраструктуре, односно лучки терминал на коме се обавља снабдевање течним горивом бродова.

Власник пловила је физичко или правно лице које је као власник уписано у један од уписника.

Водни пут је део унутрашњих вода на коме се обавља пловидба, категорисан и отворен за пловидбу.

Домаће пловило је пловило које има српску државну припадност и које је уписано у један од домаћих уписника.

Државни водни пут је водни пут на коме важи државни режим пловидбе на коме је без посебног одобрења дозвољена пловидба само пловилима под заставом Републике Србије.



Зимовник је изграђени или природни водни простор на водном путу који је уређен и оспособљен тако да представља сигурно склониште за пловила од оштећења ледом, високог водостаја или осталих временских непогода.

Лука је водни и са водом повезани простор који је изграђен и опремљен за пријем домаћих бродова и бродова стране заставе, њихово укрцавање и искрцавање, складиштење, дораду и оплемењивање робе, пријем и испоруку робе другим видовима транспорта (друмски, железнички, интермодални и цевоводни транспорт), укрцавање и искрцавање путника, као и за пружање других логистичких услуга потребних за развој привреде у залеђу луке. Лучки терминали, сидришта, као и делови водног пута који омогућавају обављање лучке делатности су саставни делови лука.

Лучке грађевине и објекти су лучка инфраструктура и лучка супраструктура, као и приступна инфраструктура. Лучку инфраструктуру чине: изграђене обале за пристајање пловила (кејски зидови и слично), лучке саобраћајнице (путеви, стазе, индустријски железнички колосеци са припадајућим железничким уређајима), енергетске и комуникационе мреже, расвета, ограде, пристани или плутајући објекти за укрцавање и искрцавање путника или снабдевање бродова горивом, инфраструктура за претовар алтернативних горива, као и друге грађевине и уређаји који по својој намени служе за безбедан прилаз и привезивање пловила. Лучку супраструктуру чине: грађевине изграђене на лучком подручју (управне зграде, складишта, силоси, резервоари), као и посебна опрема (контејнерске дизалице, кранови и слично). Приступну инфраструктуру чине инфраструктурни објекти који омогућавају корисницима луке приступ луци са водног пута или копна, као што су приступне друмске саобраћајнице, железнички колосеци и канали, који се налазе изван утврђеног лучког подручја;

Лучке услуге су услуге комерцијалне природе које се обављају у лукама, односно пристаништима уз накнаду према лучким тарифама.

Лучки корисник је лице које користи једну или више лучких услуга.

Лучки оператер је правно лице које обавља једну или више лучких делатности.

Лучко подручје је подручје луке или пристаништа које се користи за обављање лучке делатности, којим управља Агенција за управљање лукама, односно министарство надлежно за послове саобраћаја и на којем важи посебан режим контроле доласка и одласка пловила, као и уласка и изласка возила и лица.

Међудржавни водни пут је водни пут на коме важи међудржавни режим пловидбе на коме је дозвољена пловидба пловила под заставом Републике Србије и граничне државе на том водном путу.

Међународни водни пут је водни пут на коме важи међународни режим пловидбе на коме је дозвољена пловидба пловилима свих застава.

Пловидбена незгода је ванредни догађај на унутрашњим водама настао у пловидби или искоришћавању пловила, водног пута или објекта на њему при којем је дошло до људских жртава или телесних повреда, материјалне штете или загађивања животне средине.

Пловни пут је део водног пута прописане дубине, ширине и других техничких карактеристика, који је уређен, обележен и безбедан за пловидбу.

Пловило је брод, технички пловни објекат, јахта, чамац, пловеће тело, плутајући објекат, пловило које обавља риболов и други објекат који је оспособљен за пловидбу и који учествује у пловидби.

Пловило за рекреацију је пловило које је намењено за спорт и разоноду чија је дужина трупа од 2,5 m до 24 m, независно од врсте погона.

Плутајући објекат је пловило без сопственог погона које по правилу није предвиђено за премештање нити за обављање посебних радова на унутрашњим водама (купатило, хангар, воденица, рибарска тиквара, кућа за одмор, понтон, понтонски мост, стамбена лађа, угоститељски објекат, сплав кућица, плутајућа радионица и слично).



Плутајући објекат за укрцавање и искрцавање путника или снабдевање бродова горивом је део лучке инфраструктуре који се користи за укрцавање и искрцавање путника у оквиру утврђеног лучког подручја, односно за снабдевање бродова погонским горивом у складу са одредбама овог закона.

Потисница је теретни брод без сопственог погона и без сопственог кормиларског уређаја;

Привезиште за чамце је објекат опремљен за прихват и чување чамаца, који се састоји од бова које се користе за привез чамаца или од понтона уз које се привезују чамци.

Пристаниште је водни и са водом повезани простор који је изграђен и опремљен за пријем домаћих бродова, њихово укрцавање и искрцавање, као и по потреби складиштење само одређене врсте робе, односно за укрцавање и искрцавање путника.

Пристаниште за посебне намене је пристаниште које је намењено само за одређену врсту робе и начин искоришћавања.

Пристаниште за сопствене потребе је пристаниште намењено за сопствене потребе оператера, у оквиру обављања његове делатности и може да се оснује само ради претовара робе потребне за обављање његове основне делатности, а за коју не може да се пружи услуга претовара у најближој луци и које испуњава друге услове у складу са законом.

Путник је свако лице на пловилу, осим деце млађе од једне године, лица запослених на пловилу у било ком својству и чланова њихове породице.

Путнички брод је брод регистрован за превоз више од 12 путника.

Речни информациони сервис (RIS) су усаглашене информационе услуге намењене као подршка управљању пловидбом на водним путевима укључујући, ако је то оправдано, везу са другим видовима саобраћаја.

Сервис за управљање бродским саобраћајем (VTS) је стандард усвојен од стране Економске комисије Уједињених нација за Европу и који представља сервис за пружање услуга у циљу унапређења безбедности и ефикасности бродског саобраћаја и заштите животне средине, оспособљен за успостављање комуникације са учесницима у саобраћају и да одговори потребама саобраћаја у подручју обавезне примене VTS.

Страно пвило је пвило које има страну државну припадност и намену према прописима државе у којој је регистровано.

Унутрашње воде су реке, канали и језера на територији Републике Србије.

Унутрашња пловидба је пловидба која се обавља на водном путу.

Чамац је пвило, осим тегљача и потискивача, без обзира на његову дужину и запремину, регистровано за пловидбу на унутрашњим водама, чија дужина трупа износи мање од 20 m и чији је производ дужине, ширине и максималног газа мањи од запремине од 100 m³, а које превози највише 12 лица.

Чамац за привредне сврхе је чамац за обављање јавног превоза (превоз путника и/или ствари уз наплату), за обављање регистроване привредне делатности (привредни риболов, тегљење или потискивање скеле и др.) или за више наведених намена.

Штетни предмети и материје су отпад који настаје на пловилу, укључујући отпад који настаје од рада пловила, отпад од терета, преостали терет и остатке терета.



3. Опште информације

Саобраћај је показатељ нивоа развоја привреде и друштва, а такође има утицај на привредни и друштвени развој сваке земље.

Водни саобраћај представља саобраћај који се одвија на воденим површинама (мору, језерима, рекама, каналима). Обухвата: превоз путника и превоз терета (робе).

Република Србија представља стратешки важну речну саобраћајницу Европе и има повољне економске и географске карактеристике за теретни, путнички и туристички унутрашњи водни транспорт¹⁹. Предности водног у односу на друге видове саобраћаја су: нижи трошкови превоза, погодан је за велике количине робе, еколошки је прихватљив, мање подложен незгодама, као и застоју на путу. Негативни ефекат по околину, посебно у смислу загађења ваздуха, мањи је ако се за транспорт одређених роба користе пловила уместо друмских возила.

У Републици Србији велики потенцијал за развој саобраћаја, водопривреде, пољопривреде, туризма и привреде у целини представља распрострањена мрежа унутрашњих водних путева. Укупна дужина водних путева у Србији износи 1.680 km, од чега се 1.081 km односи на реке, а 599 km на мрежу пловних канала (Хидросистем Дунав–Тиса–Дунав).

Најдуже пловне реке су: Дунав у дужини од 588 km, Сава 211 km и Тиса 164 km. Дунавом, који је читавим током плован кроз Републику Србију, обавља се око 90% укупног робног промета на унутрашњим пловним путевима Републике Србије.

У складу са Уредбом о категоризацији међународних и међудржавних водних путева и Правилником о категоризацији државних водних путева, реке Дунав и Сава имају статус међународног водног пута, река Тиса међудржавног водног пута, а Хидросистем Дунав–Тиса–Дунав има статус државног водног пута.

У Стратегији је наведено да, када је у питању транспорт робе, у превозу унутрашњим водним путевима највише се превозе производи пољопривреде и шумарства, угљ и лигнит, сирова нафта и природни гас, руде метала тј. они производи који се транспортују у великим количинама. Пораст транспорта робе унутрашњим водним путевима позитивно утиче на развој индустрије, економије и даје допринос укупном привредном расту. Услед недовољно развијеног контејнерског транспорта, прехрамбени производи нису довољно заступљени у водном саобраћају, па се превозе углавном друмским саобраћајем, који је скупљи и мање безбедан.

Један од стратешких циљева јесте повећање обима промета на унутрашњим водним путевима Републике Србије оствареног домаћим и страним бродовима до 2025. године за 34,7% у односу на 2012. годину, када је износио 6.276 хиљада тона робе.

Према подацима Републичког завода за статистику (РЗС), обим превоза робе у саобраћају на унутрашњим пловним путевима у периоду 2021–2023. године, по годинама приказан је у наредној табели.

Табела 1: Обим превоза робе у саобраћају на унутрашњим пловним путевима у периоду 2021–2023. године, по годинама (у хиљадама тона)

Година	Обим превоза робе у хиљадама тона
2021.	6.597
2022.	6.742
2023.	5.582

Извор: РЗС

¹⁹ Информација Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре о раду октобар–децембар 2023. године



Као што је приказано у табели, саобраћај унутрашњим пловним путевима у 2022. бележи пораст у количини превезене робе за 2,2% у односу на 2021. годину и износи 6.742 хиљада тона робе, док у 2023. години бележи пад у количини превезене робе за 17,2% у односу на 2022. годину и износи 5.582 хиљада тона робе.

Такође, према подацима РЗС-а удео речног саобраћаја у укупном обиму рада по гранама саобраћаја (исказаним у тона километрима), по годинама износи 12% у 2021. години, 10,6% у 2022. години и 11,1% у 2023. години. Удео појединих грана саобраћаја у теретном саобраћају у Републици Србији у 2023. години је, према подацима РЗС-а (који не укључују ваздушни саобраћај), следећи: друмски саобраћај 67,2%, железнички 15,5%, речни 11,1% и цевоводни 6,2% укупног теретног саобраћаја исказаног у тона километрима.

Према одговору Министарства, континуирано се прате и анализирају подаци РЗС-а о кретањима обима промета водног транспорта, који показују да је у току период стагнације, а не очекиваног раста који је Стратегијом препознат као један од циљева - пораст промета на пловним путевима Републике Србије. Наводе да се и даље осећају последице проузроковане епидемијом вируса „ковид 19“ и недостатком робе због значајних поремећаја изазваних ратовима, енергетском кризом, који су довели до прекида транспортних ланаца, тражења алтернативних праваца, као и до промене вида саобраћаја транспорта робе са водног на друмски и железнички у целој Европи и потребно је време да се поново успостави планирани раст промета водног транспорта. Коришћење потенцијала водног саобраћаја у превозу путника и робе зависи од захтева тржишта и утицаја наведених и других фактора, попут изградње великих инфраструктурних објеката који утичу на раст или пад тражње за превозом робе и путника рекама.

Луке и пристаништа су важни делови инфраструктуре који омогућавају транспорт робе унутрашњим водним путевима. Повезујући мрежу унутрашњих водних путева и копнених видова транспорта, луке представљају главна чворишта на транспортној мрежи, привлаче привредне активности и омогућавају развој региона.²⁰ Изградња и одржавање лука отворених за јавни саобраћај од државног је значаја и врши се према усвојеним плановима, урађеним у складу са Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије.²¹

Влада Републике Србије на предлог министарства утврђује лучко подручје за сваку луку, односно пристаниште у складу са Стратегијом, документима просторног и урбанистичког планирања и планским документима који се односе на управљање водама²². Уредбама Владе РС проглашено је 36 лучких подручја лука или пристаништа.

Према подацима Министарства и Агенције, до краја 2023. године у Републици Србији отворено је: 11 лука за међународни теретни саобраћај, десет међународних путничких пристаништа, пет пристаништа за сопствене потребе, четири пристаништа за посебне намене за претовар нафте и нафтних деривата, четири пристаништа за посебне намене – марине и две бункер станице.

Као што је наведено, на територији Републике Србије постоји 11 лука: осам на Дунаву (Богојево, Бачка Паланка, Беочин, Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево и Прахово), две на Сави (Сремска Митровица и Шабац) и једна на Тиси (Сента).

²⁰ Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године

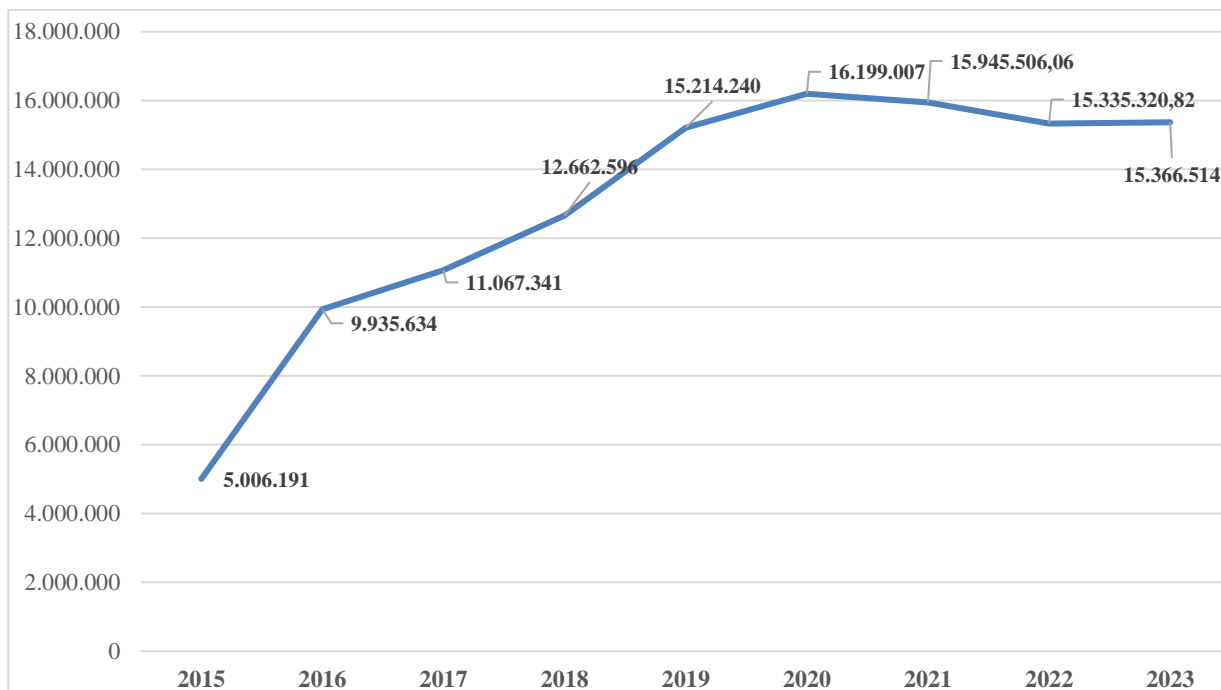
²¹ Сајт Агенције за управљање лукама, <https://www.aul.gov.rs/luke-i-pristanista>

²² члан 214а Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама



На наредном графикону приказан је преглед количине претовареног терета у периоду 2015–2023. године, у тонама по годинама, према подацима Агенције за управљање лукама.

Графикон 1: Преглед количине претовареног терета у тонама у периоду 2015–2023. године, по годинама



Извор: Агенција за управљање лукама²³

Према одговору Агенције, у оптималним временским условима и, уколико су околности на међународном тржишту повољне, на пловним путевима у Републици Србији, годишње се претовари приближно 15 милиона тона терета.

Према подацима Агенције за 2023. годину, највише терета је претоварено у лукама Смедерево, Панчево, Прахово и Нови Сад.

Слике 1 и 2: Лука Смедерево (слика лево), Лука Дунав Панчево (слика десно)



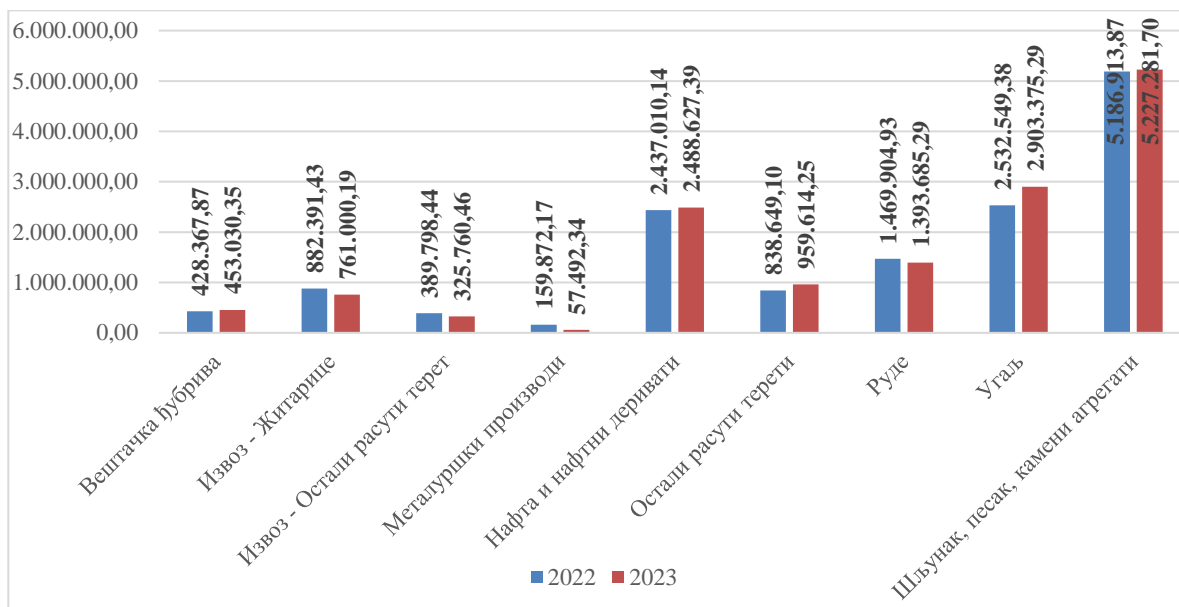
Извор: Агенција за управљање лукама

²³ Презентација Агенције за управљање лукама Анализа активности у лукама и пристаништима у 2023. години



Према подацима Агенције за 2023. годину, најчешће претоварена врста терета јесу шљунак, песак и камени агрегати (34%), затим угаљ (19%), нафта и нафтни деривати (16%) и руде (9%). На наредном графикону је приказан преглед врсте и количине најчешће претовареног терета у 2022. и 2023. години у тонама.

Графикон 2: Упоредни преглед врсте и количине најчешће претовареног терета у 2022. и 2023. години (у тонама)



Извор: Агенција за управљање лукама

На наредној слици приказано је гравитирање врсте терета који се претоварује у односу на положај луке у Републици Србији.

Слика 3: Приказ гравитирања врсте терета који се претоварује у односу на положај луке у Републици Србији



Извор: Агенција за управљање лукама



Када је у питању превоз путника/туриста, у Републици Србији је отворено десет међународних путничких пристаништа и то: на реци Дунав у Новом Саду, Земуну, Смедереву, Костоцу, Голупцу, Доњем Милановцу и Кладову и на реци Сави у Сремској Митровици, Шапцу и Београду.

Према подацима Агенције, број пристајања крузера и путника који је остварен 2019. године, Стратегијом је предвиђен за 2025. годину. Доношење Стратегије допринело је развоју путничког саобраћаја и то повећањем броја путничких пристаништа са тадашња три на данашњих десет путничких пристаништа. Ова активност резултирала је повећањем броја пристајања путничких пловила, те самим тим и броја путника/туриста.

На наредној слици приказана су отворена међународна путничка пристаништа и она која се налазе у фази изградње (Баноштор, Сремски Карловци и Велико Градиште – Рам).

Слика 4: Приказ отворених међународних путничких пристаништа и оних који се налазе у фази изградње



Извор: Агенција за управљање лукама

Према подацима Агенције, 2015. године реализована су 903 пристајања, док је у 2019. години, која је била најбоља година у путничком саобраћају, забележено 70,77% више, односно 1.542 пристајања. Овај број пристајања потврђен је и бројем путника, којих је у 2019. години било 208.797. Током 2020. године дошло је до значајног пада броја пристајања путничких пловила изазваног пандемијом корона вируса (услед немогућности окупљања људи у заједничким просторима), али током наредних година дошло је до опоравка и поновног раста.



На наредним графиконима приказан је упоредни преглед путничког саобраћаја у периоду 2019–2023. године, по годинама, према подацима Агенције.

Графикони 3 и 4: Упоредни преглед путничког саобраћаја у периоду 2019–2023. године, по годинама (број пристајања путничких пловила – графикон лево и број путника/туриста – графикон десно)



Извор: Агенција за управљање лукама

Према подацима Агенције за 2023. годину, крузери су најчешће пристајали у Београду (567 пристајања), Новом Саду (373 пристајања), Доњем Милановцу (268 пристајања) и Голупцу (179 пристајања). Највише путника искрцано је у Београду (74.750 путника).

Превоз путника у водном саобраћају се у Србији односи искључиво на превоз туриста. Река Дунав, која је део важног европског коридора Рајна–Дунав и омогућава пловидбу великих крузера, препозната је као потенцијал за долазак великог броја туриста у Дунавску регију.²⁴ Потенцијали богатог културног наслеђа на обалама наших река нису у довољној мери препознати приликом планирања путничког саобраћаја и рекреативног туризма на пловним путевима Републике Србије²⁵. Број путника/туриста који на својим речним крстарењима посећују Републику Србију расте сваке године и представљаће основу за развој значајне привредне активности у областима транспорта, туризма, трговине и других услуга²⁶.

²⁴ Сајт Агенције за управљање лукама

²⁵ Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године

²⁶ Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године „Службени гласник РС“, број 4 од 13. јануара 2008.



IV Закључци

На основу анализе података и документације достављене од стране субјеката ревизије и извора информација, као и обављених интервјуа са представницима субјеката ревизије, донели смо следеће закључке:

1. Нису предузете све активности у циљу ефикасног планирања развоја водног саобраћаја у Републици Србији.
2. Субјекти ревизије нису у довољној мери спроводили активности у циљу унапређења водног саобраћаја.
3. Нису у потпуности успостављени ефикасан надзор и контрола у области водног саобраћаја.

У наставку Извештаја, наводимо закључке са одговарајућим налазима до којих смо дошли у поступку ревизије.



ЗАКЉУЧАК 1: Нису предузете све активности у циљу ефикасног планирања развоја водног саобраћаја у Републици Србији

У оквиру првог ревизорског питања, циљ је био да утврдимо да ли су предузете активности у циљу ефикасног планирања развоја водног саобраћаја.

На основу циља, испитивали смо да ли су донета планска документа и да ли је Министарство у ревидираном периоду сачињавало извештаје о реализацији активности утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије.

На основу анализе документације субјеката ревизије, одговора и обављених интервјуа донели смо закључак који темељимо на следећим налазима:

Налаз 1.1: Није донет Акциони план за период 2021–2025. године за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, што указује на то да нису предузете све активности које доприносе остваривању посебних циљева Стратегије



Према Закону о планском систему Републике Србије, акциони план се, по правилу, усваја за период примене стратегије, односно програма који разрађује. Није донет Акциони план за период 2021–2025. године за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године што указује на то да нису предузете све активности које доприносе остваривању посебних циљева Стратегије. Недоношење Акционог плана за преостали период важења Стратегије за последицу има отежано управљање динамиком спровођења мера Стратегије.

Према члану 11 Закона о планском систему Републике Србије, Стратегија јесте основни документ јавне политике, којим се на целовит начин утврђују стратешки правац деловања и јавне политике у конкретној области планирања и спровођења јавних политика утврђених прописом Владе. Ако је потребно предузимати широк спектар повезаних активности у дужем временском периоду ради постизања дугорочних циљева, стратегијом се може утврдити целовит стратешки правац деловања и јавне политике у више сродних области планирања и спровођења јавних политика утврђених прописом Владе. Стратегија се по правилу усваја за период од пет до седам година, а остваривање њених циљева планира се и прати посредством акционог плана за спровођење стратегије. Стратегија престаје да се примењује истеком времена за које је усвојена или доношењем одлуке о престанку њене примене.

Према члану 18 Закона, Акциони план јесте документ јавне политике највишег нивоа детаљности, којим се разрађују стратегија или програм, у циљу управљања динамиком спровођења мера јавних политика које доприносе остваривању посебних циљева стратегије, односно програма. Акциони план је саставни део стратегије и програма и по правилу се усваја истовремено са тим документима јавних политика. У случају одступања од правила, у стратегији, односно програму се одређује рок за усвајање акционог плана, који не може бити дужи од 90 дана од дана усвајања те стратегије, односно програма. Акциони план се ревидира по потреби, у складу са резултатима праћења спровођења и резултатима ех-пост анализе ефеката јавне политике, односно, у случају да се утврди потреба, приступа се припреми његових измена и допуна. Ревизијом акционог плана мењају се појединачни елементи садржаја акционог плана, као што су активности, рокови и институције одговорне за спровођење активности. Акциони план се, по правилу, усваја за период примене стратегије, односно програма који разрађује. Изузетно од наведеног, због потреба планирања, акциони план се може усвојити на краћи период, који не може бити краћи од годину дана, у ком случају је доносилац обавезан да благовремено усвоји акциони план за наредни период примене те стратегије, односно програма.



Према члану 8 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, развој водног саобраћаја, као и луке и пристаништа од интереса су за Републику Србију и уживају њену посебну заштиту. Дугорочни развој водног саобраћаја уређује се Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије која се доноси на период од десет година, а која се у изузетним случајевима може допуњавати када се за то укаже нарочита потреба. Влада доноси Стратегију. Стратегија нарочито обухвата:

- 1) анализу стања (анализа стања и потенцијала економског развоја водног саобраћаја, и то у односу на промет робе, флоту, луке и пристаништа, пловне путеве, стручно усавршавање и запошљавање и поморску привреду);
- 2) SWOT анализу, визију, мисију и стратешке циљеве развоја водног саобраћаја;
- 3) институционални оквир за реализацију Стратегије;
- 4) инструменте и мере за реализацију циљева и приоритета утврђених Стратегијом;
- 5) финансијска средства и подстицаје за реализацију Стратегије.

Према члану 9 Закона, у складу са Стратегијом доноси се акциони план за спровођење утврђених приоритета развоја водног саобраћаја, који садржи конкретне активности, са роковима, задацима, органима и организацијама надлежним за спровођење Стратегије. Акциони план усваја Влада на предлог министарства.

На основу Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама²⁷ и Закона о Влади²⁸, Влада је донела Стратегију развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године. На основу Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама²⁹ и Закона о Влади, на предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Влада је донела Закључак којим се усваја Акциони план за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, који је саставни део овог закључка.

На основу Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама³⁰ и Закона о планском систему Републике Србије, Влада је 7. маја 2020. године донела Одлуку о допунама Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године. Одлуком се, између осталог, додаје Прилог 5 - Листа приоритетних пројеката за развој унутрашњег водног саобраћаја за период од 2015. до 2025. године.

У току ревизије, утврдили смо да није донет Акциони план за период 2021–2025. године за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године што указује на то да нису предузете све активности које доприносе остваривању посебних циљева Стратегије.

Представници Министарства су навели да Акциони план за период 2021–2025. године није донет због честих персоналних промена лица на положају, као и због недостатка административних капацитета. Наводе да је Сектор за водни саобраћај и безбедност пловидбе у периоду од 2021. године па надаље активно радио на реализацији општих и посебних циљева, предузимао мере и активности у складу са важећом Стратегијом развоја водног саобраћаја.

Недоношење Акционог плана за преостали период важења Стратегије за последицу има отежано управљање динамиком спровођења мера Стратегије које доприносе остваривању посебних циљева Стратегије.

