

BESPLATAN ČASOPIS

# MT REVIJA

VAŠ VODIČ KROZ MEĐUNARODNI TRANSPORT TERETA

BROJ 10

## UDRUŽENI KAMIONI SRBIJE

# 15

## GODIŠNJA SKUPŠTINA UDRUŽENJA MEĐUNARODNI TRANSPORT

11.12.2015. godine, hol ispred Velike dvorane Sava centra

**INTERVJU VLADIMIR MARINKOVIĆ, PREDSEDNIK  
EKONOMSKOG KOKUSA I POTPREDSIEDNIK SKUPŠTINE SRBIJE**  
TRANSPORTNA PREDUZEĆA  
TREBA DA IMAJU NAJBOLJE  
MOGUĆE USLOVE ZA POSLOVANJE

STR. 5

### INICIJATIVA

NEOPOREZIVI IZNOSI  
INO DNEVNICA STR. 30

### U FOKUSU

NOVA UREDBA O  
RASPODELI STRANIH  
DOZVOLA STR. 40

You drive, we care.



UŠTEDITE DO  
11ct/litru\*

Izaberite 5 benzinskih pumpi  
i sipajte gorivo po niskim cenama!

Dobar, strateški menadžment voznog parka uz DKV.

DKV nagrađuje Vašu lojalnost! Sada pretvorite Vašu DKV potrošnju u atraktivne  
popuste i osigurajte korišćenje celokupne mreže dobavljača!

Za više informacija posetite [www.5of20.com](http://www.5of20.com)



\*UKljučuje PDV na već postojeće primenljive stope.



**Delamode Balkans d.o.o.**  
Bulevar Mihajla Pupina 115v, 11070 Novi Beograd, Srbija  
Tel: +381 11 31 22 422,  
E-Mail: [affinityrs@delamode-group.com](mailto:affinityrs@delamode-group.com)



**Affinity Balkans d.o.o.**  
Dzordza Vasingtona 44, 81000 Podgorica, Montenegro  
Tel: +381 11 31 22 422,  
E-Mail: [affinity.me@delamode-group.com](mailto:affinity.me@delamode-group.com)



**VERAG SPEDITION AG**  
je specijalizovano-usluzno preduzece u  
oblasti carinjenja i poreza sa  
glavnim sjedistem u Subenu na austrisko/  
nemackoj granici i sa ispostavama u  
Salzburgu, Nickelsdorfu i Waidhausu.

Carinski servis



Putarina



Tankiranje



Povrat poreza, Fiskalno  
zastupanje



Kamionski parking



**VERAG SPEDITION AG:**  
A-4975 Suben 15, www.verag.ag

**Kontakt:**

Siniša Vidović

Tel.: +43-7711 2777 - 46

Mobil: +43-664 8861 2895

Mall: s.vidovic@verag.ag

Željko Batinić

Tel.: +43-7711 2777 - 51 / 16

Mobil: +43-664 765 2996

Mall: z.batinic@verag.ag

## U OBLASTI CARINSKOG SERVISA NUDIMO VAM SLJEDECA RJESENJA I USLUGE :

- Uvozna carinska otpravljanja u Subenu, Salzburgu, Nickelsdorfu Spielfeldu i Waidhausu.
- Fiskalna carinjenja za sve zemlje EU
- "Brzo carinjenje" putem odjelenja „Quick-Stop“
- Izvozna carinska otpravljanja
- Otpravljanja po T1/T2/T2L dokumentu
- Carnet TIR otpravljanja
- Istavljanja CMR-a
- Usluzno oplemenjivanje
- Intrastat (u Austriji i Njemackoj)

## PUTARINA

Nudimo obracun bezgotovniske putarine (Pre-Pay ili Post-Pay) + placanje tunela i mostova za sljedece zemlje:

- AT ■ DE ■ IT ■ SLO ■ CH ■ FR
- ES ■ PT ■ CZ ■ SK ■ HU ■ PL
- RO ■ BeNeLux ■ DK ■ SWE

## TANKIRANJE U EU

Na osnovu zakljucenog sporazuma imamo partnerstvo sa IDS, koji ima mrezu sa preko 600 pumpi u vise od 20 zemalja:

- AT ■ BE ■ BG ■ CZ ■ DE ■ DK
- ES ■ FR ■ GB ■ HU ■ IRL ■ IT
- LT ■ LUX ■ NL ■ PL ■ PT ■ RO
- SE ■ SLO ■ HU ■ UA

Iz tog razloga mozemo da Vam ponudimo povoljno tankiranje u cijeloj evropi.

## POREZ, POVROT POREZA

U sklopu fiskalnog carinjenja imamo duznost podniti porezni izvjestaj kod Finacijske i Federalne uprave. Osim toga podnosimo zahtjeve za povrat poreza kod finacijski uprava. Sa skoro svim evropskim zemljama postoji bilateralni sporazum sa Austrijom za povrat poreza. Dodatno podnosimo i zahtjeve za povrat poreza i za sve ostale zemlje evropske unije.

## KAMIONSKI PARKING + SKLADIŠTE (HARTHAM/NJEMACKA)

Parking ima idealan polozej, nalazi se direktno na prvom izlazu sa autoputa poslje Carinarnice Suben – na njemackoj strani.

Parking je zatvorenog karaktera, znaci rezerviran je samo za komitente VERAG-a i previdjen za odmor vozaca, izmenu CEMT-dozvola, zamjenu poluprikolice i prikolice. Takode ima i terminal za TOLL COLLECT.

Snabdjevanje vozaca je osigurano sa kantomom, tusom, WC, telefonom, faksom i internetom.

## PORED NAVEDENOG NUDE SE I DALJNE PONUDE:

- Mogucnost skladistenja robe, sa distribucijom-dovozom
- Isplata „pozajmice“ vozacima
- Ugradnja OBU-aparata
- Savjetovanje i prevodi u oblasti: Policije, Carine, Servisa, Advokata (prisustvo sudskim sporovima, naplata otvorenih potrazivanja)



**Revija izlazi tromesečno,**

**Broj 10,** novembar 2015. godina

**Cena:** Besplatno

**Osnivač i izdavač:**

PU MEĐUNARODNI TRANSPORT, Beograd  
Milutina Bojića 2  
11000 Beograd

**Glavni i odgovorni urednik:**

Tatjana Ivanović

**Redakcija:**

Zorica Radojičić  
Aleksandar Spasić  
Goran Knežević  
Miroslava Derikonjić

**Lektor:**

Jelena Panić Tričković

**Grafički dizajn:**

ISSstudioDESIGN, Beograd  
igor.sandic@issstudiodesign.com

**Štampa:**

PRINTEX d.o.o., Subotica

**Adresa redakcije:**

Milutina Bojića 2, 11000 Beograd  
Telefon: 011/32 47 147  
Fax: 011/32 41 036  
e-mail: office@pumedtrans.com

**Tiraž:**

1.000

Elektronsko izdanje MT revije  
nalazi se na adresi:

www.pumedtrans.com

CIP - Каталогизација у публикацији  
Народна библиотека Србије, Београд  
656

MT revija : vaš vodič kroz svet  
međunarodnog transporta tereta / glavni  
urednik Tatjana Ivanović. - God. 1, br. 1  
(2011)- . - Beograd (Milutina Bojića 2) :  
Međunarodni transport, 2012- (Beograd :  
PRINTEX d.o.o., Subotica). - 30 cm  
Tromesečno  
ISSN 2217-7663 = MT revija  
COBISS.SR-ID 187914508

# IZ SADRŽAJA

## INICIJATIVE

- 22 ▶ ODRŽANI SASTANCI EKONOMSKOG KOKUSA SA PREDSTAVNICIMA NAŠEG UDRUŽENJA
- 23 ▶ RESORNO MINISTARSTVO POSREDOVALO U REŠAVANJU PROBLEMA U OSTVARIVANJU PRAVA NA REFAKCIJU PLAĆENE AKCIZE NA DERIVATE NAFTE
- 28 ▶ DA LI ĆE I KADA SRBIJA SA NEMAČKOM POTPISATI SPORAZUM O UZAJAMNOM OSLOBOĐENJU OD POREZA I NAKNADA ZA KORIŠĆENJE PUTEVA U MEĐUNARODNOM SAOBRAĆAJU?
- 30 ▶ UDRUŽENJE PODNELO INICIJATIVU ZA PROPISIVANJE NEOPOREZIVOG IZNOSA INODNEVNICA
- 33 ▶ STANJE KONTINGENATA I MEŠOVITE KOMISIJE

## PREDSTAVLJAMO

- 36 ▶ NAJSTARIJA I JEDNA OD NAJMODERNIJIH ŠKOLA NA BALKANU

## DOGAĐAJI

- 10 ▶ KONSULTATIVNI SASTANAK MINISTARSTVA I PREVOZNIKA
- 11 ▶ POSLE MINHENA ZAJEDNO I NA SAJMU LOGI TRANS U ISTANBULU
- 23 ▶ PREZENTACIJA NOVE LINIJE CASTROL ULJA ZA KOMERCIJALNA VOZILA
- 32 ▶ REZULTATI MEŠOVITE KOMISIJE SA HOLANDIJOM

## IZ STRUČNOG UGLA

- 16 ▶ ZAKON O PREVOZU TERETA U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU
- 24 ▶ ADBLUE – ŠTA JOŠ TREBA DA ZNAMO O NJEMU

## INTERVJU

- 5 ▶ VLADIMIR MARINKOVIĆ, PREDSEDNIK EKONOMSKOG KOKUSA I POTPRESEDNIK SKUPŠTINE SRBIJE
- 12 ▶ SAŠA STOJANOVIĆ, POMOĆNIK MINISTRA GRAĐEVINARSTVA, SAOBRAĆAJA I INFRASTRUKTURE
- 20 ▶ MILOŠ CENIĆ, VLASNIK PREDUZEĆA „ALEX INTERNATIONAL D.O.O.“ IZ NIŠA

## U FOKUSU

- 40 ▶ ŠTA DONOSI NOVA UREDBA O RASPODELI STRANIH DOZVOLA ZA MEĐUNARODNI JAVNI PREVOZ STVARI DOMAĆIM PREVOZNICIMA

## USLUGE

- 10 ▶ UGOVOREN POPUST ZA OBUKU SAVETNIKA ZA BEZBEDNOST
- 42 ▶ OBUKA VREMENA UPRAVLJANJA, PAUZA I ODMORA VOZAČA I PRAVILNA UPOTREBA ANALOGNIH I DIGITALNIH TAHOGRAFA

## RETROSPEKTIVA

- 44 ▶ „MEĐUNARODNI TRANSPORT“ POMAGAO VOZAČIMA KAMIONA

VLADIMIR MARINKOVIĆ, PREDSEDNIK EKONOMSKOG KOKUSA I POTPREDSEDNIK SKUPŠTINE SRBIJE

# TRANSPORTNA PREDUZEĆA TREBA DA IMAJU NAJBOLJE MOGUĆE USLOVE ZA POSLOVANJE

**Ekonomski kokus je osnovan sa ciljem da unapredi dijalog između zakonodavne vlasti i privrednika koji bi trebalo da dovede do najboljih primenjivih zakonskih rešenja koja će biti podsticajna za razvoj privrednog ambijenta**

**P**arlamentarna grupa za ekonomski razvoj, odnosno Ekonomski kokus (EK) podneće u narednom periodu Narodnoj skupštini Republike Srbije zahtev za autentično tumačenje člana 181 Zakona o radu koji je važio do juna 2014. godine i, kako kaže za „MT reviju” predsednik ove grupe i potpredsednik parlamenta prof. dr Vladimir Marinković, prouzrokovao ogromne probleme transportnim preduzećima u Srbiji. Prema njegovim rečima, cilj Kokusa je da pomogne „Međunarodnom transportu” kao reprezentativnom udruženju da se ovaj problem reši i da transportna preduzeća imaju najbolje moguće uslove za poslovanje.

Marinković u intervjuu govori i o konkretnim rezultatima rada Kokusa, njegovim planovima i ulozi u unapređenju privrednog ambijenta u Srbiji.

**Ko su osnivači Ekonomskog kokusa?**

**Sa kojim je ciljem osnovana ova parlamentarna grupa?**

Ekonomski kokus je osnovan sa ciljem da unapredi dijalog između zakonodavne vlasti i privrednika i da se kroz taj dijalog dođe do najboljih i primenjivih zakonskih rešenja koji će biti podsticajni za razvoj privrednog ambijenta.



## Koja je njegova uloga u parlamentu?

Uloga mu je da bude u stalnom kontaktu sa privrednim udruženjima i predstavnicima lokalnih samouprava kako bi unapredili uslove za nove investicije i otvaranje novih radnih mesta.

## Koji su dosadašnji rezultati rada EK?

Ekonomski kokus ima konkretne rezultate. U dijalogu sa privrednom uložili smo 48 amandmana od kojih je Vlada prihvatila 38 i to na ključne reformske zakone: Zakon o planiranju i izgradnji, Zakon o inspekcijском nadzoru, Zakon o energetici, Zakon o protivpožarnoj zaštiti.

## Šta je EK konkretno uradio na unapređenju privrednog ambijenta u Srbiji?

Kokus je organizovao General Electric suppliers day (Dan dobavljača General Electrica) u Narodnoj skupštini. Tom prilikom preko 70 domaćih kompanija iz Srbije imalo je priliku da direktno razgovara sa predstavnicima General Electric-a i dogovore konkretnu saradnju kao dobavljači ovog globalnog giganta.

## Koje su institucionalne reforme sprovedene na inicijativu EK?

Veoma smo ponosni na svoj doprinos poboljšanju Zakona o planiranju i izgradnji sa 16 amandmana koji su prihvaćeni. Oni su doprineli da Zakon bude primenljiv u punom kapacitetu i da od 1. januara 2016. godine u Srbiji budu u opticaju elektronske građevinske dozvole. To će Srbiju učiniti atraktivnom za velike investitore, drastično će smanjiti korupciju i poboljšati našu poziciju na Doing Business listi Svetske banke.

**Tokom leta Ekonomskom kokusu se obratilo Poslovno udruženje „Međunarodni transport“ za pomoć u rešavanju problema u vezi**

## Članovi Ekonomskog kokusa

Članovi prvog Ekonomskog kokusa: Zoran Babić, Aleksandra Tomić, Katarina Rakić, Veroljub Arsić i Milosav Milojević (poslanička grupa SNS), Vladimir Marinković (SPDS), Dejan Radenković (SPS), Vojislav Vujić (JS), Aleksandar Senić (SDS), Ivan Jovanović (DS), Vladimir Pavićević (Nova) i Zoltan Pek (SVM).

U radu Kokusu će moći da se pridruže svi poslanici Narodne skupštine koji podržavaju zacrtane ciljeve, dok će u statusu posmatrača moći da učestvuju premijer, ministri, zaposleni u ministarstvima, stručnjaci, predstavnici relevantnih nevladinih organizacija, strukovnih udruženja, privrede i nezavisnih institucija. Rad Kokusa biće javan, a sastajće se najmanje jednom kvartalno.

## Ko je Vladimir Marinković

Prof. dr Vladimir Marinković predsednik je Odbora za ekonomiju i član Predsedništva Socijaldemokratske partije Srbije, vanredni profesor Univerziteta „Megatrend“, vanredni profesor Nezavisnog univerziteta u Banja Luci. Takođe, ima zvanje naučnog saradnika u Institutu za ekonomiku poljoprivrede iz Beograda. Autor je jednog univerzitetskog udžbenika, četiri monografije i više od 100 naučnih i stručnih radova u relevantnim domaćim i stranim časopisima iz oblasti ekonomije, menadžmenta i preduzetništva. Gostujući je predavač na Univerzitetu Pomezia iz Rima. Dobitnik je prestižnog priznanja – Plakete za doprinos sindikalizmu u Evropi koju mu je dodelila Evropska policijska unija i nagrade – Man of the Year (Čovek godine) za političku ideju koja mu je dodeljena od strane časopisa The Man. Predsednik je Nadzornog odbora Društva ekonomista Beograda i član Međunarodne asocijacije za industrijske i radne odnose (ILERA) iz Ženeve. Potpredsednik je Privredne komore zelene Srbije i član Upravnog odbora Regionalne mreže parlamentarnih odbora za finansije, ekonomiju i evropske integracije zemalja Zapadnog Balkana. Bio je Generalni sekretar Udruženja industrijalaca i preduzetnika Srbije i Crne Gore, zamenik direktora Instituta za razvoj malih i srednjih preduzeća i direktor Visoke strukovne škole za preduzetništvo. Od maja 2012. godine je narodni poslanik u Narodnoj skupštini Republike Srbije i član Odbora za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije i zamenik član Odbora za finansije, budžet i kontrolu trošenja javnih sredstava.

## sa inodnevnicama. Da li će i na koji način Kokus pomoći u rešavanju ovog problema srpskih prevoznika?

Podnećemo zahtev Narodnoj skupštini za autentično tumačenje člana 181 Zakona o radu, koji je važio do jula 2014. godine i koji je prouzrokovao ogromne probleme transportnim preduzećima u Srbiji. Želimo da pomognemo „Međunarodnom transportu“ kao reprezentativnom udruženju da se ovaj problem reši i da transportna preduzeća imaju najbolje moguće uslove za poslovanje.

## Koje su trenutno aktivnosti Ekonomskog kokusa?

Trenutno radimo na razmatranju predloga Zakona o ulaganjima koji je ključan za potencijalno dovođenje najboljih i najkvalitetnijih investitora u našu zemlju. Ono što će nam biti prioritet je da investicije imaju „prelivaajući efekat“, da sa njima dobijemo nova znanja, nove tehnologije, unapređene menadžment procese i na taj način obezbedimo uslove za zapošljavanje naših mladih i visokokvalifikovanih ljudi. ■



# Zavidna udobnost!

Kako prevoznik Marko pojednostavljuje svoje traženje naloga, time što direktno pronade odgovarajuće. Tražite sigurno preko programa TC Truck & Cargo®. Testirajte vodeću evropsku berzu tovara i tovarnog prostora sada besplatno četiri nedelje u stvarnom poslovanju.



Od sada i mobilno!



[www.timocom.rs](http://www.timocom.rs)

# MERCEDES-BENZ ACTROS SA A NA AUTO-PUTU – SVETSKA PRE



- **Mercedes-Benz Actros sa automatskim upravljanjem na auto-putu prvi je serijski proizvedeni kamion koji će se voziti po auto-putu u delimično automatizovanom režimu**
- **Automatsko upravljanje na auto-putu: usredsređeniji i pažljiviji od bilo kog vozača**
- **Model za budućnost transporta: kompanija Daimler kamioni svoju pažnju usmerava na transport budućnosti**
- **Funkcije za automatsku vožnju promovišu bezbednost i efikasnost u drumskom saobraćaju**

Štuttgart – Na putu A8 između Denkendorfa i aerodroma u Štuttgartu Mercedes-Benz predstavio je prvi serijski proizveden kamion na svetu koji će na auto-putu funkcionisati u automatskom režimu.

Sa takvom dozvolom, ovaj kamion ima pravo da se kreće po auto-putevima u automatskom režimu. Kamion koji se koristi za premijerno prikazivanje i testiranje autonomne vožnje na javnim putevima jeste standardni Mercedes-Benz Actros opremljen inteligentnim sistemom za automatsko upravljanje na auto-putu.

„Današnja premijera je još jedan korak napred ka tržišnom sazrevanju kamiona sa automatskim režimom vožnje – kao i korak ka bezbednom, održivom drumskom prevozu budućnosti“, izjavio je član Upravnog odbora Daimlera dr Bernard.

Multisenzorska fuzija, kombinacija dokazanih sistema za bezbednost i senzora nove generacije omogućuje kamionima koji imaju sistem za automatsko upravljanje na auto-putu da neprestano posmatraju ceo prostor ispred vozila i da sami preuzmu kontrolu u određenim situacijama.

## MAŠINA JE BEZBEDNIJI VOZAČ OD BILO KOG LJUDSKOG BIĆA

Mercedes-Benz Actros opremljen je motorom od 12,8 l, OM 471 i svim već dokazanim sistemima za pomoć i bezbednost, kao što su automatski menjač Mercedes PowerShift 3, predviđačka kontrola pogona (PPC), aktivna pomoć pri kočenju 3, kontrola blizine, uočavanje pospanosti i računar u vozilu. Ti sistemi su povezani sa sensorima sistema za automatsko upravljanje – radarom i stereo-kamerom. Dakle, sva tehnologija Actrosa sa automatskim upravljanjem nalazi se u vozilu i ovom kamionu nije potreban internet da bi imao funkciju automatskog upravljanja. Ovaj sistem je idealan za auto-put: održava pravilno rastojanje do vozila ispred sebe i blagovremeno koči ukoliko se neko drugo vozilo ubaci ispred njega na putu. Sistem za automatsko upravljanje nije zamena za vozača već mu pruža podršku i oslobađa ga pritiska tako što obavlja upravljanje tokom monotonih delova puta i vodi računa o vožnji tokom jednoličnih delova puta na kojima je gužva i gde se saobraćaj odvija u režimu kreni-stani. U automatskom režimu vozač sve vreme ima kontrolu nad kamionom i u kritičnim situacijama može da preuzme upravljanje. Prekomerni broj senzora i komponenti za bezbednost delova kod kojih može da dođe do propusta, kao što su upravljač i kočnice, obezbeđuje izuzetno visok standard bezbednosti. Ukoliko zbog vremenskih uslova ili nedostatka oznaka na putu ne postoje minimalni uslovi za funkcionisanje sistema, sistem za automatsko upravljanje šalje zvučne i svetlosne impulse i traži od vozača da preuzme kontrolu. Vozač ima dovoljno vremena da preuzme zadatak vožnje. Ukoliko izostane reakcija vozača, kamion se samostalno i bezbedno zaustavlja.

