



Dražen Breglec, državni tajnik za promet, govori o problemima hrvatskih autoprijevoznika, pristupnim pregovorima s EU i ambicijama u HSLS-u gdje se kandidirao za predsjednika



TAT JANA TADIĆ

Pevec transport bio je kamen smutnje, a propao je zbog dampinških cijena

DARNO BIČAK
darno.bicak@postovni.hr

Velike su promjene na hrvatskoj prijevoznicijskoj sceni zbog krize u Pevec transportu, kao i nedavnih prosvjeda prijevoznika. Problem je i tzv. CEMT dozvola za ulazak hrvatskih kamiona u zemlje EU. Sve to, uz unutarstranačke izbore u HSLS-u, bio je povod za razgovor s državnim tajnikom za promet u Ministarstvu prometa, mora i infrastrukture Draženom Breglecem.

Nedavno su prosvjedi prijevoznika zbog plaćanja parkirališta u carinskim zonama prijetili paraliziranjem hrvatskih prometnica i graničnih prijelaza. O čemu se to radi i kako se to rješava?
Problem je vrlo ozbiljan. Hrvatski prijevoznici su prisiljeni plaćati visoke cijene za ulazak na tzv. carinske terminale koji su, kada govorimo o unutarnjem carinjenju, najvećim dijelom u privatnim rukama. Plaćanje tzv. parkiranja uglavnom se kreće od 70 do 150 kuna, i to u pravilu neovisno o vremenu koje vozilo provodi unutar terminala kao i o masi ili vrijednosti robe ili vozila. To, naravno, nije u redu i potrebno je uvesti određene kriterije u reguliranju tih cijena.

Nadalje, plaćanje se obavlja u gotovini na ulazu na terminal, a procjene govore da je ukupan iznos koji na taj način hrvatski prijevoznici plate više od 100 milijuna kuna godišnje. Država, na žalost, nema vlastite terminale, a investicija u njih ne bi bila isplativa, jer je budućnost carinjenja u tzv. kućnom carinjenju, odnosno carinjenju kod uvoznika, tj. izvoznika, i taj proces je potrebno poticati.

Kakva je praksa što se tiče plaćanja parkiranja u drugim europskim zemljama?

Razmatrajući taj problem, došli smo do rješenja da se trošak tzv. parkiranja tretira kao dio troška pri uvozu/izvozu te da treba teretiti robu koja se uvozi ili izvozi. Na taj je način problem umanjen nekoliko desetaka puta, proporcionalno razlici u vrijednosti robe i koja je, dakako, neusporedivo vrednija od same usluge prijevoza.

Premještanje troška na robu, odnosno na uvoznika/izvoznika, ujedno će biti i dodatni stimulans uvoznicima i izvoznicima da angažirani krenu provoditi carinjenje u vlastitom dvorištu.

Kako gledate na stanje u Pevecu, najvećem hrvatskom prijevozniku s voznim parkom s više od 400 kamiona i isto toliko vozača? Treba li država spašavati tu tvrtku?

Tvrtka Pevec transport je godinama kamen smutnje na hrvatskom prijevoznicijskom tržištu. Ne prođe gotovo nijedan sastanak s drugima prijevoznika ili komorama, a da se drugi prijevoznici ne žale na nered na tržištu koji je tvrtka Pevec transport svojim dampinškim cijenama uzrokovala posljednjih godina. Ta je priča sada dobi-

la i logičan epilog, ali je cijena izuzetno visoka. Na žalost, mnogi drugi prijevoznici su prije, upravo zbog politike Peveca, ostali bez mogućnosti za pozitivno poslovanje. Stoga nikako ne bih preporučio vozačima Peveca da uzimaju vozila u najam jer sam siguran da u prijevoznicijskom tržištu, posebno u ovim uvjetima krize i s ograničenim pristupom EU-tržištu, nema zarade.

Naravno, iz istog bi se razloga teško moglo naći opravdanje za pomoć države i intervenciju. Naravno, za vozače je potrebno pronaći rješenje, prije svega unutar spomenute tvrtke ako je to ikako moguće jer se bojim da na hrvatskom prijevoznicijskom tržištu za tim kadrom u idućih godinu-dvije neće biti velike potrebe.