²⁷ „Службени гласник РС“, бр. 73/10 и 121/12

²⁸ „Службени гласник РС“, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14

²⁹ „Службени гласник РС“, бр. 73/10, 121/12 и 18/15

³⁰ „Службени гласник РС“, бр. 73/10, 121/12, 18/15, 96/15 - др. закон, 92/16, 104/16 - др. закон, 113/17 - др. закон, 41/18, 95/18 - др. закон, 37/19 - др. закон и 9/20



Према одговору Министарства, у наредном периоду очекује се почетак припрема на изради предлога стратегије развоја водног саобраћаја, на чијој изради ће бити укључени сви релевантни чиниоци.

Према Закону о планском систему Републике Србије, јавне политике спроводе се кроз спровођење мера и активности утврђених документима јавних политика и другим планским документима. Субјект који је документом јавне политике задужен за спровођење конкретне мере, односно активности, ту меру, односно активност детаљно разрађује кроз свој средњорочни и финансијски план.

У јануару 2024. године, Министарство је у складу са Законом о планском систему донело Средњорочни план Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за период 2024–2026. године. Иако је обавеза доношења средњорочних планова уведена почев од средњорочног плана за 2020. годину, ово је први средњорочни план који је Министарство донело.

У средњорочном плану за период 2024–2026. године у оквиру Општег циља 1: Развој и унапређење капиталне инфраструктуре у Републици Србији је Посебан циљ 1.3: Боља повезаност, повећана безбедност и функционалност на пловном путу у Републици Србији. Орган (или сектор органа) одговоран за спровођење (координисање спровођења) наведеног посебног циља јесте Сектор за водни саобраћај и безбедност пловидбе. У оквиру циља планиране су следеће мере:

- Мера 1.3.1. Изградња инфраструктуре за транспорт робе и путника у водном саобраћају;
- Мера 1.3.2. Унапређење и развој међународних и међудржавних водних путева.

У оквиру мера наведени су показатељи на нивоу мере са циљаним вредностима, као и активности са назначеним органом који спроводи активност, роком за завршетак активности, извором финансирања и укупно процењеним финансијским средствима по изворима.



Препоручујемо Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да приликом израде нове стратегије припреми акциони план у складу са Законом о планском систему Републике Србије и достави Влади РС на усвајање.

Налаз 1.2: Министарство у ревидираном периоду није сачињавало извештаје о реализацији активности утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије



Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године предвиђено је да ће Министарство периодично сваке друге године извештавати Владу о спровођењу Стратегије и Акционог плана. Министарство у ревидираном периоду није сачињавало извештаје о реализацији активности утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије. Представници Министарства су навели да у периоду 2021–2023. године није било активности које се односе на одржавање састанака Одбора за реализацију, праћење и унапређивање Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије. Услед неизвештавања о реализацији активности утврђених Стратегијом у ревидираном периоду, изостало је обавештавање заинтересованих страна и циљних група о спровођењу Стратегије.

Чланом 43 Закона о планском систему Републике Србије прописано је извештавање о резултатима спровођења докумената јавних политика. Ако је предлагач документа јавне политике орган државне управе, тај орган извештава Владу, преко органа државне управе



надлежног за координацију јавних политика, о резултатима спровођења тог документа, односно о ex-post анализи ефеката јавне политике утврђене тим документом и то, у случају:

- стратегије, најкасније у року од 120 дана по истеку сваке треће календарске године од дана усвајања, као и финалним извештајем који се подноси најкасније шест месеци након истека примене тог документа, односно заједно са документом јавне политике којим се замењује тај документ, ако се подноси Влади на усвајање пре истека тог рока;
- акционог плана, најкасније у року од 120 дана по истеку сваке календарске године од дана усвајања.

Извештавање о реализацији и постигнутим учинцима јавних политика јесте објективно, потпуно, проверљиво и благовремено обавештавање заинтересованих страна и циљних група о спровођењу усвојених планских докумената и постигнутим учинцима јавних политика.³¹

Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године предвиђено је да је Министарство надлежно за спровођење мера и постизање циљева утврђених Стратегијом, као и активности које ће се утврдити Акционим планом. Ово министарство ће периодично сваке друге године извештавати Владу о спровођењу Стратегије и Акционог плана. Основу за праћење спровођења стратешких циљева чине показатељи резултата утврђени за сваки поједини циљ Стратегије.³² Наведено је да ће се, након усвајања Стратегије, предузети следеће активности:

- формирање међусекторског органа који ће надгледати спровођење, праћење, вредновање и ажурирање ове стратегије - Одбор за реализацију, праћење и унапређивање Стратегије. Одбором ће председавати министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. Одбор ће се састајати најмање свака три месеца, док ће чланови Одбора бити задужени за континуирано праћење спровођења активности из Акционог плана у надлежности појединог органа државне управе, координацију активности између појединих органа државне управе, односно уклањање уочених сметњи у спровођењу Акционог плана. Чланови Одбора биће задужени за израду извештаја о спровођењу активности Акционог плана и учествоваће у вредновању Стратегије;
- утврђивање квантитативних показатеља за праћење реализације ове стратегије у складу са утврђеним циљевима;
- утврђивање водеће институције и/или појединце у оквиру кључних институција који ће координирати праћење, евалуирање и унапређивање ове стратегије;
- спровођење годишњег вредновања и унапређења свих делова ове стратегије у сарадњи са органима и организацијама на коју се Стратегија односи.

Одлуком Владе од 11. марта 2016. године³³ образован је Одбор за реализацију, праћење и унапређивање Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, за период до 2020. године. Задатак Одбора је да надгледа спровођење, праћење, вредновање и ажурирање Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, да континуирано прати спровођење активности из Акционог плана за спровођење Стратегије за период од 2015. до 2020. године у надлежности појединих органа државне управе, да координира активности између појединих органа државне управе, односно уклања уочене сметње у спровођењу Акционог плана, да извештава о спровођењу активности из Акционог плана и

³¹ Закон о планском систему Републике Србије

³² Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, 7. Завршна разматрања; 7.1. Инструменти и мере за реализацију циљева и приоритета утврђених Стратегијом

³³ „Службени гласник РС“, број 27/16



учествује у вредновању Стратегије. Предвиђено је да Одбор одржава седнице свака три месеца, а доставља извештаје о раду Влади сваке друге године.

Одлуком Владе од 16. децембра 2021. године³⁴ образован је Одбор за реализацију, праћење и унапређивање Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, за период од 2021. године. Задатак Одбора је да надгледа спровођење, праћење, вредновање и ажурирање Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, да континуирано прати спровођење активности из акционог плана за спровођење Стратегије за период до 2025. године у надлежности појединих органа државне управе, да координира активности између појединих органа државне управе, односно уклања уочене сметње у спровођењу Акционог плана, да извештава о спровођењу активности из Акционог плана и учествује у вредновању Стратегије. Стручну и административно-техничку потпору Одбору пружа Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Представници Министарства су навели да у периоду 2021–2023. године није било активности које се односе на одржавање састанака Одбора за реализацију, праћење и унапређивање Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије због персоналних промена у овом министарству. Како су даље навели, и поред тога су се спроводиле активности на реализацији, континуираном праћењу спровођења активности предвиђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије за период од 2021. до 2025. године, као и активности у вези са извештавањем о спровођењу циљева и мера предвиђених наведеном стратегијом.

Влада је, на предлог Министарства, донела Закључак 19. маја 2017. године којим се прихвата Извештај за 2015. и 2016. годину о спровођењу мера и постизању циљева утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године у складу са Акционим планом за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2020. године.

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је 27. марта 2024. године донео Одлуку којом се усваја Извештај о спровођењу Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године у периоду од 2017. до 2022. године.

У току ревизије утврдили смо да Министарство у ревидираном периоду није сачињавало извештаје о реализацији активности утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије иако је било у обавези да периодично сваке друге године извештава Владу о спровођењу Стратегије и Акционог плана.

Услед неизвештавања о реализацији активности утврђених Стратегијом у ревидираном периоду изостало је обавештавање заинтересованих страна и циљних група о спровођењу Стратегије.



Препоручујемо Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у утврђеном року извештава о реализацији стратегије и акционог плана.

³⁴ „Службени гласник РС“, број 125/21



ЗАКЉУЧАК 2: Субјекти ревизије нису у довољној мери спроводили активности у циљу унапређења водног саобраћаја

У оквиру другог ревизорског питања, циљ је био да утврдимо у којој мери су субјекти ревизије спроводили активности у циљу унапређења водног саобраћаја.

На основу циља, испитивали смо да ли се и у ком степену реализују мере и активности предвиђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије за период од 2015. до 2025. године. Испитали смо да ли постоји обједињена база података о власницима пловила за цело подручје Републике Србије, као и у ком облику се воде евиденције о издатим бродским исправама и књигама. Такође, испитали смо да ли су и у којој мери предузете активности у циљу унапређења безбедности водног саобраћаја и заштите животне средине.

На основу анализе документације субјеката ревизије, одговора и обављених интервјуа донели смо закључак који темељимо на следећим налазима:

Налаз 2.1: Нису реализоване све мере и активности утврђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије у циљу унапређења водног саобраћаја



Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године предвиђено је да је Министарство надлежно за спровођење мера и постизање циљева утврђених Стратегијом. Нису реализоване све мере и активности утврђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије у циљу унапређења водног саобраћаја. Представници Министарства су навели да поједине мере и активности нису реализоване услед недостатка финансијских средстава и кадровских капацитета. Постоји ризик да спроведене мере и активности нису у довољној мери допринеле унапређењу водног саобраћаја.

Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године предвиђено је да је Министарство надлежно за спровођење мера и постизање циљева утврђених Стратегијом, као и активности које ће се утврдити Акционим планом. Одлуком о допунама Стратегије од 7. маја 2020. године додат је Прилог 5 - Листа приоритетних пројеката за развој унутрашњег водног саобраћаја за период од 2015. до 2025. године.

У поступку ревизије испитивали смо у којој мери су реализоване активности утврђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије, односно мере и активности из Акционог плана за спровођење Стратегије и пројекти из Листе приоритетних пројеката за развој унутрашњег водног саобраћаја за период од 2015. до 2025. године.

На основу података из израђених извештаја о реализацији Стратегије развоја водног саобраћаја из 2017. и 2024. године, достављене документације и одговора субјеката ревизије, по активностима и мерама, као и општим и посебним циљевима, у претходном периоду предузето је следеће:

Општи циљ 1: Република Србија препознатљива по значајном проценту превоза робе унутрашњим водним путевима у укупном обиму превоза робе свим врстама саобраћаја; очување националне трговачке флоте; Република Србија као држава која под својом заставом има значајан број квалитетних бродова унутрашње пловидбе новије градње; трговачка флота бродова унутрашње пловидбе прилагођена потребама тржишта

Посебан циљ 1: Повећан промет на унутрашњим водним путевима Републике Србије остварен домаћим и страним бродовима до 2025. године за 35% у односу на 2012. годину



Мера: Пребацивање одређених количина робе на реке Дунав, Саву и Тису у складу са прогнозом повећања промета у Стратегији развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године

- Активност: Информисати јавност о водном саобраћају као виду саобраћаја који није конкуренција ни друмском ни железничком, већ је оптимална допуна укупне саобраћајне мреже Републике Србије у складу са новом европском политиком може се сматрати реализованом у оквиру међународне и билатералне сарадње Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.
- Активност: Презентација Стратегије и публикавање текстова о Стратегији се није у пуном капацитету реализовала у земљи, региону, као ни шире у надлежним европским институцијама.
- У оквиру активности: Повезати информације преко статистичких података о водном саобраћају са информацијама о делатностима осталих видова саобраћаја, континуирано се прате и анализирају подаци Републичког завода за статистику (РЗС) о кретањима у водном саобраћају. Последњи расположиви статистички подаци указују да бруто додата вредност (БДВ) водног саобраћаја има међугодишњи раст у 2017. години од 5,8%, у 2018. години пад од 2,8%, у 2019. години раст од 34%, те пад од 12% у 2020. години услед епидемије вируса COVID 19 и респективан раст од 68,1% у 2022. години, што укупно даје раст водног саобраћаја у 2022. години у односу на 2016. годину од 106% и указује да је остварен планирани стратешки циљ.

Мера: Ефикаснија и конкурентнија флота у модерним условима пословања; ефикаснији рад лука и пристаништа

- У оквиру активности: Применити лучке узансе (смањење времена задржавања на утовару, истовару и манипулативним операцијама), неопходна је додатна анализа на основу релевантних података бродарских компанија и самих лука.
- Активност: Повећати конкурентност и квалитет услуга бродарских компанија: 1) појачати надзор државних органа у циљу смањења сиве економије; 2) почети ревитализацију флоте: плански ремонт пловила, редовно текуће одржавање и одржавање бродске опреме није у потпуности реализована. Ревитализација флоте: плански ремонт пловила, редовно текуће одржавање и одржавање бродске опреме се може сматрати започетим процесом јер бродари врше ремонт само пловила неопходних за обављање уговорених превоза без дугорочног улагања у флоту, на шта је утицала и епидемија вируса COVID 19. Подршка тржишту квалитетних услуга речног транспорта, подразумева редован и квалитетан инспекцијски надзор свих страних и домаћих пловила која се налазе на унутрашњим пловним путевима Србије. Као индикатор активности користи се повећани број записника, донетих решења и прекршајних пријава. У циљу повећања броја надзора над пловилима неопходно је да се повећа број инспектора.

Мера: Редовно одржавање и обележавање међународних и међудржавних водних путева у складу са европским стандардима; Предузете су следеће активности:

- У извештајном периоду забележени су стабилни пловидбени услови на Дунаву, Сави и Тиси. Дирекција за водне путеве предузима потребне мере у процесу одржавања водних путева, у складу са расположивим финансијским, техничким и људским ресурсима. У извештајном периоду је вршен редован надзор, одржавање и прилагођавање система обележавања водних путева Дунава, Саве и Тисе. Извршена су планирана хидрографска мерења река Дунав, Сава и Тиса;
- Употреба услуга Речног информационог система (RIS) је обавезна на водним путевима у Републици Србији. Надлежне институције и комерцијални корисници опремљени су RIS опремом у периоду 2009–2013. године, током имплементације RIS-а у Србији и омогућен



је приступ свим информацијама из Система за лоцирање и праћење пловила у оквиру RIS-а. Инфраструктура RIS система је била функционална током целог периода. Припремљене су и публиковане нове електронске пловидбене карте за реке Саву и Тису, као и пловидбене карте које су прилагођене за штампу на А4 формату.

Посебан циљ 2: Модерна национална флота Републике Србије

Мера: Реструктурирање флоте у складу са захтевима животне средине и потребе безбедности пловидбе; У оквиру мере, предузете су следеће активности:

- Донет је Правилник о техничким правилима за статутарну сертификацију бродова унутрашње пловидбе³⁵, којим је извршено усаглашавање правила која се примењују у нашој земљи са европским правилима;
- Усвојен је закључак Владе којим се прихватају измене и допуне прописа у прилогу Европског споразума о међународном транспорту опасног терета на унутрашњим пловним путевима (ADN 2015)³⁶;
- У оквиру активности Опремање танк потисница у складу са правилима ADN, бродарске компаније су отпочеле реконструкцију неколико пловила, чиме обезбеђују да се њихова пловила могу користити на захтевном међународном тржишту нафте и нафтних деривата;
- Инсталирање савремених сервиса за размену информација (трајно унапређење електронске опреме на бродовима - нови радар) због превисоке цене коштања најновије генерације радара, домаће бродарске компаније нису започеле овај процес;
- Почетак замене главних погонских мотора новим и еколошким моторима према моделу постојећих, специјалних програма развијених у ЕУ тако да замена буде економски оправдана за бродарство се пролонгира; Замена мотора се врши само у појединачним случајевима и не представља организовану активност због великих финансијских издатака за бродаре које изискују нови мотори са смањеном емисијом гасова у време светске енергетске кризе;
- У оквиру активности која се односи на ангажовање ледоломаца у случају ванредне ситуације тј. појаве леда на водним путевима, Републичка дирекција за воде је, заједно са јавним водопривредним предузећима, надлежна за организовање и спровођење одбране од ледених поплава, што обухвата осматрање ледених појава и спровођење редовне и ванредне одбране од поплава. На потезу Дунава од границе са Мађарском до Плавне (Вуковар), у складу са међудржавним Споразумом о билатералној сарадњи у области водопривреде са Мађарском (из 1956. године) и билатералним споразумом Мађарске и Хрватске на истом потезу сектора од заједничког интереса, предвиђено је ангажовање мађарских ледоломаца на разбијању леда, које се реализује сагласно припремном договору све три стране, сваке године пред зимску сезону. Потез Дунава дуж акумулација Ђердап је у заједничкој надлежности румунске и српске стране које управљају пловидбом кроз систем ХЕ Ђердап. У складу са договорима две државе, ХЕ Ђердап обезбеђује ледоломац дуж акумулације Ђердап I, док је за низводни потез обавезна румунска страна.

Мера: Повећање квалитета услуга бродарских компанија; Предузете су следеће активности:

- Забрана увоза пловила старијих од 35 година, уз прописане изузетке, реализована је у функцији смањења старости флоте у перспективи, усвајањем Уредбе о највишој допуштеној старости бродова за упис у један од уписника бродова³⁷.

³⁵ „Службени гласник РС“ бр. 76/18 и 80/19

³⁶ „Службени гласник РС - Међународни уговори“, број 7 од 16. априла 2015.

³⁷ „Службени гласник РС“, бр. 3/15, 12/16, 33/19 и 90/19



- Постепено подизање старосне границе пловила на 30 година се привремено пролонгира због последица епидемије вируса COVID 19 и светске енергетске кризе, како нижа граница старости не би значајно негативно утицала на пословање домаћих бродара.

Мера: Задржавање постојеће носивости флоте и модернизација опреме у складу са развојним плановима бродарских предузећа

- Реализација активности које се односе на наведену меру су започете, али не и реализоване у пуној мери.
- У оквиру активности: Стимулисати власнике пловила да се региструју под српском заставом, новом политиком цена услуга регистрације, Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу је прописала ниже таксе за пружање услуга из свог делокруга. Према достављеним подацима Управе, од 2015. године повећао се број регистрованих пловила. На дан 18. новембар 2015. године било је регистровано 312 бродова, 164 плутајућих објеката за привредне и јавне сврхе и 81 чамац за привредне и јавне сврхе, што је укупно 557 пловила. На дан 16. јануар 2024. године регистровано је 447 бродова, 192 плутајућа објекта за привредне и јавне сврхе и 593 чамца за привредне и јавне сврхе, што је укупно 1.232 пловила.

Мера: Развој контејнерског превоза на Дунаву

- Превоз робе контејнерима на унутрашњим водним путевима у Републици Србији није заживео, новоотваране бродске контејнерске линије на Дунаву су због слабог интересовања домаће привреде затворане, те циљ није испуњен.

Посебан циљ 3: Профитабилна домаћа бродарска предузећа

Мера: Повећање броја возњи и дужина превозења бродарских компанија, као и повећање корисне носивости теретних пловила

- Обим превоза у саобраћају на унутрашњим пловним путевима је имао умерено повећање до 2020. године око 10% у односу на 2017. годину. Број регистрованих пловила се знатно повећао 2022. године у односу на 2017. годину из разлога повећања унутрашњег обима превоза грађевинског материјала за потребе изградње инфраструктурних објеката.
- Активност која се односи на идентификацију неактивне флоте и њено исписивање је започета. Уклањање старих и неактивних пловила са водних путева на унапред дефинисана места на приобаљу је делимично реализована и може се сматрати започетом активношћу. Наиме, неактивна флота је пописана, али се њено исписивање и уклањање може вршити само по захтеву власника, који прате тржиште, што онемогућује да се ова активност до краја спроведе.
- Активност која се односи на идентификацију историјских пловних објеката, односно бродова који представљају културно добро, па треба да буду под посебном заштитом је спроведена. До сада су сви историјски објекти идентификовани од стране Управе и надлежних органа, а за даље поступање у смислу третирања оваквих пловила као културног добра, потребно је ангажовање шире заједнице (заводи, локалне самоуправе, туристичке организације). Поред наведеног, за ову активност су потребна и значајна финансијска средства.

Посебан циљ 4: Запосленост домаћег бродарства

Мера: Преузимање одређених количина терета у Републици Србији од страних бродова у условима слободног тржишта

- У оквиру активности: Задржати постојећи број пловила, односно носивост танкерске флоте у складу са развојним плановима самих бродарских предузећа, кроз политику цена услуга надлежних органа, Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу је кроз



снижене таксе за технички надзор значајно допринела реализацији ове мере.

Укупан број заузете домаће флоте је повећан, као и број пређених километара, што показује да је циљ испуњен у погледу очувања постојеће флоте.

Посебан циљ 5: Хармонизовани прописи и административне процедуре, једноставне царинске и граничне процедуре по моделу околних подунавских држава

Мера: Ефикасна контрола речних граничних прелаза; У оквиру ове мере спроводе се следеће активности:

- Донет је Закон о граничној контроли³⁸, који ову област уређује по узору на европско законодавство. Предузимају се одговарајуће мере и активности усмерене на скраћивање времена задржавања путничких и теретних бродова. После доношења Закона о граничној контроли одржавају се међуресорски састанци на различитим нивоима управљања свих граничних служби чиме се остварује ближа и интензивнија сарадња надлежних органа у усаглашавању прописа и административних процедура на водним путевима Републике Србије по моделу на подунавске земље чланице ЕУ.
- У циљу свеобухватног приступа режиму граничних провера и скраћивања трајања граничних процедура за пловила у међународној пловидби донета је Уредба о режиму граничних провера страних и домаћих пловила³⁹.
- У циљу даљег поједностављења граничних процедура на Дунаву, све подунавске земље су усвојиле 2019. године ДАВИД обрасце, који се за сваку међународну пловидбу попуњавају електронски пре доласка брода на гранични прелаз и знатно скраћују царинске и остале граничне процедуре за пловила, људе и робу.
- Стратегија за интегрисано управљање границом у Републици Србији усвојена је 2006. године. Нова стратегија интегрисаног управљања границом у Републици Србији 2017–2020, усвојена је почетком 2017. године⁴⁰.
- У току је усклађивање постојећег законодавног оквира са Директивама ЕУ које регулишу област регуларних и ирегуларних миграција. Извршене су измене и допуне Царинског закона и подзаконских прописа.
- Од 1. фебруара 2016. године, у Републици Србији је започела примена Заједничког транзитног поступка који се обавља безпапирно, односно применом електронске размене података. Овај транзитни поступак се примењује у свим видовима саобраћаја.

Мера: Појачан надзор речног саобраћаја унутар територије Републике Србије

- У оквиру наведене мере, од краја 2015. године започело је повремено заједничко поступање надлежних органа у циљу контроле безбедности и промета робе на водним путевима, које ће у наредном периоду бити појачано.

Посебан циљ 6: Пун надзор водног саобраћаја на мрежи пловних путева Републике Србије

Мера: Ефикасан и квалитетан инспекцијски надзор страних и домаћих пловила на територији Републике Србије; Наведена мера подразумева планску контролу бродова и чланова посаде пловила која учествују у превозу, активан оперативан заједнички надзор надлежних органа на водним путевима Републике Србије. С тим у вези, реализовано је следеће:

- Систем за лоцирање и праћење пловила пружа активне ажурне информације о интензитету саобраћаја на Дунаву и Сави свим регистрованим корисницима;
- Подаци из Система за лоцирање и праћење пловила се редовно користе у анализи узрока пловидбених незгода;

³⁸ „Службени гласник РС“, број 24/18

³⁹ „Службени гласник РС“, бр. 94/19, 132/21 и 73/22

⁴⁰ „Службени гласник РС“, број 9/17



- Опрема Сервиса за управљање бродским саобраћајем је набављена, запошљавање и обука VTS оператера и пуна примена VTS се очекивала крајем 2023. године. Пуним применом наведене опреме оствариће се у потпуности надзор водног саобраћаја на мрежи пловних путева Републике Србије.

Општи циљ 2: Подизање укупног нивоа квалитета услуга унутрашњег водног саобраћаја кроз пружање компетитивних лучких услуга

Посебан циљ 1: Одрживи развој домаћих лука у циљу привредног раста Републике Србије

Мера: Унапређење развоја теретних лука и пристаништа у функцији развоја водног саобраћаја и привреде Републике Србије; Предузете су следеће активности:

- Усвојене су уредбе о утврђивању лучких подручја за луке у Смедереву, Прахову, Новом Саду, Сенти, Бачкој Паланци, Апатину, Беочину, Богојеву, Панчеву, Сремској Митровици и Шапцу.
- Усвојене су уредбе о утврђивању подручја пристаништа за посебне намене за претовар нафте и нафтних деривата и о утврђивању подручја пристаништа за сопствене потребе.
- Формиран је Уписник лучких оператера. Овим лучким оператерима Агенција за управљање лукама је издала уверење о упису у регистар лучких оператера.
- Услед рационализације јавног сектора и недовољног броја запослених у Агенцији, није било могуће успоставити лучка координациона тела, која би, између осталог, вршила функцију одржавања реда у луци.
- Спроводе се активности на изради Просторног плана подручја посебне намене нове луке у Београду са слободном зоном.
- У периоду 2017–2022. године остварени обим промета у лукама је у тренду константног раста у односу на стратегијом прогнозирани обим, 2017. године је већи за 18,66% у односу на прогнозирани обим, 2018. године је већи за 32,47%, 2019. године је већи за 54,78%, 2020. године је већи за 62,45%, 2021. године је већи за 53,22% и 2022. године је већи за 41,59%, што је показатељ да је циљ у потпуности остварен.

Мера: Унапређење развоја путничких пристаништа у функцији развоја водног саобраћаја и туристичке привреде Републике Србије; Предузете су следеће активности:

- Усвојене су уредбе о утврђивању лучких подручја путничких пристаништа у Земуну, Доњем Милановцу, Сремским Карловцима, Кладову, Баноштору, Сремској Митровици, Костолцу, Новом Саду, Кањижи, Великом Градишту-насеље Рам и Голупцу. Уредбом о утврђивању лучког подручја луке у Смедереву, обухваћен је и терминал за међународни путнички саобраћај.
- У периоду 2017–2022. године остварени број пристајања путничких бродова има сталан раст и у односу на оптимистичке прогнозе, као резултат значајних улагања у путничка пристаништа и наутички туризам, 2017. године је већи за 44,56% у односу на прогнозирани обим, 2018. године је већи за 53,13%, 2019. године је већи за 88,28%, 2020. године има велики пад због немогућности окупљања људи у заједничким просторима изазваног пандемијом корона вирусом за -98,32%, као и 2021. године када је остварена разлика нешто мања за -47,79%, а 2022. године долази до опоравка за 36,3 %, чиме је циљ остварен.

Мера: Унапређење система планирања активности у лукама и пристаништима коришћењем информационих технологија

- У оквиру наведене мере, Агенција за управљање лукама учествује у међународном пројекту Danube Ports Network (DAPhNE), којим је планиран развој лучког информационог система (Port IT Community System) и развијени модел ће бити тестиран у Републици Србији, Аустрији и Словачкој.



Посебан циљ 2: Квалитетна лучка инфраструктура и супраструктура

Мера: Стварање услова за ефикасно обављање лучке делатности

- У оквиру наведене мере, донета је Уредба о условима које морају да испуњавају луке, пристаништа и привремена претоварна места⁴¹. Редовно се одржавају годишње консултације Агенције за управљање лукама са Групацијом за луке и пристаништа Привредне коморе Србије. Агенција је израдила Интегрисани лучки информациони систем (ИЛИС), који треба да омогући централизовано прикупљање, обраду, меморисање, дистрибуцију и презентацију података из домена пословних активности које се обављају у лукама.

Мера: Унапређење лучке инфраструктуре која је у јавној својини; Предузете су следеће активности:

- Агенција за управљање лукама врши наплату лучких и пристанишних накнада, од којих део исплаћује лучким оператерима који остварују право на поврат дела средстава од наплаћених накнада. Уговорима се обавезују лучки оператери да наведена средства уложе у текуће/инвестиционо одржавање инфраструктуре и у обавези су да доставе документацију којом се улагање доказује.
- Влада РС је преко надлежних министарстава и из средстава Агенције за управљање лукама инвестирала у изградњу лучке инфраструктуре међународних путничких пристаништа у јавној својини чиме је омогућен већи број пристајања бродова крузера. Министарство је покренуло инвестиције у развој лучке инфраструктуре у лукама чиме ће бити омогућен већи обим претовара терета. Инвестирањем у постојећу и нову лучку инфраструктуру остварен је циљ унапређења домаће лучке инфраструктуре.
- Агенција за управљање лукама је увела електронски систем регистрације корисника лука и пристаништа - Портал електронских пријава (ПЕП). На овај начин лучким корисницима омогућено је електронско подношење пријава за лучке и пристанишне накнаде, као и брз увид у евиденцију пријава које је обвезник послао.