Okolo dve trećine svih nezgoda na putu jesu sudari otpozadi i nezgode do kojih dolazi zbog slučajnog skretanja iz saobraćajne trake. Često su uzroci pospanost, odvlačenje pažnje i greške prilikom vožnje. U tim situacijama sistem za automatsko upravljanje superioran je u odnosu na bilo koje ljudsko biće. On je agiln, skoncentrisan i opušten. Bez izuzetka, neprestano, sedam dana u nedelji.

# UTOMATSKIM UPRAVLJANJEM MIJERA NA JAVNIM PUTEVIMA



## DANAS DAIMLER KAMIONI VEĆ RAZVIJAJU REŠENJA ZA TRANSPORT BUDUĆNOSTI

Sve veći obim saobraćaja ima ogroman uticaj na promene u svetu saobraćaja. Kamioni za dugolinijski transport naročito su predodređeni za nezavisnu vožnju. Ona im omogućuje znatno povećanje efikasnosti u sektoru transporta, naročito pomoću smanjenja ukupnih troškova vlasništva. Povećanje bezbednosti na putu i smanjenje potrošnje goriva od velikog su značaja, naročito u dugolinijskom transportu.

Kamion za dugolinijski transport u proseku godišnje pređe 130.000 km. Kamion sa sistemom za automatsku vožnju pruža podršku vozaču tako što vodi računa o monotonim delovima puta i zamornom kreni-stani režimu saobraćaja u kome su vozila blizu jedno drugom. Testovi stanja vozača tokom automatske vožnje koje je sproveo Daimlerov sektor istraživanja dokazali su da je vozaču potrebno više vremena da bi se zamorio zahvaljujući ovoj pomoći. Pažnja im je za oko 25 procenata veća nego kada voze konvencionalni Actros, ukoliko imaju mogućnost da obavljaju druge zadatke.

## MOGUĆNOST POVEZIVANJA SVE JE VAŽNIJA U SAOBRAĆAJU BUDUĆNOSTI

Korišćenje digitalnih mreža u saobraćaju samo je početak velikog razvoja. Mogućnost povezivanja predstavlja ne samo kombinaciju svih sistema za pomoć, bezbednost i telematiku sa novim sistemima senzora već podrazumeva i inteligentno umrežavanje samih vozila i veze sa saobraćajnom infrastrukturom. Ukoliko kamion dobije obaveštenje dovoljno rano da je došlo do saobraćajne nezgode daleko ispred njega, on može da preduzme odgovarajuće mere.

To znači da se u režimu autonomne vožnje upravljanje prilagođava karakteristikama maršrute ispred vozila. U homogenijem toku saobraćaja opada potrošnja goriva i emisija štetnih gasova. Istovremeno je i lakše izračunati vreme potrebno za transport, a glavni spojevi takvih kamiona će se takođe manje habati zahvaljujući ujednačenijem stilu vožnje. To takođe smanjuje i vreme koje kamioni provode van saobraćaja zbog održavanja i popravki.

# KONSULTATIVNI SASTANAK MINISTARSTVA I PREVOZNIKA



Dana 21.10.2015. godine u 11 časova u prostorijama Udruženja održan je prvi konsultativni sastanak između predstavnika dela transportne privrede koji se bavi prevozom opasnog tereta (ADR) i Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture. Sastanak je sazvan na inicijativu Ministarstva u cilju pripreme teksta Nacrta zakona o prevozu opasnog tereta, a sa namerom da se predlagrač upozna sa problemima privrede iz ove oblasti i pokuša da rešenja tih problema ugradi u tekst propisa.

Sastanku su prisustvovali predstavnici Ministarstva, predstavnici šest kompanija koje se bave prevozom opasnog tereta u drumskom saobraćaju, jedan od eksperata za predmetnu oblast.

U postupku pripreme Nacrta zakona o prevozu opasne robe, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture sprovodi javnu raspravu o Nacrtu zakona o prevozu opasne robe (u daljem tekstu: Nacrt zakona) koji je odredio Odbor za privredu i finansije Vlade Republike Srbije, 12. novembra 2015. godine.

Prema usvojenom programu predviđeno je da se javna rasprava sprovede u periodu od 13. novembra do 2. decembra 2015. godine:

- 1) 13. novembar 2015. godine od 11 do 13 časova - Novi Sad, Regionalna privredna komora Novi Sad, Ulica narodnog fronta br. 10.
- 2) 16. novembar 2015. godine od 12 do 14 časova - Niš, Regionalna privredna komora Niš, Dobrička ulica br. 2.
- 3) 20. novembar 2015. godine od 11 do 13 časova - Kraljevo, Regionalna privredna komora Kraljevo, Omladinska ulica br. 2.
- 4) 23. novembar 2015. godine od 12 do 15 časova - Beograd, Privredna komora Srbije, Terazije br. 23.

Učesnici u javnoj raspravi su predstavnici državnih organa i organizacija, kao i predstavnici zainteresovanih privrednih subjekata i druga zainteresovana lica. Primedbe, predlozi i sugestije se mogu dostaviti Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Beograd, Nemanjina 22-26, poštom ili na imejl adresu: leposava.sojic@mgsi.gov.rs sa naznakom „Javna rasprava o Nacrtu zakona o prevozu opasne robe”.

Prema oceni prisutnih, sastanak je protekao u izuzetno radnoj i konstruktivnoj atmosferi.

Nadamo se da će se rezultati dijaloga privatnog i javnog sektora koji je započet još u toku pripreme propisa pokazati u primeni tog propisa. ■

## USLUGE

### UGOVOREN POPUST ZA OBUKU SAVETNIKA ZA BEZBEDNOST

Zakonom o transportu opasnog tereta i Evropskim sporazumom o međunarodnom transportu opasnog tereta u drumskom saobraćaju (ADR) predviđena je obaveza svakog učesnika transportnog procesa da imenuje Savetnika za bezbednost u transportu opasnog tereta.

U cilju ostvarivanja što povoljnijih uslova za obuku lica koja obavljaju poslove Savetnika za bezbednost u transportu opasnog tereta Udruženje je potpisalo ugovor o saradnji sa predu-

zećem TRIGON INŽENJERING d.o.o. iz Zemuna kojim je ugovoren popust za cenu obuke ovih lica.

Preduzeće za saobraćaj i transport TRIGON INŽENJERING d.o.o. iz Zemuna ima licencu br. 04/2014 Uprave za transport opasnog tereta, za obavljanje stručnog osposobljavanja kandidata za Savetnika za bezbednost u transportu opasnog tereta, u skladu sa odeljkom 1.8.3 ADR/RID/ADN i članovima 18, 19, 20, 21. i 22. Zakona o transportu opasnog tereta. ■

# POSLE MINHENA ZAJEDNO I NA SAJMU LOGI TRANS U ISTANBULU

**N**akon pozitivnog iskustva sa organizacijom zajedničke posete Sajmu transporta i logistike u Minhenu u maju ove godine, Udruženje je odlučilo da organizuje zajednički odlazak članova na Sajam transporta i logistike „Logi Trans“ u Istanbulu koji se održava od 18. do 20. novembra.

Sajam u Istanbulu je sličan sajmu u Minhenu, ali je manjeg obima. Na prošlogodišnjem sajmu „Logi Trans“ 2014 bilo je 200 izlagača iz 22 zemlje i 14.428 privrednika-posetilaca iz 56 zemalja.

Tema ovog sajma su novine iz oblasti transporta, logistike, mobilnosti, lanca distribucije i IT sektora u transportu i logistici. Tokom sajma održavaju se tribine u vezi sa najnovijim trendovima, inovacijama i budućim tržištima u obla-



sti transporta i logistike.

Na samom sajmu se prepliću izlagači iz mnogih vidova transporta: drumski, avio, prekookeanski, železnički. Posebnu pažnju će izazvati i premijera Konferencije PeriLog koja predstavlja prvi sastanak menadžmenta firmi koje se bave prevozom, skladištenjem i upravljanjem lancima

snabdevanja hladnog i smrznutog tereta. Ipak, srpskim transportnim preduzećima je verovatno najznačajnije to što će tokom sajma imati mogućnost da sa velikim turskim logističkim sistemima obave pregovore i uspostave saradnju.

U sledećem broju čitajte: Prevoznici na sajmu Logi Trans u Istanbulu. ■

**Almaks SECURITY SYSTEMS**

- Novi softver za praćenje sa novim funkcijama
- Jednostavan za korišćenje
- Praćenje goriva preko kapacitivnih sondi
- AKCIJA! Popust za članove udruženja
- Ugovorni partner **MT**

T: 011 2852 606 F: 011 2852 608

almaks@almaks.rs www.almaks.rs

Logos: FC, NSAI, ISO 9001, IONet, CE

SAŠA STOJANOVIĆ, POMOĆNIK MINISTRA GRAĐEVINARSTVA, SAOBRAĆAJA I INFRASTRUKTURE

# ZAKON O RADNOM VREMENU POSADE VOZILA U SKUPŠTINSKOJ PROCEDURI I NJEGOVO USV

**Okončali smo najznačajnije zakonodavne aktivnosti u oblasti drumskog prevoza u zadnjih desetak godina i na svim održanim mešovitim komisijama postigli smo dobre rezultate. Za sledeću godinu planiramo ozbiljnu bilateralnu aktivnost**

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture pripremilo je plan izrade i usvajanja propisa, uzimajući u obzir međunarodne obaveze i vreme neophodno za prilagođavanje uslovima koje donosi novi zakonodavni okvir domaćim prevoznicima. U intervjuu za „MT reviju“ Saša Stojanović, pomoćnik ministra građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, govori da li će sve biti spremno za primenu Zakona o prevozu tereta u drumskom saobraćaju, dokle se stiglo sa izmenama Zakona o bezbednosti saobraćaja, o Sporazumu o uzajamnom oslobođenju od poreza i naknada za korišćenje puteva u međunarodnom saobraćaju između Republike Srbije i Savezne Republike Nemačke...

**Da li ste zadovoljni radom sektora kojim rukovodite u 2015?**

Zadovoljan sam 2015. godinom. Pored činjenice da smo okončali najznačajnije zakonodavne aktivnosti u oblasti drumskog prevoza u zadnjih desetak godina, treba istaći i da smo na svim održanim mešovitim komisijama postigli dobre rezultate: povećali smo broj dozvola sa Turskom, Holandijom, Češkom i Italijom (mada sa Česima i Italijanima nismo održali mešovite komisije, ali sledeće godine svakako hoćemo), liberalizovali smo transport sa Bugarskom, bilateralni prevoz sa Letonijom...

Za sledeću godinu planiramo ozbiljnu bilateralnu aktivnost. Do ovog trenutka

potvrđene su nam mešovite komisije sa Nemačkom, Austrijom i Češkom.

**Zakon o prevozu tereta u drumskom saobraćaju usvojen je jula ove godine. Da li će sve biti spremno za punu primenu ovog zakona koja je predviđena za februar 2017. godine?**

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture pripremilo je plan izrade i usvajanja propisa, uzimajući u obzir međunarodne obaveze i vreme neophodno za prilagođavanje uslovima koje donosi novi zakonodavni okvir domaćim prevoznicima. Pojedini podzakonski akti se već nalaze u pripremi, dok će pojedini, kao na primer Uredba o raspodeli stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima, čije donošenje se očekuje u decembru mesecu tekuće godine, biti spremna za donošenje i po novom Zakonu. Bez obzira na ovako kratke rokove smatram da će podzakonski akti definisani Zakonom o prevozu tereta u drumskom saobraćaju biti doneti na vreme i da će se Ministarstvo organizaciono pripremiti za ovaj veoma važan posao.

**Tokom ove godine intenzivno je rađeno na tekstu izmena i dopuna Uredbe o raspodeli stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima. Kada se može očekivati donošenje nove Uredbe i koji će biti rokovi za njenu primenu?**

Naša želja je da Uredba o raspodeli međunarodnih dozvola, na kojoj smo radili zajedno tokom godine, bude usvojena u ovoj godini i stupi na pravnu snagu neposredno posle Nove godine. Nakon sastanka, koji ćemo održati do kraja ovog meseca, biće poznata tačna dinamika primene tj. rokova za prilagođavanje.

Želim da napomenem da će u toku ove nedelje u skupštinskoj proceduri biti još jedan zakon, treći ove godine iz Sektora kojim rukovodim, Zakon o radnim vremenima posada i tahografima. Ovaj zakon će, kao i prethodna dva, poboljšati uslove poslovanja i Sektor drumskog transporta još više harmonizovati sa evropskim propisima.

**Javna rasprava o Nacrtu zakona o radnom vremenu vozača obavljena je u februaru. Kada očekujete da se ovaj zakon nađe u skupštinskoj proceduri?**

Zakon o radnom vremenu posade vozila u drumskom prevozu i tahografima je u skupštinskoj proceduri. Njegovo usvajanje očekuje se do kraja novembra, a stupanje na snagu osmog dana od dana objavljivanja u Službenom glasniku RS.

**Mada Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture nije formalni predlagač Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, deo odredbi tog zakona je u Vašoj nadležnosti. Da li znate u kojoj fazi je donošenje izmena i dopuna ovog zakona?**

Ministarstvo unutrašnjih poslova trenutno radi na razmatranju komentara dostavljenih od strane Evropske komisije. Nakon dobijanja saglasnosti

# A U DRUMSKOM PREVOZU I TAHOGRAFIMA JE USVAJANJE OČEKUJE SE DO KRAJA NOVEMBRA



na tekst Nacrta zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja od strane Evropske komisije, odnosno Kancelarije za evropske integracije, Ministarstvo unutrašnjih poslova će imati kompletan materijal za puštanje u proceduru usvajanja od strane Vlade, a potom i od strane Narodne skupštine.

**Dana 24. i 25. septembra 2015. godine održan je sastanak Radne grupe CEMT-a za drumski transport Međunarodnog transportnog foruma (ITF) u Parizu. Ispred Republike Srbije na sastanku ste učestvovali Vi kao resorni pomoćnik. Na dnevnom redu sastanka, između ostalog, bila je i diskusija o Povelji kvaliteta (Quality Charter) i razvoju multilateralne bazne kvote od januara 2016. Šta je zaključeno po ovim tačkama dnevnog reda?**

Sastanak ITF u Parizu je bio sadržajan, kao i obično.

Radna grupa je usvojila zajedničku izjavu ministara kojom je usvojena

„Povelja kvaliteta“ koja se odnosi na međunarodni transport pod okriljem CEMT multilateralnog sistema kvota, uz zahtev za nadgledanje njene implementacije u zemljama članicama. Jedna od tačaka dnevnog reda bila je i razmatranje razvoja bazne kvote od januara 2016. godine. Tom prilikom je konstatovano da kvote po kojima će se vršiti raspodela bazne kvote dozvola po zemljama članicama ostaju za 2016. i 2017. godinu iste. Zamrznuta je i ne može se menjati.

Otvorena je diskusija i o tome na kojim principima će se dalje razvijati distribucija bazne kvote, budući da su neki od 10 kriterijuma, koji su usaglašeni 2005/6 i po osnovu kojih se danas vrši raspodela kvote, prevaziđeni i ne odražavaju realnu potrebu pojedinih zemalja. Neke od članica /Italija i Turska/ smatraju da je preuranjeno voditi ove razgovore. Ipak, neke druge /Letonija i Belorusija/ smatraju da bi redistribucija broja dozvola, u situaciji kada je bazna kvota fiksirana u naredne tri godine i kada su još uvek na snazi rezerve koje su pojedine države podigle, bila problematična.

Deo sastanka se odnosio na praktična pitanja zemalja članica u okviru kojih su Letonija i Velika Britanija pokrenule veoma živu diskusiju o pravilnoj interpretaciji pravila za vođenje dnevnika putovanja, budući da članice EU ne upisuju vožnje koje obave unutar Unije, za razliku od ne-članica Unije koje tu obavezu imaju, što ih čini manje konkurentnim. Diskutovalo se o kontradiktornom tumačenju CEMT pravila 3.16 koje dovodi do mnogih pogrešnih interpretacija i tumačenja usled svoje nejasnoće, po pitanju postojanja obaveze evidentiranja svih, a pogotovu praznih vožnji. Zaključak je da se ovaj član mora redefinisati i u tom smislu države članice su bile u obavezi da se o ovom pitanju izjasne do 12.10.2015. godine.

Naše ministarstvo se po ovom pitanju već izjasnilo - smatramo da je CEMT pravilo 3.16 vrlo jasno i da se svaka vožnja treba upisati, kao i da prazne vožnje ne mogu i ne treba da se računaju, što u nekim zemljama u praksi nije slučaj i zbog čega srpski prevoznici imaju ozbiljnih problema.

Na kraju, srpska strana je obavestila članice ITF o nedopustivom kršenju brojnih međunarodnih zakona, sporazuma i dokumenata od strane Republike Hrvatske i Republike Mađarske kojim ove države krše zajemčeno pravo slobode kretanja ljudi i robe, kao i pravo čoveka na rad. Srpska strana je zatražila da se Sekretarijat izjasni o ovom problemu i da pismom obavesti sve ministre zemalja članica o nedopustivom ponašanju pojedinih članica EU. Takođe, zahtevano je da se pismo potpredsednika vlade i ministra prof. dr Zorane Mihajlović uvrsti u zaključke jesenje sesije radne grupe za transport, što je i učinjeno.

**Bilo je situacija kada na sastancima ITF ispred Srbije niko nije prisustvovao. Pristup evropskom tržištu transporta CEMT dozvolama za srpske prevoznike je izuzetno važno. Važno je i prisustvo naših predstavnika na sastancima ITF – Radnoj grupi i Ministarskom sastanku. Možemo li očekivati da će u budućnosti na svakom od ovih sastanaka biti prisutan neko iz resornog ministarstva?**

Praksa neprisustvovanja sastancima ITF je, nadam se, prošlost. Veoma smo svesni potrebe prisustva ovim sastancima i zadatka da, upravo na ovakvim mestima, na najbolji mogući način, štitimo interese Srbije i srpskih prevoznika, i to kroz uspostavljanje i unapređenje i ličnih i bilateralnih odnosa sa predstavnicima ostalih zemalja članica a sa ciljem da pripremimo i obezbedimo uslove za uspešnije i bolje rezultate na mešovitim komisijama. Najbolji primer za to je nedavna mešovita komisija sa Holandijom, koja je imala svoju uvertiru upravo u Parizu, kao i dostave dodatnih kontingenata tranzitnih i bilateralnih dozvola od strane Italije i Češke. Takođe, namera nam je da prisustvom na sastancima pratimo i aktivno učestvuemo u kreiranju evropske transportne politike u drumskom saobraćaju.

**Zbog nepotpisivanja Sporazuma o uzajamnom oslobođenju od poreza i naknada za korišćenje puteva u međunarodnom saobraćaju između Republike Srbije i Savezne Republike Nemačke, srpski prevoznici ostave dnevno više desetina hiljada evra, a godišnje i nekoliko miliona evra Nemačkoj državi na ime poreza za upotrebu puteva. Da li je Vaše ministarstvo preduzelo korake na otklanjanju prepreka za potpisivanje ovog sporazuma? Kada očekujete njegovo potpisivanje?**

Pokrenuta je inicijativa kod Javnog preduzeća „Putevi Srbije“ za pripremu nove Odluke o naplati naknade za korišćenje državnog puta za vozila re-

gistrovana u inostranstvu na teritoriji Republike Srbije u skladu sa Zakonom o javnim putevima (“Službeni glasnik RS”, br. 101/2005, 123/2007, 101/2011 i 93/2012). Nakon donošenja ove Odluke biće stvoreni preduslovi za pokretanje procedure u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom, za potpisivanje Nacrta sporazuma između Vlade Republike Srbije i Vlade Savezne Republike Nemačke o uzajamnom oslobođenju od plaćanja poreza i naknada za korišćenje puteva za drumska vozila u međunarodnom drumskom saobraćaju.

**Ministar prof. dr. Zorana Mihajlović je krajem oktobra izjavila: „Građevinske dozvole nam moraju biti primer kako i u drugim resorima da poboljšamo uslove poslovanja i privučemo investitore. Novi zadatak je potpuni elektronski sistem poslovanja.“ Da li prevoznici mogu očekivati da će se u narednoj godini intenzivno raditi na uvođenju potpunog elektronskog sistema poslovanja u oblasti izdavanja dozvola za prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju?**

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture obezbeđuje sve neophodne uslove da poslovi u vezi sa izdavanjem dozvola za prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju budu podržani informacionim sistemom koji se održava i unapređuje u cilju što kvalitetnijeg i transparentnog informisanja domaćih prevoznika i praćenja zakonitosti rada. U cilju obezbeđivanja mogućnosti za podnošenje zahteva elektronskim putem obezbeđuju se uslovi zajedno sa Ministarstvom državne uprave i lokalne samouprave u čijem je sastavu Direkcija za elektronsku upravu za elektronska plaćanja administrativnih taksi, odnosno dobijanje informacija o uplati istih od strane Narodne banke, odnosno trezora. Takođe, obavljaju se razgovori sa Regulatornom agencijom za elektronske komunikacije i poštanske usluge o načinima za obezbeđivanje

uslova za slanje međunarodnih dozvola i pripadajućih rešenja na adresu domaćeg prevoznika sa ciljem stavljanja u jednak položaj svih domaćih prevoznika na teritoriji Republike Srbije. Realizacija sistema na ovaj način je dodatno otežana zbog nepostojanja odgovarajućih mogućnosti u delovima državne uprave na koje je neophodno oslanjati novi sistem. Način rada Uprave za zajedničke poslove koja u ovom trenutku ne može da podrži elektronsku predaju zahteva i elektronska plaćanja administrativnih taksi koje treba da obezbedi Direkcija za elektronsku upravu još uvek ne mogu dati podršku za ovakav sistem.