Kakva je situacija s Hrvatskom poštom? Dostupni podaci govore da Pošta sve više gubi konkurentnost na tržištu, a navodno ima i nekoliko zainteresiranih kupaca HP-a. Brojke iz poslovanja Hrvatske pošte za prvih šest mjeseci govore da Pošta posluje pozitivno i da ostvaruje dobit iz osnovne djelatnosti. Sindikati su manje-više mirni i za sada sve izgleda idilično. No ja

novi hsls inzistirat će na reformama

Kandidirali ste se za predsjednika HSLS-a? Koliko će to utjecati na vašu poziciju u Ministarstvu?

Jedno je sigurno. Ako pobijedim na predstojećim stranačkim izborima, a što je vrlo izvjesno, neću više biti državni tajnik. Mislim da je to potpuno razumljiv stav kojem nisu potrebna dodatna pojašnjenja.

Kakva je perspektiva HSLS-a? Je li to danas stranka koja je izgubila i identitet i glasače, kako joj se u javnosti često spočitava?

HSLS nije izgubio perspektivu, u to sam čvrsto uvjeren. Uz novo, ambiciozno i kompetentno rukovodstvo koje ćemo dobiti za mjesec dana - uz pomoć i podršku mladih, ali prekaljenih i etabliranih političkih znalaca Đurđe Adlešić i Ivana Čehoka - očekujem da HSLS zauzme stožerito mjesto između dva bloka koji su dominirali u proteklom razdoblju. Naši glasači nisu nestali. Oni su uglavnom zbog nekih naših nespretnosti, a kad i u najvišim privremeno potražili nadu dajući potporu drugim stranka-

ma. Mi ćemo im vratiti vjeru i razlog da ponovo glasuju za liberala i HSLS.

Kako ćete ih privući?

Novi HSLS neće pristajati na loše političke kompromise niti na neprovođenje reformi, ali ni na gospodarsko nazadovanje. Bit ćemo puno glasnjiji i jasniji. Već vraćamo distancirane članove i glasače, jer jaka, dosljedna i istinska liberalna stranka danas je potrebna Hrvatskoj nego ikada prije. U Njemačkoj su liberali godinama preživjeli, a sad su osvojili 15% glasova.

Odblokirani su pregovori s EU. Što je Hrvatska dobila ili može očekivati u vezi s prometnim sektorom?

Prometna politika, jedno od najopsežnijih poglavlja uopće, polako se, ali uspješno, primiče svom privremenom zatvaranju, za koje očekujem da će se dogoditi početkom iduće godine. Važno je reći da smo i za vrijeme blokade pregovora naporom radili na ispunjavanju zadaća i usklađivanju standarda te da smo ispunili sva mjericla.

Očekujemo još rasplet događaja o prijelaznim razdobljima za potpuno otvaranje tržišta u pomorskom i željezničkom prometu. Hrvatska će članstvom u EU u prometnom sektoru moći izuzetno puno profitirati idućih godina, ali pitanje je koliko će od tog rasta Pošta uspijeti uzeti. Sada se pozitivno poslovanje može pripisati pretežito dizanju cijena usluga, posebno onih u rezerviranom području, i ukidanju rabata za velike kupce, ali to je, dugoročno gledano, zapravo kretanje u smjeru koji je suprotan tržišnom. Takva situacija, naime, uzrokuje rast apetita sadašnjoj i budućoj konkurenciji koja će, zahvaljujući visokim cijenama na tržištu, i sama imati dobru startnu poziciju.

Kako procijenjujete prometnu suradnju sa Slovenijom?

U posljednje vrijeme stanje se stabiliziralo. Slovenija je ipak uvela, doduše skupu, sedmomesečnu vinjetu, izgrađena je i puštena za hrvatski turizam važna dionica autoceste između Maribora i Ptuj, a suradnja između prometnih resora je općenito dosta dobra.

U posljednjih šest godina, otkako sam državni tajnik, u Sloveniji su se izredala četiri ministra prometa, ali izravna komunikacija je sa svima uvijek bila dobra. Kratki spojevi su se događali uglavnom zbog unutrašnjopolitičkih razloga i gotovo da nisu imali ozbiljnih posljedica.