Посебан циљ 3: Функционисање лучког тржишта у складу са прописима ЕУ, привлачење нових инвестиција

Мера: Промоција лука и пристаништа на домаћем и међународном тржишту;

- Агенција за управљање лукама врши промоцију лука и пристаништа на домаћем и међународном тржишту. Учествује на редовним састанцима Рајнско - Дунавског коридора основне мреже, конференцији „TEN-T⁴² Days“, као и на конференцији Blue Danube-Danube Transnational Programme: Key instrument for supporting water as a transnational resource. Учествује у раду Транспортне заједнице, а члан је Европске федерације речних лука (EFIP). Агенција је заједно са партнерима из других земаља, учествовала у три међународна пројекта - Danube skills, Danube Ports Network (DAPhNE) и Dionysus, а који су се финансирани IPA средствима кроз Danube Transnational Programme. Агенција редовно издаје годишње Билтене, којим се представљају остварени резултати и врши промоција лука и пристаништа. Билтен садржи основне информације о раду Агенције, важним пројектима и оствареним резултатима у раду лука и пристаништа и друге теме од интереса за водни саобраћај.

Мера: Обезбеђивање услова за међулучке и унутрашње лучке конкуренције

- У оквиру наведене мере, приликом проглашења лучких подручја у Смедереву, Панчеву, Прахову и Новом Саду обухваћено је подручје на коме лучку делатност обавља више

⁴¹ „Службени гласник РС“ бр. 54/19, 94/19 и 76/20

⁴² Trans-European Transport Network



различитих лучких оператора. На овај начин створена је законска претпоставка да се на више лучких подручја у Републици Србији успостави унутарлучка конкуренција. У оквиру обезбеђивања услова за међулучке и унутрашње лучке конкуренције, неопходно је да се оснује координационо тело за једну или више лука, уз напомену да се ова активност не може извршити са постојећим бројем запослених у Агенцији за управљање лукама. Усклађивањем домаћег са европским законодавством и извршеном приватизацијом лука, створени су услови да и реномиране светске фирме које се баве лучком делатношћу ступе на домаће тржиште и значајним инвестицијама у лучку инфраструктуру допринесу побољшању лучких услуга наше земље, чиме је циљ у потпуности испуњен.

Посебан циљ 4: Најмање три домаће луке укључене у Core Network Ports у складу са одредбама Уредбе 1315/2013/ЕУ

- Према извештају Министарства, три домаће луке (Београд, Нови Сад и Панчево) укључене су документом између Србије и ЕУ о индикативним мапама трансевропске транспортне мреже (TEN-T) у Core Network Ports у складу са одредбама Уредбе 1315/2013/ЕУ, чиме је циљ испуњен.

Посебан циљ 5: Укључивање лука у мултимодални логистички ланац

Мера: Подизање укупног нивоа услуга унутрашњег водног саобраћаја кроз пружање конкуритивних лучких услуга

- Према извештају Министарства, укидањем монопола и увођењем већег броја железничких оператора, омогућено је да железнички и водни саобраћај буду две карике истог логистичког ланца, уместо директна конкуренција, како је врло често био случај у претходном периоду. У оквиру луке у Панчеву развијен је интермодални терминал, док се у плановима развоја за нове луке предвиђа развој интермодалних терминала. Континуирано унапређење постојеће лучке инфраструктуре, супраструктуре и опреме, као и изградња недостајућих приступних друмских и железничких саобраћајница од највеће је важности за развој лука као мултимодалних чворишта. Лиценцирањем лучких оператора и потписивањем уговора о обављању лучке делатности/концесији јасно су дефинисана права и обавезе јавне и приватне стране у смислу изградње и одржавања објеката лучке инфраструктуре и супраструктуре. Пројекат Danube Ports Network (DAPhNE) за циљ има уравнотежен развој мреже дунавских лука која ће представљати мултимодалне центре транспортних система региона.

Општи циљ 3: Достизање европских стандарда безбедне пловидбе на целој мрежи међународних пловних путева Републике Србије, уз пуно уважавање еколошких коридора од међународног значаја у Републици Србији; развој унутрашњег водног саобраћаја за потребе бродова унутрашње пловидбе велике носивости, речно-морске, контејнерске и др. специјализоване врсте бродова; широка употреба напредних услуга које пружа RIS у циљу подизања нивоа безбедности и ефикасности унутрашњег водног саобраћаја

Посебан циљ 1: Унапређени пловни путеви у Републици Србији у складу са новом инфраструктурном политиком ЕУ, TEN-T мрежом и AGN⁴³

Мера: Поштовање препорука из „Декларације о ефикасном одржавању инфраструктуре на Дунаву и његовим притокама - Луксембуришке декларације“ у складу са европским плановима развоја - реализација пројеката унапређења пловних путева; Предузете су следеће активности:

- Извршени су хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на Дунаву од Бачке Паланке до Београда (шест тачака), као и надзор и еколошки мониторинг над

⁴³ Европски споразум о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја



хидротехничким и багерским радовима. Реализација прокламованог циља подразумева и континуирану примену унапређених технологија кроз увођење даљинске контроле система обележавања на пловним путевима (ATON's), имплементацију гласовног VHF⁴⁴ система на Дунаву и имплементацију водомерних станица и система надзора расположивих габарита пловидбених отвора мостова. Реализован је пројекат модернизације бродске преводнице Ђердап I, која обезбеђује брже и сигурније превођење бродских састава и скраћује време превођења и укупне пловидбе.

Мера: Унапређење пловидбе на каналима ДТД

- У оквиру наведене мере подразумева се редовно хидротехничко одржавање каналске мреже, које није започето на системски начин и не обавља се континуирано, већ у складу са расположивим финансијским средствима. Санацијом критичних места за пловидбу је извршено унапређење пловних карактеристика на неколико деоница пловног пута реке Дунав, а потпуна имплементација даљинске контроле система обележавања на пловним путевима ће још више унапредити услове пловидбе, чиме ће циљ бити остварен.

Посебан циљ 2: Поуздан систем RIS са обезбеђеном финансијском подршком за развој и техничко одржавање, у складу са решењима које нуди савремена комуникациона технологија

Мера: Успостављање и усавршавање RIS и VTS

- Према извештају Министарства, успостављање и усавршавање RIS на Дунаву, Сави и Тиси је у складу са предвиђеном динамиком, док је успостављање VTS у завршној фази и пуна примена очекивала се у 2023. години. У посматраном периоду је остварена годишња покривеност сигнала који емитују базне станице система RIS у проценту од 96%, што је и пројектована вредност функционисања која је постављена приликом инсталирања истог, чиме је остварен постављени циљ када је у питању RIS систем.

Посебан циљ 3: Препознате погодности речних и каналисаних водотокова у промоцији и развоју рекреативне наутике у Републици Србији, како са становишта развоја туризма, тако и са становишта ширења заједништва, културе и еколошке свести

Мера: Афирмација наутичких потенцијала водних путева као дела укупне туристичке понуде Републике Србије

- У оквиру наведене мере, почела је примена ЕУ правила за пловила за рекреацију и пловила за сопствене потребе, прописани су услови које морају да испуњавају лица за управљање чамцем, пловећим телом или плутајућим објектом. Нема препрека организовању крстарења дуж Дунава, Саве и Тисе, док је организовање пловидбе каналском мрежом ДТД директно у функцији одржавања те мреже и потребно је у перспективи додатно радити на промоцији.

Посебан циљ 4: Уређена база података регистрованих пловила за спорт и рекреацију на територији Републике Србије

Мера: Регистрација свих пловила за спорт и рекреацију на територији Републике Србије

- Према извештају Министарства, у функцији унапређења рекреативне наутике, очекује се да комплетирање података буде завршено у наредном периоду.

Посебан циљ 5: Очување повољног стања еколошки значајних подручја и унапређивање нарушеног стања делова еколошке мреже коју чине еколошки значајна подручја, еколошки коридори од међународног значаја и заштитне зоне у Републици Србији

⁴⁴ Ултрависока фреквенција (Very high frequency)



Мера: Планирање пројеката унапређења пловних путева које подразумева заштиту еколошки значајних подручја и Стално и благовремено информисање о стању пловних путева и о потенцијалној загађености; У оквиру наведених мера предузете су следеће активности:

- Активности се континуирано реализују у смислу размене информација са суседним земљама и давања мишљења на стратешка документа, планове управљања водама и пројекте интегрисаног приступа пловидби и заштити животне средине.
- Планирање пројеката унапређења водних путева које подразумева заштиту еколошки значајних подручја и од самог почетка пројектовања пуну примену националне регулативе у области очувања, одрживог коришћења, заштите и унапређења животне средине и вођење рачуна о еколошки значајним подручјима и подручјима заштите од посебног интереса се реализује за све текуће пројекте унапређења пловних путева.
- RIS Србија, кроз постојећи Систем за лоцирање и праћење пловила, пружа надлежним органима могућност даљинског надзора токова опасних терета на водним путевима, под условом да су заповедници пловила унели адекватне податке у AIS (Automatic Identification System) транспондер на пловилима.
- Предвиђено је започињање активности на организованом прикупљању бродског отпада на водним путевима Републике Србије и пуна примена препорука Дунавске комисије за организовано сакупљање бродског отпада. На обалама унутрашњих водних путева Републике Србије за сада не постоје овакви пријемни објекти, али постоје планови за њихову изградњу. Нису одређене оптималне локације које би представљале пријемне станице за прихватање бродског отпада у складу са међународним прописима. Изградња или модернизовање терминала са пратећом инфраструктуром за прихватање, удаљавање и третман опасног отпада који настаје при експлоатацији пловила није започето. Загађење воде проузроковано експлоатацијом бродова се недовољно прати на водним путевима Републике Србије и није уређено у пуној мери националним прописима. Основни принципи из Препорука о организованом прикупљању бродског отпада Дунавске комисије су прихватљиви, али тренутно нема анализа и договора подунавских земаља о начину финансирања и пилот-пројектима. У циљу ефикасног организовања прикупљања бродског отпада на пловним путевима Републике Србије потребно је израдити планове управљања отпадом за луке, односно за све локације на којима пристају бродови и предвидети места сакупљања отпада на тим локацијама. У плановима управљања отпадом, између осталог, на местима сакупљања отпада треба предвидети места за сакупљање комуналног отпада, као и места сакупљања опасног отпада, пре свега, зауљеног отпада који настаје у експлоатацији бродова. Треба прописати ко ће тај отпад преузимати и како са њим поступати у складу са законом који уређује управљање отпадом. За места сакупљања опасног отпада, уколико се он складишти на њима у одређеном периоду, у складу са законом којим се уређује управљање отпадом, треба прибавити дозволу за складиштење опасног отпада издату од стране надлежног органа.
- У оквиру очувања повољног стања екологије треба интензивирати активности на прикупљању и збрињавању бродског отпада на међународним и међудржавним водним путевима.

Општи циљ 4: Држављани Републике Србије препознати као образовани, стручни и тражени бродарци и добри стручњаци у области унутрашњег водног саобраћаја

Посебан циљ 1: Професионална посада бродова Републике Србије

Мера: Планирање, образовање, доквалификација и преквалификација недостајућих професионалних профила у служби палубе, односно у служби машине брода

- Према извештају Министарства, мера подразумева измену образовних програма из области водног саобраћаја у Републици Србији у складу са потребама бродарских



компанија и све већом применом модерних технологија у унутрашњој пловидби. Обнављање знања и продужавање овлашћења о оспособљености бродараца се обавља у складу са потребама бродарских предузећа. Одвија се редовна обука и издају овлашћења (сертификати) учесницима у пловидби који превозе опасан терет или њиме рукују на водним путевима у Републици Србији према утврђеним и стандардним процедурама у складу са правилима ADN.

Мера: Повезивање домаћих предузећа речног бродарства са средње стручно образовним институцијама у земљи

- Постоји континуирано повезивање домаћих предузећа речног бродарства са средње стручно образовним институцијама у земљи, које се огледа у редовној стручној пракси, односно практичној настави ученика образовних профила у служби палубе, односно у служби машине брода, као и укључивању у наставу предавача са професионалним звањима из бродарских предузећа који активно раде на модерним бродовима. У току 2022. године интензивирани су активности на пројекту изградње Центра за обуку чланова посаде бродова. Смањени број уписаних ђака у бродарске школе у посматраном периоду, и поред предузетих активности, је показатељ да циљ није испуњен. На промоцији бродарских занимања се мора још више радити у наредном периоду.

Посебан циљ 2: Подмлађени кадрови који ће чинити посаду савремених бродова трговачке флоте Републике Србије

Мера: Образовање већег броја ђака у оквиру постојеће мреже средњих стручних школа у циљу добијања нових професионалних профила у служби палубе, односно у служби машине, а све у складу са потребама и прогнозама речног транспорта од 2015. до 2020. године.

- Према извештају Министарства, и поред предузетих активности, смањен је број уписаних ђака за наутичке делатности и показана је незаинтересованост младих за машинска звања на броду, као стање опште незаинтересованости омладине за производна занимања. На промоцији бродарских школа се мора још више радити у наредном периоду. Због потребе образовања већег броја ђака у оквиру постојеће мреже средње стручних школа, треба појачати активности на иновацији програма и приступа школовању за потребе унутрашње пловидбе.

Посебан циљ 3: Високо стручни кадрови у бродарству, лучкој делатности и администрацији надлежној за водни саобраћај

Мера: Оптималан број уписаних буџетских студената по појединим областима у складу са потребама речне привреде

- Према извештају Министарства, кључна мера за остварење овог циља јесте оптималан број уписаних буџетских студената по појединим областима у складу са потребама речне привреде. Може се оценити да је у посматраном периоду наведена мера реализована. У претходном периоду није било запошљавања високо стручно образованих кадрова у бродарству и администрацији надлежној за водни саобраћај, те циљ није испуњен.

Општи циљ 5: Република Србија као држава препознатљива по конкурентним условима за пословање поморских бродовласничких и менаџмент компанија и држављани Републике Србије као образовани и тражени поморци

Посебан циљ 1: Усклађивање националног законодавства са секундарним изворима права ЕУ, као и међународним конвенцијама усвојеним под окриљем ИМО⁴⁵ и Међународне организације рада којима се уређују захтеви у односу на безбедност и сигурност пловидбе, као и спречавање загађења морске средине; Предузете су следеће активности:

⁴⁵ Међународна поморска организација (International Maritime Organization)



- У циљу усклађивања прописа Републике Србије са релевантним прописима Европске уније у области унутрашње и поморске пловидбе, у посматраном периоду донети су бројни прописи (детаљније у Прилогу 2). Остварена је висока усклађеност националног законодавства са легистативом ЕУ која се односи на поморску пловидбу.
- У току 2022. године интензивирани су активности на пројекту изградње Центра за обуку чланова посаде бродова који ће служити и за стручно усавршавање помораца и подићи ниво едукације домаћих помораца и њихове конкурентности на међународном тржишту рада.

У поступку ревизије, поред мера и активности из Акционог плана за спровођење Стратегије, испитивали смо у којој мери су реализовани пројекти из Листе приоритетних пројеката за развој унутрашњег водног саобраћаја за период од 2015. до 2025. године, која је додата Одлуком Владе РС од 7. маја 2020. године о допунама Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године.

На основу података из извештаја о реализацији Стратегије развоја водног саобраћаја из 2024. године, достављене документације и одговора субјеката ревизије, по пројектима, у претходном периоду предузето је следеће:

<i>Пројекти из области лука и пристаништа</i>		
<i>Рбр</i>	<i>Назив пројекта</i>	<i>Планиране и предузете активности</i>
1.	Реконструкција и изградња терминала за расуте и генералне терете Луке Смедерево	Наведени пројекат је одложен.
2.	Изградња нове луке у Београду	Изградња Луке Београд ће обухватити контејнерски, ро-ро и нафтни, као и терминал за расуте и генералне терете. Урађена је опциона анализа потенцијалних локација за нову теретну луку Београд. Наведени пројекат није реализован.
3.	Изградња нових лучких капацитета Луке Богојево	Планирана је изградња терминала за житарице, контејнере, генералне, расуте и течне терете, нових силоса за житарице и уљарице, складишта за минерална ђубрива и отвореног и затвореног складишног простора за расуте терете (шљунак и песак) и комадну робу, као и изградња управне зграде. Изградња додатних капацитета, као и проширивање врста лучких услуга које ова лука нуди, омогућиће повећање обима претовара. У току је тендерска процедура.
4.	Изградња нових лучких капацитета Луке Сремска Митровица	Планирана је изградња нафтног терминала, терминала за претовар расуте робе (пољопривредни производи и речни агрегати), као и проширење контејнерског терминала, а све у циљу развоја индустријске зоне, боље искоришћености водног транспорта за превоз већих количина робе на већој удаљености. Агенција је израдила Студију оправданости са Идејним пројектом за проширење и изградњу Луке Сремска Митровица, добијена је сагласност Републичке ревизионе комисије, као и студију процене утицаја на животну средину. У току је одобравање тендерског досијеа.
5.	Изградња нових лучких капацитета Луке Прахово	Проширење Луке Прахово укључује реконструкцију постојећих и изградњу нових објеката луке



		инфраструктуре и супраструктуре, као и изградњу управне зграде. Предвиђена је изградња терминала за пријем бродског уља, каљужних вода као и отпадних материја „Зелени терминал“. Покренута је јавна набавка.
6.	Изградња нових лучких капацитета Луке Сенте	Нису обезбеђена финансијска средства за овај пројекат.
7.	Изградња луке у Апатину	Нису обезбеђена финансијска средства за овај пројекат.
8.	Изградња међународног путничког пристаништа у Земуну	Агенција за управљање лукама је изабрала лучког оператера и међународно путничко пристаниште у Земуну је отворено.
9.	Изградња међународног путничког пристаништа у Лепенском Виру	Није реализовано.
10.	Изградња међународног путничког пристаништа у Раму	У току је изградња међународног путничког пристаништа у Раму и планира се пуштање у рад током 2024. године.
11.	Изградња међународног путничког пристаништа у Баноштору	У току је изградња.

Пројекти из области транспортне инфраструктуре унутрашњег водног саобраћаја

<i>Рбр</i>	<i>Назив пројекта</i>	<i>Планиране и предузете активности</i>
1.	Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на Дунаву између Београда и Бачке Паланке	Извршени су хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на Дунаву од Бачке Паланке до Београда, као и надзор и еколошки мониторинг над хидротехничким и багерским радовима. Пројекат је реализован.
2.	Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на заједничкој деоници Дунава Републике Србије и Републике Хрватске	У току је пројекат „Хидрауличко и морфолошко моделовање река Дунав и Сава у Републици Србији“ који има за циљ да покаже који су сектори на овој деоници најкритичнији, након чега ће се приступити изради техничке документације.
3.	Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на реци Сави (Камичак, Шабац, Кленак, Сремска Митровица, Ушће Дрине и Саве)	Очекује се алоцирање средстава из Европске инвестиционе банке (ЕИБ) и одобрење тендерских досијеа, након чега ће бити покренут међународни тендер.
4.	Адаптација бродске преводнице у саставу ХЕПС „Бердап 1“	Пројекат је реализован. Значај пројекта је у томе што је знатно повећана функционалност бродске преводнице у смислу скраћивања потребног времена за реализацију операције превођења бродова, што већ има позитивне



		ефекте на укупну пловидбу на Дунаву, као и на развој индустрије и економије у региону. Пројекат је обухватио замену електрохидрауличне и хидромеханичке опреме, реконструкцију контролног торња, као и багероване приступних пловних путева у оквиру претпристаништа ове преводнице.
5.	Адаптација бродске преводнице у саставу ХЕ „Ђердап 2“	Пројекат је реализован. Пројекат је обухватио извођење радова на адаптацији постојећих грађевинских објеката, као и замену хидромеханичке, електрохидрауличке и електромеханичке опреме. Имплементацијом тако интегрисаних активности укупни радни век бродске преводнице и њених функционалних перформанси биће побољшан и осигуран током наредних 20 година, што ће допринети обезбеђивању значајно бољих услова за пловидбу на целом току Дунава.
6.	Унапређења услова за превођење бродова у оквиру бране на Тиси	Изградњом нове преводнице у оквиру бране на Тиси са комором димензија 160 метара у дужину и 24 метара у ширину, омогућило би се истовремено превођење једног састава уобичајеног за категорију водног пута IV којој припада Тиса и веће коришћење Тисе за превоз великих количина роба између Србије и Мађарске. У току је израда техничке документације.

Пројекти развоја интелигентних транспортних система у унутрашњем водном транспорту

Рбр	Назив пројекта	Планиране и предузете активности
1.	Успостављање система хидрометеоролошких станица на унутрашњим водним путевима	Циљ пројекта је да омогући увођење мреже хидро-метеостаница које ће поред података о водостају и температури воде, пружати податке о брзини, правцу и смеру ветра, температури ваздуха, висини таласа, видљивости, присуству количине падавина у одређеном периоду времена што ће значајно утицати на безбедно управљање пловидбом. Пројекат је у току.
2.	Успостављање VTS и гласовног VHF система на унутрашњим водним путевима	Пројекат ће допринети унапређеном управљању и контроли саобраћаја на унутрашњим водним путевима и створиће услове за промену, односно модернизацију режима обављања административних процедура везаних за прелазак државне границе у међународном речном саобраћају. У наредном периоду очекује се пуна имплементација VTS система (детаљније у Налазу 2.3).
3.	Развој и инсталација система за навигационо праћење и електронско обележавање пловног пута на Дунаву и Сави (AtoNs)	Пројекат је реализован. Обележавање пловног пута реке Саве са 60 навигационих бова опремљених AIS транспондерима омогућиће праћење стања система обележавања у реалном времену и истовремено чинити бове боље видљивим свим учесницима у пловидби.



У циљу унапређења водног саобраћаја у Републици Србији, Министарство је навело да ће у наредном периоду, поред наведених, наставити са реализацијом и следећих пројеката:

- *Пројекат „Хидрауличко и морфолошко моделовање река Дунав и Сава у Републици Србији“;*

Према достављеном одговору, хидрауличко и морфолошко моделовање река омогућиће адекватно управљање водним ресурсима, очување речних екосистема и развијање адекватних мера заштите од поплава. Пројекат је од националног значаја имајући у виду да ће се по први пут урадити јединствено хидрауличко и морфолошко моделовање река Дунав и Сава у Републици Србији, како из ваздуха употребом Лидара, тако и реке употребом најмодернијих мултибим батиметријских уређаја, што ће омогућити њихову комплетерност и употребљивост у односу на Инфраструктуру просторних информација у Европској унији и Републици Србији, уведена INSPIRE⁴⁶ Директивом.

- *Набавка пловила за обележавање и хидрографско премењавање река Дунав, Сава и Тиса у Републици Србији;*

Према достављеном одговору, предмет набавке је брод за обележавање (ЛОТ 1) који ће бити коришћен за: постављање, премештање и уклањање обалних знакова и бова на пловном путу, пренос материјала и средстава коришћених за обележавање пловних путева, снимање морфологије речног корита у реалном времену и хидрографски брод (ЛОТ 2), који ће бити коришћен за следеће активности: истраживање реке ради безбедне пловидбе, истраживање услова везано за багеровање, подводни преглед и лоцирање објеката; мапирање лука и пристаништа. На овај начин Дирекцији за водне путеве „Пловпут“ биће обезбеђена нова пловила за обележавање и хидрографско снимање пловних путева у Републици Србији.

- *Пројекат „Национална академија за ванредне ситуације и обуку чланова посаде бродова“;*

Према достављеном одговору, на Националној академији ће се обучавати чланови посада бродова, а у истим (и у посебним објектима и полигонима) обезбедиће се и просторни и технички услови за обуку из надлежности Националног тренинг центра за ванредне ситуације МУП-а.

- *Пројекат Студије о процени потреба за успостављање јавних привезишта на реци Дунав и реци Сави;*

Према достављеном одговору, пројекат израде студије изградње привезишта на рекама Дунав и Сава ће допринети поштовању европских стандарда и регулативе у смислу безбедности пловидбе на међународним унутрашњим пловним путевима и заштите животне средине. Пројекат ће омогућити да се на коридору Рајна-Дунав модернизују политике у области водног саобраћаја у складу са Европским интеграционим процесима. Инфраструктура привезишта ће пружити основне услуге корисницима унутрашње пловидбе јер ће омогућити између осталог, члановима посаде да поштују прописе о радном времену и времену одмора. Недостатак овакве инфраструктуре онемогућава ефикасно планирање пловидбе, што је посебно штетно за теретне бродове чија посада због начина рада (14 или 18 сати) мора да се придржава времена одмора. Инфраструктура привезишта нуди безбедно сидриште током хитних ситуација, у случају да су потребне поправке, да би се заменила посада, да се допуне залихе, у медицинске сврхе или слободне активности.

- *Пројекат „Заплови Србијом“;*

Када је реч о путничком водном саобраћају, Република Србија је земља великих наутичких потенцијала, захваљујући двома међународним рекама - Дунаву и Сави, као и разгранатој мрежи канала. Како би се ови наутички потенцијали искористили у потпуности и

⁴⁶ INSPIRE - INFRAstructure for SPatial InfoRmation in Europe initiative



како би се повећала њихова видљивост, Агенција је иницирала пројекат „Заплови Србијом“. Пројекат је званично почео са реализацијом у 2023. години, а узимајући у обзир његову свеобухватност, у пројектним активностима учествују кабинет председника Републике, кабинет председнице Владе Србије, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и друга релевантна министарства, локалне самоуправе, јавна предузећа. Одлуком Владе од 23. фебруара 2023. године образује се Међуресорна радна група за спровођење пројекта „Заплови Србијом“. Стручну и административно-техничку потпору радној групи пружају Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарство туризма и омладине и Министарство заштите животне средине.

Циљеви пројекта су, пре свега, изградња недостајуће наутичке инфраструктуре од којих је приоритетна изградња међународног путничког пристаништа (Банаштор, Сремски Карловци, Апатин, Велико Градиште - Рам), марина (Смедерево, Велико Градиште, Голубац, Кладово и Сомбор), понтона за међународни, домаћи линијски (Сомбор, Нови Сад, Сремски Карловци, Београд, Смедерево) и каналски саобраћај (Нови Сад, Сомбор, Апатин, Озаци) и набавку еколошких чамаца. Очекивани резултати пројекта су формирање нових туристичких дестинација, развоја привреде у локалним самоуправама, повећање броја туриста који Србију обилазе са река (домаћих и иностраних), повећање прихода од путничког водног саобраћаја и удела наутичког туризма у укупним приходима од ове привредне гране, подизање свести јавности о економским и друштвеним бенефитима од наутике и подизање видљивости наутичких потенцијала Србије у домаћим и међународним оквирима.

Према одговору Агенције, од почетка реализације пројекта „Заплови Србијом“ до 30. августа 2024. године спроведене су следеће активности:

- Отворена су три нова међународна пристаништа: Сремска Митровица, Шабац, Земун;
- Почела је изградња прве фазе марине у Великом Градишту;
- Потписан је Уговор о регулисању међусобних права и обавеза на реализацији пројекта изградње марине у Голупцу;
- Почело је чишћење акваторије марине у Смедереву;
- Потписан је Уговор о изградњи прве фазе међународног путничког пристаништа у Банаштору.
- *Пројекат „Зелене Луке“;*

Према достављеном одговору, пројекат подразумева праћење акцидентних ситуација и увођење чисте, зелене енергије у луке и пристаништа у Србији. У План набавке Европске инвестиционе банке уврштене су три гране пројекта „Зелене луке“ за финансирање у износу од 50% ЕИБ, 50% буџет РС, а све у оквиру постојећег финансијског уговора за развој речне транспортне инфраструктуре у Србији између Републике Србије и Европске Инвестиционе Банке. Пројектом су обухваћене следеће гране: мониторинг систем за акцидентне ситуације и наутичке услове у лучким подручјима; увођење зелене (соларне) енергије у луке и пристаништа; снабдевање пловила електричном енергијом са обале. Према предвиђеној динамици пројекта планирано је да наведене три гране буду имплементирани до краја 2027. године.

- *Пројекат - Изградња терминала за расуте терете у Београду, локација Крњача;*

Према достављеном одговору, на територији града Београда, у приобалном појасу, налази се више од 50 депонија природног агрегата на којима се врши сепарација и производња природног грађевинског материјала. Терминал за расуте терете унапредиће претовар шљунка, песка и камених агрегата на територији Београда. Изградња терминала допринеће развоју пуних индустријских потенцијала у главном граду и ослободити обале река које ће бити доступне за развој туризма, али и за грађане. Терминал за расуте терете налазиће се на левој обали Дунава јужно од Панчевачког пута.



Подаци Министарства о износу планираних и реализованих средстава за активности и пројекте за развој водног саобраћаја за 2021, 2022. и 2023. годину дати су у наредној табели.

