Аутобуси и путници - кидање специјалних веза РС и Србије

Пише: Слободан Дурмановић
недеља, 30 јануар 2011 14:02

Од 1. јануара ове године српским аутопревозницима на линијама између Републике Српске и Србије забрањена је каботажа, тако да ови из Српске више не могу превозити путнике у транзиту кроз Србију, а исто важи и за оне из Србије у транзиту кроз РС. Тако, на пример, путник из Бањалуке више не може да путује београдским аутобусом до било ког места у РС кроз које тај аутобус пролази на путу до крајњег одредишта у Србији. Исто тако, путник из Београда више не може путовати бањалучким аутобусом до било ког места у Србији кроз које тај аутобус пролази на путу до крајњег одредишта у РС.

Забрана каботаже ступила је на снагу, како је образложено, “сходно Споразуму Савета министара БиХ и Владе СР Југославије о међународном превозу путника и ствари у друмском саобраћају од 29. октобра 2002. године и прописима из области друмског саобраћаја”. Забрана је уследила, подсећају нас још надлежни, „пошто је на састанку Мешовите комисије Србије и БиХ за међународни друмски превоз путника и ствари, који је одржан половином прошле године у Београду, дефинисано да се од 1. јануара ове године, редови вожње на аутобуским линијама између Србије и БиХ одржавају у складу са поменутим споразумом”.

У ових осам година било је више покушаја да се забрана каботаже спроведе, али су превозници из РС и Србије некако успевали да издејствују одгађање забране.

У ових осам година било је више покушаја да се забрана каботаже спроведе, али су превозници из РС и Србије некако успевали да издејствују одгађање забране. Просто, превозници су тако успевали да одрже исплативост својих “међународних линија” између градова у РС и Србији, што је добродошло и путницима с обе стране Дрине, поготово у пограничном подручју. Имали су већи избор домаћих линија, а ни цене карата нису биле међународне. А и могло се стићи и до оних места до којих после осам сати увече аутобуси више не иду..

Ни власти с обе стране Дрине нису имале разлога за незадовољство, јер су, свако на свом тлу, могле да контролишу промет, али ни власти се нису много забринуле због незадовољства забраном каботаже и међу превозницима и међу путницима. Није ту много уверљиво ни основно протекционистичко правило да државе допуштају превоз

путника на свом подручју једино домаћим превозницима, док страни превозници не могу обављати превоз путника између два места ни у транзиту, или то могу чинити само под рестриктивним прописима. Чак и када би неко рекао да је то један од услова на путу БиХ ка ЕУ, суочио би се са чињеницом да и у самој Унији у последње време долази до либерализације овог режима, односно допушта се превозницима из једне државе чланице ЕУ обављање каботаже на подручју друге државе чланице ЕУ, често под истим или сличним условима као и домаћим превозницима, док се страним превозницима сматрају једино они изван ЕУ.

Остаје, дакле, нејасно зашто се у Србији и БиХ уводи другачија пракса, ако и једни и други, је ли, теже не само ка ЕУ, већ и снажнијем регионалном повезивању.

Остаје, дакле, нејасно зашто се у Србији и БиХ уводи другачија пракса, ако и једни и други, је ли, теже не само ка ЕУ, већ и снажнијем регионалном повезивању. Кад се томе дода да је забрана каботаже супротна и принципима на којима почива Споразум о специјалним и паралелним везама РС и Србије, онда се добија само још једна (не)познаница. То што превозници у РС мере штету између 30 и 70 одсто, а и они већи у Србији, попут београдске “Ласте”, најављују редуковање линија за РС – готово да никога не брине. Они из Сарајева се не буне, јер су се и раније противили каботажи. Нису се жалили ни да су превозници из ФБиХ дискриминисани, јер нису ни намеравали да превозе на релацији БиХ–Србија, под истим условима као колеге из РС и Србије. Ваља зато што ни саме власти у Сарајеву никада нису показале вољу ни за ову врста повезивања са Србијом, јер је то “директно мешање једне земље у фискални систем друге земље”, како то “стручно” образлажу у Групацији аутопревозника при Спољнотрговинској комори БиХ.

При томе су, кажу, били забринути што су превозници из РС и Србије зарађивали “вреће новца” на “међународним линијама”, али, наравно, не наводе ни један једини пример утаје пореза међу аутопревозницима из РС и Србије – јер оних “врећа новаца” одавно нема. Тачније, да се ту врти велики новац, лако би порезници с обе стране Дрине нашли начина да га прецизно “измере”, али овде није реч о томе, већ о чистом одржавању невеликог пословања. Просто речено, превозницима из Бањалуке, Зворника или Бијељине био је добродошао сваки путник који би се укрцао у Србији на путу до Београда или Новог Сада, где је најчешће њихово крајње одредиште. И обрнуто. Да су тако успут, као што тврде њихове колеге у Сарајеву, зарађивали “вреће новца”, порезници и у Србији и у РС једва би дочекали да их “одеру”. У неким мало даљим годинама би се можда и могло говорити о ‘ватању кривина у суседним пореским системима, али од пре две и по године аутопревозници с обе стране били су под ригорозном контролом кад пређу државну границу, а над главом им је стално висила

претња укидањем каботаже.

Напокон, изгледа да никога међу противницима каботаже не занимају путници који су принуђени да користе аутобуски превоз.

Напокон, изгледа да никога међу противницима каботаже не занимају путници који су принуђени да користе аутобуски превоз. Они су директно погођени, јер им се, истини за вољу, тешко могу надокнадити српско-српске линије које су до сада користили. Може звучати сасвим прозаично, али тешко ће бити здраворазумски објаснити путницима у Бијељини, Брчком, Шамцу, Модричи, Дервенти да је у реду што не могу да уђу, рецимо, у аутобус београдске “Ласте” да их превезе до Бањалуке. Као и путницима у местима у Срему, Мачви и Подрињу што не могу до Београда или Новог Сада аутобусима бањалучког “Аутопревоза” или неког другог превозника из Српске. Те линије, просто, није могуће надокнадити чисто “домаћим” – изузев можда у појединим случајевима у пограничном подручју – због рачунице по којој је поменути транзит кудикамо исплативији и путницима и превозницима: превозници могу нешто и да зараде ако имају мало путника до крајњег одредишта, а путници имају могућност избора како би уштедели себи и време и новац. И, наравно, укидање каботаже директно смањује обим посла у делатности у којој се ионако не врти велики новац, што у времену кризе тешко може бити нормално било коме. Уосталом, ваљда државе мало постоје и због права и потреба својих грађана, а не само грађани зарад држава у којима (не)вољно станују, редовно испуњавајући своје обавезе.