Osnov budućeg sistema baziran je na obezbeđivanju uslova domaćim prevoznicima za korišćenje elektronskog poslovanja sa Ministarstvom bez narušavanja postojećeg sistema koji podrazumeva klasično korišćenje pisarnice državnih organa i lično preuzimanje rešenja sa dodeljenim dozvolama.

Zaokruživanje procesa elektronske komunikacije i poštanske dostave međunarodnih dozvola je zastalo zbog problema zavođenja elektronskih zahteva, evidencije uplata administrativnih taksi i slanja ovih pošiljki poštanskim uslugama koje moraju zadovoljiti visoke kriterijume bezbednosti.

**Kakvi su Vaši planovi i planovi Vašeg ministarstva u oblasti saobraćaja u narednom periodu?**

Kroz odgovore na prethodna pitanja uglavnom su analizirani i konkretni planovi za oblast saobraćaja u narednom periodu.

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture će u ovoj oblasti nastaviti da unapređuje uslove poslovanja domaćih prevoznika, kontrolu i sankcionisanje svih elemenata koji utiču na postojanje sive ekonomije i nastaviti aktivnu saradnju sa predstavnicima srpske transportne privrede kako bi zajednički rezultati bili što bolji. ■

PROBAJTE ODMAH!  
123Cargo.eu

123 cargo

# SNAGA BEZBEDNOSTI

u berzi tereta



**Brzo.  
Jednostavno.  
Pouzđano.**



U SARADNJI SA  
**affinity**  
Transport Solutions

Tel: +381 11 31 22 422  
E-Mail: office.sr@123cargo.eu

POSLE VIŠE GODINA I NEKOLIKO NACRTA DONET JE NOVI ZAKON

# ZAKON O PREVOZU TERETA

## Autor:

dr Olivera Medar, Saobraćajni fakultet  
Univerziteta u Beogradu

## Važni datumi

### 12. 8. 2015.

stupanje na snagu Zakona

### 13. 2. 2017.

početak primene Zakona, osim odredaba koje se odnose na prevoz za sopstvene potrebe, kabotažu strane prevoznike, carinski nadzor i isprave koje treba da se nalaze u vozilu domaćeg prevoznika, čija je primena počela stupanjem Zakona na snagu

### 13. 2. 2018.

rok za usklađivanje poslovanja postojećih prevoznika

Dugogodišnje pripreme su urodile plodom i u julu 2015. godine donet je novi zakon koji uređuje uslove i način obavljanja javnog prevoza tereta i prevoza tereta za sopstvene potrebe u domaćem i međunarodnom drumskom transportu i inspekcijски nadzor. **Zakon o prevozu tereta u drumskom saobraćaju** (u daljem tekstu Zakon) donela je Narodna skupština Republike Srbije 31. jula 2015. godine. Objavljen je u Službenom glasniku RS br. 68/2015, a stupio je na snagu 12.8.2015. godine.

Početak primene većine odredaba Zakona odložen je do 13.2.2017. godine, osim odredaba koje se odnose na uslove za obavljanje prevoza za sopstvene potrebe, postupak izdavanja dozvole za obavljanje kabotaže, isprave koje treba da se nalaze u vozilu domaćeg prevoznika za vreme obavljanja prevoza, uslovi pod kojima strani prevoznik obavlja javni međunarodni drumski prevoz tereta, postupanje carinskih organa i odredbe o inspekcijском nadzoru i kaznama u vezi sa njima, čija primena počinje stupanjem Zakona na snagu. Osim toga, još godinu dana, do 13.2.2018. godine, odloženo je usklađivanje postojećih prevoznika sa odredbama ovog Zakona.

Propisi za izvršavanje Zakona treba da budu doneti u roku od 18 meseci od dana njegovog stupanja na snagu (13.2.2017. god.). Do njihovog donošenja primenjuju se propisi koji se odnose na prevoz tereta u drumskom saobraćaju doneti na osnovu ranijih zakona.

Pojedinačni pravni akti izdati do dana početka primene Zakona važe do isteka roka na koji su izdati, a pojedinačni pravni akti koji su izdati bez roka važenja, prestaju da važe istekom roka od godinu dana od dana početka primene Zakona (13.2.2018.god.).

Najveće novine su uvođenje lica odgovornog za prevoz koje mora radno da angažuje prevoznik, uslovi za obavljanje javnog drumskog prevoza tereta koji su usaglašeni sa zakonodavstvom EU, omogućavanje preduzetnicima da se bave međunarodnim prevozom, precizno definisan postupak za izdavanje dozvole za kabotažu i mogućnost uvođenja mera u slučaju vanredne situacije na tržištu.

Iako se među ciljevima za donošenje Zakona navode suzbijanje „sive ekonomije“ i nelojalne konkurencije na saobraćajnom tržištu, kao i zaštita korisnika prevoza i obezbeđivanje kvalitetnije usluge prevoza, može se reći da je najvažniji cilj bio unošenje relevantnih sekundarnih izvora komunitarnog prava u domaće zakonodavstvo. Time je postignuta kompatibilnost zakonodavnog sistema Republike Srbije sa pravom Evropske unije.

Nedostaci Zakona se pre svega mogu naći u delu kojim se uređuje raspodela stranih dozvola domaćim prevoznicima i u delu odgovornosti korisnika prevoza.

Iako je u obrazloženju Zakona navedeno „**Uređivanje raspodele stranih dozvola domaćim prevoznicima je potrebno zato što neki od kontingentna stranih dozvola ne mogu da zadovolje potrebe domaćih prevoznika za obavljanje prevoza na pojedinim relacijama. Zbog toga je potrebno predvideti jasne, merljive i transparentne kriterijume na osnovu kojih će se vršiti raspodela**“, Zakonom se ne definišu kriterijumi niti se makar navode osnovni principi na kojima će se zasnivati ti kriterijumi, već je predviđeno da to bude uređeno podzakonskim aktima.

Zakonom je definisan korisnik prevoza kao privredno društvo, drugo pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice koje, na osnovu ugovora sa prevoznikom, stiče određena prava i preuzima određene obaveze. Obaveze korisnika prevoza u Zakonu nisu definisane tako da nekom vidu zaštite prevoznika u ugovornim odnosima možemo se nadati tek kada se bude inovirao **Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju** iz 1995. godine.

Bez obzira na ove nedostatke Zakon donosi značajne mogućnosti uređenja tržišta drumskog transporta i stvara uslove za obezbeđenje dobrog ambijenta za poslovanje prevoznika. Da li će ti potencijali biti iskorišćeni? Ostaje da sačekamo 2018. godinu i budemo svedoci njegovog sprovođenja.

# U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

## USLOVI ZA OBAVLJANJE JAVNOG PREVOZA TERETA

### Ko može da bude PREVOZNIK?

Privredno društvo, drugo pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice koje ispunjava uslove:

- 1) poslovni ugled;
- 2) finansijsku sposobnost;
- 3) profesionalnu osposobljenost;
- 4) stvarno i stalno sedište;
- 5) odgovarajući vozni park;
- 6) odgovarajući broj radno angažovanih vozača.

### LICENCA ZA PREVOZ

Za obavljanje javnog prevoza tereta obavezno je posedovanje jedne od dve vrste licenci: licence za javni prevoz tereta u domaćem drumskom saobraćaju (sadašnje **Rešenje o ispunjenosti uslova prevoznika za otpočinjanje i obavljanje javnog drumskog prevoza robe**) ili licence za prevoz tereta u domaćem i međunarodnom drumskom saobraćaju (sadašnje **Uverenje o osposobljenosti za obavljanje međunarodnog javnog prevoza**). Licencu sa rokom va-

## KO TREBA DA ISPUNI USLOVE I KOJE?

USLOV	PREVOZNIK		LICE ODGOVORNO ZA PREVOZ
	Pravno lice	Preduzetnik	
<b>Poslovni ugled</b>	1) nema pravnosnažno izrečenu zaštitnu meru zabrane vršenja drumskog javnog prevoza 2) nije u poslednje dve godine tri ili više puta pravnosnažnom presudom privrednog suda kažnjeno za teži privredni prestup u oblasti javnog drumskog prevoza i bezbednosti saobraćaja na putevima za koji je propisana novčana kazna preko 750.000 dinara	1) nije pravnosnažno izrečena zaštitna mera zabrane obavljanja javnog drumskog prevoza 2) nije, u poslednje dve godine bio tri ili više puta pravnosnažnom presudom prekršajnog suda kažnjen za teži prekršaj u oblasti javnog drumskog prevoza i bezbednosti saobraćaja na putevima za koji je propisana novčana kazna preko 300.000 dinara.	1) nije pravnosnažno izrečena zaštitna mera zabrane obavljanja određenih poslova u privrednom i finansijskom poslovanju 2) nije doneta pravnosnažna presuda za krivična dela protiv imovine, privrede, bezbednosti javnog saobraćaja, prava po osnovu rada, pravnog saobraćaja, opšte sigurnosti ljudi i imovine i životne sredine 3) nije izrečena pravnosnažna presuda za druga krivična dela, na kaznu zatvora 4) nije doneta, u poslednje dve godine, tri ili više puta, pravnosnažna presuda privrednog suda, kojom je osuđeno za teži privredni prestup u oblasti javnog drumskog prevoza i bezbednosti saobraćaja na putevima za koji je propisana novčana kazna u iznosu preko 100.000 dinara
<b>Finansijska sposobnost</b>	Izmiruje svoje poreske i poslovne obaveze i raspolaže kapitalom i rezervama u iznosu od: 2.000 evra (za domaći), odnosno 9.000 (za domaći i međunarodni) za prvo teretno vozilo ili skup vozila i 1000 evra (za domaći) odnosno 5.000 (za domaći i međunarodni) za svako sledeće teretno vozilo ili skup vozila u dinarskoj protivvrednosti, po zvaničnom srednjem kursu dinara, koji utvrđuje Narodna banka Srbije, na dan podnošenja zahteva za izdavanje licence.		
<b>Profesionalna osposobljenost</b>			<b>Sertifikat o profesionalnoj osposobljenosti</b> koji se stiče polaganjem ispita ili po osnovu obrazovanja i/ili radnog iskustva na poslovima upravljanja u oblasti drumskog prevoza tereta
<b>Stvarno i stalno sedište</b>	Sedište je na teritoriji Republike Srbije, sa prostorijama u kojima čuva osnovna poslovna dokumenta i druga dokumenta bitna za obavljanje delatnosti.		
<b>Vozni park</b>	Najmanje jedno teretno vozilo ili skup vozila, registrovano u Republici Srbiji		
<b>Vozači</b>	Najmanje jednog radno angažovanog vozača po teretnom vozilu ili skupu vozila (ukoliko je vozač strani državljanin, mora da ima <b>Potvrdu za vozača</b> )		

ženja od 10 godina izdaje ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja ukoliko su ispunjeni uslovi definisani Zakonom. Uslovi se odnose na poslovni ugled, finansijsku sposobnost, profesionalnu osposobljenost, stvarno i stalno sedište, odgovarajući vozni park i odgovarajući broj radno angažovanih vozača. Ovi uslovi su definisani zakonodavstvom EU, osim poslednjeg koji se odnosi na vozače.

Postupak za izdavanje licence za prevoz se pokreće podnošenjem zahteva za izdavanje odgovarajuće licence za prevoz (za domaći ili za domaći i međunarodni) uz koji se prilažu dokazi o ispunjavanju uslova, a okončava se izdavanjem odgovarajuće licence za prevoz ili donošenjem rešenja o odbijanju zahteva. Zakonom su detaljno uređeni postupci izdavanja i produžavanja licence, periodične provere ispunjenosti uslova propisanih za izdavanje licence u periodu njenog važenja, oduzimanja licence i slučajevi u kojima licenca prestaje da važi, utvrđena je obaveza domaćeg prevoznika da obavesti Ministarstvo o promeni podataka u vezi sa izdavanjem licence i postupak u slučaju njenog gubitka, krađe ili uništenja, a predviđeno je i da Ministarstvo vodi Registar licenci

## LICE ODGOVORNO ZA PREVOZ

Zakonom je uvedeno **lice odgovorno za prevoz** i definisano je kao **lice koje je odgovorno za stvarno i neprekidno upravljanje poslovima prevoza radno angažovano u privrednom društvu, drugom pravnom licu ili kod preduzetnika koji obavlja prevoz.**

Ministarstvo vodi evidenciju lica odgovornih za prevoz. Ovo lice mora da ispunji propisane uslove za poslovni ugled i profesionalnu osposobljenost. Jedno lice odgovorno za prevoz može obavljati poslove upravljanja u javnom domaćem ili u međunarodnom drumskom prevozu tereta kod najviše četiri domaća prevoznika koja obavljaju javni prevoz tereta sa ukupno najviše 50 teretnih vozila ili skupa vozila.



## SERTIFIKAT O PROFESIONALNOJ OSPOSoblJENOSTI

Lice odgovorno za prevoz koje radno angažuje prevoznik mora da ima sertifikat o profesionalnoj osposobljenosti. Sertifikat se stiče polaganjem ispita o profesionalnoj osposobljenosti ili po osnovu stečenog obrazovanja i/ili radnog iskustva na poslovima upravljanja u oblasti drumskog prevoza tereta, odnosno u sledećim slučajevima:

- najmanje 10 godina radnog iskustva
- visoko obrazovanje na studijama drugog stepena (master akademske studije, master strukovne studije, specijalističke strukovne studije i specijalističke akademske studije), odnosno na osnovnim studijama u trajanju od najmanje četiri godine na fakultetu iz oblasti saobraćajnog inženjstva, mašinskog inženjstva, pravnih nauka ili ekonomskih nauka
- visoko obrazovanje na studijama drugog stepena (master akademske studije, master strukovne studije, specijalističke strukovne studije i specijalističke akademske studije), odnosno na osnovnim studijama u trajanju od najmanje četiri godine i najmanje jedna godina radnog iskustva na poslovima upravljanja u oblasti prevoza tereta u drumskom saobraćaju
- visoko obrazovanje na studijama prvog stepena i najmanje dve godine radnog iskustva
- srednje obrazovanje i najmanje tri godine radnog iskustva.

Sertifikat o profesionalnoj osposobljenosti se oduzima ukoliko lice koje ga poseduje izgubi uslov poslovnog ugleda. Ponovno sticanje sertifikata je moguće kada prestanu pravne posledice presude kojom je izrečena zaštitna mera, odnosno kada prestanu pravne posledice presude i to jedino polaganjem ispita.

O održanim ispitima, izdatim i oduzetim sertifikatima se vodi evidencija.

## POTVRDA ZA VOZAČA

Zakonom se uvodi **Potvrda za vozača** koja je definisana kao **javna isprava koja se izdaje prevozniku za vozača koji je radno angažovan za upravljanje teretnim vozilom ili skupom vozila, a koji nije državljanin države u kojoj se nalazi sedište, odnosno prebivalište prevoznika.**

Ona se izdaje domaćem prevozniku koji je u međunarodnom transportu radno angažovao vozača koji nije državljanin Republike Srbije i koji mu je na raspolaganju u skladu sa propisima kojima se uređuju uslovi za zapošljavanje i stručno osposobljavanje. Ministarstvo izdaje potvrdu za vozača na rok od pet godina i potvrđuje da je taj vozač radno angažovan kod domaćeg prevoznika. Original potvrde za vozača se nalazi u vozilu, dok se overena fotokopija potvrde za vozača čuva u stvarnom i stalnom sedištu domaćeg prevoznika.

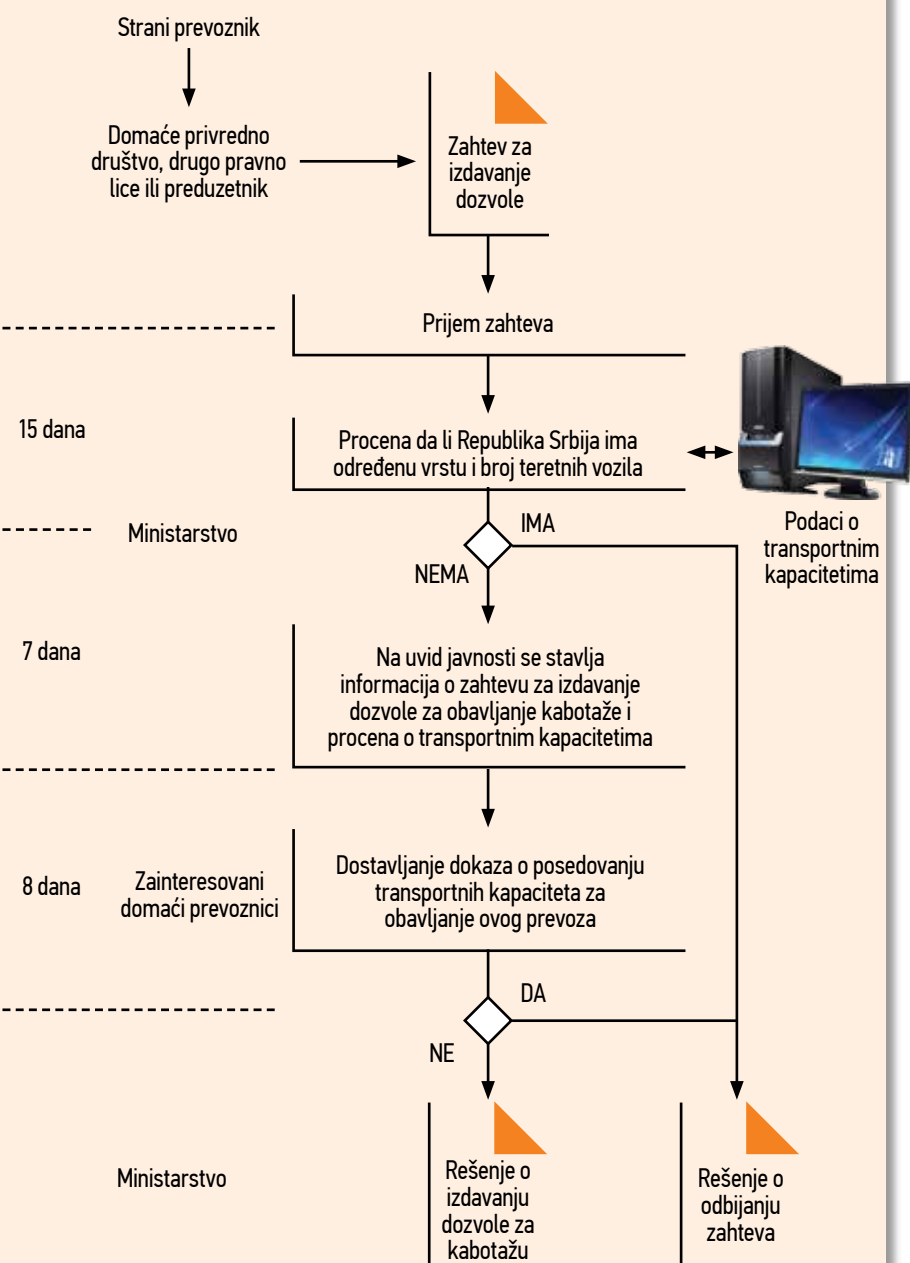


## KABOTAŽA

Kabotaža je u Zakonu definisana klasično, i to kao **prevoz tereta u drumskom saobraćaju koji obavlja strani prevoznik između pojedinih mesta na teritoriji Republike Srbije.**

Bez obzira na datu definiciju, u članu Zakona gde se uređuje postupak prilikom izdavanja dozvole za obavljanje kabotaže navedeno je da se kabotažom, čije je obavljanje zabranjeno, smatra i **prevoz tereta u domaćem drumskom saobraćaju koji obavlja domaći prevoznik priključnim vozilom koje je u vlasništvu stranog lica i nije registrovano u Republici Srbiji.**

### Postupak izdavanja dozvole za kabotažu stranom prevozniku



## MERE U SLUČAJU VANREDNE SITUACIJE

U vanrednoj situaciji Vlada može odrediti mere kojima se obezbeđuje funkcionisanje prevoza tereta u drumskom saobraćaju u nastalim okolnostima i kojih su dužni da se pridržavaju domaći prevoznici. Vlada tada, kao povremeno radno telo, obrazuje Krizni odbor sa zadatkom da predloži Vladi mere za rešavanje krize. Mere koje Vlada odredi mogu trajati najviše šest meseci sa mogućnošću jednomesečnog produženja.

Vanrednom situacijom smatra se poremećaj u funkcionisanju privrede na duži rok, a koji za posledicu ima preveliku ponudu ili tražnju prevoznih usluga na domaćem tržištu prevoza tereta čime je ugroženo poslovanje domaćih prevoznika u prevozu tereta u drumskom saobraćaju ili privrednih društava, odnosno preduzetnika koji izvoze svoje proizvode, uz uslov da kratkoročne i dugoročne prognoze situacije u ovoj privrednoj delatnosti ne pokazuju mogućnost značajnijeg i trajnog poboljšanja.

Osim toga, u slučaju nejednakog tretmana domaćeg prevoznika u stranoj državi u odnosu na tretman prevoznika iz te države u Republici Srbiji, Vlada može doneti odgovarajuće odluke u cilju obezbeđivanja reciprociteta u obavljanju međunarodnog prevoza tereta sa drugim državama.