Табела 2: Износ планираних и реализованих средстава за активности и пројекте за развој водног саобраћаја за 2021, 2022. и 2023. годину

Извор финансирања по годинама	Текућа апропријација	Укупно извршено	% Извршења
2021. година			
01 - Средства буџета РС	1.167.301.000,00	1.133.378.831,42	97,09
06 - Донације од међународних организација	503.132.702,97	502.132.702,97	99,8
11 - Примања од иностраних задуживања	609.749.743,14	551.695.641,18	90,48
Укупно	2.280.183.446,11	2.187.207.175,57	95,92
2022. година			
01 - Средства буџета РС	725.521.000,00	629.891.948,76	86,82
06 - Донације од међународних организација	630.790.000,00	190.082.737,98	30,13
11 - Примања од иностраних задуживања	3.794.164.000,00	515.828.371,40	13,6
Укупно	5.150.475.000,00	1.335.803.058,14	25,94
2023. година			
01 - Средства буџета РС	704.667.000,00	673.716.368,97	95,61
06 - Донације од међународних организација	445.232.000,00	0	0
11 - Примања од иностраних задуживања	1.706.825.268,79	1.580.192.342,11	92,58
Укупно	2.856.724.268,79	2.253.908.711,08	78,9

Од укупно реализованих средстава у 2021. години највећи део у износу од 1.923.903.291,10 динара (88% укупно реализованих средстава) односи се на пројекат 5038 - Адаптација бродске преводнице у саставу ХЕПС „Ђердап 1“.

Од укупно реализованих средстава у 2022. години највећи део у износу од 978.367.552,92 динара (73,24% укупно реализованих средстава) односи се на пројекат 5059 - Адаптација бродске преводнице у саставу ХЕПС „Ђердап 2“ и 261.003.550 динара (око 20% укупно реализованих средстава) односи се на пројекат 5040 - Успостављање VTS и VHF радио-телефонског система на унутрашњим водним путевима Републике Србије.

Од укупно реализованих средстава у 2023. години највећи део у износу од 940.201.755,05 динара (41,71% укупно реализованих средстава) односи се на пројекат 5059 - Адаптација бродске преводнице у саставу ХЕПС „Ђердап 2“, затим 735.664.763,54 динара (око 32,64% укупно реализованих средстава) односи се на пројекат 5042 - Вађење потонуле немачке флоте из Другог светског рата, а 368.563.401 динара (око 16,35% укупно реализованих средстава) односи се на пројекат 5040 - Успостављање VTS и VHF радио-телефонског система на унутрашњим водним путевима Републике Србије.

Према одговору Министарства, разлози мањег процента извршења из извора финансирања 06 и 11 у 2022. години и извора финансирања 06 у 2023. години су то што, имајући у виду да су се 2022. године десиле кадровске промене у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, процедуре са Европском инвестиционом банком (ЕИБ), кредитором, су касиле, а самим тим и одобравање алокација за одређене пројекте од стране



банке. Реализација пројеката зависи од одобрених алокација и одобрених извештаја о оценама које нису, због горе наведеног разлога, пристигле у планирано време. Коришћење средстава из донације CEF (Connecting Europe Facility) зависи такође од потписаних уговора за пројекте за које је донација добијена. Имајући у виду да су нека одобрења од ЕИБ-а пристигла са скоро годину дана закашњења, реализација планираних средстава није била могућа у 2022. и 2023. години.

Према члану 207 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Агенција за управљање лукама, у складу са приходима оствареним по основу наплате лучких накнада инвестира у изградњу, модернизацију и одржавање лучке инфраструктуре која је у јавној својини, осим када је то обавеза лучког оператера по основу издатог одобрења, односно дате лучке концесије, као и контроле над одржавањем лучких грађевина и објеката.

Према достављеним подацима Агенције, у наредној табели приказано је колико је средстава улагано у изградњу, модернизацију и одржавање лучке инфраструктуре која је у јавној својини у периоду 2021–2023. године.

Табела 3: Преглед уложених средстава у изградњу, модернизацију и одржавање лучке инфраструктуре која је у јавној својини у периоду 2021–2023. године, по годинама

Година	Уложена средства у изградњу, модернизацију и одржавање лучке инфраструктуре која је у јавној својини (у РСД)
2021.	78.310.800
2022.	118.014.000
2023.	65.148.000
Укупно	261.472.800

Од укупно уложених средстава у 2021. години највећи део у износу од 43.560.000 динара (55,62% укупно уложених средстава) односи се на изградњу понтона са приступним мостом за међународно путничко пристаниште Сремска Митровица и 19.800.000 динара (25,28% укупно уложених средстава) односи се на набавку радова – изградњу система веза плутајућег објекта међународног путничког пристаништа у Великом Градишту (насеље Рам).

Од укупно уложених средстава у 2022. години највећи део у износу од 65.232.000 динара (55,27% укупно уложених средстава) односи се на изградњу инфраструктуре међународног путничког пристаништа Шабац и 41.706.000 динара (35,34% укупно уложених средстава) односи се на изградњу инфраструктуре међународног путничког пристаништа Рам - Велико Градиште.

Од укупно уложених средстава у 2023. години највећи део у износу од 50.328.000 динара (77,25% укупно уложених средстава) односи се на израду пројекта за грађевинску дозволу за изградњу терминала за расуте терете луке у Београду (локација Крњача) и 9.840.000 динара (15,10% укупно уложених средстава) односи се на израду техничке документације међународног путничког пристаништа у Сремским Карловцима.

Испитивали смо да ли је и у којој мери Стратегија допринела унапређењу речног путничког саобраћаја и шта је потребно предузети у циљу даљег унапређења.

Према одговору Агенције, добрим резултатима у наутичкој сезони допринео је инвестициони циклус Владе Србије и Агенције у изградњу инфраструктуре међународних путничких пристаништа, отварање пристаништа на Дунаву и Сави и њихова стална промоција. Сем тога, кроз реализацију пројеката као што су успешно завршен пројекат „Пробуди Дунав“ и отпочет пројекат „Заплови Србијом“, интензивно се ради на томе да наутички потенцијали Србије буду добро позиционирани на наутичким мапама Европе и света. Број пристајања крузера



и путника који је остварен 2019. године, Стратегијом је предвиђен тек за 2025. годину, што значи да су пројектовани резултати остварени шест година раније.

У одговору је такође наведено да је доношење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије 2015–2025 године, допринело развоју путничког саобраћаја и то повећањем броја путничких пристаништа са тадашњих три пристаништа, на данашњих десет путничких пристаништа. Ова активност резултирала је повећањем броја пристајања путничких пловила, те самим тим и броја путника/туриста. У циљу даљег унапређења потребно је приликом израде нове стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије у исту уврстити и пристаништа за посебне намене - марине, и дефинисати циљеве и даље активности за развој наутичког саобраћаја чиме би се употпунила туристичка понуда Србије. Такође, приоритетне активности би требало да буду везане за „Зелену агенду“ и дигитализацију. Потребно је посветити већи значај одрживом развоју, увођењу еколошки прихватљивих решења и промовисању зелених технологија у водном саобраћају. Истовремено, дигитализација процеса и инфраструктуре ће омогућити ефикасније управљање, побољшати комуникацију и унапредити безбедност и ефикасност лучких операција. Ове области су кључне за унапређење и модернизацију водног саобраћаја у Србији.

У складу са чланом 30 Закона о утврђивању надлежности АП Војводине, АП Војводина преко својих органа, у области речног саобраћаја, у складу са законом: уређује и обезбеђује унутрашњи пловидбени превоз, безбедност пловидбе, услове и начин коришћења, одржавања, обележавања и заштите унутрашњих пловних путева, осим пловних путева на којима важи међународни и међудржавни режим пловидбе, пристаништа, зимовника и сидришта, чамаца и пловених постројења и поступања у случају пловидбеног удеса на територији АП Војводине.

Активности Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај у области водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године, односиле су се пре свега на спровођење инспекцијског надзора безбедности пловидбе, као и контролу коришћења, одржавања, обележавања и заштите унутрашњих пловних путева.

Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај донео је два правилника који се односе на државне водне путеве на територији АП Војводине и то:

1. Правилник о начину техничког одржавања државних водних путева на територији Аутономне Покрајине Војводине⁴⁷
2. Правилник о одређивању зимовника отворених за зимовање домаћих пловила и условима за зимовање, сидрење и стајање пловила на државним водним путевима на територији Аутономне Покрајине Војводине⁴⁸.

Према подацима Покрајинског секретаријата, у периоду од 2021. до 2023. године на територији АП Војводине су реализована два пројекта из области водног саобраћаја, кроз програме прекограничне сарадње:

- Ревитализација бродских преводница Бездан и Шебешфок; Реализацијом пројекта је омогућено превођење пловила са Дунава у Канал Врбас- Бездан и у Бајски канал.
- Ревитализација навигационе инфраструктуре Канала Бегеј; Као резултат пројекта, очекује се поновно отварање пловидбе на каналу Бегеј, развој туризма, унапређење инфраструктуре и прекогранично повезивање у региону кроз повећање транспорта.

Према достављеном одговору, Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај у периоду 2021–2023. године није издвајао финансијска средства за пројекте из области водног саобраћаја, а за претходно наведене пројекте је, по потреби, пружао стручну

⁴⁷ „Службени лист АПВ“, број 51/2019

⁴⁸ „Службени лист АПВ“, број 51/2019



подршку Покрајинском секретаријату за регионални развој, међурегионалну сарадњу и локалну самоуправу, који је био партнер у пројекту.

Послове техничког одржавања, обележавања и заштите унутрашњих пловних путева на територији АП Војводине врши надлежни управљач ЈВП „Воде Војводине“, кроз реализацију својих основних делатности: уређење водотока и заштита од штетног дејства вода, уређење и коришћење вода и заштита вода од загађивања. Наведене активности ЈВП „Воде Војводине“ реализује у складу са Годишњим програмом пословања, на који сагласност даје Покрајинска влада. Финансирање техничког одржавања државних водних путева на територији АП Војводине, које обавља надлежни управљач ЈВП „Воде Војводине“, реализује се преко надлежног Покрајинског секретаријата за пољопривреду, водопривреду и шумарство, који у свом буџету обезбеђује средства за ове намене у оквиру програмских активности које се односе на област водопривреде. Кроз ове активности се финансира, између осталог, уређење водотока и заштита од штетног дејства вода, које укључује изградњу и одржавање насипа, речних коритока, као и спровођење мера за заштиту од поплава и ерозије, чиме се директно утиче и на одржавање и уређење пловног пута на државном водном путу.

Према достављеном одговору, како би се предупредило потенцијално душло финансирање активности, Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај у свом буџету не издваја средства за техничко одржавање државних водних путева, осим у случају да се укаже потреба за финансирањем одређених активности или пројеката који се директно односе на унапређење безбедности пловидбе на државним водним путевима у АП Војводини.

У току ревизије утврдили смо да нису реализоване све мере и активности утврђене Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије у циљу унапређења водног саобраћаја јер нису реализоване све планиране мере и активности из Акционог плана за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије и пројекти из Листе приоритетних пројеката за развој унутрашњег водног саобраћаја за период од 2015. до 2025. године. Представници Министарства су навели да поједине мере и активности нису реализоване услед недостатка финансијских средстава и кадровских капацитета, због персоналних промена у овом министарству, епидемије вируса COVID, као и слабог интересовања домаће привреде за пребацивање терета на овај вид саобраћаја. Постоји ризик да спроведене мере и активности нису у довољној мери допринеле унапређењу водног саобраћаја.



Препоручујемо Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да изврши анализу активности из Акционог плана за спровођење Стратегије и пројеката из Листе приоритетних пројеката који нису реализовани и утврди њихову потребу и приоритет приликом сачињавања нове стратегије.



Налаз 2.2: Нису успостављени у електронском облику прописани регистри о издатим бродским исправама и књигама, као ни обједињена база података о власницима пловила за цело подручје Републике Србије



Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Министарство води регистар издатих бродских сведочанстава, регистар издатих овлашћења о оспособљености, односно посебној оспособљености чланова посаде бродова унутрашње пловидбе, као и регистар издатих бродарских књижица. Према Закону о државној припадности и упису пловила, Министарство води домаће уписнике и у форми електронских записа који садрже базу података за цело подручје Републике Србије. Нису успостављени у електронском облику прописани регистри о издатим бродским исправама и књигама, као ни обједињена база података о власницима пловила за цело подручје Републике Србије, што отежава увид у наведене податке. Лучке капетаније воде евиденције о издатим бродским исправама и књигама и уписнике пловила у облику књига, а податке о власништву над пловилама могуће је добити писаним путем.

Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, бродске исправе које бродови морају да имају служе као доказ о идентитету, способности за пловидбу, техничким подацима и осталим својствима брода. У бродске књиге, које бродови морају да воде, уносе се подаци о важнијим догађајима на броду и обављеним радњама на броду, као и подаци у вези са пловидбом, водним путем и бродом. Бродске исправе и књиге прописане овим законом морају се налазити на броду и уредно водити. Бродске исправе и књиге морају се показати на захтев лучке капетаније, као и дипломатских или конзуларних представништава Републике Србије.

Према члану 83 Закона, брод је способан за пловидбу у одређеним зонама пловидбе и за одређену намену, ако:

- 1) испуњава услове прописане Техничким правилима за статутарну сертификацију бродова унутрашње пловидбе;
- 2) има прописани број стручно оспособљених чланова посаде;
- 3) је смештај и број укrcаних путника на броду у складу с прописаним условима за превоз путника;
- 4) је терет на броду укrcан у складу са добијеном теретном линијом, односно слободним боком и правилним начином распореда терета.

Брод мора да има сведочанство о способности брода за пловидбу. Према Закону способност брода за пловидбу утврђује се вршењем техничког надзора којим се утврђује да брод одговара захтевима Техничких правила. Технички надзор врши Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу. Прегледи постојећих бродова могу бити основни, редовни, ванредни и добровољни. Сведочанство о способности брода за пловидбу издаје Управа, након извршеног прегледа. О издатим исправама, Управа води уписник који садржи:

- 1) име и адресу власника брода;
- 2) број издатог сведочанства о способности брода за пловидбу, датум и место издавања, односно рок важења сведочанства о способности брода за пловидбу;
- 3) име и врста брода, ENI број⁴⁹, носивост брода у складу са сведочанством о баждарењу и податке о сведочанству о баждарењу, зоне пловидбе брода.

Уписник се води у електронском облику и доступан је на интернет страници министарства.

⁴⁹ ENI број је јединствени европски идентификациони број који морају да имају бродови унутрашње пловидбе



Према члану 105 Закона, брод мора имати бродско сведочанство. Бродско сведочанство садржи све податке из књиге уписника бродова у који је брод уписан. Бродским сведочанством доказује се: српска државна припадност брода, право и дужност да брод вије заставу трговачке морнарице Републике Србије, врста и намена брода, зона пловидбе на којој је овлашћен да плови, број путника и маса терета који брод сме да превози, као и статус Рајнског пловила. Бродско сведочанство издаје лучка капетанија. Бродско сведочанство издаје се на основу сведочанства о способности брода за пловидбу које издаје Управа након извршеног прегледа. Министарство води регистар издатих бродских сведочанстава.

Према члану 135 Закона, члан посаде брода унутрашње пловидбе који врши послове којима се обезбеђује пловидба, може да буде лице које је стекло одговарајуће звање и које за вршење послова тог звања на броду има одговарајуће овлашћење, као и приправник за стицање звања. Звање чланова посаде брода стиче се полагањем стручног испита за стицање овлашћења за вршење послова одговарајућег звања, а доказује се овлашћењем за вршење послова на броду. Пред овлашћења за вршење послова одговарајућег звања, чланови посаде могу да стичу посебна овлашћења о оспособљености, која се стичу положеним одговарајућим испитом. Овлашћења о оспособљености, односно посебној оспособљености издаје лучка капетанија на основу уверења о положеном стручном испиту које издаје Центар за обуку чланова посаде. За издавање овлашћења плаћа се републичка административна такса. Министарство води регистар издатих овлашћења о оспособљености, односно посебној оспособљености чланова посаде бродова унутрашње пловидбе. Ради размене информација министарство електронским приступом доставља Европској комисији податке о издатим овлашћењима о оспособљености, односно посебној оспособљености и њиховом статусу, из регистра издатих овлашћења о оспособљености, односно посебној оспособљености.

Према члану 136 Закона, као члан посаде на броду може да се укрца само лице које има бродарску књижицу коју издаје лучка капетанија. Бродарска књижица је исправа којом се доказује оспособљеност за вршење послова на броду члана посаде, здравствено стање, својство у коме је члан посаде укрцан на брод, као и трајање запослења на броду. Бродарска књижица је лична исправа лица коме је издата. Министарство води регистар издатих бродарских књижица. У циљу размене информација и провере података о издатим бродарским књижицама, министарство електронским приступом доставља Европској комисији податке о издатим бродарским књижицама из регистра издатих бродарских књижица. Бродарска књижица се издаје са роком важења од десет година.

Правилником о бродским исправама и књигама⁵⁰ се прописује врста, садржина, обрасци и начин вођења бродских исправа и књига, услови за издавање и престанак важења бродских исправа и књига, услови и начин обавештавања о променама унетим у бродске исправе и књиге, рокови важења бродских исправа и књига, као и начин вођења и садржина регистра издатих бродских дневника, регистра издатих бродских сведочанстава и сведочанстава о способности брода за пловидбу и одређује лице, односно орган који је овлашћен за уношење података у бродске исправе и књиге. Према члану 45 Правилника, регистар издатих бродских сведочанстава садржи:

- 1) име или ознаку, ENI број, врсту, носивост и зоне или делова водног пута пловидбе брода;
- 2) лучку капетанију, број и датум издавања бродског сведочанства, податке о власнику или сувласницима, називу уписника у који је брод уписан;
- 3) овере које се односе на додатне или посебне прегледе, рок важења бродског сведочанства и напомене.

⁵⁰ „Службени гласник РС“, бр. 60 од 8. јула 2015, 20 од 22. марта 2019, 145 од 3. децембра 2020, 139 од 16. децембра 2022.



Регистар издатих бродских сведочанстава води се на Обрасцу бр. 32 – Регистар издатих бродских сведочанстава. Регистар може да се води и у електронској форми.

Према члану 45а Правилника, регистар издатих бродских дневника садржи: име, ознаку и ЕНИ број брода; серијски број бродског дневника; лучку капетанију која је издала бродски дневник и датум издавања; податке о замени или поништавању бродског дневника. Ради размена информација министарство електронским приступом доставља Европској комисији податке о издатим бродским дневницима, из регистра издатих бродских дневника. Регистар издатих бродских дневника води се на Обрасцу бр. 33 – Регистар издатих бродских дневника. Регистар издатих бродарских дневника води се и у електронском облику.

Према члану 46 Правилника, у регистру издатих бродских сведочанстава, регистру издатих бродских дневника и регистру издатих сведочанстава о способности брода за пловидбу не може се ништа брисати, додавати или мењати, или на други начин учинити нечитљивим. Исправке погрешно унетих података врше се на тај начин што се текст који се исправљањем мења прецртава тако да остане читљив, а изнад или испод њега се уписује нови текст.

Правилником о бродарским књижицама⁵¹ прописују се услови, начин и поступак издавања и замене бродарске књижице домаћем и страном лицу, садржина и образац бродарске књижице, лица и органи надлежни за уношење и оверу података, као и садржина, образац и начин вођења регистра издатих бродарских књижица. Према члану 17 Правилника Регистар издатих бродарских књижица води се на Обрасцу број 2 – Регистар издатих бродарских књижица. Регистар издатих бродарских књижица води се и у електронском облику.

Према Правилнику о звањима чланова посаде бродова унутрашње пловидбе⁵², регистар издатих овлашћења у унутрашњој пловидби води се у облику књиге и у електронском облику. Електронски приступ регистру издатих овлашћења у унутрашњој пловидби има за циљ да омогући надлежним органима држава Европске уније проверу података о издатим овлашћењима и њиховом статусу.

Према Закону о државној припадности и упису пловила, уписници пловила воде се у облику књига. Министарство води домаће уписнике пловила и у форми електронских записа који садрже базу података за цело подручје Републике Србије.

У току ревизије испитивали смо у ком облику се воде уписници пловила и да ли Министарство води прописане регистре и у ком облику. Према одговору Министарства, уписнике пловила (бродова, чамаца и плутајућих објеката) у складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама воде лучке капетаније, које су подручне јединице министарства надлежног за послове саобраћаја. У уписнике пловила у лист Б уписује се право својине на пловилу, односно власништво. Уписници пловила се воде у облику књига и то су јавне књиге и не постоји електронска база података о власницима пловила. Тренутно је могуће једино писаним путем добити податке о власништву над пловилима.

Представници Министарства су навели да свака лучка капетанија као подручна јединица Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре води евиденције о издатим бродским исправама и књигама, о бродарским књижицама и овлашћењима (о основној и посебној оспособљености), као и о издатим дозволама за управљање чамцем. Представници Министарства су навели да за вођење регистара и уписника у електронском облику није до сада било финансијских средстава. Очекује се да се услови за вођење регистара и уписника у електронском облику стекну у наредних 18 месеци. Такође, навели су да је у току припрема за спровођење јавне набавке за израду базе података за издавање бродарских књижица, овлашћења чланова посаде и бродске дневнике у функцији признавања наших исправа од стране Европске

⁵¹ „Сл. гласник РС“, бр. 56 од 4. јуна 2021, 139 од 16. децембра 2022.

⁵² „Сл. гласник РС“, број 104 од 5. новембра 2021.



уније у складу са Директивом (ЕУ) 2017/2397 Европског парламента и Савета од 12. децембра 2017. године о признавању стручних квалификација у унутрашњој пловидби и стављању ван снаге директива Савета 91/672/ЕЕЗ и 95/50/ЕЗ. У оквиру пројектног задатка планирано је да се књиге регистара и уписника надограде за вођење у електронској форми.

У току ревизије, утврдили смо да нису успостављени у електронском облику прописани регистри о издатим бродским исправама и књигама, као ни обједињена база података о власницима пловила за цело подручје Републике Србије што отежава увид у наведене податке. Лучке капетаније воде евиденције о издатим бродским исправама и књигама, али је потребно да Министарство води прописане регистре у складу са законом. Иако се уписници пловила воде у облику књига у лучким капетанијама, потребно је да Министарство води домаће уписнике и у форми електронских записа који садрже базу података за цело подручје Републике Србије како би се, између осталог, олакшао увид у наведене податке надлежним субјектима (детаљније у Налазу 3.2). У достављеном одговору, Министарство је навело да ће по успостављању вођења регистара и уписника у електронском облику сви заинтересовани субјекти моћи у сваком тренутку да провере податке из регистара и уписника које воде лучке капетаније за цело подручје Републике Србије.

Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године предвиђена је мера - Регистрација свих пловила за спорт и рекреацију на територији Републике Србије и активност - Формирати електронске базе података пловила за спорт и рекреацију. За наведену активност надлежно је Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре: Сектор за водни саобраћај и безбедност пловидбе - Лучке капетаније. Индикатор активности су лако доступни подаци о броју и врсти пловила за спорт и рекреацију на водним путевима Републике Србије. У току ревизије, приликом обиласка лучке капетаније Београд, уверили смо се у постојање базе података регистрованих пловила за спорт и рекреацију на територији Републике Србије, али је потребно податке у успостављеној бази редовно уносити и ажурирати.



Препоручујемо Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да води прописане регистре у складу са законом, као и домаће уписнике пловила и у форми електронских записа који садрже базу података за цело подручје Републике Србије.

Налаз 2.3: Нису предузете све активности у циљу унапређења безбедности водног саобраћаја и заштите животне средине



Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, у циљу унапређења безбедности и ефикасности бродског саобраћаја и заштите животне средине, министар установљава пружање услуга сервиса за управљање бродским саобраћајем (VTS). Према подацима Министарства, у ревидираном периоду VTS сервис је успостављен у виду набавке, имплементације и инсталације опреме потребне за надзор водног саобраћаја, као и за комуникацију са пловилима из контролног центра, али није обезбеђен одговарајући стручни кадар. Услед наведеног, нису испуњени циљеви VTS сервиса, па постоји ризик у погледу безбедности водног саобраћаја и заштите животне средине.

Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама уређују се услови и начин за безбедну пловидбу на унутрашњим водама Републике Србије, водни путеви и пловидба, пловила и њихова способност за пловидбу, посада, трагање и спасавање, луке и пристаништа, надзор и друга питања која се односе на пловидбу на унутрашњим водама. Чланом 5 Закона о пловидби



и лукама на унутрашњим водама прописано је да безбедност пловидбе подразумева услове, правила, техничка правила и мере које морају испуњавати пловила и посада, водни путеви, луке и пристаништа којима се обезбеђује безбедна пловидба.

Послови безбедности пловидбе су управни, инспекцијски, технички и други стручни послови одређени овим законом и прописима донетим на основу овог закона, којима се обезбеђује безбедност пловидбе. Наведени послови су у надлежности министарства надлежног за послове саобраћаја, лучке капетаније, Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу, Дирекције за водне путеве, Агенције за управљање лукама, овлашћеног правног лица за техничко одржавање државних водних путева и овлашћеног правног лица за техничко одржавање државних водних путева на територији аутономне покрајине.

Према члану 40 Закона министар прописује посебне секторе водних путева на којима постоје посебни ризици за пловидбу. Посебни ризици на секторима водних путева постоје у следећим случајевима: 1) честих промена струјања и брзине тока; 2) хидроморфолошких карактеристика водног пута и непостојања одговарајућих информација о водном путу или одговарајућих пловидбених карата; 3) постојања посебних правила пловидбе на одређеном сектору водног пута због посебних хидроморфолошких карактеристика; 4) високе учесталости несрећа на одређеном сектору водног пута која се приписује недостатку прописане компетенције заповедника.

Према Закону, пре доношења наведеног прописа, министарство спроводи поступак консултација са надлежном међународном комисијом за пловидбу у циљу осигурања безбедности и спречавања ризика и обавештава Европску комисију о секторима, додатним компетенцијама које се захтевају од заповедника који плове на тим секторима водних путева, као и начину на који се доказује да су ти захтеви испуњени, најкасније шест месеци пре ступања на снагу тог прописа. Ако сектори водних путева чине заједнички водни пут са суседном државом, заједнички сектори водних путева са посебним ризицима одређују се у сарадњи са суседном државом и Република Србија и суседна држава о томе заједнички обавештавају Европску комисију.

Према образложењу Министарства, разматра се питање дефинисања сектора водних путева, као и питање да ли на међународним и међудржавним водним путевима који се налазе на територији Републике Србије постоје разлози за одређивање тих сектора, о чему мора да се спроведе и поступак консултација са надлежним међународним комисијама, као и суседним државама са којима имамо заједничке секторе водних путева.

Према члану 188 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, у циљу унапређења безбедности и ефикасности бродског саобраћаја и заштите животне средине министар установљава пружање услуга сервиса за управљање бродским саобраћајем (VTS), у подручјима где то безбедност саобраћаја захтева (саобраћај високог интензитета, превоз опасног терета, опасне и комплексне пловидбене ситуације, отежавајући хидрографски, хидролошки и метеоролошки услови, међусобни утицај водног транспорта и других активности на водном путу, повећани број незгода у одређеној зони, постојећи планови бродског саобраћаја на одређеном водном путу и због потреба сарадње између суседних држава, уски пролази, посебне лучке конфигурације, мостови, преводнице и сличне препреке, постојеће или предвиђене промене у систему саобраћаја у одређеној зони и друго).

Према Закону, VTS сервис треба да омогући идентификацију и праћење пловила, стратешко планирање кретања пловила и пружање пловидбених информација и помоћи. VTS сервис треба да омогући тачне и јасне информације, као и да пружи помоћ у смањењу ризика загађивања и координацију приликом предузимања мера заштите од загађивања животне



средине. Прописано је да Министарство управља VTS-ом, а да успостављање VTS-а подразумева:

- 1) пружање релевантних података који се односе на унапређење безбедности и ефикасности бродског саобраћаја корисницима VTS-а;
- 2) обезбеђивање одговарајуће опреме и објеката за остваривање циљева сервиса;
- 3) обезбеђивање одговарајућег стручног кадра за испуњавање постављених циљева сервиса.

Према закону, за обављање послова Сервиса за управљање бродским саобраћајем (VTS) образује се VTS центар, као посебна организациона јединица у министарству. Оперативно управљање пословима Сервиса за управљање бродским саобраћајем у VTS центру обављају VTS оператери.

У складу са донетим Акционим планом за спровођење Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, рок за реализацију мере: Успостављање и усавршавање VTS био је четврти квартал 2016. године. Према Извештају за 2015. и 2016. годину о спровођењу мера и постизању циљева утврђених Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, са успостављањем VTS се касни, док је у Извештају о спровођењу Стратегије у периоду од 2017. до 2022. године наведено да је успостављање VTS у завршној фази и да се пуна примена очекивала у 2023. години.

Испитивали смо докле се стигло са реализацијом наведене мере и да ли је VTS у потпуности успостављен у циљу унапређења безбедности и ефикасности бродског саобраћаја и заштите животне средине.

Према одговору Министарства, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је 2023. године реализовало пројекат „Успостављање VTS и гласовног VHF система на Дунаву и Сави у Републици Србији“ на тај начин да је набављена техничка опрема за VTS центар, који ће допринети унапређеном управљању и контроли саобраћаја на унутрашњим водним путевима и створиће услове за промену, односно модернизацију режима обављања административних процедура везаних за прелазак државне границе у међународном речном саобраћају. Такође, на предлог Сектора за водни саобраћај и безбедност пловидбе Правилником о унутрашњем уређењу и систематизацији радних места у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре из децембра 2023. године, додата је Група за сервис за управљање бродским саобраћајем (VTS). Према Правилнику, у Групи за сервис за управљање бродским саобраћајем (VTS) обављају се послови који се односе на управне, техничке и друге стручне послове којима се обезбеђује безбедност пловидбе који се односе на: управљање бродским саобраћајем (VTS) у сарадњи са другим надлежним органима; праћење кретања и задржавања пловила; пружање информационих услуга, пружање услуге помоћи при пловидби и услуге помоћи у организацији саобраћаја; предузимање управних и других мера; пружање података о условима на водном путу, временским приликама, опасностима и о другим елементима који могу бити од утицаја на кретање пловила, вођење евиденције о догађајима и чињеницама у оквиру своје делатности, припрему и обраду података, предузимање мера у ванредним околностима у сарадњи са министарством надлежним за унутрашње послове (трагање и спасавање и сл.), други послови прописани законима и подзаконским прописима, учешће у процесима који су у вези са стручним усавршавањем државних службеника у Групи и друге послове из делокруга Групе.

У одговору Министарства наведено је да је у току конкурс за пријем у радни однос службеника који ће радити у Групи за сервис за управљање бродским саобраћајем (VTS). По пријему нових службеника извршиће се њихова обука и планира се један пробни период рада. Очекује се да VTS центар почне са радом у наредних девет месеци.

У току ревизије, утврдили смо, на основу података Министарства, да је VTS сервис успостављен у виду набавке, имплементације и инсталације опреме потребне за надзор водног саобраћаја, као и за комуникацију са пловилима из контролног центра, у коме ће оператери 24



сата дневно вршити контролу и управљање саобраћајем. VTS центар се налази у Лучкој капетанији Београд. У ревидираном периоду није обезбеђен одговарајући стручни кадар за испуњавање постављених циљева сервиса и његове пуне имплементације.

Потребно је да Министарство предузме активности у циљу пуне имплементације VTS сервиса како би испунио циљ унапређења безбедности и ефикасности бродског саобраћаја и заштите животне средине.

Према члану 198 Закона, на објектима безбедности пловидбе на међународним водним путевима, бродовима и у лукама отвореним за међународни саобраћај мора се осигурати одговарајућа заштита од догађаја који могу угрозити сигурност пловидбе, људске животе и здравље, као и животну средину.

Влада прописује начин остваривања сигурносне заштите и лица која предузимају мере сигурносне заштите бродова, лука и објеката безбедности пловидбе на међународним водним путевима, ниво сигурности, обавештавање у случају промене нивоа сигурности, обавезну садржину сигурносних планова брода, луке, односно објеката безбедности пловидбе, као и спровођење вежби провере појединих сигурносних мера.

У складу са Законом, Влада је донела Уредбу о о начину остваривања сигурносне заштите бродова, лука отворених за међународни саобраћај и објеката безбедности пловидбе на међународним водним путевима.⁵³

Према члану 249 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, послови надзора над спровођењем одредаба овог закона обухватају вршење надзора, између осталог, над спровођењем сигурносних планова који се односе на брод и објекте безбедности пловидбе и лица одговорна за сигурност, а над спровођењем сигурносних планова у лукама отвореним за међународни саобраћај у сарадњи са инспекторима министарства надлежног за унутрашње послове.

Према одговору Сектора за инспекцијски надзор – Одељења за инспекцијске послове безбедности пловидбе Министарства, Уредба о начину остваривања сигурносне заштите бродова, лука отворених за међународни саобраћај и објеката безбедности пловидбе на међународним водним путевима је у примени од 31. децембра 2020. године и од тада се појавио низ проблема у вези са применом њених одредби. Током 2020, 2021. и 2022. године одржане су саветодавне посете од стране инспектора безбедности пловидбе код свих лучких оператера, Дирекције за водне путеве и бродара, где је указано да своје поступање и пословање морају да ускладе са одредбама Уредбе. Након саветодавних посета наведени субјекти су подносили документацију МУП-у, који је надлежан за одобравање сигурносних планова. У претходном периоду се нису вршили инспекцијски надзори из разлога што су процедуре одобравања планова у току. Инспекцијски надзори постојања сигурносних планова, који се односе на брод и објекте безбедности пловидбе и лица одговорна за сигурност бродара, ће се вршити када се буду окончали поступци одобравања планова.

У току ревизије извршили смо увид у записнике инспекцијских надзора које је инспекција безбедности пловидбе вршила у периоду 2021–2023. године. Записницима је констатовано да су најчешће неправилности које се односе на безбедност пловидбе и животну средину следеће:

- брод нема важеће бродско сведочанство или чамац нема важећу пловидбену дозволу или плутајући објекат нема плутајућу дозволу;
- брод нема прописан број чланова посаде са важећим бродарским књижицама и овлашћењима;

⁵³ „Службени гласник РС“, број 56 од 18. јула 2018.



- на чамцима за јавни превоз путника укрцан је већи број лица, него што је прописано у пловидбеној дозволи, као и да на плутајућим објектима за привредне сврхе борави већи број лица него што је прописано у плутајућој дозволи;
- одржавање спортских манифестација на води без сагласности надлежног органа;
- неприлагођена пловидба условима водног пута на предметном сектору;
- употреба пловила без позиционих и других светала;
- напуштена и потопљена пловила која угрожавају безбедност пловидбе;
- препреке за пловидбу настале отпадним таложењем материјала са обале чиме је повећан ризик за безбедно маневрисање пловила;
- изливање нафте са неисправног пловила.

Спречавање загађења ваздуха и воде, узрокованог интензивним саобраћајем је у фокусу целе Европе, као и подунавског региона. Негативни ефекат по околину посебно у смислу загађења ваздуха је мањи ако се за превоз одређених роба користе пловила уместо друмских возила. Подизање еколошке свести о потреби преласка терета са путева на железницу и водне путеве, где год је то могуће, у циљу заштите животне средине, јесте дуг процес који подразумева упорно информисање о предностима унутрашњег водног саобраћаја у Републици Србији.

Стратегија развоја водног саобраћаја је у функцији промоције водног саобраћаја као исплативог и еколошки прихватљивог вида саобраћаја јер предности водног саобраћаја за одређене врсте терета у односу на друге видове саобраћаја у смислу заштите животне средине нису довољно препознате у Републици Србији.

Према подацима Агенције, Зелена агенда за Западни Балкан, проистекла из Европског зеленог договора, истиче важност водног саобраћаја и преbacивања већих количина терета на овај вид превоза. На тај начин смањила би се потрошња енергије и загађење животне средине, односно обезбедио већи удео обновљиве енергије и већа енергетска ефикасност. Један од стубова Агенде је и декарбонизација, односно смањење зависности од фосилних горива. Република Србија је друга земља у Дунавском региону, после Румуније, по годишњим количинама претовареног терета (око 16 милиона тона годишње у последње три године). Осим тога, на међународним путничким пристаништима је до пандемије евидентиран сталан раст броја пристајања крузера, те је тако Србија трећа земља у Дунавском сливу по броју пристајања и крузера, после Аустрије и Мађарске.

Имајући у виду фреквенцију теретног и путничког саобраћаја на рекама у Србији и потенцијалне еколошке ризике, Агенција је иницирала пројекат „Зелене Луке“, чијом би се реализацијом омогућило успостављање одрживог и отпорног транспортног система, смањење карбонског отиска водног саобраћаја и остваривање циљева Зелене агенде.

Пројекат „Зелене Луке“ има три сегмента:

- 1) Мониторинг систем за акцидентне ситуације и наутичке услове у лучким подручјима;
- 2) Увођење зелене (соларне) енергије у луке и пристаништа;
- 3) Снабдевање пловила електричном енергијом са обале.

У пројекту је наведено да побољшање еколошких перформанси водног саобраћаја доприноси остварењу циљева заштите животне средине и заштите природе при експлоатацији унутрашњих водних путева у Републици Србији. На овај начин смањила би се потрошња енергије и загађење животне средине, односно обезбедио већи удео обновљиве енергије и већа енергетска ефикасност.

Према одговору Агенције, главни изазов у претходном периоду било је обезбеђивање неопходних средстава за реализацију пројекта.



Према одговору Министарства, у план набавки Европске инвестиционе банке уврштене су три гране пројекта „Зелене луке“ за финансирање у износу од 50% ЕИБ, 50% буџет РС, а све у оквиру постојећег финансијског уговора за развој речне транспортне инфраструктуре у Србији између Републике Србије и Европске Инвестиционе Банке. Према предвиђеној динамици пројекта планирано је да наведене три гране буду имплементирани до краја 2027. године.

Такође, у извештајима о спровођењу Стратегије је наведено да у оквиру очувања повољног стања екологије треба интензивирати активности на прикупљању и збрињавању бродског отпада на међународним и међудржавним водним путевима (детаљније у Налазу 2.1).



Препоручујемо Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да предузме активности у циљу пуне имплементације VTS сервиса како би испунио циљ унапређења безбедности и ефикасности бродског саобраћаја и заштите животне средине.

ЗАКЉУЧАК 3: Нису у потпуности успостављени ефикасан надзор и контрола у области водног саобраћаја

У оквиру трећег ревизорског питања циљ је био да утврдимо да ли су успостављени ефикасан надзор и контрола у области водног саобраћаја.

Под надзором у области водног саобраћаја подразумевамо да су Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај преко инспекције безбедности пловидбе вршили инспекцијски надзор над спровођењем Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама и прописа донетих на основу овог закона, којима се уређује безбедност пловидбе. Под контролом у области водног саобраћаја подразумевамо да је Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај вршио контролу обрачуна и наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу који се налазе на територији аутономне покрајине и да је Агенција за управљање лукама вршила контролу обрачуна и наплате накнада за коришћење лука и пристаништа, као и праћења рада лучких оператера који обављају лучке делатности у складу са природом њиховог пословања и обавезама преузетим према Агенцији.

На основу циља, испитивали смо у којој мери је у претходном периоду водни саобраћај био предмет инспекцијског надзора (републичка и покрајинска инспекција безбедности пловидбе), које мере је наложила инспекција и да ли су наведене мере извршене. Анализирали смо у којој мери је спроведени надзор допринео унапређењу и повећању безбедности водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године. Поред наведеног, испитивали смо ефикасност обрачуна и наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу, као и накнада за коришћење лука и пристаништа (накнаде за употребу обале, накнаде за пристајање и лежарине). Такође испитали смо у којој мери је успостављен систем праћења рада лучких оператера.

На основу анализе документације субјеката ревизије, одговора и обављених интервјуа донели смо закључак који темељимо на следећим налазима:



Налаз 3.1: Спроведени надзор није у довољној мери допринео унапређењу и повећању безбедности водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године јер нису у потпуности извршене мере које је наложила инспекција безбедности пловидбе



Према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, надзор над спровођењем овог закона и прописа донетих на основу овог закона, којима се уређује безбедност пловидбе врши министарство. Инспекцијски надзор врши министарство преко инспектора безбедности пловидбе. Инспекцијске послове на државним водним путевима, као и на другим унутрашњим водама на територији аутономне покрајине врше инспектори безбедности пловидбе аутономне покрајине, као поверене послове. Према Закону о инспекцијском надзору, контролни инспекцијски надзор врши се ради утврђивања извршења мера које су предложене или наложене надзираном субјекту у оквиру редовног или ванредног инспекцијског надзора. Увидом у записнике, утврдили смо да у периоду 2021–2023. године инспекција није вршила праћење спровођења појединих изречених мера. Спроведени надзор није у довољној мери допринео унапређењу и повећању безбедности водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године јер нису у потпуности извршене мере које је наложила инспекција безбедности пловидбе.

Према члану 245 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, надзор над спровођењем овог закона и прописа донетих на основу овог закона, којима се уређује безбедност пловидбе врши министарство. Према члану 246 Закона, инспекцијски надзор врши министарство преко инспектора безбедности пловидбе. У вршењу надзора инспектор издаје наређења и изриче забране писменим решењем.

Према члану 7 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, инспекцијске послове на државним водним путевима, као и на другим унутрашњим водама на територији аутономне покрајине врше инспектори безбедности пловидбе аутономне покрајине, као поверене послове. Према члану 31 Закона о утврђивању надлежности АП Војводине, АП Војводина, преко својих органа, у области речног саобраћаја, у складу са законом, врши инспекцијски надзор на територији АП Војводине. Наведени послови врше се као поверени.

Према члану 248 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, у вршењу инспекцијског надзора инспектор прегледа пловила, бродске исправе и књиге, исправе и књиге других пловила, исправе чланова посаде брода и других пловила, луке, пристаништа, привремена претоварна места, марине, купалишта, водни пут, пловидбу, изградњу објеката на пловном путу који утичу на безбедност пловидбе, објекте безбедности пловидбе, загађивање животне средине са пловила, превоз путника и ствари, као и другу потребну документацију од значаја за инспекцијски надзор.

Према члану 249 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, послови надзора над спровођењем одредаба овог закона обухватају вршење надзора над:

- 1) бродовима и другим пловилима у погледу заштите лица на броду, односно другим пловилима и заштите животне средине од загађивања са пловила;
- 2) бродовима и другим пловилима у погледу њихове способности за пловидбу;
- 3) спровођењем међународног режима лука у складу са међународним обавезама Републике Србије и стањем лука отворених за међународни саобраћај, испуњавању услова за безбедност пловидбе зимовника, сидришта и преводница на водним путевима, као и лука отворених за домаћи саобраћај, пристаништа, привремених претоварних места и марина;



- 4) спровођењем сигурносних планова који се односе на брод и објекте безбедности пловидбе и лица одговорна за сигурност, а над спровођењем сигурносних планова у лукама отвореним за међународни саобраћај у сарадњи са инспекторима министарства надлежног за унутрашње послове;
- 5) техничким одржавањем водних путева и објектима безбедности пловидбе на њима;
- 6) вршењем радио-службе која служи безбедности пловидбе и заштити људског живота на водним путевима и одржавањем и радом те службе.

Према Закону о инспекцијском надзору⁵⁴, инспекцијски надзор, према врсти, може бити редован, ванредан, мешовити, контролни и допунски. Редован инспекцијски надзор врши се према плану инспекцијског надзора. Ванредан инспекцијски надзор врши се, између осталог, када је неопходно да се, сагласно делокругу инспекције, предузму хитне мере ради спречавања или отклањања непосредне опасности по живот или здравље људи, имовину, животну средину, јавне приходе, несметан рад органа и организација, комунални ред или безбедност; када се после доношења годишњег плана инспекцијског надзора процени да је ризик висок или критичан или промене околности; ради спречавања обављања делатности и вршења активности нерегистрованих субјеката и друго. Контролни инспекцијски надзор врши се ради утврђивања извршења мера које су предложене или наложене надзираном субјекту у оквиру редовног или ванредног инспекцијског надзора.

Инспектор прати извршење решења које је донео и врши канцеларијски или теренски контролни инспекцијски надзор да би утврдио да ли су мере које су изречене решењем извршене, подноси захтев за покретање прекршајног поступка ако субјект не изврши, односно не обезбеди спровођење извршења извршног решења и о стању извршења подноси редован месечни извештај руководиоцу инспекције. На захтев руководиоца инспекције, инспектор подноси посебне извештаје. Инспекција нарочито и појачано прати да ли је нерегистровани субјект без одлагања покренуо прописани поступак за упис у одговарајући регистар или евиденцију, прибављања сагласности надлежног органа или организације или пријаве надлежном органу или организацији, и да ли се придржава забране обављања делатности или вршења активности до испуњења за то прописаних услова, као и да ли је отклонио друге откривене незаконитости.⁵⁵

Инспекција прикупља податке и прати и анализира стање у области инспекцијског надзора која је у њеном делокругу. Ти послови укључују прикупљање и анализу података добијених помоћу контролних листи, вођењем анкета и истраживања јавног мњења и другим непосредним прикупљањем података, података прибављених од државних органа, органа аутономне покрајине и јединице локалне самоуправе и других ималаца јавних овлашћења, статистичких и других података, прикупљање и анализу инспекцијске, управне, судске и пословне праксе из одговарајуће области инспекцијског надзора, и друге сродне послове. На основу утврђеног стања и процене ризика инспекција припрема план инспекцијског надзора, иницира доношење, измене и допуне закона и других прописа, уједначава и објављује инспекцијску праксу, предузима превентивне активности и предлаже органима државне управе, органима аутономне покрајине и јединице локалне самоуправе и другим имаоцима јавних овлашћења предузимање активности и мера на које су овлашћени.⁵⁶

Инспекцијски надзор заснива се на процени ризика и сразмеран је процењеном ризику, тако да се ризиком делотворно управља. Процена ризика је део процеса анализе ризика, који обухвата и управљање ризиком и обавештавање о ризику. Ризик, према степену, може бити незнатан, низак, средњи, висок и критичан. Ризик се процењује у току припреме плана инспекцијског надзора и пре и у току инспекцијског надзора. Када се у току реализације

⁵⁴ Члан 6 Закона о инспекцијском надзору

⁵⁵ Члан 41 Закона о инспекцијском надзору

⁵⁶ Члан 8 Закона о инспекцијском надзору



годишњег плана инспекцијског надзора промене околности на основу којих је процењен ризик и сачињен план, инспекција усклађује процену ризика и план инспекцијског надзора са новонасталим околностима. Процена ризика у току припреме плана инспекцијског надзора врши се тако што инспекција, у праћењу и анализи стања у области инспекцијског надзора која је у њеном делокругу, идентификује ризике по законом и другим прописом заштићена добра, права и интересе, који могу настати из пословања или поступања надзираног субјекта и, према одговарајућим критеријумима, процењује тежину штетних последица и вероватноћу њиховог настанка, тако да се добије процењени степен ризика.⁵⁷

План инспекцијског надзора заснива се на утврђеном стању у области инспекцијског надзора и процени ризика. Инспекција је дужна да спроводи план инспекцијског надзора, осим када постоје нарочито оправдане изузетне околности које је у томе спречавају.⁵⁸

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

Према достављеним подацима, укупан број инспекцијских надзора Одељења за инспекцијске послове безбедности пловидбе у оквиру Сектора за инспекцијски надзор Министарства у периоду 2021–2023. године, по годинама приказан је у наредној табели.

Табела 4: Број инспекцијских надзора у периоду 2021–2023. године, по годинама

Година	Број надзора
2021.	515
2022.	552
2023.	479

Према наводима Министарства, до смањења броја инспекцијских надзора током 2023. године је дошло услед тога што су три инспектора безбедности пловидбе били на дужем боловању од неколико месеци.

Према подацима Министарства, на основу Правилника о изменама и допунама Правилника о унутрашњем уређењу и систематизацији радних места у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре од 19. маја 2020. године, инспекција за послове безбедности пловидбе организована је као Одељење за инспекцијске послове безбедности пловидбе у оквиру Сектора за инспекцијски надзор. Систематизовано је десет радних места и то један виши саветник, седам самосталних и два саветника, док је у посматраном периоду било попуњено седам радних места. Наводе да, када се сагледа однос броја инспектора према укупном броју предмета инспекцијског надзора, као и подручје које се покрива, сматрају да је недовољан број инспектора безбедности пловидбе тј. да постоји потреба за повећањем броја инспектора.

У наредној табели приказан је број субјеката, односно објеката који су предмет инспекцијског надзора, према подацима инспекције безбедности пловидбе.

Табела 5: Број субјеката, односно објеката - предмет инспекцијског надзора

Предмет инспекцијског надзора	Број субјеката/објеката надзора
Правна лица која поседују регистроване бродове	114
Регистровани бродови	440
Субјекти који поседују плутајуће објекте за привредне сврхе	163
Плутајући објекти	200
Субјекти који поседују чамце за привредне сврхе	211
Број чамаца за привредне сврхе	586

⁵⁷ Члан 9 Закона о инспекцијском надзору

⁵⁸ Члан 10 Закона о инспекцијском надзору



Предмет инспекцијског надзора	Број субјеката/објеката надзора
Лучки оператери	40
Чамци за рекреативне сврхе	19.179
Плутајући објекти за рекреативне сврхе	1.067

Поред наведеног, предмет надзора је и водни пут и објекти безбедности пловидбе који се на њему налазе, односно обални и водни знакови и препреке на водном путу, као мостови, гасоводи и скелски прелази, затим откривања нерегистрованих субјеката, као и вршења увиђаја при пловидбеним незгодама. Из тог разлога из Министарства указују да је битан надзор на свим водним путевима, ради свеобухватне заштите безбедности људи и објеката, без обзира на то да ли је инспекцијски надзор брода, чамца, плутајућег објекта, купалишта, лучког оператера, организовања манифестација на води.

Према подацима из Годишњих извештаја о раду Одељења за инспекцијске послове безбедности пловидбе за 2021, 2022. и 2023. годину постигнути су следећи резултати:

Табела 6: Приказ постигнутих резултата рада инспекције за послове безбедности пловидбе у периоду 2021–2023. године, по годинама

Активност	Број предмета (јануар 2021 – децембар 2021.) (7 инспектора)	Број предмета (јануар 2022 – децембар 2022.) (7 инспектора)	Број предмета (јануар 2023 – децембар 2023.) (7 инспектора)
Редовни инспекцијски преглед	374	473	379
Ванредни инспекцијски преглед	141	79	100
Сачињени записници	515	552	484
Сачињене службене белешке	35	10	18
Саветодавне посете	60	28	20
Донета решења	55	28	23
Поднете прекршајне пријаве	379	224	110
Поднете пријаве за привредни преступ	11	10	8
Кривичне пријаве	0	0	1

У току ревизије испитивали смо да ли је у периоду 2021–2023. године инспекција спроводила контролне надзоре. Према одговору и достављеној документацији, током 2021. године је извршено 24 контролна надзора, 2022. године 14 контролних надзора и 2023. године 14 контролних надзора. Током 2024. године је извршен 31 контролни надзор.

Током ревизије извршили смо увид у записнике инспекције из 2021, 2022 и 2023. године, нарочито оне који се односе на најчешће утврђене неправилности у раду надзираних субјеката и у којима су утврђени нерегистровани субјекти.

Увидом у записнике, утврдили смо да су се најчешће неправилности односиле на следеће:

- брод нема важеће бродско сведочанство или чамац нема важећу пловидбену дозволу (нерегистрована пловила);
- брод нема прописан број чланова посаде са важећим бродарским књижицама и овлашћењима;
- плутајућим објектима који се користе за привредне сврхе истекла је важност плутајуће дозволе која је услов да би се на плутајућем објекту обављала привредна делатност;
- плутајући објекат нема књигу пописа посаде и нема стручна лица за управљање и надзор;



- на чамцима за јавни превоз путника укрчан је већи број лица, него што је прописано у пловидбеној дозволи, као и да на плутајућим објектима за привредне сврхе борави већи број лица него што је прописано у плутајућој дозволи;
- привезиште нема важећу плутајућу дозволу, није уписано у Уписник плутајућих објеката који води надлежна лучка капетанија;
- потисницама су истекле баждарске исправе;
- на препрекама на водном путу (мостови, гасоводи и др.) не ради осветљење изнад знакова на пловидбеним отворима за пловидбу ноћу и у време смањене видљивости;
- организатори спортских такмичења, односно приредби на водном путу одржавају спортска такмичења, односно приредбе без потребног одобрења надлежне лучке капетаније;
- није постојао непрекидан надзор на броду и брод није имао све прописане књиге и исправе.

У току ревизије, увидом у записнике, утврдили смо да у периоду 2021–2023. године нису у потпуности извршене мере које је наложила инспекција, а праћење спровођења појединих изречених мера инспекција није вршила. Постоје записници којима су предложене или наложене мере, а инспекција није извршила контролни надзор ради утврђивања извршења мера које су предложене или наложене надзираном субјекту у оквиру редовног или ванредног инспекцијског надзора.

Према одговору и достављеној документацији, од 55 донетих решења у 2021. години, извршено је 27 решења. У 2022. години од 28 донетих решења је извршено 15, а у 2023. години је од донетих 23 решења извршено 14 решења. Као разлог пада броја донетих решења и поднетих прекршајних пријава наводи се превентивно деловање инспекције безбедности пловидбе кроз саветодавне посете што је довело до поступања надзираних субјеката у складу са одредбама закона и то што су надзирани субјекти у остављеном року испунили обавезе које су им наложене записником, односно пре доношења решења.

Потребно је да Министарство кроз рад инспекције за безбедност пловидбе настави да спроводи инспекцијски надзор и прати спровођење изречених мера у циљу унапређења стања у овој области.

Према подацима Министарства, Одељење за инспекцијске послове безбедности пловидбе вршењем инспекцијског надзора као и спровођењем саветодовних посета је подигло ниво поштовања законских одредби и то:

- увођењем тзв. самопровера, где се од стране инспекције доставља контролна листа власницима пловила за јавни превоз и плутајућих објеката на којима се обавља привредна делатност, како би извршили самоконтролу, чиме се они упознају са вршењем инспекцијског надзора, као и како би стекли слику о стању својих пловила, чиме је степен будућих неправилности битно смањен;
- инспекцијским надзором дневне и ноћне сигнализације на свим наутичким захтевним мостовима знатно је олакшан пролаз пловила кроз мостове и смањен број пловидбених незгода;
- сталним инспекцијским надзором плутајућих објеката смањен је број нерегистрованих субјеката.

У годишњим извештајима о раду за 2021, 2022. и 2023. годину наведено је да је на основу извршених инспекцијских надзора у 2021. години утврђено 109 нерегистрованих субјеката, у 2022. години 22 нерегистрована субјекта, а у 2023. години 55 нерегистрованих субјеката. У поступку инспекцијског надзора, неправилности које се односе на ово питање су непостојање или истекло важење плутајућих дозвола, пловидбених дозвола, бродског сведочанства и одобрења за обављање лучке делатности.



У одговору републичке инспекције безбедности пловидбе, наведено је да је крајем 2023. године извршен инспекцијски надзор плутајућих објеката у Београду и у 17 надзора утврђено је да је истекло важење плутајућих дозвола и изречене су мере забране плутања и обављања привредне делатности на тим објектима. Наводе да су доставили дописе Граду Београду ради предузимања мера из њихове надлежности тј. доношења решења о уклањању плутајућих објеката с обзиром на то да је Управа Града Београда, сходно члану 38 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, донела Одлуку о постављању плутајућих објеката на водном земљишту на територији града Београда⁵⁹, којом је регулисано да инспекцијски надзор над применом ове одлуке врши комунална инспекција града Београда.

Према подацима инспекције за безбедност пловидбе:

- у 2021. години је извршен инспекцијски надзор једног привредног друштва које је обављало лучку делатност без одобрења за обављање лучке делатности, а контроле лучких оператера није било;
- у 2022. години је вршен инспекцијски надзор једног лучког оператера и нису утврђене неправилности и
- у 2023. години је вршен инспекцијски надзор девет лучких оператера и нису констатоване неправилности.

У годишњем плану инспекције безбедности пловидбе за 2024. годину је наведено да је једном годишње потребно извршити инспекцијски надзор лучких оператера. У току ревизије, током 2024. године је извршен инспекцијски надзор 23 лучка оператера. Према одговору инспекције, остали лучки оператери ће бити предмет инспекцијског надзора до краја године.

У претходном периоду било је примера координације надлежних субјеката у области водног саобраћаја. Агенција за управљање лукама се у ревидираном периоду обрађала Сектору за инспекцијски надзор дописима у којима је наведено да је утврђено да поједина правна лица обављају делатност без одобрења за обављање лучке делатности. По пријему дописа у 2021. години, Одељење за инспекцијске послове безбедности пловидбе је извршило ванредни инспекцијски надзор и сачинило записник 25. марта 2021. године, којим је констатовано да привредни субјект обавља лучку делатност и пружа лучке услуге лучким корисницима, а није стекао статус лучког оператера. Против наведеног привредног друштва поднета је Пријава за привредни преступ. Утврђено је да је наведеном привредном субјекту 2019. године забрањено обављање лучке делатности, док не стекне статус лучког оператера.