MILOŠ CENIĆ, VLASNIK PREDUZEĆA „ALEX INTERNATIONAL D.O.O.“ IZ NIŠA

# TAČNOST I PRECIZNOST ZA

Srpski transport je iz dana u dan sve jači i konkurentniji onom u Evropi. Mislim da je i previše dobar sa kakvim se sve poteškoćama suočavamo u odnosu na prevoznike u zemljama u okruženju

**P**reduzeće za transport roba u zemlji i inostranstvu i trgovinu naftom i naftnim derivatima „Alex international d.o.o.“ iz Niša osnovano je 1997. godine. Osnovao ga je sada pokojni Mikica Cenić, da bi posao posle njegove smrti preuzeli članovi porodice. Na početku rada preduzeće je u svom sastavu imalo benzinsku stanicu i samo dva kamiona. Danas, „Alex international d.o.o.“ ima na desetine kamiona i zaposlenih i predstavlja značajnu kariku u međunarodnom transportu i trgovini naftom i naftnim derivatima.

Miloš Cenić, vlasnik preduzeća, u razgovoru za „MT reviju“ priznaje da je zadovoljan poslovanjem, da je veoma oprezan kada sklapa poslove, ali i da godinama unazad ima iste komitente što mu, između ostalog, garantuje sigurnost u poslu.

**Kada ste i kako počeli sa radom? Šta je presudilo da se bavite baš ovom delatnošću?**

Kada je preduzeće počinjalo sa radom, kupljeni su kamioni koje smo koristili za sopstvene potrebe, odnosno za prevoz nafte i naftnih derivata za našu benzinsku stanicu. Nešto kasnije, kupili smo tegljače i cisterne. Ovakav vozni park bio nam je dovoljan i odgovarajući za prevoz nafte, poslom kojim smo se bavili. Posle deset godina od osnivanja firme i bavljenja isključivo prevozom nafte, 2007. godine preduzeće je počelo da se bavi i međunarodnim transportom. Ovom delatnošću bavimo se i danas.



**Sa kakvim se problemima u poslovanju suočava vaše preduzeće? Šta biste menjali da ste u mogućnosti?**

Problemi, svi će se složiti, postoje u svakom poslu, pa tako i u međunarodnom transportu. Međutim, kada pogledam generalno, preduzeće „Alex international d.o.o.“ se ne suočava sa nekim većim problemima. Ono što nam pravi izvesne probleme su tužbe vozača. Mi dobijamo sporove, ali nam povlačenje po sudovima oduzima dragoceno vreme i živce. A i sama činjenica da dolazimo u sud je sama po sebi vrlo neprijatna. Izvesnih problema imamo i sa dnevnicama. Za inostranstvo su one smanjene na 15 evra, a realno gledano trebalo bi da budu mnogo veće. Zato bismo, da smo u mogućnosti, menjali Zakon o radu i Zakon o dnevnicama. Njih, međutim, menjaju političari, a mi se ne pitamo mnogo.

**Šta je ono što vaše preduzeće izdvaja od drugih?**

Ne znam kako posluju druga transportna preduzeća, pa samim tim ne bih mogao da kažem šta je ono po čemu se „Alex international d.o.o.“ razlikuje od njih. Ne kažem čak ni da smo bolji od drugih. Ali, ono u čemu zaista prednjačimo jesu tačnost i preciznost u poslovanju. To su nam osnovni postulati kojih se uvek i u svakoj situaciji pridržavamo.

**Kako je organizovano poslovanje vaše firme?**

Imamo benzinsku pumpu i 24 kamiona u međunarodnom transportu. Firma je porodična, pa smo vođenje preduzeća podelili među članovima porodice. Ja se bavim organizacijom međunarodnog transporta, braća Marijan i Milan su zaduženi za tehničke stvari i obračun, a majka Olivera vodi finansije. U sklopu

# USPEŠNO POSLOVANJE

preduzeća imamo i servis za popravku vozila i tehnički pregled. To što vozila popravljamo u svom servisu nam mnogo smanjuje troškove. Transport je, ako mogu tako da kažem, igra velikih brojki i mnogo znači kada negde možete da „uštinite“ i da kontrolišete troškove.

## Da li ste zadovoljni poslovanjem?

Naravno da uvek može bolje, ali generalno gledano – zadovoljan sam. Svake godine obnavljamo vozni park i povećamo flotu. U današnje vreme to mnogo znači. Ali, ako hoćemo da budemo konkurentni i da našim komitentima pružimo dobre uslove, to jednostavno moramo da radimo.

## Uspevate li da naplatite obavljene poslove?

Naplata potraživanja našeg preduzeća je mnogo dobra. Mogu da kažem da gotovo nema nenaplaćenog posla. Ranijih godina smo se susretali sa raznim problemima koji su nas naučili da prepoznamo neplatiše. Poslednjih pet-šest godina vodimo računa sa kim i na koji način sklapamo poslove i kako radimo. „Alex international d.o.o.“ radi sa desetak komitenata i to dugi niz godina. Postoji uzajamno poverenje u poslovanju. Verovatno je to i razlog uspešne naplate poslova, ali i samog poslovanja. Vremenom su se iskristalisali i poslovi i komitenti, tako da sada više nemamo problema.

## Na čemu se bazira poslovanje vaše firme, odnosno šta prevozite i u koje zemlje?

Naše poslovanje je uglavnom vezano za Grčku. U ovu zemlju prevozimo gumu i nameštaj.

## Nailazite li na poteškoće u inostranstvu?



## Lična karta „Alex internacional d.o.o.“

Preduzeće „Alex internacional d.o.o.“ osnovano je 1997. godine. Trenutno je u njemu zaposleno 47 osoba. Na placu veličine dva hektara koji su u vlasništvu preduzeća, nalazi se upravna zgrada sa kancelarijskim i magacinskim prostorom, benzinska pumpa, servis za popravku vozila. Vozni park ovog preduzeća čini 24 savremenih vozila. Najbolji pokazatelj kvaliteta rada ovog preduzeća je dugogodišnje poslovanje sa istim komitentima.

Poteškoća ima, ali su to uglavnom sitnice. Uglavnom su to otkazi na vozilima, servisi, šlepovanje. Usluge šlepovanja u inostranstvu su skupe, pa se dešava da prevoznik, ukoliko mu se vozilo pokvari na putu, mora da izdvoji i po nekoliko hiljada evra. Problemi koji nas muče, muče i većinu transportnih firmi.

## Da li po Vašem mišljenju treba menjati neke zakone kako bi se poboljšao položaj prevoznika u domaćem i međunarodnom saobraćaju?

Mislím da treba menjati zakone o radu, dnevnicama, pravdanju crnih troškova u inostranstvu. Međutim, kao što sam već rekao, moje je da vozim, a na političarima je da menjaju zakone.

## Kako ocenjujete poziciju srpskog transporta danas?

Srpski transport je iz dana u dan sve jači i konkurentniji onom u Evropi. Mislím da je i previše dobar sa kakvim se sve poteškoćama suočavamo u odnosu na prevoznike u zemljama u okruženju. Kada to kažem, najpre mislim na problem sa dozvolama.

## Ima li saradnje među prevoznicima? U čemu se ona ogleda?

Saradnje sa kolegama ima, ali ne preterane. „Alex internacional d.o.o.“ ima zdrav odnos sa svima. Ako smo u mogućnosti da pomognemo, to i uradimo. Ali, nikada ne radimo preko prevozničkih firmi.

## Kako ocenjujete rad Udruženja?

Zadovoljan sam radom Udruženja. Mislím da jedino udruženi možemo da se zaštitimo i izborimo za što bolji položaj. ■

# ODRŽANI SASTANCI EKONOMSKOG KOKUSA SA PREDSTAVNICIMA NAŠEG UDRUŽENJA

**Predsednik i članovi Ekonomskog kokusa sastajali su se dva puta tokom leta, u Domu Narodne skupštine, sa predstavnicima našeg Udruženja u cilju rešavanja problema minimalne visine inodnevnicu koje se isplaćuju vozačima.**

Na prvom sastanku održanom 31. jula 2015. godine, predsednik Ekonomskog kokusa, prof. dr Vladimir Marinković upoznao je predstavnike našeg Udruženja sa zadacima i ciljevima ove parlamentarne grupe koji podrazumevaju zagovaranje institucionalnih reformi uz aktivnu saradnju sa privredom.

„Želimo da stvorimo povoljan poslovni ambijent i unapredimo ključne faktore ekonomskog razvoja Srbije i zato je cilj današnjeg sastanka iznalaženje najboljeg rešenja za problem sa kojim se susreće ovo Udruženje prilikom naknade troškova za vreme provedeno na službenom putu u inostranstvu“, istakao je tom prilikom Marinković.

Predstavnici Udruženja ukazali su članovima Ekonomskog kokusa na problem koji je proistekao iz primene člana 118. Zakona o radu, koja je važila do stupanja na snagu Zakona o izmenama i dopunama Zakona o radu, odnosno do 24. jula 2014. godine.

Naveli su da problem postoji već duži niz godina, da je poslednjih pet godina vrlo izražen i da je kulminirao kada su, usled različitih tumačenja navedene odredbe, na zajedničkoj sednici u Novom Sadu, aprila 2014. godine, apelacioni sudovi usvojili pravno shvatanje prema kome se na sve zaposlene u Republici, prilikom utvrđivanja visine troškova za vreme provedeno na

službenom putu u inostranstvu, ima primeniti Uredba o naknadi troškova i otpremnini državnih službenika i nameštenika. Uz iznošenje argumenata pravne i ekonomske prirode protiv ovakvog stava apelacionih sudova i navođenja svih naših neuspelih pokušaja u prošlosti da ovaj problem rešimo kod brojnih nadležnih organa, predložili smo pokretanje postupka za donošenje autentičnog tumačenja od strane Ekonomskog kokusa.

Nakon konstruktivne rasprave, članovi Kokusa podržali su inicijativu narodnog poslanika Zorana Babića da se, u što kraćem roku, organizuje sastanak kome će prisustvovati i predstavnici Ministarstva rada, zapošljavanja i socijalne politike, kao i Ministarstva državne uprave i lokalne samouprave, kako bi se sačinilo autentično tumačenje spornog člana Zakona i otvorio kvalitetan dijalog o izloženom problemu.

Sastanak koji je predložio narodni poslanik Zoran Babić zakazan je i održan već prvog narednog radnog dana 3. avgusta 2015. godine.

Na drugom sastanku razgovaralo se o mogućnostima prevazilaženja problema, a nametnula su se pitanja ko treba da dâ autentično tumačenje spornog člana Zakona, Narodna skupština, nadležni odbor ili Vlada.

Takođe, izdvojeno je pitanje koja zakonska rešenja treba da se menjaju kako se ovakvi problemi ne bi ponavljali.

U intervjuu koji je predsednik Ekonomskog kokusa prof. dr Vladimir Marinković dao za ovaj broj MT revije, potvrđeno nam je da će Ekonomski kokus pokrenuti postupak donošenja autentičnog tumačenja kod nadležnog skupštinskog odbora.

Nakon diskusije, predsednik Kokusa prof. dr Vladimir Marinković predložio je da se u narednih nekoliko dana održi još jedan radni sastanak Ekonomskog kokusa, Nacionalne alijanse za lokalni ekonomski razvoj (NALED) i Međunarodnog republikanskog instituta

(IRA) kako bi se zajedničkim snagama došlo do pozitivnog rešenja ovog problema i tako sprečilo da se u budućnosti sa istim problemom suoče i ostala preduzeća.

Sastancima su, uz predsednika prof. dr Vladimira Marinkovića, prisustvovali i članovi Kokusa Zoran Babić i Dejan Radenković, potpredsednik Narodne skupštine Veroljub Arsić i narodni poslanik Neđo Jovanović. Takođe, učešće su uzeli i predstavnici Ministarstva za rad, zapošljavanje, boračka i socijalna pitanja, Ministarstva državne uprave i lokalne samouprave, kao i predstavnici NALED-a i IRI-a. ■

# RESORNO MINISTARSTVO POSREDOVALO U REŠAVANJU PROBLEMA U OSTVARIVANJU PRAVA NA REFAKCIJU PLAĆENE AKCIZE NA DERIVATE NAFTE

Na inicijativu Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Ministarstvo finansija sastalo se sa predstavnicima našeg Udruženja u cilju rešavanja problema u ostvarivanju prava na refakciju plaćene akcize na derivate nafte.

Cilj sastanka, kome su prisustvovali predstavnici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Ministarstva finansija, Poreske uprave i Udruženja, održanog 23. septembra 2015. godine, bio je iznalaženje rešenja za problem u ostvarivanju prava na refakciju plaćene akcize na derivate nafte na koji je Udruženje ukazalo nadležnima nekoliko meseci ranije.

Predstavnici Udruženja ukazali su nadležnima da većina filijala Poreske uprave „bukvalno“ primenjuje odredbu Pravilnika o bližim uslovima, načinu i postupku za ostvarivanje prava na refakciju plaćene akcize na derivate nafte kojom je propisano da se uz zahtev za refakciju akcize podnosi pismeni ugovor između auto-prevoznika i korisnika prevoza za vanlinijski prevoz, odnosno da filijale Poreske uprave odbijaju zahteve prevoznika za refakciju akcize ukoliko uz

zahtev za refakciju akcize nije dostavljen ugovor o prevozu u pismenoj formi pri čemu ne priznaju međunarodni tovarni list (CMR) kao dokaz o sastavljanju ugovora o prevozu.

Predstavnici Udruženja izneli su stav da je ovakva praksa neutemeljena a kao argumente su naveli da je pitanje ugovora o prevozu uređeno odredbama Zakona o obligacionim odnosima i Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju čijim odredbama nije propisana obaveza zaključenja ugovora o prevozu stvari u pisanoj formi. Takođe su ukazali da je Zakonom o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju propisano da izdavanjem tovarnog lista prevoznik potvrđuje da je zaključen ugovor o prevozu i da je stvar primljena na prevoz, kao i da je Uredbom o ratifikaciji konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR) propisano da tovarni list predstavlja prima facie dokaz o sastavljanju ugovora o prevozu, uslovima ugovora i prijemu robe od strane prevozioca.

Predstavnici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture podržali su stavove Udruženja i ukazali na neophodnost iznalaženja pozitivnog rešenja



ovog problema od strane Ministarstva finansija i Poreske uprave.

Nakon konstruktivne diskusije, predstavnici Ministarstva finansija ocenili su da je zahtev Udruženja da se kao dokaz o sastavljanju ugovora o prevozu prihvati tovarni list opravdan. Dogovoreno je da Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture uputi Ministarstvu finansija tumačenje odredbi pomenutih zakona i da ga Ministarstvo finansija prosledi Poreskoj upravi koja će na osnovu njega uputiti odgovarajuće uputstvo o postupanju svojim filijalama. Konstatovano je da će se na taj način obezbediti jednoobraznost postupanja poreskih organa po ovom pitanju, što je od izuzetnog značaja za pravnu sigurnost privrednika, ali i njihovu konkurentnost.

Neposredno pre zaključenja ovog broja MT revije stigla je informacija da su filijale Poreske uprave dobile novo uputstvo o postupanju po zahtevima prevoznika za refakciju plaćene akcize na derivate nafte, čime je ovaj problem rešen. ■

## DOGAĐAJI

### PREZENTACIJA NOVE LINIJE CASTROL ULJA ZA KOMERCIJALNA VOZILA

Udruženje je u saradnji sa ovlašćenim uvoznikom Castrol ulja i maziva za Srbiju – Sec Lubes doo 6. novembra 2015. godine, u hotelu „Izvor“ u Aranđelovcu, organizovalo prezentaciju nove linije Castrol ulja za komercijalna vozila.



poboljšanim performansama. Tokom zajedničkog ručka članovi su imali priliku da diskutuju sa stručnjacima iz područja tehnologije, proizvodnje, ekologije i sigurnosti.

Tog dana bilo je moguće naručiti ulja i maziva iz ponude SEC Lubesa d.o.o. po specijalnim, promotivnim cenama.

Članovima Udruženja predstavljena je, putem video-kli-pova, nova linija Castrol Vecton sa novom tehnologijom i

Druženje je nastavljeno do kasno tog dana u lepom ambijentu i uz dobru muziku. ■

# ADBLUE – ŠTA JOŠ TREBA

Na kraju SCR procesa, u izduvnim gasovima se nalaze neškodljivi gasovi: azot ( $N_2$ ), ugljen-dioksid ( $CO_2$ ), vodena para ( $H_2O$ ) kao i čvrste čestice u redukovanoj količini.

**Autor:**  
Aleksandar Kekić, sci. dipl. ing.

## Osnovni pojmovi i definicije:

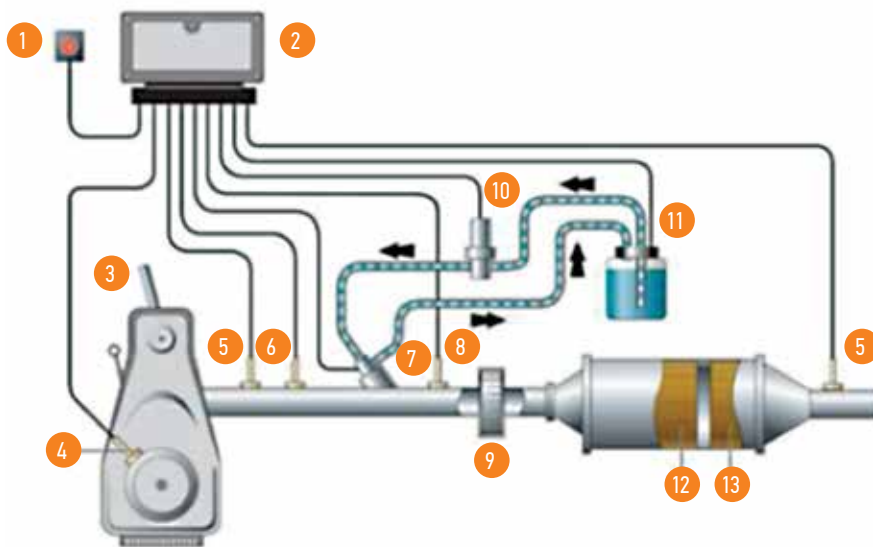
Standardi o emisiji izduvnih gasova kod motornih vozila, Euro4 iz 2005. godine, Euro5 iz 2008. godine i Euro6 iz 2012. godine, prema kojima je ograničena emisija štetnih materija iz izduvnih gasova, po kojima je emisija  $NO_x$  (azotni oksid) smanjena preko 90% (prema podacima Svetske zdravstvene organizacije  $NO_x$  je uzročnik povećanja broja obolelih od astme), HC jedinjenja (ugljo-vodonika) i ugljen-monoksida smanjena od 50% do 90% i čestica čađi (particular mater) smanjena od 30% do 50%.

To je uslovalo razvoj različitih sistema za obradu izduvnih gasova. Jedan od takvih sistema je SCR (Selektivna katalitička redukcija), kao što je prikazano na slici broj 1.

U početku, SCR sistemi su ugrađivani u poljoprivrednu i građevinsku mehanizaciju, kamione i autobuse, motore u procesnoj tehnici i brodovima, dok je danas SCR sistem našao primenu i u putničkim i lakim teretnim vozilima.

## Pojam AdBlue:

To je 32,5% rastvor, dobijen rastvaranjem visokokvalitetne Uree, odnosno, od tehnički najčistije Uree, u demineralizovanoj vodi. Tehnički najčistija Urea je industrijski proizvedena



Šematski prikaz SCR sistema

Glavni delovi SCR sistema:

1. Indikatorsko svetlo u kabini, 2. Upravljačka jedinica, 3. Dizel-motor, 4. Senzor broja obrtaja motora, 5.  $NO_x$  senzor, 6. Senzor temperature, 7. Injektor AdBlue, 8. Senzor pritiska, 9. Modul, 10. Pumpa za AdBlue, 11. Rezervoar za AdBlue, 12. SCR katalizator, 13. Amonijum sup. katalizator.

klasa Uree sa dozvoljenom primesom isključivo biureta, amonijaka i vode, a bez drugih supstanci kao što su sredstva protiv zgrušavanja, i bez tragova zagađivača kao što su sumpor i njegova jedinjenja, hlorid, nitrat ili druga jedinjenja.

Rastvor je netoksičan, bezbojan, ne gori, te je potpuno bezbedan za skladištenje, rukovanje i transport. Kvalitet proizvoda AdBlue je propisan i garantovan nemačkim standardom DIN V 70070. AdBlue mrzne na temperaturi od  $-11^{\circ}C$ , a počinje da se razgrađuje na temperaturama iznad  $+35^{\circ}C$ , te ga u tom temperaturnom dijapazonu treba i skladištiti. AdBlue nije aditiv za dizel-gorivo, pošto se skladišti na vozilu u posebnom rezervoaru, te se dozira posebnim uređajem u izduvnu cev dizel-motora. Potrošnja proizvoda AdBlue, u odnosu na potrošnju goriva, kreće se u granicama od 4% do 6%.

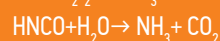
## Selektivna katalitička redukcija (SCR):

Iz izduvne grane dizel-motora izlaze produkti sagorevanja goriva u gasovitom stanju (izduvni gasovi), koji u sebi sadrže azotne okside ( $NO_x$ ), nesagorele ugljovodonike (HC) i ugljen-monoksid (CO).

Na izduvnoj cevi nalaze se senzor temperature,  $NO_x$  senzor, senzor pritiska, dok se na motoru nalazi senzor broja obrtaja motora. Podaci sakupljeni od senzora dovode se do upravljačke jedinice.

Od upravljačke jedinice šalju se komandni impulsi do injektora AdBlue, koji, u zavisnosti od količine izduvnih gasova dodaje AdBlue, putem pumpe i injektora.