У току ревизије утврдили смо да је Министарство преко инспектора безбедности пловидбе вршило надзор над нерегистрованим субјектима у области водног саобраћаја, али је потребно да настави са активностима како би нерегистровани субјекти пословали у складу са законом, у циљу унапређења безбедности пловидбе.

Према наводима Министарства, унапређење надзора у овој области првенствено се огледа у појачаном превентивном деловању инспекције, као и у повећању броја заједничких инспекцијских надзора са другим инспекцијама (туристичка инспекција, тржишна инспекција, пореска инспекција, инспекција рада, комунална инспекција) према истом надзираном субјекту због сложености инспекцијског надзора или значаја спречавања или отклањања незаконитости, односно штетних последица и ради спречавања обављања делатности и вршења активности нерегистрованих субјеката, као и побољшању размене информација у вршењу инспекцијског надзора између инспекција и стварању заједничке базе података свих надлежних инспекција како на нивоу републике, тако и на нивоу града и општине.

У складу са законом, инспекција безбедности пловидбе спроводи поступак испитивања и утврђивања чињеница при пловидбеним незгодама. За организацију и спровођење безбедносне

⁵⁹ „Сл. лист града Београда број 84/2022“



истраге у циљу утврђивања околности и узрока пловидбених незгода, као и предлагање мера ради избегавања пловидбених незгода, као и унапређења безбедности пловидбе одговоран је Центар за истраживање несрећа у саобраћају.

Према подацима Министарства, инспекција је поступала у 2021. години код 31 пловидбене незгоде, у 2022. години код 20 пловидбених незгода и у 2023. години код 40 пловидбених незгода.

Испитали смо да ли је у периоду 2021–2023. године вршен надзор над обављањем поверених послова инспекцијских органа на територији АПВ - инспекција безбедности пловидбе. Према одговору републичке инспекције безбедности пловидбе, у периоду 2021–2023. године надзор над обављањем поверених послова инспекцијских органа на територији АПВ инспекције безбедности пловидбе, остваривао се на тај начин што је Одељење за инспекцијски надзор, Одсека за инспекцијски надзор у саобраћају и грађевинарству, Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај достављало Годишњи извештај за 2021, 2022. и 2023. годину и Годишњи план за 2021, 2022, 2023. и 2024. годину Одељењу за инспекцијске послове безбедности пловидбе Сектора за инспекцијски надзор Министарства. Током 2024. године, по захтеву Одељења за инспекцијске послове безбедности пловидбе, Сектора за инспекцијски надзор Министарства, поред Годишњег плана и Годишњег извештаја, достављају се месечни извештаји и квартални извештаји од стране Одељења за инспекцијски надзор у саобраћају и грађевинарству АПВ. Наводе да је планирано вршење заједничких контрола у случају потребе заједничког деловања.

Према Закону о инспекцијском надзору, контролна листа је документ који садржи списак приоритетних питања провере и других радњи за које је инспекција овлашћена, одређених према тежини могућих штетних последица у одређеној области сагласно правилима о процени ризика, и предмет и обим провере.⁶⁰ По потреби, а најмање два пута годишње, инспекција преиспитује садржину контролне листе и, ако утврди да је то оправдано, мења је и допуњава. Надзирани субјект може доставити инспекцији извештај о самопровери испуњености захтева из контролне листе и самопроцени ризика, које је спровео сагласно садржини контролне листе и правилима о процени ризика. Уз овај извештај, надзирани субјект инспекцији прилаже и одговарајућу документацију, односно други материјал (фотографије и др.) којом се поткрепљују налази из извештаја. Инспекција може да достави контролну листу надзираном субјекту и затражи од њега да сачини и инспекцији достави извештај о самопровери испуњености захтева из контролне листе и самопроцени ризика.⁶¹

Према подацима Министарства, од 2016. године до 2024. године у примени су биле четири контролне листе које су укинуте у марту 2024. године када је уведено девет контролних листа прихваћених од стране Координационе комисије. Током вршења инспекцијског надзора постојала је потреба за променом контролних листа ради потпунијег и ефикаснијег поступања инспектора. До 2016. године на снази је била контролна листа КЛ - чамци и плутајући објекти, али вршењем инспекцијског надзора увидео се недостатак такве контролне листе и започет је поступак предлога нових контролних листа. Од једне контролне листе сачињене су четири нове контролне листе и то: КЛ 007 - чамци за привредне сврхе, КЛ 008 - чамци за спорт и рекреацију, КЛ 009 - плутајући објекти за привредне сврхе и КЛ 0010 - плутајући објекти за спорт и рекреацију. Наводе да се на такав начин не само допринело ефикаснијем, детаљнијем и уједначеном инспекцијском надзору, него и превентивном значају, јер је јаснијим и прецизнијим контролним листама надзираним субјектима лакше да утврде своје обавезе како би се ускладили са законским одредбама.

⁶⁰ Члан 3 Закона о инспекцијском надзору

⁶¹ Члан 14 Закона о инспекцијском надзору



Увидом у годишње планове инспекције безбедности пловидбе и записнике из периода 2021–2023. године утврдили смо да је потребно да Министарство приликом процене ризика и припреме плана инспекцијског надзора анализира стање у области водног саобраћаја и поступа у складу са донетим планом.

Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај

Према подацима Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај, у претходном периоду, до 31. децембра 2023. године на пословима инспекције безбедности пловидбе по систематизацији био је ангажован један инспектор. Од 15. јануара 2024. године на пословима инспекције ангажована су два инспектора чиме се задовољавају потребе повереног надзора у оквиру надлежности, при постојећем обиму и фреквенцији водног транспорта, као и укупних регистрованих наугичких активности на унутрашњим водама у покрајини.

У периоду 2021–2023. године је реализовано укупно 128 инспекцијских надзора (2021. и 2022. године по 42 надзора и 2023. године 44 надзора) и укупно 13 службених саветодавних посета, као што је приказано у наредној табели:

Табела 7: Број инспекцијских надзора у периоду 2021–2023. године, по годинама

Година	Број надзора	Број решења	Број покренутих прекршајних поступака	Број саветодавних посета
2021.	42	5	1	4
2022.	42	2	1	1
2023.	44	4	1	8

Према подацима Секретаријата, у периоду 2021–2023. године на подручју надлежности су регистроване три пловидбене незгоде. Све три су се догодиле на реци Тамиш у Панчеву. Урађени су извештаји испитивања пловидбених незгода у складу са Правилником о начину испитивања пловидбених незгода⁶².

Према подацима из годишњих извештаја о раду инспекције безбедности пловидбе АПВ за 2021, 2022. и 2023. годину:

- Годишњим планом за 2021. годину планирано је извршење 30 поступака редовног теренског инспекцијског надзора, а реализовано је 15 (50% планираног теренског надзора). Током 2021. године, извршено је 28 поступака ванредног, контролног и допунског надзора, односно 49% планом очекиваног броја надзора. Реализоване су три саветодавне посете и један састанак са органима локалних самоуправа и инспекцијским и стручним службама других органа – организација од укупно планираних 39.
- Према Извештају о раду за 2021. годину, негативна размера реализованих теренских и групних активности у односу на планиране, узрокована је ванредним околностима насталим увођењем ванредног стања и проглашених епидемиолошких мера.
- Годишњим планом за 2022. годину планирано је извршење 24 поступака редовног теренског инспекцијског надзора (реализовано је 21), 25 контролних теренских надзора (реализовано шест), 25 ванредних теренских надзора (реализовано је седам) и десет допунских теренских надзора (реализован је један).
- Годишњим планом за 2023. годину планирано је извршење 30 поступака редовног теренског инспекцијског надзора (реализовано је 17), 40 ванредних теренских надзора (реализовано је десет) и десет допунских теренских надзора (реализован је један).

⁶² „Сл. гласник РС“, бр. 113/2013 и 52/2015



- Према извештајима о раду за 2022. и 2023. годину, одступања планираних од реализованих активности видљива су код свих предвиђених квантификација (мерила) што указује на неадекватно планирање.

Потребно је да Покрајински секретаријат приликом процене ризика и припреме плана инспекцијског надзора анализира стање у области водног саобраћаја и поступа у складу са донетим планом.

Током ревизије извршили смо увид у записнике инспекције из 2021, 2022. и 2023. године, нарочито оне који се односе на најчешће утврђене неправилности у раду надзираних субјеката и у којима су утврђени нерегистровани субјекти.

Увидом у записнике, утврдили смо да су се најчешће неправилности односиле на следеће:

- брод нема важеће бродско сведочанство или чамац нема важећу пловидбену дозволу (нерегистрована пловила);
- брод нема прописан број чланова посаде са важећим бродарским књижицама и овлашћењима;
- плутајући објекат нема плутајућу дозволу;
- превоз већег броја путника него што је дозвољено бродским сведочанством;
- недозвољено извезивање пловила које представља препреку за безбедну пловидбу на водном путу;
- неприлагођена пловидба условима водног пута на предметном сектору;
- употреба пловила без позиционих и других светала;
- препреке за пловидбу настале отпадним таложењем материјала са обале чиме је повећан ризик за безбедно маневрисање пловила;
- изливање нафте са неисправног пловила;
- управљање пловилом под утицајем алкохола.

У току ревизије утврдили смо, на основу записника, да спроведени надзор није у довољној мери допринео унапређењу и повећању безбедности водног саобраћаја у периоду 2021–2023. године јер нису у потпуности извршене мере које је наложила инспекција безбедности пловидбе.

Потребно је да Покрајински секретаријат, кроз рад инспекције за безбедност пловидбе, настави да спроводи инспекцијски надзор и прати спровођење изречених мера у циљу унапређења стања у овој области.

У годишњим извештајима о раду за 2021, 2022. и 2023. годину, у вези са надзором над нерегистрованим субјектима, наведено је следеће:

- у 2021. години контролисани су у четири случаја ванредног инспекцијског надзора (по основу пријаве) и односили су се на поступак надзора регистрације пловила и плутајућих објеката. По извршеном надзору покренут је један прекршајни поступак, издата су два решења забране употребе пловила и једна записником наложена мера;
- у 2022. години контролисани су у три предмета ванредног инспекцијског надзора и односили су се на поступак надзора регистрације пловила. По извршеном надзору покренут је један прекршајни поступак, а два предмета су прослеђена у складу са надлежностима на даље решавање другом органу;
- у 2023. години контролисани су у четири предмета ванредног инспекцијског надзора и односили су се на поступак надзора регистрације пловила. По извршеном надзору у једном предмету су реализоване наложене мере (уклањање нерегистрованог пловила који представља сметњу за пловидбу), а за један објекат ће поступак бити поновљен према новом одговорном лицу. Два предмета су прослеђена у складу са надлежностима на даље решавање другом органу.



Покрајински секретаријат је преко инспектора безбедности пловидбе вршио надзор над нерегистрованим субјектима у области водног саобраћаја, али је потребно да настави са активностима како би нерегистровани субјекти пословали у складу са законом, у циљу унапређења безбедности пловидбе.

Превентивно деловање инспекције безбедности пловидбе

Према Закону о инспекцијском надзору, ради остваривања циља инспекцијског надзора, инспекција је дужна да превентивно делује. Превентивно деловање инспекције остварује се јавношћу рада, а нарочито: објављивањем важећих прописа, планова инспекцијског надзора и контролних листа; обавештавањем јавности о променама прописа и правима и обавезама за надзиране субјекте који из њих произлазе; обавештавањем јавности о сазнањима инспекције о постојању озбиљног ризика по живот или здравље људи, имовину веће вредности, животну средину или биљни или животињски свет, и предузетим мерама и радњама како би се тај ризик отклонио или умањио; пружањем стручне и саветодавне подршке надзираном субјекту или лицу које остварује одређена права у надзираном субјекту или у вези са надзираним субјектом, укључујући и издавање аката о примени прописа и службене саветодавне посете; предузимањем превентивних инспекцијских надзора и других активности усмерених ка подстицању и подржавању законитости и безбедности пословања и поступања и спречавању настанка штетних последица по законом и другим прописом заштићена добра, права и интересе, нарочито када се утврди да постоје рани знаци вероватноће њиховог настанка.

На службене саветодавне посете не примењују се одредбе овог закона које се односе на поступак инспекцијског надзора. Инспекција о службеној саветодавној посети сачињава службену белешку у коју уноси битне чињенице и околности ове посете. Ако у службеној саветодавној посети уочи пропуст, недостатак или неправилност у пословању и поступању субјекта код кога се посета врши, инспекција у року од осам дана након посете сачињава и доставља овом субјекту допис који садржи препоруке овом субјекту о томе како да тај пропуст, односно недостатак или неправилност исправи и обезбеди законито и безбедно пословање и поступање, и у ком року то треба да учини. Допис са препорукама има правну природу акта о примени прописа.⁶³

Према члану 38 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, делове обале и водног простора на којима се могу градити хидротехнички објекти (бродске преводнице, пловни канали, обалоутврде, напери, паралелне грађевине са траверзама, преграде, прагови, каскаде, шеврони, кејски зидови и мостови) и марине, постављати плутајући објекти, плутајући објекти за снабдевање бродова горивом и привезишта за чамце, као и услове и начин постављања плутајућих објеката и привезишта за чамце, одређује надлежни орган локалне самоуправе у складу са законом којим се уређује локална самоуправа. На прописе и друге опште акте које доносе надлежни органи локалне самоуправе, као и на план постављања плутајућих објеката, плутајућих објеката за снабдевање бродова горивом и привезишта за чамце, претходно се прибавља сагласност министарства и овлашћеног правног лица за техничко одржавање државних водних путева, односно овлашћеног правног лица за техничко одржавање државних водних путева на територији аутономне покрајине.

У важећој Стратегији је наведено да треба подстицати локалне самоуправе које су ослоњене на пловне путеве да у што краћем року донесу одлуке о уређењу приобаља. Према члану 60 Закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама⁶⁴, бродови могу да пристају изван лучког подручја ради претовара речних агрегата (шљунка и песка) и то само на локацијама на којима се налазе објекти за депоновање и сепарацију речних

⁶³ Члан 13 Закона о инспекцијском надзору

⁶⁴ „Службени гласник РС“, број 41/2018-7



агрегата које су обухваћене општим актом и планом постављања ових објеката које доноси надлежни орган јединице локалне самоуправе, најкасније до 31. децембра 2023. године⁶⁵. На општи акт и план постављања, министарство и надлежно јавно водопривредно предузеће дају сагласност. Јединице локалне самоуправе донеће општи акт и план постављања најкасније до 31. јануара 2019. године. Привредном друштву које је до дана ступања на снагу овог закона обављало делатност депоновања и сепарације речних агрегата на локацијама које су обухваћене општим актом и планом постављања, Агенција издаје одобрење за обављање лучке делатности на период од три године уз могућност продужења за највише још три године.

Према одговору Сектора за инспекцијски надзор – Одељења за инспекцијске послове безбедности пловидбе Министарства, приликом вршења инспекцијског надзора најчешће утврђене неправилности су, између осталог, да већина локалних самоуправа није донела Одлуку о коришћењу обале и водног простора и План постављања плутајућих објеката, плутајућих објеката за снабдевање бродова горивом, плутајућих објеката за укрцавање и искрцавање путника као дела лучке инфраструктуре путничког терминала у саставу луке или лучког пристаништа које мора да буде обухваћено лучким подручјем и привезишта за чамце на својој територији (сходно члану 38 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама), као ни Одлуку о депоновању и сепарацији речних агрегата (шљунка и песка) и план постављања истих на својој територији. Такође, у достављеном одговору Покрајинског секретаријата наведено је да приликом вршења инспекцијског надзора један од посебно уочљивих потенцијалних проблема представља и недостатак одговарајућих одлука код већине локалних самоуправа о коришћењу обале и приобалног водног простора. Наводе да недоношење локалних одлука у складу са одредбама члана 38 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама за последицу може имати злоупотребе у заузећу и ненаменском и нелегалном коришћењу јавног добра водног простора и обалног дела, изазвати хаотично стање, потенцијалне сукобе међу лицима која на такав начин користе јавно добро, могуће угрожавање безбедности трећих лица која посећују постављене често небезбедне објекте, као и да по њиховој амортизацији и дотрајалости након напуштања од стране корисника често остају као отпадни материјал остављени уз обалу.

Након измена и допуна Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Министарство је дописом од 4. фебруара 2019. године обавестило јединице локалне самоуправе (укупно 34 које су близу водних путева) о обавези да према одредбама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама одреде делове обале и водног простора на којима се могу градити хидротехнички објекти, постављати плутајући објекти и привезишта за чамце, као и услове и начин постављања плутајућих објеката и привезишта за чамце и донесу општи акт и план локација на којима се постављају објекти за депоновање и сепарацију речних агрегата. Јединице локалне самоуправе којима је послат допис су: Ада, Сента, Кањижа, Тител, Шабац, Шид, Рума, Пећинци, Бечин, Панчево, Бела Црква, Неготин, Кладово, Мајданпек, Пожаревац, Голубац, Ковин, Инђија, Стара Пазова, Сремски Карловци, Бач, Бачка Паланка, Бачки Петровац, Сомбор, Апатин, Озаци, Бечеј, Нови Бечеј, Нови Кнежевац, Зрењанин, Владимирци, Велико Градиште, Смедерево и Сремска Митровица. Након дописа Министарства, инспектор безбедности пловидбе у Покрајинском секретаријату је доставио циркуларно обавештење локалним самоуправама на територији АПВ од 17. маја 2019. године којим их обавештава о обавези и важности доношења одлуке о коришћењу обале и приобалног водног простора. Тим поводом су у јуну 2019. године одржане и две заједничке службене саветодавне посете заједно са републичком инспекцијом безбедности пловидбе у локалним самоуправама. Покрајински

⁶⁵На територији града Београда ступањем на снагу Закона о изменама и допунама Закона о главном граду („Службени гласник РС“, број 37/2019), односно 6. јуна 2019. године, престала је примена одредбе члана 60. став 1. Закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС“, број 41/18) у погледу примене рока који истиче најкасније до 31. децембра 2023. године, а примењују се рокови предвиђени ставом 4. овог члана Закона (види члан 21. Закона – 37/2019-3).



секретаријат је навео да је у више наврата писмено циркуларно и појединачно указивао локалним органима управе на неопходност доношења наведеног акта.

Према одговору и достављеној документацији републичке инспекције за безбедност пловидбе, током 2021, 2022. и 2023 године, инспектори Одељења за инспекцијске послове безбедности пловидбе су одржали саветодавне посете у локалним самоуправама: Сомбор, Апатин, Тител, Стара Пазова, Беочин, Сента, Јагодина, Ћуприја, Параћин, Свилајнац, Варварин, Нови Пазар и Пријепоље на којима је пружена стручна помоћ локалним самоуправама ради доношења Одлука о коришћењу обале и приобалног водног подручја и Плана постављања објеката за депоновање и сеперацију речних агрегата на територији Републике Србије и указано на последице недоношења исте, као што су злоупотребе у заузећу водног и обалног подручја, угрожавање безбедности лица, постављање објеката на небезбедна места.

Представници Министарства су навели да су локалне самоуправе које су близу водних путева и које имају депоније на својој територији, приликом усклађивања својих аката са одредбама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама достављале Министарству на сагласност предлоге одлука о коришћењу обале и водног простора, планова постављања плутајућих објеката и одлука о депоновању и сепарацији речних агрегата. Министарство је на достављене предлоге локалних самоуправа наведених одлука и планова који су у складу са одредбама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама давало сагласност. Према подацима Министарства, дата је сагласност на:

- предлоге одлука и планова за депоновање и сепарацију речних агрегата за општине: Жабаљ, Сремску Митровицу, Апатин, Кладово, Нови Сад, Зрењанин и Сомбор⁶⁶;
- предлоге одлука и планова о коришћењу обале и водног простора за постављање плутајућих објеката за: Кладово, Нови Бечеј, Инђију, Србобран, Сремску Митровицу, Мајданпек, Београд, Голубац, Панчево, Сремске Карловце, Велико Градиште, Зрењанин, Бечеј, Тител, Апатин, Смедерево, Шабац и Пожаревац⁶⁷.

Одељење за инспекцијске послове безбедности пловидбе је у одговору навело да заказује саветодавне посете ради превазилажења насталих проблема ако из средстава јавног информисања, постављених питања грађана и поднетих представки уочи одређене проблеме из надлежности локалне самоуправе, а у вези примене Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. У претходном периоду одржане су саветодавне посете:

- Ради спречавања угрожавања безбедности људи, односно објеката, са локалним самоуправама у вези са одржавањем спортских манифестација на води (такмичења у пливању) у општини Голубац, Спортском савезу општине Велико Градиште, Туристичким организацијама Голубац, Велико Градиште, и у Туристичкој организацији Инђија где је пружена стручна помоћ у организацији и реализацији истих;
- Након ступања на снагу измена и допуна Уредбе о условима за пловидбу и правилима пловидбе на унутрашњим водама, у делу који се односи на скеле без сопственог погона које плове на међународним и међудржавним водним путевима у Бачком Петровом Селу и општини Зрењанин у циљу примене ове Уредбе. Такође, одржане су саветодане посете за отварање скелског прелаза у општини Свилајнац;
- У току 2024. године у Резервату Увац, Туристичком савезу Нова Варош, а у вези са јавним превозом туриста на Увачком језеру, Сјеничком језеру, Златарском језеру и у Туристичком савезу Мали Зворник (превоз путника на Зворничком језеру), у циљу појачања безбедности

⁶⁶ Према подацима Министарства, локалне самоуправе које су се изјасниле да на својој територији немају депоније шљунка и песка су: Бач, Беочин, Кањижа, Смедерево, Тител, Мајданпек, Пећинци, Нови Кнежевац и Велико Градиште.

⁶⁷ Према подацима Министарства и Покрајинског секретаријата, Нови Сад, Бачка Паланка и Кањижа су одлуке донели пре 2010. године и нису ускладили са новим Законом, а Стара Пазова и Беочин су у фази израде одлука



туриста, тако што је указано да чамци за јавни превоз морају бити регистровани као чамци за привредне сврхе, да се мора поштовати прописан број укrcаних лица, да чамцима морају да управљају лица која су стручно оспособљена, и на обавезу коришћења адекватне опреме на чамцу;

- У локалним самоуправама и Туристичким организацијама Љубовија, Бајина Башта и Мали Зворник, пред одржавање манифестација Дринске регате ради указивања на обавезе како локалних управа тако и учесника регата и на начине превазилажења могућих повреда законских одредби.

Препоручујемо Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Покрајинском секретаријату за енергетику, грађевинарство и саобраћај:

- Да приликом процене ризика и припреме плана инспекцијског надзора анализирају стање у области водног саобраћаја и поступају у складу са донетим планом;
- Да кроз рад инспекције за безбедност пловидбе наставе да спроводе инспекцијски надзор и прате спровођење изречених мера у циљу унапређења стања у овој области.

Налаз 3.2: У ревидираном периоду нису предузете све прописане активности у циљу ефикасне наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу, као и накнада за коришћење лука и пристаништа

Према Закону о накнадама за коришћење јавних добара, Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај решењем утврђује накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу који се налазе на територији аутономне покрајине, а Агенција за управљање лукама решењем утврђује накнаде за коришћење лука и пристаништа. Покрајински секретаријат у периоду 2021–2023. године није предузимао активности у циљу покретања поступака принудне наплате потраживања по основу накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу на територији аутономне покрајине. Агенција није континуирано пратила ефекте послатих опомена за недостављање пријава за коришћење јавног добра и за неизмирена доспела потраживања обвезницима накнада. Агенција није организовала рад лучког координационог тела за једну или више лука, у циљу спречавања предузимања радњи дискриминације против било ког лучког корисника, као и контроле наплате лучких накнада. У ревидираном периоду нису предузете све прописане активности у циљу ефикасне наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу, као и накнада за коришћење лука и пристаништа. Постоји ризик од неблаговременог предузимања прописаних активности у циљу ефикасне наплате накнада.

Према Закону о накнадама за коришћење јавних добара, накнаде за пловидбу и коришћење лука, пристаништа и објеката безбедности пловидбе на државном водном путу су:

- *накнаде за коришћење лука и пристаништа*

- (1) накнада за употребу обале;
- (2) накнада за пристајање;
- (3) лежарина;



- накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу

- (1) накнада за пловидбу државним водним путем;
- (2) накнада за коришћење бродске преводнице на државном водном путу;
- (3) накнада за коришћење зимовника на државном водном путу.

Накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу

Према Закону, обвезник плаћања накнада за пловидбу државним водним путем је власник пловила, агент пловила, односно представништво привредног друштва које је уписано као власник пловила, а које је регистровано у Републици Србији или бродар. Обвезник накнада за коришћење бродске преводнице на државном водном путу и накнада за коришћење зимовника на државном водном путу је корисник државних водних путева.

Основица накнаде за пловидбу државним водним путем, накнаде за коришћење бродске преводнице на државном водном путу и накнаде за коришћење зимовника за теретне (самоходне бродове, потиснице и тегљенице) је носивост теретног пловила изражена у тонама (t), а за потиснице, тегљаче, остала пловила која имају сопствени погон, нису теретни бродови и користе се у привредне сврхе као и за путничка пловила је снага погонског мотора изражена у kW.

Утврђивање накнаде врши министарство у чијој су надлежности послови саобраћаја решењем, односно орган аутономне покрајине у чијој су надлежности пловидба и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе који се налазе на територији аутономне покрајине. Решење је коначно и против њега се може покренути управни спор.

Приходи остварени од накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу припадају буџету Републике Србије, односно буџету аутономне покрајине ако су наплаћени за коришћење државног водног пута односно за коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу на територији аутономне покрајине.

Према подацима Министарства, у области унутрашње пловидбе најважнији међународни споразуми у унутрашњој пловидби којима се регулише пловидба међународним и међудржавним пловним путевима су:

За реку Дунав - Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву из 1948. године, ратификована 1949. године⁶⁸ и Закон о потврђивању Додатног протокола од 26. марта 1998. године уз Конвенцију о режиму пловидбе Дунавом од 18. августа 1948. године са Протоколом о потписивању Додатног протокола од 26. марта 1998. године уз Конвенцију о режиму пловидбе на Дунаву, од 18. августа 1948. године - потписан 1998. године, потврђен децембра 1998. године⁶⁹;

За реку Саву - Закон о потврђивању Оквирног споразума о сливу реке Саве, Протокол о режиму пловидбе уз Оквирни споразум о сливу реке Саве и Споразум о изменама Оквирног споразума о сливу реке Саве и Протокола о режиму пловидбе уз Оквирни споразум о сливу реке Саве⁷⁰;

За реку Тису - Закон о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Мађарске о пловидби реком Тисом⁷¹.

Према одговору Министарства, пловидба на међународним и међудржавним водним путевима рекама Дунав, Сава и Тиса је слободна и отворена трговачким бродовима за пловидбу без обзира на заставу брода и за коришћење тих водних путева, као и за коришћење објеката

⁶⁸ „Службени лист ФНРЈ“, број 8/49

⁶⁹ „Службени лист СРЈ-Међународни уговори“, број 6/98

⁷⁰ „Службени лист СЦГ - Међународни уговори“, број 12/04

⁷¹ „Службени гласник РС - Међународни уговори“, број 2/17



безбедности пловидбе (преводнице, зимовници, сидришта, напери, обале, утврде, пловни и обални сигнали, Речни информациони сервиси, Сервис за управљање бродским саобраћајем, радиокомуникациони, навигациони уређаји и слично) не плаћа се накнада. Такође, Република Србија је донела и Закон о потврђивању Европског споразума о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја (AGN)⁷² којим је дата мрежа главних унутрашњих водних путева од међународног значаја у коју су укључени и унутрашњи водни путеви река Дунав, Сава и Тиса које протичу кроз Републику Србију, као и луке на унутрашњим пловним путевима од међународног значаја у Републици Србији (Београд, Смедерево и Прахово). Наведеним међународним споразумима уговорне стране, међу којима је и Република Србија, су се обавезале да ће секторе водних путева река Дунав, Сава и Тиса одржавати у пловном стању за пловидбу бродова унутрашње пловидбе, без обзира на заставу брода и да ће вршити неопходне техничке радове потребне за обезбеђивање и побољшање услова пловидбе.

На основу Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама донет је Правилник о категоризацији државних водних путева којим се утврђује категоризација државних водних путева (Прилог 4).

Испитивали смо да ли је Министарство у периоду 2021–2023. године утврђивало накнаду за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу у складу са Законом о накнадама за коришћење јавних добара, тј. да ли постоје државни водни путеви ван територије АПВ и у којој дужини, на којима се одвија пловидба и користе објекти безбедности пловидбе.