Hemijska jednačina SCR procesa:



# DA ZNAMO O NJEMU

Smeša AdBlue i izduvnih gasova odlazi do katalitičkog konvertora, koji je sastavljen od dve šuplje lamele. Jedna lamela je izrađena od titanijum dioksida ( $TiO_2$ ), sa manjim primesama drugih metalnih oksida, uključujući i volfram

oksid ( $WO_2$ ) radi toplotne zaštite, dok je druga lamela izrađena od vanadijum pentoksida ( $V_2O_5$ ). U katalizatoru, smeša prelazi iz turbulentnog u lamelarno strujanje.

Na kraju procesa, u izduvnim gasovima se nalaze neškodljivi gasovi: azot ( $N_2$ ), ugljen-dioksid ( $CO_2$ ), vodena para ( $H_2O$ ) kao i čvrste čestice u redukovanoj količini.

## Sirovina za proizvodnju proizvoda AdBlue

Za proizvodnju kvalitetnog AdBlue mora se koristiti atestirana sirovina, a to je Urea najvišeg nivoa čistoće strogo namenjena za proizvodnju proizvoda AdBlue prema standardu ISO 22241. Urea je proizvedena sintezom amonijum i karbon oksida.

U tabeli broj 1 dat je prikaz tehničkih parametara sirovine (Urea) od koje se proizvodi AdBlue.

SCR katalizatori u vozilima Euro 4, 5 i 6 su jako osetljivi na zagađivače koji dovode do trajnog oštećenja katalizatora. Oštećen katalizator gubi funkciju, emisija otrovnih izduvnih gasova daleko je veća od dozvoljene, naročito u zemljama EU, što može dovesti do visokih kazni, a u nekim zemljama i do gubitka subvencija. Oštećen katalizator je nemoguće revitalizovati, a u slučaju oštećenja mora se nabaviti nov, veoma skup katalizator. Prisustvo nečistoća većih od 0,1 g na 1000 litara izaziva oštećenje katalizatora. Zbog toga kvalitetan AdBlue proizveden je iz posebno prečišćene sirovine Uree.

Tabela broj 1: Tehnički parametri

Kvalitativni parametri	Jedinica mere	Vrednost
Ukupna količina azota	% min.	46,0
Biuret	% min.	0,8
Alkalnost u obliku $NH_3$	% min.	0,6
Aldehidi	mg/kg, max.	15
Nerastvorljivi ostatak	mg/kg, max.	30
Fosfati ( $PO_4$ )	mg/kg, max.	0,75
Kalcijum (Ca)	mg/kg, max.	0,75
Gvožđe (Fe)	mg/kg, max.	0,75
Bakar (Cu)	mg/kg, max.	0,3
Cink (Zn)	mg/kg, max.	0,3
Hrom (Cr)	mg/kg, max.	0,3
Nikl (Ni)	mg/kg, max.	0,3
Magnezijum (Mg)	mg/kg, max.	0,75
Natrijum (Na)	mg/kg, max.	0,75
Kalijum (K)	mg/kg, max.	0,75
Aluminijum (Al)	mg/kg, max.	0,75
GRANULOMETRIJA		
Čestice od 0,5 do 3,5 mm	% min.	90,0
Čestice $\leq$ 0,5 mm	% max.	3,0
Čestice $\geq$ 10 mm	%	0

Postoje isporučioči na tržištu koji proizvode i isporučuju AdBlue proizveden od tehničke sirovine Uree koja se koristi kao veštačko đubrivo (Tabela broj 2) i delimično demineralizovane vode. Ovako proizveden AdBlue nije po standardu ISO 22241 i DIN V 70070. Naziv AdBlue može stajati samo na licenciranim proizvodima kontrolisanog sastava i kvaliteta ili na proizvodima koji imaju prenesenu licencu (podlicencu), a prema standardima ISO 22241 i DIN V 70070.

Tabela broj 2: Azotna mineralna đubriva

Vrsta đubriva	Naziv đubriva	Sadržaj aktivne materije	Oblik đubriva
AN	Amonijum Nitrat	34% N	½ u amonijačnom ½ u nitratnom
SAN	Stabilizovani Amonijum Nitrat	33% N 1% MgO	½ u amonijačnom ½ u nitratnom
KAN	Krečni Amonijum Nitrat	27% N	½ u amonijačnom ½ u nitratnom

## VDA lista:

Udruženje automobilske industrije Nemačke (VDA - Verband der Automobilindustrie), u cilju kontrole i uvođenja standarda proizvoda koji se koriste u auto-industriji, a čije korišćenje, skladištenje, rukovanje i odlaganje mogu izazvati rizike po ljude i okolinu, uvelo je propise po kojima se oni proizvode (materijal i tehnologija proizvodnje), označavaju, testiraju, rukuju, skladište, transportuju, koriste i odlažu na način koji u najmanjoj mogućoj meri mogu izazvati posledice

po ljude i životnu sredinu.

Lista je sastavljena na osnovu pravnih i zakonskih propisa o zaštiti ljudi i životne sredine.

Ovim standardima su obuhvaćeni:

1. kancerogeni materijali,
2. teratogeni materijali,
3. mutageni materijali,
4. senzibilizatori otrovnih i vrlo otrovnih supstanci.

Standardima ISO 22241 i DIN V 70070 regulisani su propisi po kojima

se proizvode, skladište, rukuju i koriste sredstva za redukciju NO<sub>x</sub>, odnosno sredstva AUS 32 (sredstva na bazi Uree razređene vodom). Svaki proizvođač ovih sredstava koji zadovoljava gore navedene standarde dobija licencu VDA. Ovo udruženje jednom mesečno ažurira listu proizvođača proizvoda AdBlue, kao i listu ovlašćenih laboratorija za ispitivanje kvaliteta proizvoda AdBlue, a prema standardu ISO 22241 na svom web sajtu: [www.vda.de](http://www.vda.de)

## AdBlue® licensees

(updated 2015-11-03)

E = European license  
W = Worldwide license  
A = Quality audit

### Introduction:

The VDA-license grants the use of the trademark AdBlue® for marketing purposes. VDA-licensees may grant sublicenses to their trading partners. Thus a sublicense is of equal value for marketing purposes.

1)	<b>AB "Achema"</b> Jonalaukio k. Ruklos sen. Jonavos r. 55550 Lithuania	E	
2)	<b>ADP – Adubos de Portugal SA</b> E.N. N° 10 Salgados da Póvoa, Apartado 88 2616-907 Alverca do Ribatejo Portugal	E	
3)	<b>Adquim SpA.</b> Maria Josefina 312 Lampa, Santiago Region Metropolitana Chile	W	A

<https://www.vda.de/en/topics/innovation-and-technology/ad-blue/AdBlue-brand-list-and-licensees-list.html>

Početakom januara 2014. godine, preduzeće ADECO d.o.o. je potpisalo ugovor sa italijanskom kompanijom BLUEBASIC srl - Sirmione, o uslužnoj proizvodnji proizvoda AdBlue® BlueBasic™ u svom novoizgrađenom pogonu za proizvodnju u Novom Sadu, a za potrebe snabdevanja tržišta jugoistočne Evrope.

Kompanija BLUEBASIC se od ranije nalazi na listi licenciranih proizvođača proizvoda AdBlue nemačkog VDA (Verband de Automobilindustrie), a prema zahtevima standarda ISO 22241 i DIN V 70070.

Ovim ugovorom ADECO je postao nosilac podlicence VDA za proizvodnju, distribuciju i prodaju proizvoda AdBlue®, a godišnje se u ovom pogonu proizvode oko 2 miliona litara proizvoda AdBlue® BlueBasic™.

Udruženje ima potpisan ugovor sa firmom Adeko (Adeco) gde je za članove Udruženja odobren poseban rabat sa uključenim prevozom do kupca. Ekskluzivno za ovaj broj MT revije iz Adeka najavljuju novu vrstu usluge koja predviđa davanje na korišćenje mobilnog tanka sa pištoljem i brojačem a koji bi se dopunjavao po potrebi vozilom-cisternom Adeka.



**debra**



**DEBRA** - društvo obolelih od bulozne epidermolize brine o svim obolima i njihovim porodicama iz Srbije. Imati buloznu epidermolizu znači imati kožu krhku i ranjivu poput leptirovog krila. I običan dodir može stvoriti novi plih, novo oštećenje. Svakodnevnica znači nove rane, nova previjanja, začuđene poglede, bol, hirurške zahvate, znači stalnu zavisnost, pomoć, negu i pratnju drugih. Zato obolele često nazivamo „Deca leptiri“.

Bebe se rađaju sa ovom bolešću, a većina su 80-100%-tni invalidi već nakon nekoliko godina života. U Srbiji trenutno ima 50-ak obolelih od EB-a (uglavnom deca i mladi, jer im je zbog bolesti životni vek bitno smanjen).

DEBRA ulaže velike napore kako bi pomogla oboleloj deci i njihovim porodicama. Najviše se zalaže za prikupljanje finansijskih sredstava za konstantnu nabavku i slanje zavojnog materijala obolima, odgovara na sve ostale individualne potrebe članova, te pomaže kod ugovaranja pregleda i potrebnih zahvata.

<http://www.debra.org.rs/doc0.asp>



Budući da su sredstva potrebna za rad udruženja vrlo visoka i da je svaki prikupljen dinar i više nego dobrodošao, pozivamo Vas da se uključite u kampanju i postanete deo naše priče.

Možete se uključiti kupovinom majica sa porukom Udruženja Debra Srbija. Ono što nudimo Vama kao kompaniji koja želi da pomogne i uključi se u ovaj humani projekat jeste štampanje Vašeg loga/slogana na istu tu majicu.

Svaku kupljenu majicu Vam dostavljamo, te je možete dalje koristiti kao poklon za svoje poslovne partnere, zaposlene i sl. Na taj način postići ćemo zajedničku korist – promovisaćemo Vašu kompaniju i prikupiti finansijska sredstva za decu leptiriće.

Zašto nam je važno da što više majica pustimo u opticaj kroz celu Srbiju?

Osnovna nit vodilja ove kampanje je uključiti što više ljudi koji će nositi ove majice i na taj način komunicirati sa drugima o potrebi pomaganja, kao i mogućnost da se uključe u projekat Udruženja Debra i Boost Team- a, te pomognu našim leptirićima.

U nadi da ćete kupovinom majica pomoći deci leptirima i bar malo im olakšati teško detinjstvo,

Srdačno Vas pozdravljam,

**Dragana Bogdanović**

Cena jedne majice je **920 dinara + PDV**, a možete se uključiti kupovinom neograničenog broja majica Kupovinom 5 ili više majica, Udruženje DEBRA uvrstiće Vas na spisak sponzora/donatora na svojoj internet stranici.

Porudžbinu možete ostvariti putem e-maila [dragana@boost-team.com](mailto:dragana@boost-team.com) ili putem broja telefona 066/220- 242.

Obavezno posetite i Debrine Web stranice na kojima se nalaze fotografije majica.



Boost team doo Novi Sad  
e-mail: [dragana@boost-team.com](mailto:dragana@boost-team.com)  
mob: 066/220- 242

# DA LI ĆE I KADA SRBIJA SA NEMAČKOM OSLOBOĐENJU OD POREZA I NAKNADA MEĐUNARODNOM SAOBRAĆAJU?

**Zbog nepotpisivanja Sporazuma sa Nemačkom o uzajamnom oslobođenju od poreza i naknada za korišćenje puteva u međunarodnom saobraćaju srpski prevoznici Nemačkoj ostave dnevno više desetina hiljada evra, a godišnje i nekoliko miliona evra, na ime poreza za upotrebu puteva.**

Krajem jula ove godine Udruženje se ponovo obratilo potpredsednici vlade i resornom ministru prof. dr Zorani Mihajlović sa molbom da preduzme aktivnosti u cilju potpisivanja Sporazuma o uzajamnom oslobođenju od poreza i naknada za korišćenje puteva u međunarodnom saobraćaju između Republike Srbije i SR Nemačke, kako bi se srpski prevoznici oslobodili plaćanja ovog poreza (tzv. štojer karta).

Udruženje je ukazalo na činjenicu da su srpski prevoznici među retkima koji plaćaju porez za korišćenje nemačkih puteva. U pitanju je iznos od 10 evra po svakom započetom danu što, ako se uzme u obzir činjenica da je Nemačka drugi po redu spoljnotrgovinski partner naše zemlje i da više hiljada srpskih teretnih vozila svakodnevno voze za ili kroz Nemačku, znači da srpski prevoznici ostave dnevno više desetina hiljada evra, a godišnje i nekoliko miliona evra Nemačkoj državi na ime poreza za upotrebu puteva.

Takođe, Udruženje je skrenulo pažnju i na dopis koji joj je početkom aprila upućen od strane preduzeća „Bugari-nović transport d.o.o.“ iz Novog Sada a u kome je detaljno analiziran ovaj problem i ponuđeni modeli za njegovo rešavanje. U nastavku prenosimo delove tog dopisa.

## Retrospektiva

Na zasedanju srpsko-nemačke Mešovite komisije u Bonu održane septembra 2010. godine, nemačka delegacija je podsetila srpsku da je još 2008. godine srpskoj strani dostavljen Nacrt sporazuma, a srpska strana potvrdila da će se pregovori o tome nastaviti.

Naredne, 2011. godine, na zasedanju Mešovite komisije održane juna u Beogradu, srpska strana postavlja pitanje o naplati poreza za srpska vozila u Nemačkoj. Na ovo pitanje nemačka strana ponovo odgovara da je oslobađanje od plaćanja ovog poreza moguće nakon potpisivanja Sporazuma i ponovo predaje Nacrt sporazuma srpskoj strani.

Tek krajem 2013. godine, posle više od dve godine, saznajemo da je ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja „predalo“ Nacrt sporazuma ministarstvu nadležnom za finansije.

Tokom 2014. godine, saznajemo da postoji prepreka za potpisivanje Sporazuma koja je pravne prirode, ali koju je moguće prevazići. Problem je, najjednostavnije rečeno, što Srbija ne može osloboditi nemačke prevoznike od plaćanja naknade za koju (iako je naplaćuje) ne postoji pravni osnov za naplatu. O svemu ovome informisan je resorni pomoćnik ministra i dobijeno je obećanje da će problem biti rešen.

Danas, sedam godina otkako je nemačka strana ponudila oslobađanje od plaćanja poreza za upotrebu puteva i skoro godinu dana otkako je ovaj saziv ministarstva upoznat sa problemom ali i načinom za njegovo prevazilaženje, srpski prevoznici i dalje plaćaju ovaj porez.

## Opis problema

Naknada za puteve za strana vozila koja koriste puteve na teritoriji Republike Srbije naplaćuje se na osnovu Odluke o naknadi za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Saveznoj Republici Jugoslaviji.

Navedena odluka je doneta na osnovu starog, danas nevažećeg Zakona o prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju („Službeni list SFRJ“, br. 41/80, 33/87, 80/89 i 29/90 i „Službeni list SRJ“, br. 34/92).

Drugi, danas važeći zakon, Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju donet je u toku 1998. godine i objavljen u Službenom listu SRJ, br. 60/98. Odredbe ovog zakona su više puta menjane i dopunjavane („Sl. list SRJ“, br5/99 - ispr., 44/99, 74/99 i 4/2000 - ispr. i „Sl. glasnik RS“, br. 101/2005, 101/2005 - dr. zakon i 18/2010).

Na osnovu člana 78. drugog, danas važećeg zakona, Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju donetog tokom 1998. godine, danom stupanja na snagu ovog zakona prestala je da važi Odluka o naknadi za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Saveznoj Republici Jugoslaviji.

# POTPISATI SPORAZUM O UZAJAMNOM ZA KORIŠĆENJE PUTEVA U

Osnov za donošenje nove odluke o naknadi za strana vozila u važećem zakonu je u članu 51, ali ova odluka po važećem zakonu do danas nije doneta.

U međuvremenu, donet je i Zakon o javnim putevima („Sl. glasnik RS“, br. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 i 104/2013) u kome je, između ostalog,

propisano da se finansiranje izgradnje i rekonstrukcije, održavanja i zaštite javnog puta obezbeđuje i naplatom naknade za upotrebu javnog puta, a jedna od naknada je i naknada za upotrebu državnog puta za vozila registrovana u inostranstvu. Članom 17. stav 2. ovog zakona propisano je da visinu naknada za državni put utvrđuje upravljač

državnog puta uz saglasnost Vlade, a za opštinski put i ulicu upravljač opštinskog puta i ulice uz saglasnost skupštine opštine, odnosno skupštine grada. Međutim, ni visina naknada za upotrebu javnih puteva za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji po Zakonu o javnim putevima do danas nije utvrđena. ■

## PREDLOG REŠENJA

Da bi se obezbedio zakonit osnov za potpisivanje Sporazuma o uzajamnom oslobađanju od poreza i naknada za korišćenje puteva u međunarodnom saobraćaju između Republike Srbije i SR Nemačke, potrebno je regulisati naplatu naknada za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji, odnosno doneti akt o naknadi za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji.

**Najpre je potrebno odgovoriti na sledeća dva pitanja:**

Koji propis treba da bude pravni osnov za donošenje akta o naknadi za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji?

**Predlog 1:** Pravni osnov treba da bude Zakon o javnim putevima kao propis koji je kasnije donet.

**Predlog 2:** Nema smetnji da osnov bude i Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju.\*\*\*

\*\*\* *Predlog 2 treba odbaciti pošto je u međuvremenu donet Zakon o prevozu tereta u drumskom saobraćaju. Danom početka primene ovog zakona prestaje da važi Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju.*

Da li je potrebno staviti van snage propis koji se primenjuje iako je prestao pravni osnov za primenu ovog propisa i da li njegovo stavljanje van snage treba da bude sadržano u novom aktu o naknadi za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji ili treba da se donose posebno pravni akt kojim se stavlja van snage Odluka po kojoj se sada vrši naplata a posebno akt o naplati naknade za puteve, s obzirom da nije isti organ koji je doneo Odluku (Vlada) i onaj koji će regulisati naplatu (Upravljač državnog puta)?

**Predlog 1:** Ne pokretati proceduru donošenja akta kojim se stavlja van snage Odluka čiji je osnov za donošenje prestao da postoji ukidanjem zakona na osnovu kojeg je donet. Organ nadležan za donošenje akta kojim će se regulisati

naplata naknade za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji prema Zakonu o javnim putevima (upravljač državnog puta) može da donese pravni akt kojim će regulisati naplatu naknade za puteve za strana vozila, koja koriste puteve u Republici Srbiji, i to bez stavljanja van snage akta na osnovu koga se sada vrši naplata.

**Predlog 2:** Najbrži način je da Ministarstvo, na osnovu člana 51. Zakona o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju predloži Vladi Republike Srbije donošenje Odluke o naknadi za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji, i to bez odredbe o stavljanju van snage prethodne odluke.\*\*\*

\*\*\* *Predlog 2 treba odbaciti pošto je u međuvremenu donet Zakon o prevozu tereta u drumskom saobraćaju. Danom početka primene ovog zakona prestaje da važi Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju.*

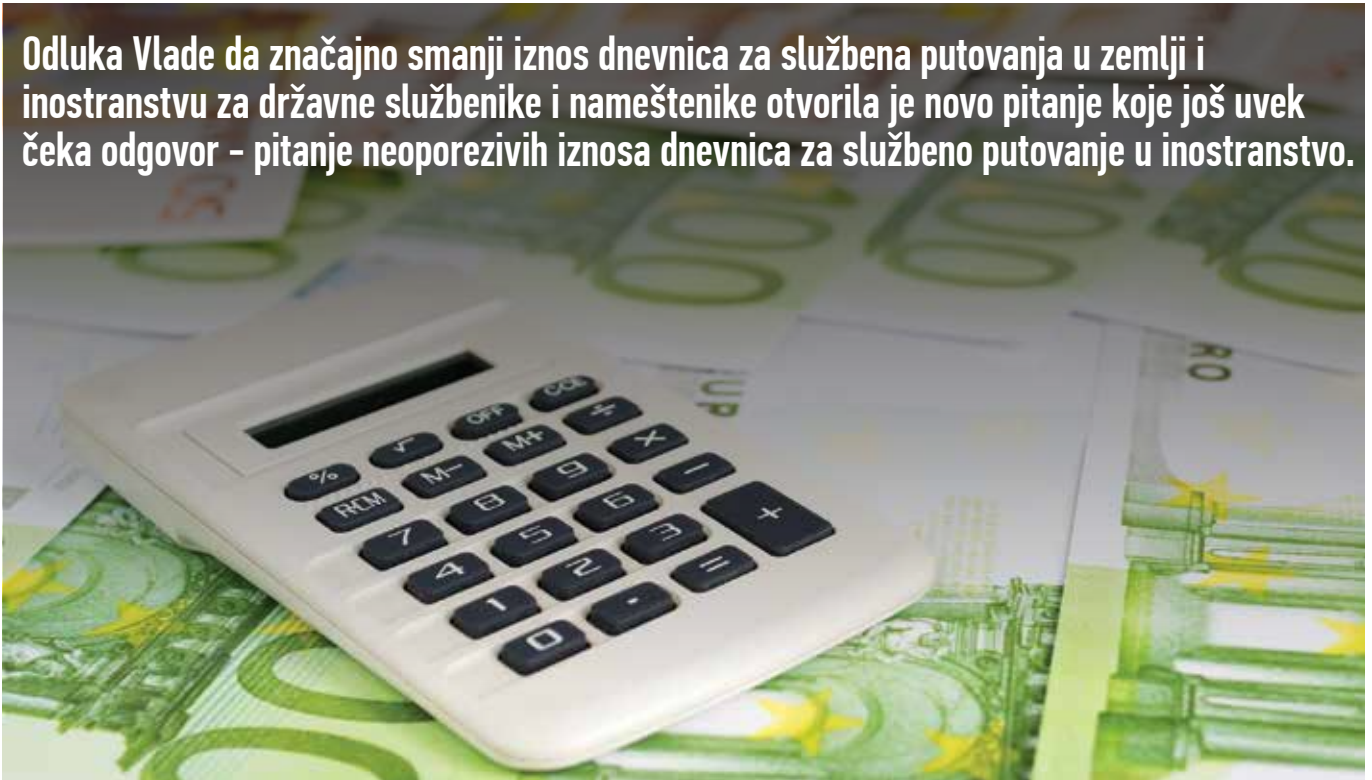
Ukoliko iz nekog razloga Ministarstvo ipak insistira na ukidanju, stavljanju van snage Odluke o naknadi za puteve za strana vozila koja koriste puteve iz 1981. godine na osnovu koje je do sada naplaćivana naknada, potrebno je da postupak stavljanja van snage Odluke i donošenje akta bude sinhronizovano (istovremeno sprovođenje procedure stavljanja van snage Odluke i donošenje akta).

Tek po donošenju akta kojim će se urediti pitanje naplate naknade za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji, biće moguće nastaviti, odnosno ponovo pokrenuti postupak potpisivanja Sporazuma o uzajamnom oslobađanju od poreza i naknada za korišćenje puteva u međunarodnom saobraćaju između Republike Srbije i SR Nemačke.

Da li će i kada Srbija sa Nemačkom potpisati Sporazum o uzajamnom oslobađanju od poreza i naknada za korišćenje puteva u međunarodnom saobraćaju, ostaje da vidimo. ■

# UDRUŽENJE PODNELO INICIJ NEOPOREZIVOG IZNOSA INOD

Odluka Vlade da značajno smanji iznos dnevnica za službena putovanja u zemlji i inostranstvu za državne službenike i nameštenike otvorila je novo pitanje koje još uvek čeka odgovor – pitanje neoporezivih iznosa dnevnica za službeno putovanje u inostranstvo.



Nakon što je Vlada Republike Srbije, sa ciljem da se smanje troškovi i ostvare značajne uštede u budžetu, kako je saopštila vladina Kancelarija za saradnju s medijima, 6. oktobra 2015. godine donela Uredbu o izmenama i dopunama Uredbe o naknadi troškova i otpremnini državnih službenika i nameštenika kojom su dnevnice za službena putovanja u zemlji smanjene na 150,00 dinara a one za inostranstvo izjednačene za sve strane države na 15 evra, u medijima se pronela vest o „negativnim posledicama ove odluke na privatni sektor“.

Odgovarajući na pitanje kako je do toga došlo, jedan od uticajnijih medija navodi:

„Zakon o porezu na dohodak građana propisuje da se ne plaća porez na dohodak građana na «dnevnice za

službeno putovanje u inostranstvo do iznosa propisanog od strane nadležnog državnog organa».

*Propis koji određuje «neoporezivi iznos dnevnice za službeno putovanje u inostranstvo» jeste upravo Uredba o naknadi troškova i otpremnini državnih službenika i nameštenika.“*

Ipak, istina je „malo“ drugačija.

Tačno je da je Zakonom o porezu na dohodak građana propisano da se porez na zarade na primanja zaposlenog po osnovu dnevnice za službeno putovanje u inostranstvo ne plaća do iznosa propisanog od strane nadležnog državnog organa. Netačno je da je propis koji određuje neoporezivi iznos dnevnica za službeno putovanje u inostranstvo Uredba o naknadi troškova i otpremnini državnih službenika i nameštenika.

Odgovor na pitanje koji je državni organ nadležan za poslove državne uprave koji se odnose na sistem i politiku poreza ispravno je tražiti jedino u Zakonu o ministarstvima. Tačan odgovor na ovo pitanje je: Ministarstvo finansija. Dakle, Ministarstvo finansija je ono koje je trebalo i moralo propisati ili predložiti Vladi ili Narodnoj skupštini propis kojim se definiše iznos dnevnice za službeno putovanje u inostranstvo do kojeg se ne plaća porez na zarade zaposlenog.

Ministarstvo finansija nikada nije donelo niti je predložilo donošenje ovog propisa. Uradilo je nešto drugo, nadomestilo je nedostatak propisa davanjem mišljenja da se „na primanje po osnovu dnevnice za službeno putovanje u inostranstvo, koje zaposleni u radnom odnosu kod poslodavca organizovanog kao pravno lice

# ATIVU ZA PROPISIVANJE NEVNICA

## MIŠLJENJE MINISTARSTVA FINANSIJA PRAVNO JE NEVALJANO

Mišljenje Ministarstva finansija, br. 413-00-3583/2010-04 od 14.1.2011. godine u kome je navedeno da se „na primanje (iz člana 18. stav 1. tačka 2) Zakona) po osnovu dnevnice za službeno putovanje u inostranstvo, koje zaposleni u radnom odnosu kod poslodavca organizovanog kao pravno lice u formi privrednog društva ostvari do visine iznosa utvrđenog saglasno Uredbi [misli se na Uredbu o naknadi troškova i otpremnini državnih službenika i nameštenika], ne plaća porez na zarade“ prema našem mišljenju pravno je nevaljano shvatanje i to iz sledećih razloga:

Pravna priroda uredbe kao vrste podzakonskog propisa određuje i krug odnosa na koji se taj propis primenjuje.

Prema članu 42. stav 1. Zakona o Vladi „uredbom se detaljnije razrađuje odnos uređen zakonom, u skladu sa svrhom i ciljem zakona.“

Ako odgovorimo na pitanje: u skladu sa svrhom i ciljem kog zakona se detaljnije razrađuje predmetni odnos, logički se nameće samo jedan odgovor: u skladu sa ciljem i svrhom zakona kojim je taj odnos uređen. Prema tome, Uredbom o naknadi troškova i otpremnini državnih službenika i nameštenika, detaljnije se razrađuju uslovi za naknadu troškova, njihova visina i način na koji se ostvaruje pravo na naknadu troškova, utvrđeno članom 37. stav 1. Zakona o platama državnih službenika i nameštenika, u skladu sa ciljem i svrhom tog zakona, a ne u skladu sa ciljem i svrhom Zakona o porezu na dohodak građana ili

neke drugog zakona.

Ciljevi i svrha ovih zakona se značajno razlikuju.

Ovaj zaključak direktno je uslovljen sledećim premisama:

Ustavni osnov za donošenje Zakona o platama državnih službenika i nameštenika sadržan je u odredbi člana 97. tačka 15. Ustava Republike Srbije, kojom je utvrđena nadležnost Republike Srbije da uređuje i obezbeđuje finansiranje ostvarivanja prava i dužnosti Republike Srbije utvrđenih Ustavom i zakonom, čime je ujedno određena i svrha tog zakona. Cilj Zakona je da se, u skladu sa mogućnostima Budžeta, urede plate, naknade i druga primanja državnih službenika i nameštenika, a ne i svih zaposlenih u Republici. Svrha i cilj Zakona o platama državnih službenika i nameštenika temeljno se razlikuju od svrhe i cilja Zakona o porezu na dohodak građana, što Uredbu čini sasvim neprikladnom u ovom slučaju.

Dalje ukazujemo na činjenicu da je članom 118. stav 1. tačka 3) Zakona o radu propisano da zaposleni ima pravo na naknadu troškova u skladu sa opštim aktom i ugovorom o radu, a ne u skladu sa Uredbom za vreme provedeno na službenom putu u inostranstvu. Dakle, poslodavci u realnom sektoru u skladu sa svojim mogućnostima i sagledavajući realne troškove svojih zaposlenih na službenom putu u inostranstvu, svojim opštim aktima i ugovorom o radu imaju pravo da definišu visinu dnevnica.

u formi privrednog društva ostvaruje do visine iznosa utvrđenog saglasno Uredbi, ne plaća porez na zarade. Davanje mišljenja od strane državnih organa postalo je inače njihova uobičajena alatka za rešavanje problema koji su posledica nedorečenosti ili nesavršenosti propisa čiji su oni sami bili predlagači. Mada mišljenja organa nisu obavezujuća, u praksi je ipak drugačije jer nadzor nad sprovođenjem propisa obično vrši isto ministarstvo koje je dalo mišljenje!

Dakle, logički se nameće zaključak da gore citiran medij ustvari nije pogrešio. I nije, pogrešio je neko drugi.

Polazeći od činjenice da nije propisan neoporezivi iznos dnevnica za službeno putovanje u inostranstvo, kao i od stava da je citirano mišljenje Ministarstva finansija pravno nevaljano i da su ekonomski efekti tog mišljenja loši po privredne delatnosti orijentisane na inostrano tržište, na prvom mestu po delatnost prevoza u međunarodnom

saobraćaju, Udruženje je podnelo inicijativu ministru finansija Dušanu Vujoviću i Republičkom sekretarijatu za javne politike za propisivanje neoporezivog iznosa dnevnica za službeno putovanje u inostranstvo zaposlenih u privrednim društvima uz uvažavanje realnih troškova putovanja u inostranstvo.

Sa molbom da podrži našu inicijativu, Udruženje se obratilo i potpredsednici vlade i resornom ministru prof. dr Zorani Mihajlović.

Inicijativu Udruženja podržala su i druga udruženja prevoznika, Nacionalna alijansa za lokalni ekonomski razvoj - NALED i Unija poslodavaca Srbije.

**Prema nezvaničnim informacijama, sa ciljem rešavanja ovog problema, Ministarstvo finansija priprema izmene i dopune Zakona o porezima na dohodak građana. ■**



## EKONOMSKI EFEKTI PRIMENE MIŠLJENJA MINISTARSTVA FINANSIJA

Na primeru tri prevoznika od kojih je prvi orijentisan na tržište Francuske, drugi na tržište Rusije i treći na tržište Italije ekonomski efekti primene citiranog Mišljenja su sledeći:

Ukoliko bi se zadržala neutemeljena praksa, nametnuta citiranim mišljenjem Ministarstva finansija, koja podrazumeva da je neoporezivi iznos dnevnica za službeno putovanje u inostranstvo onaj iznos koji je propisan Uredbom o naknadi troškova i otpremnini državnih službenika i nameštenika, odnosno 15 evra, analizirana tri prevoznika bi platila novi, dodatni porez na trošak u iznosu od 422,71, odnosno 559,44, odnosno 683,47 evra po vozaču godišnje. U proseku, iznos dodatnog poreza po vozaču godišnje je 555,21 evra.

Broj vozača koji ovi prevoznici zapošljavaju (podatak na dan 1.11.2014. godine) jeste 22, odnosno 76, odnosno 106. Dakle, analizirani prevoznici bi na godišnjem nivou platili novi, dodatni porez u iznosu od 12.214,54 odnosno 42.195,69 odnosno 58.851,88 evra. U proseku, iznos dodatnog poreza godišnje je 37.754,03 evra.

U ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja, na

dan 1.11.2014. godine bilo je 876 prevoznika koji obavljaju prevoz tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju a koji su prijavili da zapošljavaju 10.085 vozača. Prosečan broj zaposlenih vozača po firmi je 11,51. Ako se to pomnoži sa 555,21 evra, koliko iznosi novi, dodatni porez po vozaču godišnje izračunat kao prosek kod analiziranih prevoznika, dolazi se do podataka da bi svaki od 876 prevoznika u proseku platio novi, dodatni porez na godišnjem nivou u iznosu od 6390 evra.

**Zanimljivo je istaći još jednu ekonomsku stranu primene citiranog mišljenja Ministarstva finansija koja podrazumeva, u najmanju ruku nelogičan odnos neoporezivog iznosa dnevnica za službeno putovanje u zemlji i neoporezivog iznosa dnevnica za službeno putovanje u inostranstvo: neoporezivi iznos dnevnica za službeno putovanje u zemlji (2 168 din) veći je od neoporezivog iznosa dnevnica za službeno putovanje u inostranstvo (15 evra). To svakako nije podsticajna mera za deo srpske privrede koji je orijentisan ka spoljnotrgovinskom poslovanju.**

## DOGAĐAJI

### REZULTATI MEŠOVITE KOMISIJE SA HOLANDIJOM

U Beogradu je 8. i 9. novembra 2015. godine održan sastanak srpsko-holandske Mešovite komisije za međunarodni drumski saobraćaj.

Dve strane su dogovorile sledeće kontingente dozvola za 2016. godinu:

- 4000 univerzalnih dozvola;
- 400 godišnjih univerzalnih dozvola za vozila kategorije „Euro 4 bezbedno“ i više.

Delegacije su potvrdile da su prevozi vozilima čija nosivost ne prelazi 3,5 tone

i vanredni prevozi, za koje se pribavlja posebna dozvola, izuzeti iz režima dozvola.

Takođe, delegacije su potvrdile da dozvole za tekuću godinu važe do 31. januara naredne godine. ■

# STANJE KONTINGENATA I MEŠOVITE KOMISIJE

**Stanje kontingenata pojedinačnih dozvola treba da bude opredeljujući faktor u proceni neophodnosti održavanja mešovite komisije za međunarodni drumski prevoz tereta sa pojedinim državama.**

**A**nalizom dostupnih podataka o stanju kontingenata pojedinačnih dozvola za prvih osam meseci ove godine Udruženje je došlo do podatka da se od 94 posmatrana kontingenta pojedinačnih dozvola, tačnije 77 kontingenata pojedinačnih dozvola kada se uzmu u obzir tzv. „vezani kontingenti“, na osnovu prosečne mesečne potrošnje dozvola i projekcije potrošnje na 12 meseci, **na 36 kontingenata uočava nedostatak broja dozvola, i to u iznosu od jednog procenta do preko 40 procenata (tabela 1).**

**Rešenje problema** nedovoljnog broja dozvola za prevoz sa pojedinim državama, bilo da je problem posledica tradicionalnog ograničavanja tržišta od strane pojedinih zemalja (Austrija, Italija i sl.) ili je posledica promena na transportnom tržištu (Poljska), pre svega treba tražiti **na sastancima mešovite komisije** jer oni predstavljaju jedini mehanizam za povećanje godišnjih kontingenata dozvola. Ret-

ko, gotovo nikada se ne dešava da se sastanak Mešovite komisije završi bez dogovora o povećanju kontingenata. Zato je neophodno uložiti maksimalne napore da se održi što veći broj sastanaka mešovite komisije i da se u pregovorima sa drugim državama razmeni veći broj dozvola ili liberalizuje prevoz, ukoliko za to postoji interes obe strane.

U toku prethodne i za prvih osam meseci ove godine održano je svega ## mešovite komisije. Rezultat toga je da na većini kontingenata nije došlo do povećanja broja razmenjenih dozvola. Istovremeno, članovi Vlade Republike Srbije često ističu kao rezultat svog rada povećanu privrednu aktivnost. To je svakako dobar rezultat. Međutim, nažalost, srpski transport neće moći da odgovori na ovo povećanje privredne aktivnosti jer nije obezbeđen veći broj dozvola za prevoz.

Tokom ove godine Udruženje je više

puta Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture ukazivalo na neophodnost održavanja sastanaka mešovite komisije, najmanje jednom godišnje, sa Austrijom, Italijom, Češkom i Ruskom Federacijom, kao i na potrebu za povećanjem broja razmenjenih dozvola sa državama kao što su Poljska, Turska, Belgija, Holandija, Francuska, Azerbejdžan, Kazahstan i Španija čiji su kontingenti dozvola evidentno manji od potreba srpskih prevoznika. Traženo je i da se uputi zahtev za održavanje mešovite komisije sa Velikom Britanijom i Švedskom, sa kojima iste nikada nisu održane, niti su razmenjene dozvole, pa su srpski prevoznici uslovljeni da koriste CEMT dozvole ili da pojedinačne dozvole kupuju na granici (primer Švedske u kojoj jedna dozvola, bez troškova pribavljanja, košta 185 evra).

Pored navedenog, Udruženje je tražilo od Ministarstva da se hitno izradi plan održavanja mešovite komisije za narednu godinu i da se, u međuvremenu, upute zahtevi svim državama sa kojima se uočava deficit u broju dozvola da se našoj zemlji odobre dodatni kontingenti dozvola do kraja ove godine. ■

Tabela: Stanje kontingenata pojedinačnih dozvola

Kontingent	Slobodno	Razmenjeno	Prosečna mesečna potrošnja za osam meseci o.g.	Očekivana godišnja potrošnja	Manjak	
					kom	%
A-b za E2 (2015)	101	500	636,5	7638	-638	9,11
A-b za E3 (2015)	749	3000				
A-b za E5 (2015)	1058	3500				
A-bt za E2 (2015)	207	1000	758,12	9097,5	-1447,5	18,92
A-bt za E3 (2015)	1279	6000				
A-bt za E4 (2015)	99	650				
AL-3zem za E2 (2015)	26	200	21,75	261	-61	30,5

# INICIJATIVE

Kontingent	Slobodno	Razmenjeno	Prosečna mesečna potrošnja za osam meseci o.g.	Očekivana godišnja potrošnja	Manjak	
					kom	%
AL-b za E2 (2015)	83	500	52,12	625,5	-125,5	25,1
AL-bt (2015)	33	200	20,88	250,5	-50,5	25,25
AZ-bt (2015)	81	100	2,38	28,5		
BSEC-bt (2015)	121	350	28,63	343,5		
B-bt (2015)	1416	6000	573	6876	-876	14,6
BY-b (2015)	2619	3600	122,62	1471,5		
BY-t (2015)	3881	6400	314,88	3778,5		
BY-3zem. (2015)	182	200	2,25	27		
BIH-3z (2015)	233	900	83,38	1000,5	-100,5	11,17
BG-bt (2015)	13117	18000	610,38	7324,5		
BG-bt SP (2015)	9985	10000	1,88	22,5		
BG-3zem. (2015)	63	800	92,12	1105,5	-305,5	38,19
GR-3zem (2015)	39	215	22	264	-49	22,79
GR-b (2015)	4249	13000	1093,88	13126,5	-126,5	0,97
GR-lučka (2015)	2521	3000	59,88	718,5		
GR-lucka SP (2015)	11999	12000	0,12	1,5		
GR-t (2015)	2827	3000	21,62	259,5		
GE-bt (2015)	35	100	8,12	97,5		
DK-3zem. (2015)	8	100	11,5	138	-38	38
DK-bt (2015)	332	600	33,5	402		
EST-bt (2015)	33	100				
EST-bt za E2 (2015)	137	200	16,25	195		
Iran-3z (2015)	95	100	0,62	7,5		
Iran-b (2015)	1496	1500	0,5	6		
Iran-t (2015)	1499	1500	0,12	1,5		
I-b (2015)	81	500				
I-b za E3 (2015)	1170	6000	1181,88	14182,5	-2482,5	21,22
I-b za E5 (2015)	994	5200				
I-b za PP (2015)	176	1100	115,5	1386	-286	26
I-t za E3 (2015)	346	2000				
I-t za E5 (2015)	460	2000	399,25	4791	-791	39,55
CY-bt (2015)	200	200	0	0		
CY-3zem. (2015)	18	20	0,25	3		
L-uni. (2015)	2	20	2,25	27	-7	35
L-bt (2015)	10	180	21,25	255	-75	41,67
H-b BP (2015)	58	500				
H-b za E3 BP (2015)	4752	7000	336,25	4035		
H-t za E3 BP (2015)	14044	17000	369,5	4434		
H-3zem za E3 BP (2015)	250	1000				
H-3zem za E5 BP (2015)	261	1000	186,12	2233,5	-233,5	11,685
MK-b (2015)	3960	5000	130	1560		
MK-t (2015)	4138	5000	107,75	1293		
MK-3zem (2015)	57	300	30,38	364,5	-64,5	21,5

Kontingent	Slobodno	Razmenjeno	Prosečna mesečna potrošnja za osam meseci o.g.	Očekivana godišnja potrošnja	Manjak	
					kom	%
D-bt (2015)	22	200				
D-bt za E2 (2015)	416	2000				
D-bt za E3 (2015)	2844	10000	2165,88	25990,5		
D-bt za E5 (2015)	9591	18000				
N-b (2015)	202	300	12,25	147		
PL-3zem (2015)	30	100	8,75	105	-5	5
PL-bt (2015)	3262	10000	842,25	10107	-107	1,07
RO-bt za E3 (2015)	1436	5000				
RO-bt (2015)	5518	19000	2130,75	25569	-1569	6,54
RO-3zem za E3 (2015)	30	300				
RO-3zem. (2015)	54	550	95,75	1149	-299	35,18
RUS-3zem (2015)	10	50	5	60	-10	20
RUS-bt (2015)	1502	6500	624,75	7497	-997	15,34
RUS-bt HL (2015)	214	1000	98,25	1179	-179	17,9
SK-3z (2015)	64	300	29,5	354	-54	18
TR-3zem. (2015)	371	2600	278,62	3343,5	-743,5	28,6
TR-bt BP (2015)	8850	14000	643,75	7725		
TR-t (2015)	11481	11500	2,38	28,5		
UA-3zem za E3 (2015)	243	300	7,12	85,5		
UA-3zem. (2015)	255	300	5,62	67,5		
UA-t (2015)	319	1000				
UA-t za E3 (2015)	1847	3500	360,38	4324,5		
UA-t za E5 (2015)	951	1500				
UA-bt (2015)	1839	4300	307,62	3691,5		
NL-3zem. (2015)	48	300	31,5	378	-78	26
NL-bt (2015)	816	3500	335,5	4026	-526	15,03
F-bt za E3 (2015)	780	4000	402,5	4830	-830	20,75
HR-uni za E2 (2015)	4444	7500	382	4584		
CZ-bt (2015)	3310	17200	1736,25	20835	-3635	21,13
CZ-uni (2015)	52	200	18,5	222	-22	11
E-b (2015)	385	1650	158,12	1897,5	-247,5	15
E-t (2015)	380	500	15	180		
KZ-3zem. (2015)	5	10	0,62	7,5		
KZ-bt (2015)	13	200	23,38	280,5	-80,5	40,25
KGZ-bt (2015)	64	100	4,5	54		
MNE-3zem (2015)	2646	4000	169,25	2031		
LV-b (2015)	542	700	19,75	237		
LV-uni (2015)	26	150	15,5	186	-36	24
LT-bt (2015)	950	1500	68,75	825		
LT-3zem. (2015)	42	100	7,25	87		
MD-3 zem (2015)	21	30	1,12	13,5		
MD-bt (2015)	213	300	10,88	130,5		
FIN-3zem. (2015)	86	100	1,75	21		
FIN-b (2015)	55	200	18,12	217,5	-17,5	8,75

## POLITEHNIČKA ŠKOLA U KRAGUJEVCU

# NAJSTARIJA I JEDNA OD NAJMODERNIJIH ŠKOLA NA BALKANU



Školski prostor obuhvata dve školske zgrade, tri dobro opremljene radionice i modernu fiskulturnu salu. Učenicima i profesorima na raspolaganju su savremeno opremljeni kabineti sa preko sto najsavremenijih računara i vozni park sa sedam automobila i dva kamiona. Područje rada koje škola podržava su mašinstvo i obrada metala, elektrotehnika i saobraćaj.