У достављеном одговору, Министарство је навело да ван територије АПВ нема државних водних путева на којима се врши превоз робе бродовима унутрашње пловидбе и користе објекти безбедности пловидбе. Државни водни путеви ван територије АПВ се технички не одржавају и Република Србија не улаже средства из буџета за њихово техничко одржавање имајући у виду да нема пловидбе бродова, односно превоза робе, те би финансијско улагање у те државне водне путеве било неоправдано. Из наведеног разлога, Министарство у периоду 2021–2023. године није имало основ за утврђивање накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу у складу са Законом о накнадама за коришћење јавних добара.

Испитивали смо да ли је Покрајински секретаријат обрачунавао и наплаћивао накнаду за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу за 2021, 2022. и 2023. годину. Према достављеним подацима, поступак спровођења наплате накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу на територији АПВ Покрајински секретаријат започео је 2020. године, издавањем решења обвезницима плаћања, за календарску 2019. годину у складу са Законом о накнадама за коришћење јавних добара, а до тада обрачун и наплату накнаде вршило је ЈВП „Воде Војводине“.

У ревидираном периоду Покрајински секретаријат је, на основу достављених података ЈВП „Воде Војводине“, вршио обрачун и наплату накнаде за пловидбу државним водним путем и накнаду за коришћење бродске преводнице на државном водном путу. Према образложењу Покрајинског секретаријата, накнада за коришћење зимовника на државном водном путу није обрачунавана, јер на основу Правилника о одређивању зимовника отворених за зимовање домаћих пловила и условима за зимовање, сидрење и стајање пловила на државним водним путевима на територији АП Војводине⁷³, за коришћење услуга боравка пловила у јавном зимовнику се не плаћају накнаде, осим у случају коришћења локације јавног зимовника за боравак и распреду пловила, ван периода оглашеног трајања опасности од леда. Од надлежног

⁷² „Службени гласник РС- Међународни уговори“, број 13/13

⁷³ „Сл. лист АП Војводине“, број 51/2019



управљача ЈВП „Воде Војводине“ нису добијене исказнице да је било коришћења зимовника ван периода оглашеног трајања опасности од леда, тако да није било обрачуна накнаде.

У наредној табели приказани су износи обрачунатих и наплаћених накнада Покрајинског секретаријата за 2021, 2022. и 2023. годину.

Табела 8: Преглед износа обрачунатих и наплаћених накнада за пловидбу државним водним путем и за коришћење бродске преводнице на државном водном путу за 2021, 2022. и 2023. годину

Година	Број обвезника	Обрачунате накнаде	Наплаћене накнаде	Удео износа наплаћених накнада у укупно обрачунатим (у %)
2021. година	34	17.993.544,61	14.505.613,71	81%
2022. година	31	11.605.448,07	7.890.575,53	68%
2023. година ⁷⁴	22	9.177.433,95	0	0%

Према подацима Покрајинског секретаријата, накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности на државном водном путу за 2021. годину обрачуната је за 34 правна лица – обвезника накнаде у укупном износу од 17.993.544,61 динара.

Накнада није наплаћена од два обвезника накнаде, код једног у износу од 4.452.383,18 динара, и другог у износу од 19.488,52 динара (уз напомену да је наведено привредно друштво покренуло управни спор пред Управним судом, који није окончан). Покрајински секретаријат је са два обвезника накнаде потписао споразуме о одлагању плаћања дуга током 2023. године по основу накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу за 2021. годину, од којих је обавезе по Споразуму у износу од 1.866.107,29 динара правно лице измирило фебруара 2024. године, а обавезе по Споразуму у износу од 2.509.479,64 динара правно лице је измирило новембра 2023. године.

Према подацима Покрајинског секретаријата, решења за накнаду за пловидбу и коришћење објеката безбедности на државном водном путу за 2022. годину рађена су са полугодишњим обрачуном. Накнада није наплаћена од три обвезника накнаде, укупно у износу од 4.126.083,55 динара.

У току ревизије Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај је наплатио накнаду за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу од два обвезника накнаде по решењима за 2021. и 2022. годину у износу од 5.579.750,37 динара.

У достављеном одговору Покрајински секретаријат је навео да су решења за 2023. годину израђена у нацрту и нису послата обвезницима. Навели су да један од проблема који се појављује при доношењу решења о накнади јесте утврђивање власништва над пловилом.

Израда решења врши се на основу спецификације исказа коју достављају ЈВП „Воде Војводине“ Нови Сад, а која садржи податке о називу, шифри и врсти пловила као и податке о бродовласнику и заповеднику пловила, који се налазе на сваком појединачном исказу за пловидбу. Спецификација исказа представља подлогу Покрајинском секретаријату за утврђивање и наплату накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу.

⁷⁴ У достављеном одговору Покрајински секретаријат је навео да су решења за 2023. годину израђена у нацрту и нису послата обвезницима



Законом о државној припадности и упису пловила дефинисано је да се упис пловила врши у одговарајуће уписнике који се воде код министарства, односно надлежне лучке капетаније, као подручне јединице Министарства.

Према достављеном одговору, Покрајински секретаријат нема увид у евиденцију о власницима пловила, те се ради провере веродостојности и тачности података о власништву над пловилима који се налазе на исказима достављеним од стране ЈВП „Воде Војводине“, пре израде решења за наплату накнаде обраћа Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - Сектору за водни саобраћај и безбедност пловидбе у складу са одредбама члана 103 Закона о општем управном поступку. Наводе да је провера података о власништву над пловилима потребна због случајева повремено достављених непоузданих података о стварном обвезнику плаћања прописане накнаде, а који су се углавном дешавали због промена власништва над пловилом у обрачунском периоду, или других објективних разлога. Наводе да наведена процедура значајно продужава поступање органа у доношењу решења о накнади, с обзиром на временски период који протекне од слања захтева до добијања одговора Министарства.

Пример за претходно наведено је да је Покрајински секретаријат априла 2024. године упутио Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре захтев, да се због потребе утврђивања обвезника плаћања накнаде, доставе подаци о носиоцу права власништва, односно пловидбене одговорности или подносиоца захтева за дозволу упловљења страног пловила на државне водне путеве, за период од 1. јануара 2023. до 31. децембра 2023. године, а након тога и ургенцију на захтев јуна 2024. године са молбом за хитну доставу тражених података. Како министарство није доставило све тражене податке о власништву пловила, из Покрајинског секретаријата наводе да нису могли да предузму неопходне активности на издавању решења за утврђивање накнаде за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу за 2023. годину. Представници Покрајинског секретаријата су навели да ће након усклађивања података о власништву над пловилима са Министарством, решења за целу 2023. годину бити урађена и послата обвезницима.

Према одговору Министарства, не постоји акт којим је прописано да се Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај обраћа овом министарству у циљу провере података о власништву над пловилима. Сарадња са Покрајинским секретаријатом врши се у складу са одредбом члана 64 Закона о државној управи којим је прописано да су органи државне управе дужни да сарађују у свим заједничким питањима и да једни другима достављају податке и обавештења потребна за рад.

Напред наведено говори у прилог томе да је потребно да постоји електронска обједињена база података о власницима пловила за цело подручје Републике Србије, како би се, између осталог, олакшао увид у наведене податке надлежним субјектима (наведено у Налазу 2.2).

Према одговору Покрајинског секретаријата, контрола наплате се врши увидом у изводе Управе за трезор - Министарство финансија, који се достављају преко Покрајинског секретаријата за финансије. Слање опомена за неизмирене обавезе врши се у складу са чланом 269 Закона о накнадама за коришћење јавних добара. Наводе да се опомене за уплату неизмирених обавеза по основу накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе шаљу свим обвезницима који нису измирили своје обавезе. За неизмирене обавезе по основу решења за 2021. и 2022. годину у укупном износу од 14.621.675,59 динара, послате су опомене на адресе 26 обвезника. Након послатих опомена, своје обавезе је измирило укупно 20 обвезника у укупном износу од 11.495.422,42 динара.

Представници Покрајинског секретаријата су навели да је у претходном периоду постојао проблем у вези са покретањем и спровођењем поступка принудне наплате. Наиме, према тада



важећем Закону о накнадама за коришћење јавних добара⁷⁵, чланом 271 било је прописано да се, између осталог, у погледу поступка принудне наплате, примењују одредбе закона којим се уређују порески поступак и пореска администрација. Наводе да, с обзиром на то да Правобранилаштво АПВ заступа Аутономну покрајину Војводину у поступцима пред судовима, органима управе и другим надлежним органима, ради заштите њених имовинских права и интереса, наишло се на проблем утврђивања надлежног органа за спровођење принудне наплате. Наиме, у сличним поступцима, из друге поверене надлежности, које води овај орган, а у којима је поступак принудне наплате такође био уређен Законом о пореском поступку и пореској администрацији, дошло је до великог застоја с обзиром на то да су се пореска управа, односно надлежне пореске филијале, оглашавале као ненадлежан орган за спровођење принудне наплате накнаде чији је основ утврђивања био Закон о накнадама за коришћење јавних добара. С обзиром на сумњу да неће моћи да наплати утврђену накнаду, као и на сазнање да је у току израда измена и допуна важећег Закона о накнадама за коришћење јавних добара, на основу комуникације са Министарством финансија, орган је застао са истим поступком. Ступањем на снагу Закона о изменама и допунама Закона о накнадама за коришћење јавних добара⁷⁶, а који се примењује од 1. јануара 2024. године, одредбама члана 271 прописано је да се на поступак принудне наплате накнада које утврђују лица надлежна за утврђивање накнаде, примењују одредбе закона којим се уређује поступак извршења и обезбеђења. Ступањем на снагу самосталних чланова Закона о изменама и допунама Закона о накнадама за коришћење јавних добара, орган је започео поступак принудне наплате по основу утврђених, а ненаплаћених обавеза по основу накнаде, путем Правобранилаштва АПВ.

Према одговору, Покрајински секретаријат у периоду 2021–2023. године није предузимао активности у циљу покретања поступке принудне наплате доспелих потраживања по основу накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу на територији АПВ, јер је имао истоветан проблем принудне наплате накнаде из друге поверене надлежности, те из тог разлога се сматрало да није било потребе да се понавља комуникација са Пореском управом и Правобранилаштом АПВ, када се знао став ових институција по том питању.

Покрајински секретаријат је током 2024. године, у оквиру своје надлежности, предузео активности како би се покренуо поступак принудне наплате код једног обвезника накнаде по решењима за 2019, 2020. и 2021. годину. У току ревизије, по основу решења за 2019. годину наплаћено је 8.188.623,83 динара.

Наводе да се за преостале неизмирене обавезе по решењима за накнаде за 2020, 2021. и 2022. годину, припрема документација за доставу исте надлежном органу Правобранилаштву АПВ ради покретања поступка принудне наплате.

Потребно је да Покрајински секретаријат настави да предузима активности како би се благовремено спроводили поступци принудне наплате у циљу ефикасније наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу.

⁷⁵ „Сл. гласник РС“, бр. 95/2018, 49/2019, 86/2019 - усклађени дин. изн., 156/2020 усклађени дин. изн. и 15/2021 - доп. усклађених дин. изн. односно „Сл. гласник РС“, бр. 95/2018, 49/2019, 86/2019 - усклађени дин. изн., 156/2020 - усклађени дин. изн. и 15/2021 - доп. усклађених дин. изн. — 15/2023- усклађени дин. изн.

⁷⁶ „Сл. гласник РС“, број 92/2023



Накнаде за коришћење лука и пристаништа

Према Закону о накнадама за коришћење јавних добара, обвезник плаћања накнаде за употребу обале је прималац или крцатељ чија се роба укрцава или искрцава у луци, односно пристаништу или привременом претоварном месту. Ако је прималац или крцатељ чија се роба укрцава или искрцава у луци, односно пристаништу страном правно лице, обвезник накнаде је царински заступник, представништво тог правног лица које је регистровано у Републици Србији, или друго правно лице које у име и за рачун страног правног лица сноси трошкове у Републици Србији. У случају превоза путника, обвезник накнаде за употребу обале је туристичка агенција (организатор туристичког путовања или посредник у продаји туристичког путовања) или друго правно лице које у име и за рачун страног правног лица сноси трошкове у Републици Србији. Накнада за употребу обале наплаћује се за сваког путника који прелази преко линије обале. Основица накнаде за употребу обале је количина укрцане, односно искрцане робе изражена у тонама (t). Основица накнаде за употребу обале за шљунак, песак и камене агрегате је количина изражена у метрима кубним (m^3), за транспортне контејнере количина изражена у „TEU“, а за путничка возила основица је број возила. Основица накнаде у путничком саобраћају је број укрцаних, односно искрцаних путника.

Обвезник накнаде за пристајање је власник или бродар брода који директно, односно индиректно користи луку, односно пристаниште или привремено претоварно место у сврху укрцавања или искрцавања робе или путника. Обвезник накнаде за пристајање брода који вије страну заставу је агент брода, односно представништво привредног друштва које је уписани власник брода, а које је регистровано у Републици Србији. Основица накнаде за пристајање је носивост брода за самоходне бродове изражена у тонама (t), снага погонског мотора по киловату (kW) за потискиваче и тегљаче, као и време проведено у луци на укрцавању и/или искрцавању робе или путника, односно дужина брода преко свега изражена у метрима (m) за путничке бродове као и време проведено у луци или пристаништу.

Обвезник накнаде за лежарину је власник брода који директно, односно индиректно (преко другог пловила) користи луку, односно пристаниште у било коју другу сврху различиту од оне за коју се плаћа накнада за пристајање. Основица накнаде за лежарину је дужина брода изражена у метрима (m) и недељива 24 часа за сваки брод, који почиње да тече шест часова након укрцавања, односно искрцавања робе, односно након истека времена одређеног за боравак путничког брода.

Утврђивање наведених накнада врши регулаторно тело за управљање лукама решењем – Агенција за управљање лукама. Утврђивање обавезе се врши на основу података из пријаве коју је обвезник дужан да поднесе регулаторном телу најкасније 24 часа након испловљења брода. Обвезник накнаде је у обавези да наведе тачне и потпуне податке у пријави. Подаци за утврђивање накнаде назначени у пријави доказују се службеним документом чија се копија доставља уз пријаву. Плаћање се врши најкасније у року од 15 дана од дана достављања решења. Против решења може се изјавити жалба министарству у чијој су надлежности послови саобраћаја, у року од 15 дана од дана достављања решења. Жалба не одлаже извршење решења.

Приходи остварени од наведених накнада припадају и уплаћују се на рачун регулаторног тела надлежног за управљање лукама до износа планираних расхода утврђених годишњим финансијским планом тог регулаторног тела, а вишак изнад тог износа, укључујући и средства која нису утрошена на планиране расходе, припадају буџету Републике Србије.

Накнаде за коришћење лука и пристаништа уређене су законом којим се уређују накнаде за коришћење јавних добара, осим накнаде за оперативну употребу луке, односно пристаништа као добра у општој употреби која је уређена Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Обвезник плаћања накнаде за оперативну употребу луке, односно пристаништа као



добра у општој употреби је лучки оператер који користи луку, односно пристаниште као добро у општој употреби на основу одобрења за обављање лучких делатности.

Основица накнаде за оперативну употребу луке, односно пристаништа је тржишна вредност лучког земљишта које чини конкретно лучко подручје на дан покретања поступка за јавно прикупљање понуда од стране Агенције коју утврђује министарство надлежно за послове финансија – Пореска управа, коригована за коефицијент који се одређује према положају луке, односно пристаништа на мрежи унутрашњих водних путева Републике Србије и инфраструктурне повезаности са другим видовима транспорта, те намени лучког подручја.

Накнада за оперативну употребу луке, односно пристаништа као добра у општој употреби плаћа се на начин и у роковима који се ближе уређују уговором о обављању лучке делатности који Агенција закључује са лучким оператером који стекне одобрење за обављање лучке делатности након спроведеног поступка за јавно прикупљање понуда.

Према члану 207 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Агенција наплаћује лучке накнаде. Према члану 228 Закона, финансирање рада Агенције врши се из средстава лучких и пристанишних накнада, поклона (донација), прилога покровитеља, буџета Републике Србије и других прилога и прихода које оствари у складу са законом.

У наредној табели приказани су износи обрачунатих и наплаћених накнада за 2021, 2022. и 2023. годину у складу са Законом о накнадама за коришћење јавних добара.

Табела 9: Преглед износа обрачунатих и наплаћених накнада за 2021, 2022. и 2023. годину у складу са Законом о накнадама за коришћење јавних добара у динарима

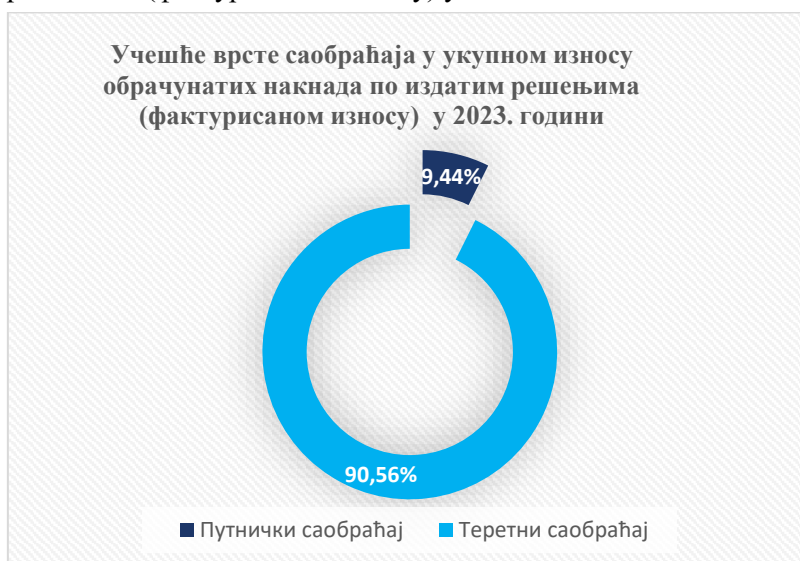
Период	2021. година		2022. година		2023. година	
	Обрачунате накнаде	Наплаћене накнаде	Обрачунате накнаде	Наплаћене накнаде	Обрачунате накнаде	Наплаћене накнаде
Накнада за употребу обале	219.359.091,00	219.316.360,80	228.806.688,82	228.806.688,82	231.907.564,20	196.253.260,40
Накнада за пристајање	51.699.632,40	51.307.711,02	44.656.017,42	44.656.017,42	46.122.819,15	35.933.786,67
Накнада за лежарину	102.666,07	102.666,07	40.205,00	40.205,00	48.198,70	48.198,70
Укупно	271.161.389,47	270.726.737,89	273.502.911,24	273.502.911,24	278.078.582,05	232.235.245,77

Према достављеним подацима, током прва три месеца 2024. године Агенција је наплатила преко 38,6 милиона динара по основу решења за 2023. годину, а у току ревизије још 1,5 милиона динара. Неизмирене обавезе по решењима за накнаде за 2023. годину има пет привредних субјеката у укупном износу око 5,6 милиона динара, према којима су током 2024. године покренуте активности (опомене и упозорења за неизмирена доспела потраживања, споразум о одложеном плаћању дуга, захтев за покретање поступка принудне наплате и др.).

Учешће теретног и путничког саобраћаја у укупном износу обрачунатих накнада по издатим решењима (фактурисаном износу) у 2023. години приказано је на наредном графикону.



Графикон 5: Учешће теретног и путничког саобраћаја у укупном износу обрачунатих накнада по издатим решењима (фактурисаном износу) у 2023. години



Извор: Агенција за управљање лукама

Теретни саобраћај је имао удео од 90,56% у 2023. години у фактурисаном износу, док је путнички саобраћај имао удео од 9,44%. У 2021. години путнички саобраћај је имао удео од 2,26%, а у 2022. години удео од 7,35% у фактурисаном износу.

Према подацима из годишњих извештаја о раду Агенције, Агенција је по основу вишка прихода остварених од наведених накнада изнад износа планираних расхода утврђених годишњим финансијским плановима, укључујући и средства која нису утрошена на планиране расходе, уплатила у буџет Републике Србије: 126.681.867,32 динара за 2020. годину, 32.776.711,48 динара за 2021. годину, 27.555.878,63 динара за 2022. годину, док ће 52.381.137,16 динара бити уплаћено до краја новембра 2024. године за 2023. годину.

У наредној табели приказани су износи обрачунатих и наплаћених накнада за 2021, 2022. и 2023. годину у складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, коју лучки оператери плаћају Агенцији.

Табела 10: Преглед износа обрачунатих и наплаћених накнада за 2021, 2022. и 2023. годину у складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама у динарима

Период	2021. година		2022. година		2023. година	
	Обрачунате накнаде	Наплаћене накнаде	Обрачунате накнаде	Наплаћене накнаде	Обрачунате накнаде	Наплаћене накнаде
Накнада за оперативну употребу луке/пристаништа	15.111.690,93	15.112.886,15	15.196.911,46	15.195.989,42	15.088.635,45	15.088.894,28

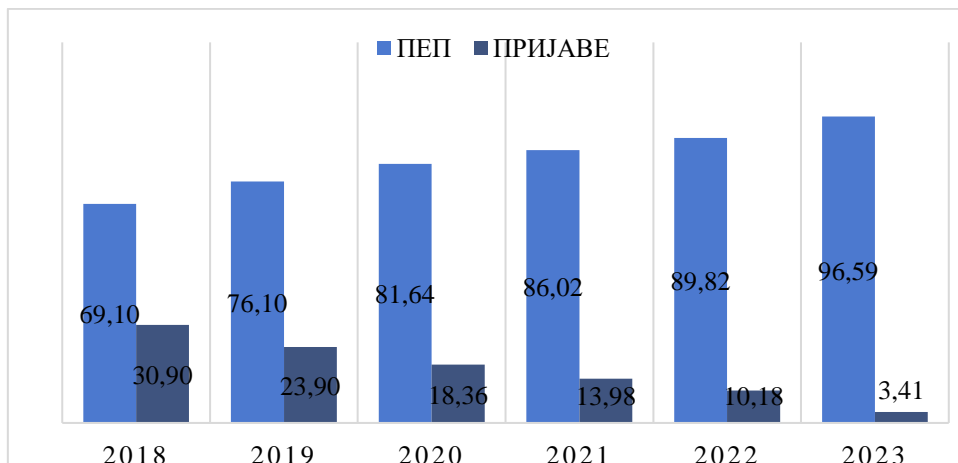
Испитивали смо да ли је и на који начин успостављен систем контроле обрачуна и наплате накнада за коришћење лука и пристаништа у Агенцији за управљање лукама. Према одговору Агенције, обрачун накнада започиње пријемом пријаве од стране правног лица које је користило јавно добро. Након пријема пријаве, уз достављену пратећу документацију, врши се контрола исправности података из пријаве, упоређивањем са информацијама које се налазе на пратећој документацији. Након провере, уносе се подаци у апликацију за обрачун. Апликација садржи предефинисане износе јединичних цена, као и методологију обрачуна путем које се долази до износа решења. Такође, ради смањења могућности грешке, као и ради опште ефикасности и



смањења поштанских трошкова обвезника, Агенција је креирала онлајн апликацију, Портал електронских пријава (ПЕП) путем које обвезници сами попуњавају пријаве, из које се фајлови увозе у апликацију за израду решења.

Као што је приказано на наредном графикону, у претходном периоду број пријава обвезника преко Портала електронских пријава (ПЕП) има тренд раста и у 2023. години има удео од 96,59% у односу на укупан број пријава.

Графикон 6: Употреба Портала електронских пријава (ПЕП) у односу на пријаве путем поште (ПРИЈАВЕ)



Извор: Агенција за управљање лукама

Према одговору Агенције, обрачун накнаде се спроводи искључиво на основу поднете пријаве за коришћење јавног добра од стране обвезника. Уколико се утврди да је обвезник користио јавно добро, а није поднео пријаву за коришћење јавног добра, поступа се у складу са Законом и интерним процедурама.

Увидом у аналитички преглед пријава обвезника и урађених решења у периоду 2021–2023. године, утврдили смо да су значајни износи фактурисаних накнада по издатим решењима сторнирани (од 10,32 % до 39,72% укупно фактурисаног износа накнада у ревидираном периоду). С обзиром на то да су поједина решења за накнаду са великим износима сторнирана (фактурисани износ накнаде око 100 милиона динара), учешће броја сторнираних решења у укупном броју издатих решења није значајно и креће се од 1,17% до 1,68% у ревидираном периоду. Према појашњењу Агенције, имајући у виду специфичност података који се уносе у пријаве, а на основу којих се врши обрачун, долази до погрешно унетих података од стране обвезника, нарочито приликом уноса времена пристајања бродова (почетак и одјава), као и код уноса количине терета. У тим случајевима, када се утврди да је дошло до неправилности, од обвезника се тражи да званично, путем електронске поште, обавести Агенцију о насталој неправилности и достави исправно попуњену пријаву, као и пратећу документацију којом се доказује тачност података, како би могло да се изради ново решење.

У току ревизије утврдили смо да усвојеним пословним процедурама Агенције које су важиле у периоду 2021–2023. године није било уређено поступање у случају сторнирања која се односе на пријаве које су доставили обвезници плаћања лучких и пристанишних накнада. Агенција јесте процедурама уредила исправку решења када се утврди да је до неправилности дошло од стране обрађивача, односно од стране запосленог у Агенцији. Током ревизије Агенција је допунила пословне процедуре и уредила наведено поступање.

Према члану 208 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, у оквиру своје делатности, Агенција обавља организовање рада лучког координационог тела за једну или више лука, у циљу спречавања предузимања радњи дискриминације против било ког лучког корисника, као и контроле наплате лучких накнада.



Акционим планом Стратегије развоја водног саобраћаја, предвиђена је активност - Организовати рад лучког координационог тела за једну или више лука, за реализацију које је надлежна Агенција за управљање лукама, а рок за реализацију је I квартал 2016. године. У Извештају о реализацији Стратегије је наведено да је у оквиру обезбеђивања услова за међулучке и унутрашње лучке конкуренције, неопходно да се оснује координационо тело за једну или више лука, уз напомену да се ова активност не може извршити са постојећим бројем запослених у Агенцији за управљање лукама.

У годишњим програмима рада Агенције за 2021, 2022. и 2023. годину је наведено да се планира формирање и организовање лучког координационог тела и то у Новом Саду за територију АПВ и Смедереву за Централну и Источну Србију, у зависности од финансијских и организационих могућности.

У току ревизије утврдили смо да Агенција није организовала рад лучког координационог тела за једну или више лука.

Агенција је у децембру 2020. године, у складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, донела Правилник о критеријумима за препознавање дискриминације корисника лучких услуга којим се ближе прописују радње које представљају дискриминацију лучких корисника. Током припреме поменутог документа, Агенција је консултовала удружења лучких оператера и бродара, узимајући у обзир њихове предлоге и примере добре праксе. Према образложењу Агенције, лучко координационо тело није оформљено због недостатка кадровских капацитета.

За потребе успостављања система контроле наплате лучких накнада, Агенција је формирала Комисију за утврђивање предлога мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада. Одлуком од 26. августа 2015. године, на основу Статута Агенције за управљање лукама, образована је комисија која има задатак да утврди предлог мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада. Комисију чине: председник, заменик председника, четири члана и особа задужена за вођење записника. Према Одлуци, делокруг рада Комисије обухвата: праћење плаћања лучких и пристанишних накнада; унапређивање система наплате и контроле; периодичне провере пристајања бродова за путнички и теретни саобраћај на основу података којима Агенција располаже из достављених сажетих пријава и упоређивање истих са подацима „Пловпута“; давање предлога мера Кабинету директора у вези са умањењењем лучких и пристанишних накнада и др.

На основу Статута Агенције за управљање лукама донет је Пословник о раду комисије од 27. августа 2015. године којим се уређује начин рада и одлучивања Комисије за утврђивање предлога мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада, као и друга питања од значаја за рад Комисије. У складу са Пословником, Комисија има председника, заменика, пет чланова и особу задужену за вођење записника. Комисија ради и одлучује на седницама. Седнице Комисије се по правилу одржавају у просторијама Агенције, редовно једном месечно, или ванредно по потреби. Председник Комисије отвара седницу пошто претходно утврди да седници присуствује више од половине чланова Комисије. Одлуке се доносе већином гласова укупног броја чланова. О почетку, току и завршетку седнице Комисије води се записник.

Одлукама о изменама и допунама Одлуке о образовању комисије од 22. новембра 2021. године и 27. септембра 2022. године измењена је тачка којом се у комисију именују председник, заменик председника и три члана комисије, док остале одредбе остају на снази.

У току ревизије утврдили смо да Пословник о раду комисије није усклађен са Одлуком и изменама Одлуке о образовању комисије у делу који се односи на број чланова комисије, а самим тим и на број чланова који је потребан за одржавање седница комисије и доношење одлука. Током ревизије Агенција за управљање лукама је донела нову Одлуку о образовању Комисије и



изменила Пословник о раду Комисије за утврђивање предлога мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада ради усклађивања наведених аката.