Politehnička škola u Kragujevcu najstarija je stručna škola na Balkanu. Njena bogata istorija počinje 14. marta 1854. godine, kada je knez Aleksandar Karađorđević svojim dekretom osnovao Zanatsku školu pri Topolivnici, prvu takve vrste u Srbiji. Od te godine, kada je upisano svega dvanaest dečaka, menjali su se uslovi rada, prostor, načini na koje je nastava izvođena, obrazovni profili i nazivi škole.

Ono što je sve vreme ostalo isto je velika snaga edukativne energije bez koje bi sav trud nastavnog i pomoćnog osoblja škole bio uzaludan. Cilj svim zaposlenima je isti: da nastavni program bude savremen i produktivan, ali i da se prate potrebe tržišta.

Poslednjih godina intenziviran je rad na edukaciji nastavnika kako bi oni, na najprijemčiviji način, učenicima približili svoje znanje i time ih značajno motivisali za rad. Zato nastavnici pohađaju seminare, škola ulazi u značajne projekte, ostvaruje se efikasna saradnja i partnerstva, a svoju atraktivnost škola održava i uvođenjem novih obrazovnih profila.



– Danas školski prostor obuhvata dve školske zgrade, tri dobro opremljene radionice i modernu fiskulturnu salu, koje se prostiru na površini od 13.000 kvadratnih metara. Učenicima i profesorima na raspolaganju su savremeno opremljeni kabineti sa preko sto najsavremenijih računara i vozni park sa sedam automobila i dva kamiona.

Područje rada koje škola podržava su mašinstvo i obrada metala, elektrotehnika i saobraćaj. Politehnička škola nudi mogućnost prekvalifikacije, dokvalifikacije i specijalizacije za zanimanje: auto-limar, auto-mehaničar, bravar, mehaničar hidraulike i pneumatike, precizni mehaničar, instalater grejanja i klimatizacije, alatničar, mehaničar ter-

## Učenički parlament

Za potrebe đlačkog parlamenta i ostalih sekcija uređena je prostorija u podrumu stare škole u kojoj se nalazi muzička oprema, kompjuter, materijal za rad. Prostor koriste predstavnici timova đlačkog parlamenta i to tima za sport, informisanje, prvu pomoć, humanitarne akcije...

moenergetskog postrojenja, metalobrusač, metaloglođač, metalostrugar, vozač motornog vozila, tehničar drumskog saobraćaja, vozač motornog vozila – instruktor – navodi se u brošuri kragujevačke Politehničke škole.

U toku školovanja učenici se osposobljavaju za korišćenje najsavremenijih



programskih paketa: CATIA, MS Robotics C#, Visual Basic, MS Windows, MS Office (Word, Excel, Access, Power Point...). Sve vreme nastave, ali i tokom odmora, učenicima i profesorima je omogućen pristup internetu.

## Profesor SRCE

Njemu su učenici i kolege dali nadimak Srce. Zove se Milorad Pantić, a pre 81 godinu, daleke 1934. godine prvi put je ušao u Politehničku školu kao učenik koji je upisao zanat za alatničara. Danas ima 96 godina i često svraća u radionicu škole.

## U ŠKOLI POSTOJI VIŠE SMEROVA, OD ČEGA SU TRI OGLEDNA

### Tehničar za kompjutersko upravljanje:

U toku svog četvorogodišnjeg školovanja na ovom smeru, učenici stiču znanja o savremenim tehnološkim procesima na bazi tehnologije kompjuterskog upravljanja. Po završetku Politehničke škole, učenici nisu vezani samo za industriju, nego i za druge privredne i vanprivredne delatnosti: farmaciju, medicinu, tekstilnu industriju... Nastava je očigledna i sprovodi se uz primenu savremenih nastavnih sredstava i učila (video-bim, računari, simulatori rada mašina, kao i same mašine na kojima je postavljen industrijski softver), tako da učenici po završetku svog školovanja bivaju osposobljeni za praktični rad i primenu svega onoga što su kroz školovanje naučili.

### Mašinski tehničar za kompjutersko konstruisanje:

Ovaj smer idealan je za one koje interesuje industrijski dizajn i konstruisanje mašinskih delova, alata i pribora. Učenje na ovom smeru usmereno je ka ključnim stručnim znanjima mašinske struke, a softver se koristi kao sredstvo automatizacije i savremenog tehničkog izražavanja i komunikacije. Najsavremeniji CAD/CAM softveri učeniku

omogućavaju istraživanje, razvijaju kreativnost i podižu efikasnost, navode učenika na rešenje i smanjuju motorički napor kreiranja modela. Nastava se izvodi u savremenim računarskim kabinetima (jedan učenik – jedan računar) uz upotrebu multimedijalnih nastavnih sredstava i najsavremenijih CAD/CAM programskih paketa. Svršeni učenik ovog smera može da se zaposli u automobilskoj industriji, konstrukcionom birou, inženjeringu, fabrici alata, procesnoj tehnici).

### Tehničar za robotiku:

Smer koji se preporučuje onima koji su shvatili da je budućnost u potpunoj automatizaciji i robotici, a istovremeno su talentovani za tehniku i prirodne nauke. Robotika je nauka o robotima, njihovom dizajnu, izradi i primeni. Obuhvata polja mašinstva, elektrotehnike i informatike. Učenici ovog smera obučavaju se za rad na poslovima koji povezuju elektroniku, hidrauliku, pneumatiku i fleksibilne tehnološke sisteme. S obzirom na to da je reč o nastavi iz domena visoke tehnologije, škola ima specijalizovane kabinete i pruža mogućnost primene najsavremenijih programskih paketa. Posle završetka ovog obrazovnog profila, učenik ima mogućnost da se bavi automatskim upravljanjem u mašinstvu,

proizvodnjom i pakovanjem lekova i hrane, upravljanjem robotima na mestima koja su opasna ili nisu pogodna za rad ljudi, da radi u elektroindustriji... Dalje obrazovanje učenici koji završe ovaj smer mogu nastaviti na mašinskom, tehničkom, informatičkom, elektrotehničkom, kao i ekonomskom fakultetu ili na fakultetu za menadžment...

## Mašinski tehničar motornih vozila:

Ovo je obrazovni profil koji učenicima daje teorijska i praktična znanja o motorima, motornim vozilima i njihovoj opremi, načinu funkcionisanja, pravilnoj eksploataciji, održavanju, kao i osnovnim elementima automatizacije. Praktična nastava izvodi se u specijalizovanoj učionici. Učenici mogu da rade i obučavaju se na najsavremenijim uređajima marke GLOBAL-PRO za auto-dijagnostiku na motornim vozilima. U toku školovanja učenicima se kao obavezan deo nastave omogućava obuka za vozača B kategorije. Ovim zanimanjem učenici se obučavaju i prate savremene tokove u pogledu motora i motornih vozila i kao takvi imaju veliku mogućnost zapošljavanja i privatnog posla.

## Tehničar mašinske energetike:

Ovo je obrazovni profil koji osposobljava učenike za upravljanje, rukovanje, održavanje i delimično projektovanje termo, hidro i gaso-energetskih postrojenja, sa posebnim osvrtom na zaštitu životne sredine. Učenici koji pohađaju ovaj smer, stiču znanja i o obnovljivim (alternativnim) izvorima energije. Posao je moguće naći u termo i hidroelektranama, eksploataciji i distribuciji prirodnog gasa, u fabričkim kompleksima na održavanju energetskih postrojenja, upravljanju i održavanju komercijalnih uređaja koji rade sa prirodnim gasom i rashladnim sredstvima...

## Auto-mehaničar:

Obrazovni profil koji učenicima omogućava da uđu u svet motora i savremenih automobila. Škola raspolaže savremenom auto-mehaničarskom radionicom, uređajem za kompjutersku dijagnostiku i servisom za tehnički pregled vozila, što umnogome povećava kvalitet praktične nastave jer omogućava učenicima primenu teorijskih znanja i ovladavanje praktičnim veštinama.

## Tehničar drumskog saobraćaja:

Učenici na ovom smeru stiču znanja o organizaciji prevoza, proveru tehničke ispravnosti vozila ili regulisanje saobraćaja. Nastava je kabinetskog tipa uz upotrebu multimedijalnih nastavnih sredstava i savremenih učila. Programom je obuhvaćena obuka za B kategoriju i besplatno polaganje vozačkog ispita. Za realizaciju obuke vožnje škola poseduje vozni park sastavljen od četiri automobila. U školskom prostoru nalazi se servis za tehnički pregled vozila čime se poboljšava kvalitet praktične nastave.

## Tehničar unutrašnjeg transporta:

Smer koji se preporučuje onima koje interesuje transport, distribucija i skladištenje robe, ali i onima koji žele da rade u transportnom preduzeću, robnotransportnom centru ili špediciji u zemlji i inostranstvu.

## Vozač motornog vozila:

Obrazovni profil koji se preporučuje svima koji vole brzinu i imaju želju da putuju, a interesuje ih prevoz putnika i transport robe. Nastava je usmerena ka sticanju znanja i veština potrebnih za upravljanje i održavanje motornih vozila kao i na sticanje znanja iz bezbednosti i regulisanja saobraćaja i saobraćajne psihologije. Tokom školovanja, učenici imaju obuku vožnje za C kategoriju, čime stiču vozačku dozvolu B i C kategorije. Za realizaciju obuke vožnje škola poseduje dva kamiona.

## Tehničar za bezbednost saobraćaja (ogledni profil):

Tehničar za bezbednost saobraćaja je obrazovni profil koji se već nekoliko godina sprovodi kao ogled i predstavlja deo novog koncepta stručnog obrazovanja, koji teži potrebama tržišta rada saobraćajne struke i zasniva se na primeni modularnih nastavnih programa. Teorijska nastava se odvija u izuzetno opremljenim kabinetima, dok se praktična nastava realizuje u saradnji sa MUP-om. Programom je obuhvaćena obuka za B kategoriju i besplatno polaganje vozačkog ispita.

## Tehničar mehatronike (ogledni profil):

Ovo je novo zanimanje. Mehatronika je interdisciplinarno područje koje povezuje znanja iz elektronike, mašinstva i računarstva, a mehatroničari su najfleksibilniji, najspremniji i najmodernije obučeni stručnjaci budućnosti.

## Operater mašinske obrade (ogledni profil):

Data je prednost praktičnim znanjima i veštinama kao i stručnim predmetima, tako da se kroz praktičnu nastavu u potpunosti realizuju ciljevi zanimanja. Škola poseduje radionicu za realizaciju praktične nastave i savremeni kabinet za nastavu tehnologije. U prva dva razreda učenici stiču znanja i veštine za rad na svim konvencionalnim alatnim mašinama za obradu rezanjem, a u trećem se opredeljuju hoće li biti glodači, strugari ili brusaci.

## Tehničar za reparaturu (ogledni profil):

Reparatura je posebno značajna za pohabane mašinske delove i konstrukcije, a naročito one čija je cena izrade veoma visoka. Iz ovih razloga, kao i zbog uštede materijala i energije, ovo zanimanje je posebno interesantno u svetu. Reparacija se posebno ističe u Švajcarskoj, SAD, Kini, Indiji, Nemačkoj i Austriji.

# PROGRAM 15. SKUPŠTINE UDRUŽENJA

11.12.2015. GODINE, HOL ISPRED VELIKE DVORANE SAVA CENTRA

<b>9:00</b> Registracija učesnika	<b>13:00</b> Panel diskusija <b>Teme:</b> Nova Uredba o raspodeli dozvola za prevoz Novi Zakon o prevozu tereta u drumskom saobraćaju Novi Zakon o radnom vremenu vozača i tahografima Ino dnevnicke – problem minimalnih iznosa i neoporezivog iznosa Transport opasnog tereta – budući zakonski okvir, uloga i mesto savetnika za bezbednost Uvođenje NCTSa i pristup konvenciji o zajedničkom tranzitnom postupku	<b>carina, Agencija za bezbednost saobraćaja</b> <b>16:30</b> Svečani ručak u restoranu Sava Centra Nagradna igra
--------------------------------------	--	--

**12:00**  
Svečano otvaranje i uvodne reči

**12:30**  
Prezentacija sponzora

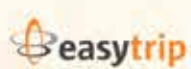
**12:45**  
Proglašenje odluka XV Skupštine Udruženja

**Učesnici:**  
Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture,  
Ministarstvo finansija, Uprava saobraćajne policije, Uprava

# 15

## GODIŠNJA SKUPŠTINA UDRUŽENJA MEĐUNARODNI TRANSPORT

Posetite nas 11. decembra u beogradskom Sava centru!



**TRUCK  
BUSINESS  
FAIR 2015**



# ŠTA DONOSI NOVA UREDBA O RASPODELI MEĐUNARODNI JAVNI PREVOZ STVARI

**Primenom Uredbe o raspodeli stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima („Službeni glasnik RS”, br.73/13) došlo se do zaključka da je ovu oblast potrebno dodatno urediti kao i uvesti potrebne izmene u skladu sa stvarnim potrebama i uočenim nelogičnostima u periodu od stupanja Uredbe na snagu.**

## Autor:

Damir Ledenčan, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Imajući u vidu činjenicu da svaka izmena na sistemu raspodele i uslova korišćenja stranih dozvola za međunarodni prevoz stvari izaziva promene u načinu funkcionisanja domaćih prevoznika registrovanih za obavljanje ove delatnosti, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je pažljivo analiziralo i donelo odluku o faznom pristupu prilagođavanja ovog veoma važnog podzakonskog akta.

Prvom fazom izmena i dopuna Uredbe sprovedenom u drugoj polovini 2014. godine izmenjene su odredbe u vezi sa načinom raspodele dozvola iz fonda 3%, fonda namenjenog za prevoz pothlađenog voća i pečuraka kao i kritičnih dozvola koje su domaći prevoznici vratili neiskorišćene. Takođe je obezbeđen pravni osnov za uvođenje Pravilnika koji detaljno uređuje način dodele ovih dozvola.

Promenjene su odredbe u vezi sa Opštim delom plana raspodele u vezi sa rokovima za korišćenje pojedinačnih dozvola dodeljenih prevozniku, nakon kojih je prevoznik u obavezi da vrati dodeljene dozvole nadležnom organu. Izmenama i dopunama Uredbe ovi rokovi utvrđuju se za sve dozvole dodeljene tokom godine a ne samo dozvole koje su dodeljene nakon iskorišćenog plana raspodele, čime je postignuto manje zadržavanje dozvola kod prevoznika, povećan je stepen iskorišćenja dozvola i omogućeno obavljanje

većeg broja prevoza sa razmenjenim kontingentima dozvola.

Pored navedenih izmena rešavan je način dodele dozvola koje se svrstavaju među nekritične tako što je uvedena gradacija prilikom dodele nekritičnih dozvola polazeći od broja dozvola kojima raspolaže nadležni organ do kraja godine. Na ovaj način se bez subjektivizma u odlučivanju o vrednostima koeficijenata obezbeđuju uslovi za neometan rad domaćih prevoznika, u skladu sa realnim potrebama, uzimajući u obzir stanje voznog parka podnosioca zahteva.

Nakon uspešno sprovedene prve faze izmena Uredbe, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture donosi odluku o formiranju Radne grupe sa zadatkom da pripremi nacrt teksta Uredbe i uredi ostale uočene probleme u primeni. Nakon više sastanaka šireg i užeg sastava Radne grupe i konsultacija u vezi sa potrebnim izmenama u sistemskom softveru koji služi kao podrška za implementaciju Uredbe pripremljen je konačni tekst Uredbe. Ovaj tekst će nakon sprovedene procedure prikupljanja potrebnih mišljenja drugih Ministarstava biti predložen Vladi na razmatranje i usvajanje.

Najznačajnije izmene u odnosu na postojeće stanje se ogledaju u sledećem:

**Dodela dozvola za međunarodni prevoz stvari prevozniku za sopstvene potrebe.** Nakon dodele dozvo-

la a pre otpočinjanja prevoza prevoznik za sopstvene potrebe je u obavezi da dostavi fotokopiju međunarodnog tovarnog lista i Jedinствене carinske isprave, odnosno posebnu dozvolu. U prethodnom periodu dešavalo se da teretno vozilo bude natovareno pre dobijanja dozvole, što je često prouzrokovalo probleme u probijanju rokova za istupanje iz zemlje ili isporuku robe, na ovaj način su ovi problemi prevaziđeni.

Fiksni deo godišnjih kontingenata pojedinačnih dozvola. U fiksni deo godišnjeg plana ne uračunavaju se dozvole dodeljene na osnovu korišćenja kombinovanog prevoza, dozvole dodeljene iz razmenjenih ali ne i ugovorenih kontingenata dozvola i dozvole iz izdvojenih kontingenata. Dodatna razmena kontingenata često ne utiče na broj dozvola koje će se razmeniti u narednoj godini zbog neodobravanja druge strane. U prethodnom periodu je često bio slučaj (primer Italijanske bilateralne dozvole) da broj razmenjenih dozvola iznosi manje od broja pravilno iskorišćenih dozvola u periodu oktobar-oktobar.

**Efikasnost korišćenja CEMT i vremenskih dozvola.** Period posmatranja obavljenih prevoza za utvrđivanje efikasnosti se pmera na period od 1. januara do 30. septembra tekuće godine. Ovaj rok je od sada ne-realno definisan uključivanjem oktobra meseca u analizu. Imajući u vidu potrebne aktivnosti i rokove za



# RASPODELI STRANIH DOZVOLA ZA STVARI DOMAĆIM PREVOZNICIMA

utvrđivanje godišnjeg plana, skraćanje ovog roka je bilo neophodno.

**Pojačane kaznene mere u slučaju utvrđenih nepravilnosti u korišćenju dozvola.** Nakon uvođenja rokova za korišćenje, odnosno vraćanje pojedinačnih dozvola veoma je učestala pojava vraćanja dozvola putem izjave o gubitku dozvole. Kao mera koju predviđa nova Uredba uvodi se obaveza objavljivanja dokumenta nevažećim u Službenom glasniku, ali i dodatno umanjeње fiksnog dela pojedinačnog plana raspodele pojedinačnih dozvola za narednu godinu. Sankcionisanje pojave falsifikovanih dozvola predviđa se kroz ukidanje pojedinačnog plana raspodele za tekuću godinu i zabranu učešća u utvrđivanju plana raspodele za narednu godinu, odnosno naredne dve godine u slučaju CEMT dozvole.

**Korišćenje vozila u zakupu.** Prilikom vraćanja dozvole koja je korišćena vozilom iz voznog parka domaćeg prevoznika koje se koristi po osnovu ugovora o zakupu neophodno je dostaviti i izjavu o broju i datumu odgovarajuće fakture kao i dokaz da je teretnim vozilom upravljao vozač koji je radno angažovan kod domaćeg prevoznika kome je dodeljena dozvola. Ovakva dozvola

se ne tretira kao nepravilno korišćena, ali ne ulazi u broj pravilno iskorišćenih dozvola u periodu oktobar-oktobar pa samim tim prevoznik neće ostvariti pravo na njeno korišćenje u narednoj godini (fiksni deo plana raspodele).

**Broj bodova za obavljene vožnje vremenskom ili CEMT dozvolom.** U slučaju da se prevoz za neku državu i iz nje može obaviti bez dozvola, uključujući i tranzit kroz druge države, predviđa se izmena definisanog broja bodova čija primena se predviđa narednog dana od dana objavljivanja.

**Revizije plana raspodele pojedinačnih dozvola i podnošenje zahteva.** Nova rešenja Uredbe predviđaju tri revizije godišnjeg plana u toku godine. Na ovaj način se vrši bolje praćenje korišćenja pojedinačnih dozvola i izmene utvrđenog godišnjeg plana u skladu sa stvarnim potrebama već nakon isteka prvog kvartala tekuće godine, što do sad nije bio slučaj. Zahtevi za ove revizije se ne podnose, odnosno tretira se već predat zahtev domaćeg prevoznika prilikom utvrđivanja godišnjeg plana raspodele. Novi zahtevi se prihvataju u slučaju dodatno razmenjenog novog kontingenta dozvola ili zahtev prevoznika koji nije predao zahtev za godišnji plan (npr. novoregistrovani prevoznik). Predviđeno je da se kritičnost kontingenata

utvrđuje na revizijama tako što se svaki kontingent proglašava kritičnim sa 60% preostalih dozvola na aprilskoj reviziji, 40% na junskoj i 20% na septembarskoj reviziji.

Revizije se utvrđuju do 5. aprila, odnosno do 5. juna, odnosno do 5. septembra tekuće godine. Prilikom aprilske, odnosno junske, odnosno septembarske revizije nadležni organ prevozniku raspodeljuje u fiksni deo pojedinačnog plana raspodele najviše 75%, odnosno 50%, odnosno 25% od fiksnog dela pojedinačnog plana utvrđenog planom raspodele. U kalkulaciju ulaze samo dozvole koje su prevoznici iskoristili, odnosno dozvole koje su vraćene slobodne ili pečatirane neće biti računane u broj zaduženih dozvola.

**Dodela efikasnih vremenskih i CEMT dozvola.** Opšti deo plana raspodele uređuje na godišnjem nivou potreban broj pojedinačnih dozvola u fiksnom delu pojedinačnog plana raspodele, odnosno potreban broj teretnih vozila odgovarajuće kategorije i uzima kao merodavan manji broj teretnih vozila po dozvoli koji je propisan u tekućoj ili za narednu godinu za raspodelu CEMT, odnosno vremenskih dozvola. Potrebne informacije o uslovima raspodele CEMT dozvola za narednu godinu se objavljuju do kraja aprila tekuće godine, osim u slučaju značajnih izmena od strane ITF-a (Međunarodnog transportnog foruma), pri čemu ovaj broj teretnih vozila za narednu godinu ne može biti propisan u iznosu većem od 10% od već definisanog broja u tekućoj godini.

**Raspodela promenljivog dela plana kritičnih dozvola.** Nova rešenja Uredbe predviđaju da se promenljivi deo plana deli na dva dela, tako što se polovina dozvola koje se dele na ovaj način raspodeljuje prevoznicima primenom standardne procedure za utvrđivanje promenljivog dela plana raspodele, dok se ostalih 50% dodeljuje prevoznicima kroz sistem raspodele predviđen za dodelu nekritičnih dozvo-



la. Pristup ovim dozvolama, koje se raspodeljuju kao nekritične, imaju prevoznici koji su preuzeli i pravilno razdužili sve dozvole iz dodeljenog godišnjeg plana na zahtevanom kontingentu kritičnih dozvola ili nemaju nijednu dozvolu u utvrđenom planu raspodele na tom kontingentu. Takođe se predviđa da u promenljivom delu plana CEMT i vremenskih dozvola ne učestvuju prevoznici koji su na tim kontingentima imali neefikasne dozvole bez obzira na ispunjenost uslova predviđenog broja teretnih vozila i pojedinačnih dozvola.

**Raspodela nekritičnih dozvola.** Gradacija koja je uvedena za dodelu nekritičnih dozvola uzima u obzir broj dozvola

kojima raspolaže Ministarstvo do kraja godine što izaziva problem kada istekne rok za preuzimanje dozvola, odnosno kada se kontingenti dozvola proglašene nekritičnim. Novim tekstom predviđa se računanje koeficijenata u skladu sa brojem razmenjenih dozvola iz raspodeljivanog kontingenta na godišnjem nivou čime se navedeni problem rešava. Rok za preuzimanje dozvola je promenjen sa 1. decembra na 15. novembar čime je skraćeno vreme za preuzimanje dozvola iz utvrđenog plana raspodele, ali je povećano vreme za korišćenje i broj kritičnih dozvola koji se proglašavaju nekritičnim.

**Prelazne i završne odredbe.** Ove odredbe će uzeti u obzir potrebne rokove

za izmenu softverskog rešenja za implementaciju Uredbe i uslove u kojima se kontingenti dodeljenih dozvola koriste.

Rešenjima koja će se ugraditi u tekst nove Uredbe želi se postići dodatna objektivnost, primenljivost kriterijuma, povećanje konkurentnosti i pojednostavljenje postupka raspodele dozvola. Imajući u vidu da najveći broj novih odredbi mogu u kratkom periodu biti primenjene nakon stupanja na snagu ovog, još uvek predloga teksta nove Uredbe, ovako uspostavljen sistem vrlo brzo će dati rezultate, nakon čega je moguće analizirati da li su pronađena dobra rešenja za sve evidentirane probleme.

## USLUGE

### PROFESIONALNO USAVRŠAVANJE:

## OBUKA VREMENA UPRAVLJANJA, PAUZA I ODMORA VOZAČA I PRAVILNA UPOTREBA ANALOGNIH I DIGITALNIH TAHOGRAFA

Današnja preduzeća su pod stalnim pritiskom dokazivanja u tržišnoj utakmici. Sve je više onih koji shvataju da je **ključ za sticanje i održavanje konkurentne prednosti na tržištu - znanje**. Otuda i nastojanje da se delovanje Udruženja u oblasti obuke i treninga zaposlenih intenzivira te je u saradnji sa kompanijom Tahograf BG, ekskluzivnim zastupnikom VDO za Srbiju i Crnu Goru, Udruženje **omogućilo** obuku o vremenima upravljanja, pauza i odmora vozača i pravilnoj upotrebi analognih i digitalnih tahografa. Obuka je namenjena **vozačima i zaposlenim licima u transportnim preduzećima koji su odgovorni za poštovanje propisa o vremenima upravljanja, pauza i odmora vozača i korišćenju tahografa**.

Cilj je da se zaposleni obuče za pravilnu primenu propisa o vremenima upravljanja, pauza i odmora vozača i korišćenju tahografa i time poveća stepen poštovanja propisa, odnosno smanji verovatnoća plaćanja kazni za prekršaje utvrđene tokom nadzora koji je u poslednje vreme pojačan i na domaćim i na stranim putevima.

#### Obuka se sprovodi po sledećem programu:

1. Prikaz zakonskog okvira vremena upravljanja, pauza i odmora vozača i korišćenja tahografa, njegov uticaj na svakodnevne aktivnosti vozača i lica odgovornih za poštovanje propisa iz ove

oblasti, kao i zakonita postupanja vozača i lica odgovornih za poštovanje propisa iz ove oblasti u različitim situacijama u kojima se vozač može naći

2. Pravilno korišćenje analognog tahografa, tahografskog listića i vođenje evidencija
3. Pravilno korišćenje digitalnih tahografa i tahografskih kartica, funkcionalnost, analiza izveštaja i ručni unos aktivnosti
4. Analiza podataka dobijenih očitavanjem digitalnih tahografa i tahografskih kartica
5. Prikaz i razjašnjenje najčešćih grešaka (kršenja propisa) u radu vozača koje za posledicu po pravilu imaju pokretanje prekršajnih postupaka protiv vozača ali i odgovornih lica kod prevoznika

Obuka je jednodnevna i sprovodi se u dva bloka od po 3,5 časa sa pauzom od 30 minuta.

Obuka se sprovodi u prostorijama udruženja ili u prostorijama prevoznika za grupe od minimalno 5 kandidata do maksimalno 12 kandidata.

Sa održavanjem obuke se otpočelo u junu i do sredine novembra se za istu opredelilo 37 preduzeća članova Udruženja. Obuci je u ukupno 16 termina prisustvovalo 88 kandidata, a zakazivanje termina čeka oko 50 kandidata.

# PLAĆANJE RUSKE PUTARINE MOGUĆE DKV KARTICOM

**Ruska putarina se plaća preko operatera „PLATON“ DKV karticom**

Od 15. novembra 2015. godine počela naplata putarine u Rusiji za kamione najveće dozvoljene mase veće od 12 t. Putarina se plaća na 50.774 km puteva a cena je 1,53 rublje po kilometru (oko 2 centa).

DKV Euro Service je prva zapadnoevropska kompanija koja je uvrstila plaćanje putarina u Rusiji u svoj portfolio.

U ovom trenutku vozila koja nisu registrovana u Rusiji moraju unapred kupiti kartu za putarinu. Karte su dostupne lokalno, u uslužnim centrima ([http://platon.ru/en/about/service\\_centre/](http://platon.ru/en/about/service_centre/)), na samouslužnim terminalima, putem aplikacije za mobilne telefone ili preko sajta operatera putem koga putarina može biti plaćena DKV karticom. Prethodna onlajn-registracija sa operaterom nije potrebna.

Satelitski uređaji za plaćanje putarina su trenutno dostupni samo za ruske kompanije, ali će DKV Euro Service vrlo brzo uspostaviti ovu uslugu i obezbediti uređaje i za kompanije registrovane u drugim državama. Za ove kompanije prethodna onlajn-registracija sa operaterom će biti neophodna kako bi se uređaj mogao koristiti.

Za više informacija posetite [www.affinity-ts.com](http://www.affinity-ts.com) ili [www.dkv-euro-service.com](http://www.dkv-euro-service.com) ili kontaktirajte sa Affinity Balkans d.o.o. putem telefona +381 (0)11 31122422 ili elektronski na adresu [affinity.rs@delamode-group.com](mailto:affinity.rs@delamode-group.com)



**affinity**  
Transport Solutions

Zvanični partner



**Tahograf<sup>Bg</sup>**

**VDO**



- **Seminari za vozače**
- **Uslužno očitavanje listića**
- **Tahografski listići i rolnice**
- **Tehnička i servisna podrška partnerima**

**Ekskluzivni zastupnik**  
za Srbiju i Crnu Goru



ZATVARANJE GRANIČNIH PRELAZA IZMEĐU SRBIJE I HRVATSKE

# „MEĐUNARODNI TRANSPORT“ POMAGAO VOZAČIMA KAMIONA



Pojedini prevoznici su na prelaz čekali i po četiri dana. – Situacija na granici uslovila je pojačan promet teretnih vozila na graničnim prelazima Sremska Rača i Mali Zvornik

**V**išednevne blokade graničnih prelaza između Srbije i Hrvatske koje su usledile nakon što je Hrvatska zatvorila granicu zbog priliva velikog broja izbeglica iz Sirije krajem septembra, uzrokovale su velike gužve i zastoje prometa robe. Prema podacima Uprave carina, kolona na graničnom prelazu Batrovci, neposredno pre deblokade graničnog prelaza, bila je duga oko 20 kilometara, a u njoj je bilo oko sedam stotina vozila. Najviše kamiona, gotovo polovina, bili su turski. Kamioni srpskih prevoznika činili su oko deset odsto ukupnog broja vozila.

Tokom blokade graničnih prelaza sa Hrvatskom vozila su mogla da koriste neke od najbližih alternativnih prelaza poput Sremske Rače i Malog Zvornika ukoliko su vozila teret koji je zahtevao dodatne inspekcijske preglede, ili Badovinaca ukoliko teret nije zahtevao dodatne preglede. Ovakva situacija uslovila je pojačan promet teretnih vozila na graničnim prelazima Sremska Rača i Mali Zvornik, ali je posle normalizacije funkcionisanja graničnog prelaza Batrovci, 25. septembra, došlo do uobičajenog obima saobraćaja na ovim graničnim prelazima.

Tokom blokade, pojedini kamioni čekali su na prelaz i četiri dana, a mediji su prenosili da vozačima ponestaje hrane i vode i da je njihovo strpljenje na izmaku.

Da bi prevoznicima olakšali čekanje na granicama, predsednik PK Međunarodni transport i logistika Neđo Mandić, predstavnik firme EURO TRANSPORT – KLJAJIĆ d.o.o. iz Bačkog Jarka i potpredsednik Udruženja Branko Grba iz firme GRBA PRIPIĆ d.o.o. iz Bačkog Jarka su vozačima kamiona u koloni podelili 500 paketa hrane i vode koje je obezbedilo Udruženje „Međunarodni transport“. Deo hrane obezbedio je Zoran Paroški iz preduzeća PAROŠKI d.o.o. iz Srbobrana, dok je prevoz hrane i vode do Batrovaca obezbedio Dejan Tomašević iz firme „M&B TRANS“ iz Novog Slankamena.

– Blokada granica je trajala danima i niko nije mogao ni da nasluti kada bi mogla da bude okončana. Postojala je inicijativa članova Udruženja da se pomogne vozačima u koloni, ali je njena realizacija, moram da priznam, išla poprilično teško. Kada smo videli da je neizvesno koliko će blokada trajati, otišao sam kod nadležnih u Udruženje i rekao im da nemamo šta više da čekamo i preuzeo na sebe da organizujem nabavku, a posle i podelu pomoći – priča za „MT reviju“ Neđo Mandić.

Dogovoreno je da troškove pomoći snosi Udruženje. I u vezi sa tim je, navodi Mandić, bilo malih nesuglasica među članovima. Vodila se polemika oko toga koliko će pomoć da košta i može li Udruženje da podnese taj trošak.

– Seli smo i izračunali sve moguće troškove i zaključili da za akciju ne treba izdvojiti mnogo novca. Nadležnima u Udruženju sam rekao da ću sve sam organizovati, koliko već sutradan – priča Mandić.

Tako je i bilo. Obezbeđeno je pet stotina sendviča: polovina sa pilećim mesom, a polovina sa svinjskim mesom i suhomesnatim proizvodima svinjskog porekla.

– U kamionima koji su danima stajali na granici bilo je mnogo Turaka, pa smo zbog toga naručili sendviče sa pi-



letinom. Vodili smo računa i da sendviči budu dovoljno veliki kako bi vozači koji danima sa svojim vozilima stoje u koloni, bar donekle mogli da utole glad. Takođe, obezbedili smo pet stotina flaša „Minakva“ gazirane i negazirane vode i nekoliko paketa flašica od pola litre – govori Mandić.

Predstavnici Udruženja imali su, kako kažu, odličnu saradnju sa policijom i carinom na graničnim prelazima. Kako to zakon nalaže, nadležne su obavestili o svojoj nameri da vozačima u koloni podele pomoć i – problema nije bilo. Počeli su da dele pakete sa hranom i vodom. Da bi ubrzali podelu pomoći, predstavnici Udruženja su od policije zatražili da njihovo vozilo u kojem je bila pomoć prati policijsko sa rotacijom.

– Zaustavljali smo se pored svakog kamiona, a zamolili smo policiju da nas prati kako neko ne bi naleteo na nas jer smo se često zaustavljali da damo vozačima pakete. Ljudi su prihvatili

našu pomoć. Svakog vozača smo pitali želi li sendviče sa piletinom ili svinjetinom. Turci su uglavnom uzimali pileće, mada je bilo i onih koji su rekli da će uzeti bilo koji. Često su pitali ko smo mi, zbog čega im pomažemo, a mi smo jednostavno odgovarali da smo srpski prevoznici i da želimo da pomognemo svojim kolegama – govori Mandić.

Predstavnici Udruženja dogovorili su se sa svojim kolegama iz Hrvatske da i oni pomognu vozačima koji u kolonama čekaju na njihovoj strani. Gotovo istovremeno, pomoć je deljena na obe strane: i srpskoj i hrvatskoj. S obzirom na to da je kolona u Hrvatskoj bila mnogo manja nego u Srbiji, transporteri iz susedne zemlje su, u dogovoru sa srpskim kolegama, odlučili da pomoć „proslede“. Dogovor ipak nije realizovan iz administrativnih razloga.

Na svu sreću, blokada nije još dugo potrajala, a sasvim sigurno je da će se prevoznici dugo sećati pomoći svojih kolega iz Srbije. ■

“SIGURNA USLUGA KLIJENTU IMA APSOLUTNI PRIORITYET”

# DKV EURO SERVICE UVODI SATELLIC BOX ZA PLAĆANJE NOVE BELGIJSKE PUTARINE

**N**ovi satelitsko-kontrolisani sistem putarina biće uveden u Belgiji 1. aprila 2016. godine, i zameniće trenutnu Euro-vinjetu. Nova putarina može biti plaćena putem DKV Euro Service-a, koji uvodi operatera za putarine Satellic od samog početka novog sistema, uređaj koji će biti dizajniran isključivo za upotrebu u Belgiji.

“Sa našeg stanovišta Satellic Box je jedini uređaj koji će funkcionisati u skladu sa svrhom direktno od samog početka novog sistema putarina”, tvrdi Jurgen Steinmeyer, direktor za putarine u DKV Euro Service. U septembru 2015. godine tehničke specifikacije za uključivanje višenamenskih uređaja nezavisnih po zemljama kao što je DKV BOX su bile omogućene od strane operatera za putarine.

„Naše prethodno iskustvo u uvođenju DKV uređaja za Francusku, Portugaliju i Španiju nas je naučilo da je vreme do početka uvođenja novog sistema putarina 1. aprila 2016. godine jednostavno prekratko da bismo bili u mogućnosti da se posvetimo pravljenju nezavisnih putarina.

Za nas, sigurna usluga i isporuka klijentu su apsolutni prioritet”, ističe Steinmeyer. Pored toga, uvođenje novog sistema putarina takođe nameće logistički zadatak prevoznicima, počev od registracije pa sve do isporuke, instalacije i aktivacije uređaja za putarine. Iz ovog razloga, DKV Euro Service preporučuje svojim korisnicima da se registruju što je pre moguće, kako bi izbegli “usko grlo” u isporuci pre počet-

ka uvođenja putarina. U svojstvu partnera AGES-a Maut System GmbH & Co.KG-u Langenfelfu, Nemačkoj, DKV je radio dosta vremena u pravcu stvaranja rešenja koja vode do jednoobraznog, Panevropskog sistema putarina. (EETS).

Affinity Balkans je zvanični partner DKV Euro Service-a za Srbiju, Crnu Goru, Makedoniju, Bosnu i Hercegovinu i sa zadovoljstvom objavljuje specijalnu marketinšku kampanju za nove putarine u Belgiji- svaki klijent koji izvrši preregistraciju kod nas za putarine u Belgiji do 28. februara 2016. godine učestvovaće u nagradnoj igri sa sledećim nagradama: 1 x iPad i 1 x iPhone 6 koje poklanjaju Affinity & DKV. ■

## DKV Euro Service

DKV Euro Service je jedna od vodećih službi koje pružaju usluge u logistici i transportu više od 80 godina. Od bezgotovinskih usluga na 55.300 nezavisnih brend stanica preko faktura za putarine uz povraćaj PDV-a, DKV nudi mnoštvo usluga za optimizaciju troškova i upravljanja voznim parkom na evropskim putevima. DKV je deo DKV MOBILITY SERVICE grupe, koja zapošljava više od 700 ljudi. U 2014. godini Grupa je ostvarila obrt od 5,7 biliona evra i prisutna je u 42 zemlje. Trenutno oko 2,5 miliona DKV kartica i uređaja za putarine koristi preko 120.000 korisnika. U 2015. godini, DKV kartica je proglašena, po jedanaesti put za redom, ZA NAJBOLJI BREND u kategoriji kartica za gorivo i usluge. ■





## MOL KARTICE

JEDNOSTAVAN NAČIN DA UŠTEDITE

POSEBNI USLOVI NABAVKE GORIVA ZA ČLANOVE UDRUŽENJA!



PU MEĐUNARODNI TRANSPORT

Beograd, Milutina Bojića 2, 11000 Beograd

Telefon: 011/32 47 147 Fax: 011/32 41 036 e-mail: office@pumedtrans.com

# IZLAGAČI NA TRUCK BUSINESS FAIR 2015



- "360 - PAYMENT SOLUTIONS"
- 123CARGO
- ADECO D.O.O.
- AFFINITY BALKANS & DKV
- ALMAKS SECURITY SYSTEMS
- AM TRADE D.O.O. BEOGRAD
- ARIS POLSKA SP. Z O.O.
- ART FRIGO D.O.O.
- BSF TOOLS D.O.O.
- CASH BACK IMO
- CUBE RISK MANAGEMENT SOLUTIONS
- CVS MOBILE D.O.O.
- CYCLE D.O.O.
- DAF - BRAĆA CRNOMARKOVIĆ
- DIESEL 24 INTERNATIONAL
- **EASYTRIP TRANSPASS**  
SPONZOR
- EUROTOLL
- FLEET MANAGEMENT SOLUTIONS D.O.O.
- HARBORSZ LOGISTIKA D.O.O.
- HEADSOFT GROUP
- **IQ CARD** SPONZOR
- ISTOBAL
- ISUZU - TRIO MOTORS NOVI SAD
- IVECO SPA
- KÖGEL
- KRONE
- MAN IMPORTER DEWACO D.O.O.
- **MERCEDES-BENZ STAR IMPORT D.O.O.**  
GENERALNI SPONZOR
- MILETIĆ PETROL
- MOBILLAND
- **MOL SERBIA** GENERALNI SPONZOR
- MOTO PLUS D.O.O.
- NAFTACHEM D.O.O.
- ORBICO D.O.O.
- PLATTNER D.O.O.
- PNEUTECH D.O.O.
- POLAR KLIMA D.O.O.
- PONOR D.O.O.
- PRAČENJE VOZILA PVB D.O.O.
- PROCREDIT BANK
- RAIFFEISEN LEASING
- RENAULT TRUCKS
- SCANIA
- SCHMITZ CARGOBULL
- SCHWARZMÜLLER
- SHADOWNET / ADR CENTRUM
- SHELL ADRIA D.O.O.
- SIMPLEX D.O.O. TEMERIN
- SUPRIMA, SLOVENIJA
- TAB BATERIJE D.O.O.
- TAHOGRAF BG
- TIMOCOM
- TRIGLAV OSIGURANJE A.D.O.
- VERAG SPEDITION AG
- VIZIJA RAČUNOVODSTVO D.O.O.
- VOLVO
- WIELTON



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