Према усвојеним пословним процедурама Агенције из 2021. и 2022. године, обвезнику за кога се на основу достављене документације утврди да није поступио у складу са Законом, биће упућен допис опомене, са налогом да у року од одмах, а најкасније у року од пет дана пријави све до тада непријављене обавезе. За обвезнике који нису извршили налог из упућеног дописа, поступак ће бити пренет у надлежност Комисије за утврђивање предлога мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада. Такође, према усвојеним процедурама, у складу са чланом 269 Закона о накнадама за коришћење јавних добара, Агенција упућује допис опомене дужнику који није измирио своје доспеле обавезе и даје му налог да одмах или најкасније пет дана по пријему дописа измири доспеле обавезе. За обвезнике који не поступе у складу са претходно послатом опоменом, поступак се, према процедурама, преноси у надлежност Комисије за утврђивање предлога мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада.

У наредној табели су приказани подаци о броју послатих дописа опомена и упозорења у 2021, 2022. и 2023. години.

Табела 11: Приказ броја послатих дописа опомена и упозорења у 2021, 2022. и 2023. години

Опомене/упозорења	2021. година	2022. година	2023. година
Опомене за недостављање пријава	90	62	57
Упозорење за недостављање пријава	25	7	4
Опомене због неизмирених доспелих потраживања	20	39	23
Упозорење због неизмирених доспелих потраживања	11	7	1

Према одговору Агенције, број опомена који је наведен у табели се односи на накнаде у складу са Законом о накнадама за коришћење јавних добара и Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Наводе да се позитивни ефекти рада Агенције огледају, између осталог, у смањеном броју опомена и упозорења.

Према достављеним подацима Агенције, у ревидираном периоду је одржано седам седница Комисије у 2021. години, пет седница у 2022. години и седам седница у 2023. години.

Увидом у записнике са одржаних седница Комисије у периоду 2021–2023. године, утврдили смо да је на појединим седницама Комисије одлучено да се обвезници усмено опомену за недостављање пријава за коришћење јавног добра, као и за ненаплаћена доспела потраживања. Такође, у појединим случајевима одлука о слању опомена обвезницима донета је у односу на висину доспелог потраживања или проценат наплате иако наведено није уређено усвојеним пословним процедурама Агенције.

Према објашњењу Агенције, на седницама Комисије за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада утврђује се потреба и врста комуникације са обвезницима. Опомене за недостављање података шаљу се у складу са закључком Комисије. Такође, спровођење активности слања дописа опомена за неизмирене обавезе обвезницима зависи од процента наплате и висине доспелих потраживања, а у складу са закључком Комисије. Поред наведеног, усмено се контактирају обвезници који имају висок проценат наплате као и они код којих је уочен ненамеран пропуст достављања пријава, а све у складу са закључком Комисије. Током ревизије, Агенција за управљање лукама је донела Одлуку о изменама и допунама Одлуке о утврђивању пословних Процедура активности организационих јединица Агенције, којом су, између осталог, уређени критеријуми по којима се одлучује о слању опомена обвезницима накнаде.



Према достављеном појашњењу, Агенција није водила евиденцију о одговорима обвезника накнада на упућене опомене и упозорења, тј. није континуирано пратила ефекте послатих опомена за недостављање пријава за коришћење јавног добра и за неизмирена доспела потраживања, па није било могуће доставити податке о ефектима у виду броја обвезника који су након опомене доставили пријаву и пријављене количине робе, као и у виду броја обвезника који су након опомене измирили доспела потраживања и износу наплаћених доспелих потраживања. Наводе да опомене и упозорења која се шаљу обвезницима нису у вези са количином претовареног терета и износом наплаћених накнада из разлога што се за једно пристајање може послати опомена и упозорење за више правних субјеката све док се не утврди ко је у наведеном претовару обвезник плаћања накнада.

Према усвојеним пословним процедурама Агенције, по одобрењу Комисије за утврђивање предлога мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада и након сагласности органа Агенције, против правних лица која нису извршила налог из упућеног дописа опомене покреће се прекршајни поступак. У послатим опоменама за неизмирена доспела потраживања наведено је да, уколико обвезник не изврши уплату неизмирених доспелих обавеза одмах, а најкасније у року од пет дана, Агенција ће поступити у складу са својим овлашћењима и покренути поступак принудне наплате.

У наредној табели приказани су подаци преузети из Годишњих извештаја о раду Агенције за 2021, 2022. и 2023. годину о броју предлога за покретање прекршајног поступка и броју покренутих поступака принудне наплате.

Табела 12: Број предлога за покретање прекршајног поступка и број покренутих поступака принудне наплате у 2021, 2022. и 2023. години

	2021. година	2022. година	2023. година
Број предлога за покретање прекршајног поступка	1	3	2
Број покренутих поступака принудне наплате	0	1	2

Према достављеним подацима, Агенција је покренула један поступак принудне наплате у 2022. години по решењима за 2019, 2020. и 2021. годину, у укупном износу од 3.388.195,06 динара. Наведени дуг није измирен, већ је по истим решењима, по захтеву суда, поновљен поступак принудне наплате током 2023. године, који није окончан. Током 2023. године покренут је још један поступак принудне наплате по решењима за 2022. годину у износу од 691.854,28 динара и тај поступак је окончан током 2023. године.

У ревидираном периоду, према достављеним подацима, Агенција је сваке године потписивала споразуме о одлагању плаћања дуга са истим правним лицем, које је обавезе редовно измиривало.

У складу са претходно наведеним, потребно је да Агенција континуирано прати ефекте послатих опомена обвезницима за недостављање пријава за коришћење јавног добра и за неизмирена доспела потраживања ради благовременог предузимања даљих активности у складу са законом и донетим процедурама у циљу ефикасније наплате накнада за коришћење лука и пристаништа.

У ревидираном периоду нису предузете све прописане активности у циљу ефикасне наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу, као и накнада за коришћење лука и пристаништа. Услед наведеног, постоји ризик од неблаговременог предузимања прописаних активности у циљу ефикасне наплате накнада.



Препоручујемо Покрајинском секретаријату за енергетику, грађевинарство и саобраћај да настави да предузима активности како би се благовремено спроводили поступци принудне наплате у циљу ефикасније наплате накнада за пловидбу и коришћење објеката безбедности пловидбе на државном водном путу.

Препоручујемо Агенцији за управљање лукама:



- Да континуирано прати ефекте послатих опомена обвезницима за недостављање пријава за коришћење јавног добра и за неизмирена доспела потраживања ради благовременог предузимања даљих активности у складу са законом и донетим процедурама у циљу ефикасније наплате накнада за коришћење лука и пристаништа;
- Да предузме активности у циљу организовања рада лучког координационог тела за једну или више лука, у циљу спречавања предузимања радњи дискриминације против било ког лучког корисника, као и контроле наплате лучких накнада.

Налаз 3.3: Није у потпуности успостављен систем праћења рада лучких оператера



У складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Агенција прати рад лучких оператера који обављају лучке делатности у складу са природом њиховог пословања и обавезама преузетим према Агенцији. Министарство није донело подзаконски акт којим се прописују врсте података, методологија и начин приказивања резултата пословања који су везани за лучко пословање, као и рокови за извештавање. Није у потпуности успостављен систем праћења рада лучких оператера. Услед наведеног, постоји ризик да лучки оператери не извршавају у потпуности уговорне обавезе и не достављају све релевантне податке.

У складу са чланом 216а Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, министар прописује врсте података, методологију и начин приказивања резултата пословања који су везани за лучко пословање, као и рокови за извештавање.

У току ревизије утврђено је да није донет подзаконски акт којим се прописују врсте података, методологија и начин приказивања резултата пословања који су везани за лучко пословање, као и рокови за извештавање у складу са чланом 216а Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Услед непостојања наведеног акта, отежано је праћење рада лучких оператера, што је у надлежности Агенције за управљање лукама. Према одговору Министарства, подзаконски акт није донет због недостатка административних капацитета и планира се његово доношење.

Према члану 205 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, управљање лукама и пристаништима врше Агенција за управљање лукама и министарство, без обзира на својински статус луке и пристаништа, у складу са овим законом. Управљање луком и пристаништем је делатност која се врши у циљу континуираног, несметаног и стручног обављања послова на лучком подручју. Према члану 207 Закона, Агенција обавља следеће регулаторне, стручне и развојне послове:

- 1) издаје и одузима одобрење за обављање лучке делатности;
- 2) закључује уговор о обављању лучке делатности на основу добијеног одобрења;
- 3) води уписник лучких оператера којима је издато одобрење;
- 4) наплаћује лучке накнаде;



- 5) доноси и јавно објављује лучке тарифе;
- 6) прати рад лучких оператера који обављају лучке делатности у складу са природом њиховог пословања и обавезама преузетим према Агенцији;
- 7) врши промоцију лука и пристаништа на домаћем и међународном тржишту;
- 8) у складу са приходима оствареним по основу наплате лучких накнада инвестира у изградњу, модернизацију и одржавање лучке инфраструктуре која је у јавној својини, осим када је то обавеза лучког оператера по основу издатог одобрења, односно дате лучке концесије, као и контроле над одржавањем лучких грађевина и објеката;
- 9) одржава ред у луци, изузев послова који су у надлежности лучких капетанија;
- 10) заштите лучког подручја и акваторије од загађења;
- 11) води евиденцију корисника државне помоћи мале вредности (*de minimis* државна помоћ) у складу са прописима којима се уређује државна помоћ мале вредности;
- 12) води евиденцију о објектима лучке инфраструктуре у својини Републике Србије на којима Агенција има уписано право коришћења, као и катастарским парцелама које чине лучко земљиште;
- 13) обавља и друге послове у складу са овим законом.

Према члану 216 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, лучки оператер обавља лучку делатност на основу одобрења за обављање лучке делатности или лучке концесије. Правна лица која нису стекла статус лучког оператера у складу са одредбама овог закона не могу да пружају лучке услуге лучким корисницима. Одобрење за обављање лучке делатности издаје Агенција ако је процењена вредност лучке услуге, односно изградње лучких грађевина и објеката мања од 5.186.000 евра у динарској противвредности. Министарство је дужно да покрене поступак давања концесије ако је вредност лучке концесије једнака или већа од 5.186.000 евра у динарској противвредности. Према одговору Министарства, до сада није спроведен ниједан поступак давања лучких концесија на основу којих лучки оператер може да обавља лучку делатност у лукама и пристаништима.

Одобрење за обављање лучке делатности могу да добију правна лица која су регистрована за обављање једне или више лучких делатности и која имају стручно оспособљено особље, техничко-технолошку опремљеност, способност континуираног обављања делатности за које су регистроване (лучки оператер). На основу добијеног одобрења лучки оператер и Агенција закључују уговор о обављању лучке делатности. Одобрење за обављање лучке делатности нарочито се издаје за обављање следећих лучких делатности:

- 1) снабдевање бродова погонским горивом;
- 2) укрцавање и искрцавање робе и путника;
- 3) багеровање у оквиру лучке акваторије или на приступном пловном путу до луке;
- 4) управљање сидриштем у саставу лучког подручја;
- 5) прихват отпада, смећа, санитарних отпада и каљужних вода са пловила;
- 6) лучке боксаже.⁷⁷

Сходно члану 217 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама и члановима 165 и 179 Закона о накнадама за коришћење јавних добара, Агенција појединим оператерима исплаћује паушалну накнаду која чини 50 % наплаћених прихода од лучких, односно пристанишних накнада по основу утврђеног права својине на лучкој инфраструктури, које се оператер обавезује да уложи у одржавање лучке инфраструктуре.

⁷⁷ члан 216а Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама



Стратегијом развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године је у оквиру мере - Стварање услова за ефикасно обављање лучке делатности предвиђена активност - Успоставити систем праћења рада и контроле рада лучких оператера. Надлежни носилац мера и активности је Агенција за управљање лукама. Такође, према Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Агенција одржава редовне консултације са представницима лучких оператера и корисницима лучких услуга који су обвезници лучких накнада у вези са висином лучких накнада и квалитетом пружања услуга које се односе на лучку инфраструктуру. У Извештају о спровођењу Стратегије из 2024. године је наведено да је донета Уредба о условима које морају да испуњавају луке, пристаништа и привремена претоварна места⁷⁸. Наведено је да се редовно одржавају годишње консултације Агенције са Групацијом за луке и пристаништа Привредне коморе Србије (ПКС), коју чине представници лучких оператера.

Према достављеном одговору, Агенција води евиденцију о корисницима државне помоћи мале вредности (*de minimis* државна помоћ) о чему извештава Министарство финансија у за то предвиђеном периоду. Такође, Агенција води евиденцију о објектима лучке инфраструктуре. Током 2024. године планирано је унапређење Интегрисаног лучког информационог система (ИЛИС) на начин да се кроз наведено софтверско решење води евиденција о лучкој инфраструктури, катастарским парцелама, које чине лучко подручје и опреми коју користе лучки оператери.

Према одговору Агенције, Уредбама Владе РС проглашено је 36 лучких подручја (28 на предлог Агенције). Агенција је потписала 29 Уговора о обављању лучке делатности са лучким оператерима кроз које се обавезују да уложи 64.411.100 евра у изградњу и одржавање лучке инфраструктуре и супраструктуре за време трајања уговора.

Агенција води и ажурира уписник лучких оператера којима је издато одобрење за обављање лучке делатности у коме је тренутно 36 активних лучких оператера (укупно је 42, али је шест лучких оператера у статусу: пасиван). Уписник лучких оператера је доступан на интернет страници Агенције.

Лучки оператери имају уговорну обавезу да на захтев Агенције достављају периодичне извештаје. Према одговору Агенције, уговори о обављању лучке делатности су углавном типски.

Према закону, одобрење за обављање лучке делатности, односно уговор о обављању лучке делатности, сматра се раскинутим због неиспуњења уговорних обавеза ако, ни у накнадно остављеном року за отклањање недостатака, лучки оператер не отклони следеће недостатке: 1) се не придржава лучке тарифе коју је утврдила Агенција; 2) не поштује одредбе о реду у луци; 3) не придржава се утврђеног плана и програма пословања; 4) ако корисник одобрења обавља лучку делатност која није обухваћена одобрењем; 5) ако корисник одобрења није започео са обављањем лучке делатности у року одређеном у одобрењу⁷⁹.

Према одговору Агенције, у периоду 2021–2023. године, са једним лучким оператером раскинут је Уговор, односно одузето је одобрење за обављање лучке делатности услед непридржавања утврђеног плана и програма пословања и незапочињања обављања лучке делатности. Такође, дошло је до споразума о раскиду уговора о обављању лучке делатности са једним лучким оператером, након чега је донето решење о престанку одобрења за обављање лучке делатности. Поред наведеног, у посматраном периоду статус једног лучког оператера је пребачен у стање „пасиван“ услед истека рока важења Решења о одобрењу за обављање лучке делатности.

Према усвојеним пословним процедурама Агенције, Центар за лучку делатност (ЦЛД) треба да врши контролу извршења уговорених обавеза лучког оператера нарочито: континуитет

⁷⁸ „Службени гласник РС“ бр. 54/19, 94/19 и 76/20

⁷⁹ члан 224 Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама



обављања лучке делатности за коју је издато Решење о одобрењу, обавезу инвестирања у лучку инфраструктуру и супраструктуру према динамици и износу. Контролу извршења уговорених обавеза ЦЛД треба да заснива на извршеним посетама локацијама лука и пристаништа, извештајима ревизора (вештака) и другим извештајима које доставља лучки оператер на захтев Агенције. Обавезу плаћања лучких накнада контролише Центар за финансије (ЦФ) и о томе извештава ЦЛД. Потребно је да ЦЛД израђује Извештај о извршењу уговорених обавеза лучког оператера у сарадњи са ЦФ најмање једном годишње, који се посебно односи на праћење извршења обавезе плаћања годишње накнаде и инвестиционе обавезе, на начин како је дефинисано Уговором. Извештај у писаној форми треба да се упућује Комисији за праћење извршења уговора (Комисија за мере), која доноси одлуку о даљим мерама и роковима за поступање и извештај треба да се доставља ЦЛД и ЦФ ради предузимања мера из домена своје надлежности.

Према достављеном одговору, Агенција врши контролу извршења уговора о обављању лучке делатности на основу достављених извештаја овлашћених ревизора (вештака) за улагања у лучку инфраструктуру у складу са Уговорним обавезама. У одговору је наведено да, имајући у виду капацитет Агенције, посета локацијама лука и пристаништа тренутно се ради по потреби, односно обилазе се лука и пристаништа чија се изградња планира или је у току. ЦЛД израђује Извештај о извршеним и прихваћеним инвестицијама у лучку инфраструктуру на основу достављених извештаја овлашћених ревизора за улагање у лучку инфраструктуру у складу са Уговорним обавезама, и исти доставља директору на увид. Према одговору, у периоду 2021–2023. године, израђено је девет извештаја о извршеним и прихваћеним инвестицијама у лучку инфраструктуру. Имајући у виду капацитете Агенције, Комисија за праћење извршења уговора (Комисија за мере) није образована, већ Извештаје о извршеним и прихваћеним инвестицијама у лучку инфраструктуру ради ЦЛД. Током ревизије, Агенција за управљање лукама је донела Одлуку о изменама и допунама Одлуке о утврђивању пословних процедура којима је укинута Комисија за мере.

Према достављеном одговору, Агенција једном годишње, а по потреби више пута шаље захтев свим лучким оператерима електронском поштом да у складу са расположивим подацима доставе табеларни приказ врсте и количине терета претовареног у лукама, као и идентификацију правних лица чији је терет био предмет манипулације. Наводе да након што лучки оператери доставе статистичке податке о претовару за одређени период, запослени у Центру за финансије, упоређују достављене податке са аналитичким подацима који настају обрадом пријава за коришћење јавног добра, те уколико се утврди одступање, контактира се обвезник, коме се налаже отклањање неправилности. У ревидираном периоду, тражене податке доставило је 15 оператера у 2021, 18 оператера у 2022. и 16 оператера у 2023. години.

Да би успоставила систем праћења рада и контроле лучких оператера и других учесника у водном саобраћају Агенција је покренула израду Интегрисаног лучког информационог система (ИЛИС) који треба да омогући централизовано прикупљање, обраду, меморисање, дистрибуцију и презентацију података из домена пословних активности које се обављају у лукама. На овај начин Агенција треба да остварује надлежности у погледу праћења рада лучких оператера, прикупљања и анализе података о физичком обиму рада у лукама и пристаништима, као и контроле пријављивања обавезе плаћања накнада за употребу оперативне обале, пристајање и лежарине.

У току ревизије утврдили смо да ИЛИС не попуњавају сви лучки оператери. Према достављеним подацима Агенције:

- У току 2021. године податке у ИЛИС уносило је осам од укупно 29 лучких оператера (27,6%);
- У току 2022. године податке у ИЛИС уносило је шест од укупно 31 лучких оператера (19%);
- У току 2023. године податке у ИЛИС уносило је 14 од укупно 35 лучких оператера (40%).



Према достављеном одговору, приликом одржавања радних састанака са лучким оператерима представници Агенције их подсећају да је потребно да податке уносе у ИЛИС. Током 2023. године, слат је допис лучким оператерима како би уносили податке у ИЛИС и именовали лице које ће бити задужено за унос података у информациони систем (ИЛИС) Агенције за управљање лукама, док током 2021. и 2022. године нису предузете активности слања дописа лучким оператерима. У току 2024. године, након одржавања годишњих консултација Агенције са лучким оператерима и слања дописа којима им је указано на обавезу достављања података у ИЛИС, број лучких оператера који су уносили податке у ИЛИС је тренутно 19 од укупно 36 лучких оператера (52,8%).

У ревидираном периоду Агенција је контролу извршења уговорних обавеза лучких оператера заснивала на извештајима ревизора (вештака), али не и на извршеним посетама локацијама лука и пристаништа као што је предвиђено донетим процедурама Агенције. У периоду 2021–2023. године нису сви лучки оператери достављали релевантне податке у Интегрисани лучки информациони систем (ИЛИС) иако постоји уговорна обавеза. Такође, Министарство није донело подзаконски акт којим се прописују врсте података, методологија и начин приказивања резултата пословања који су везани за лучко пословање, као и рокови за извештавање у складу са чланом 216а Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Наведено указује да није у потпуности успостављен систем праћења рада лучких оператера. Услед тога, постоји ризик да лучки оператери не извршавају у потпуности уговорне обавезе и не достављају све релевантне податке.

Препоручујемо Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да донесе подзаконски акт којим се прописују врсте података, методологија и начин приказивања резултата пословања који су везани за лучко пословање, као и рокови за извештавање.

Препоручујемо Агенцији за управљање лукама:

- Да унапреди праћење рада лучких оператера и извршавања уговорних обавеза кроз посете локацијама лука и пристаништа у складу са донетим процедурама;
- Да предузме додатне активности како би сви лучки оператери достављали релевантне податке у Интегрисани лучки информациони систем (ИЛИС) у циљу контроле и анализе података који се тичу пловидбе, пристајања и обављеног претовара ради ефикаснијег обрачуна и наплате накнаде за коришћење лука и пристаништа.





V Прилози

Прилог 1 – Методологија у поступку рада

У току предстудије упућени су упитници Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Покрајинском секретаријату за енергетику, грађевинарство и саобраћај, Агенцији за управљање лукама, Дирекцији за водне путеве, Управи за утврђивање способности бродова за пловидбу, Југословенском речном бродарству ад Београд (ЈРБ) и Јавном водопривредном предузећу „Воде Војводине“ Нови Сад.

На основу анализе одговора и прикупљених информација у фази предстудије извршили смо одабир субјеката ревизије на основу надлежности у овој области у складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Законом о министарствима, Законом о утврђивању надлежности АП Војводине и Законом о накнадама за коришћење јавних добара.

У складу са надлежностима органа, ревизијом су обухваћени следећи субјекти:

- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре;
- Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај и
- Агенција за управљање лукама.

Током фазе спровођења ревизије, како бисмо одговорили на ревизорска питања односно испунили циљ ревизије, анализирали смо прикупљену документацију од субјеката ревизије као и од извора информација, спроводили интервјуе, слали упитнике, прикупљали физичке доказе на терену и друго.

У току ревизије, између осталог, извршили смо увид у:

- уписнике пловила и евиденције о издатим бродским исправама и књигама које води подручна јединица Министарства - Лучка капетанија Београд;
- записнике инспекцијских надзора које је републичка и покрајинска инспекција безбедности пловидбе вршила у периоду 2021–2023. године;
- записнике са одржаних седница Комисије за утврђивање предлога мера за праћење плаћања лучких и пристанишних накнада Агенције за управљање лукама у периоду 2021–2023. године;
- Портал електронских пријава (ПЕП) Агенције за управљање лукама у који обвезници накнада, након регистрације, достављају потребне податке и документацију у вези за коришћењем услуга – пристајање, употреба обале и лежарина, затим систем који је намењен за фактурисање (КОР), који обрађује пријаве и врши израду решења, као и апликацију ИЛИС у којој су представљени подаци лучких оператера.



Прилог 2 – Усклађивање прописа Републике Србије са релевантним прописима Европске уније у области унутрашње и поморске пловидбе

Према извештају Министарства о спровођењу Стратегије, у циљу усклађивања прописа Републике Србије са релевантним прописима Европске уније у области унутрашње и поморске пловидбе, у посматраном периоду донети су следећи прописи:

- Закон о изменама и допунама Закона о државној припадности и уписа пловила⁸⁰
- Закон о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама⁸¹
- Уредба о начину постепеног искључивања из пловидбе танкера без двоструке оплате⁸²
- Уредба о посебним захтевима за стабилитет го-го путничких бродова⁸³
- Уредба о класама путничких бродова⁸⁴
- Уредба о Фонду унутрашње пловидбе⁸⁵
- Уредба о мерама које се предузимају у циљу правичног поступања са поморцима у случају поморске несреће или поморске незгоде⁸⁶
- Правилник о подацима о броду и отпаду које је домаћи брод дужан да преда надлежном органу државе луке⁸⁷
- Правилник о обрасцу сведочанства којим се потврђује да су осигурање или друго јемство на снази у односу на поморски брод ради покрића одговорности за штету због смрти или телесне повреде путника⁸⁸
- Правилник о мерама пружања помоћи у лукама и на бродовима лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу⁸⁹
- Правилник о захтевима које компанија која управља го-го трајектом или брзим путничким бродом мора да обезбеди на тим бродовима и условима које у погледу квалификација и независности морају да испуњавају инспектори признате организације који су овлашћени да врше прегледе домаћих го-го трајеката и брзих путничких бродова⁹⁰
- Правилник о сервису за управљање бродским саобраћајем (VTS)⁹¹
- Правилник о техничким правилима за статутарну сертификацију поморских бродова⁹²
- Правилник о техничким правилима за статутарну сертификацију бродова унутрашње пловидбе⁹³
- Правилник о циљевима и смерницама за рад инспектора признатих организација у надзору над радним и животним условима помораца⁹⁴
- Правилник о подацима о броду и отпаду који се предају надлежном органу државе луке⁹⁵
- Правилник о условима у погледу здравствене способности чланова посаде бродова и других пловила, као и условима и начину вршења здравственог надзора⁹⁶
- Правилник о звањима чланова посаде бродова унутрашње пловидбе⁹⁷
- Правилник о бродарским књижицама⁹⁸.

⁸⁰ „Службени гласник РС“, број 83/18

⁸¹ „Службени гласник РС“, бр. 41/18 и 52/21

⁸² „Службени гласник РС“, број 5/17

⁸³ „Службени гласник РС“, број 45/18

⁸⁴ „Службени гласник РС“, број 96/18

⁸⁵ „Службени гласник РС“, број 55/19

⁸⁶ „Службени гласник РС“, број 38/21

⁸⁷ „Службени гласник РС“, број 16/17

⁸⁸ „Службени гласник РС“, број 23/7

⁸⁹ „Службени гласник РС“, број 29/17

⁹⁰ „Службени гласник РС“, број 41/17

⁹¹ „Службени гласник РС“, број 76/17

⁹² „Службени гласник РС“, број 72/18

⁹³ „Службени гласник РС“, бр. 76/18 и 80/19

⁹⁴ „Службени гласник РС“, број 35/19

⁹⁵ „Службени гласник РС“, број 42/19

⁹⁶ „Службени гласник РС“, бр. 19/20 и 17/21

⁹⁷ „Службени гласник РС“, број 104/21

⁹⁸ „Службени гласник РС“, бр. 56/21 и 139/22



Прилог 3 – Категорије међународних и међудржавних водних путева у Републици Србији на основу Уредбе о категоризацији међународних и међудржавних водних путева

Табела 13: Категорије међународних и међудржавних водних путева у Републици Србији на основу Уредбе о категоризацији међународних и међудржавних водних путева

Категорије међународних водних путева су:

Водни пут	Део водног пута	Категорија
Дунав	од km 845 + 500 до km 1.170	VII
	од km 1.170 до km 1.433 + 100	VIc
Сава	од km 0 до km 81	Va
	од km 81 до km 176	IV
	од km 176 до km 196	III
	од km 196 до km 210 + 800	IV
Колубара	од km 0 до km 5	I
Дрина	од km 0 до km 15	I
канал ДТД „Нови Сад - Савино село“	од km 0 до km 1 + 650	Va
Беочински рукавац - канал	од km 0 до km 1 + 700	IV

Категорија међудржавног водног пута реке Тисе је:

Водни пут	Део водног пута	Категорија
Тиса	од km 0 до km 164	IV



Прилог 4 – Категорије државних водних путева у Републици Србији на основу Правилника о категоризацији државних водних путева

Табела 14: Категорије државних водних путева у Републици Србији на основу Правилника о категоризацији државних водних путева

Водни пут	Део водног пута	Категорија	
Пловни канал Хидросистема ДТД	Бечеј–Богојево	од km 0 до km 90 + 200	III
	Нови Сад – Савино село	од km 1 + 650 до km 4 + 400	Va
		од km 4 + 400 до km 39 + 100	III
	Врбас–Бездан	од km 6 + 300 до km 80 + 900	II
	Оџаци–Сомбор	од km 0 до km 27 + 800	III
	Бачки Петровац – Каравуково	од km 0 до km 52	I
	Пригревица–Бездан	од km 0 до km 31 + 700	II
	Косанчић – Мали Стапар	од km 0 до km 3 + 500	II
		од km 4 + 500 до km 21 + 100	I
	Бездан–Баја	од km 0 до km 12 + 700	I
	Банатска Паланка – Нови Бечеј	од km 0 до km 8 + 700	Va
		од km 8 + 700 до km 26	III
		од km 26 до km 27 + 500	II
од km 27 + 500 до km 147 + 300		III	
Кикиндски канал	од km 0 до km 32	II	
Костолачки канал	од km 0 до km 1 + 700	IV	
Велика Морава	од km 0 до km 18	III	