

REVIIJA

**INTERVJU**

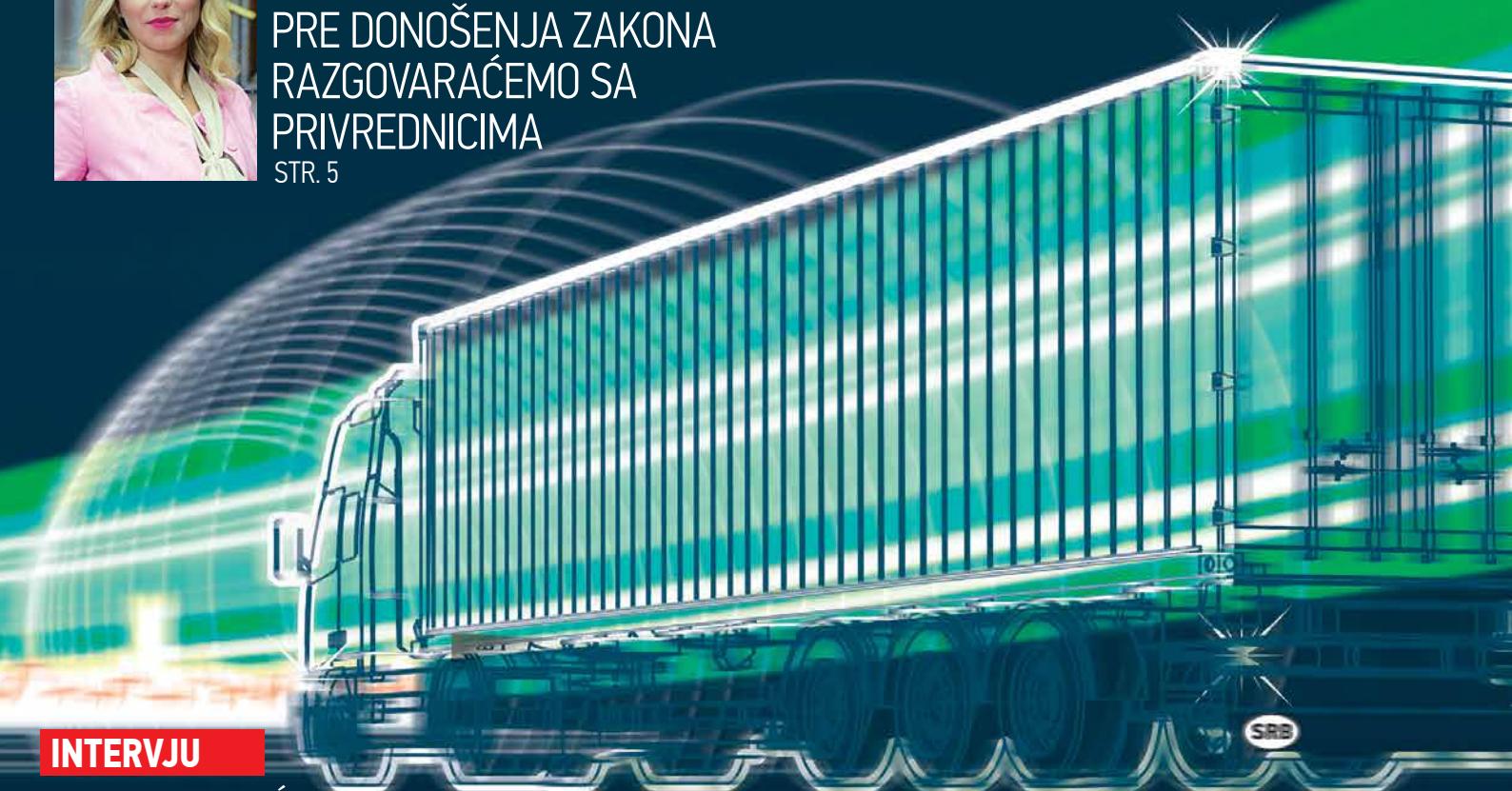
KATARINA RAKIĆ
PRE DONOŠENJA ZAKONA
RAZGOVARAĆEMO SA
PRIVREDNICIMA

STR. 5

IZ STRUČNOG UGLA

IZJEDNAČENA
PRAVA VOZAČA U
MEĐUNARODNOM
PREVOZU I PREVOZU
NA TERITORIJI SRBIJE

STR. 16

**INTERVJU**

ZORAN PANTELIĆ
LIDER REGIONA U TRANSPORTU EKSPLOZIVNIH MATERIJA

STR. 36

TEMA BROJA

UDRUŽENJE ORGANIZUJE OBUKU
PROFESIONALNIH VOZAČA

STR. 8

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

Za više informacija posetite 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: affinity.rs@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

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

PUTARINA

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

- | | | | | | |
|----------------------------------|------|-------|------|------|------|
| ■ AT | ■ BE | ■ CH | ■ CZ | ■ DE | ■ ES |
| ■ FR | ■ HU | ■ IT | ■ LT | ■ LV | |
| ■ PT | ■ RO | ■ SLO | ■ SK | ■ UK | |
| ■ NL, LUX, DK, SWE (Eurovinjete) | | | | | |

TANKIRANJE U EU

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

- | | | | | | |
|------|------|-------|------|------|-------|
| ■ AT | ■ BE | ■ BG | ■ CZ | ■ DE | ■ DK |
| ■ ES | ■ FR | ■ GB | ■ HR | ■ HU | ■ IRL |
| ■ IT | ■ LT | ■ LUX | ■ NL | ■ NO | ■ PL |
| ■ PT | ■ RO | ■ RU | ■ SE | ■ SK | ■ SLO |
| ■ UA | | | | | |

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

POREZ, POVRAT 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 europskim zemljama postoji bilateralni sporazum sa Austrijom za povrat poreza. Dodatno podnosimo i zahtjeve za povrat poreza i za sve ostale zemlje europske unije.

KAMIONSKI PARKING + SKLADISTE (HARTHAM/NJEMACKA)

Parking ima idealan polozaj, nalazi se direktno na prvom izlazu sa autoputa posje 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 kantinom, 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)



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

Mail: s.vidovic@verag.ag

Željko Batinić

Tel.: +43-7711 2777 – 51 / 16

Mobil: +43-664 765 2996

Mail: z.batinic@verag.ag



Revija izlazi tromesečno,

Broj 11 oktobar 2016. godina

Cena: Besplatno

Osnivač i izdavač:

PU MEĐUNARODNI TRANSPORT, Beograd
Milutina Bojića 2
11000 Beograd

Glavni i odgovorni urednik:

Tatjana Ivanović

Redakcija:

Tatjana Ivanović
Aleksandar Spasić
Nenad Živanović
Miroslava Derikonjic

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

INTERVJU

- 5 ▶ KATARINA RAKIĆ: PRE DONOŠENJA ZAKONA RAZGOVARAĆEMO SA PRIVREDNICIMA

TEMA BROJA

- 8 ▶ UDRUŽENJE ORGANIZUJE OBUKU PROFESIONALNIH VOZAČA

VESTI

- 12 ▶ OD PROŠLE GODINE MOGUĆ JE POVRAĆAJ PDV-A IZ HRVATSKE
13 ▶ UVERENJE OBAVEZNO NA GRANIČNIM PRELAZIMA
13 ▶ OD NAREDNE GODINE BOLJI USLOVI ZA MALA PREDUZEĆA

IZ STRUČNOG UGLA

- 16 ▶ IZJEDNAČENA PRAVA VOZAČA U MEĐUNARODNOM PREVOZU I PREVOZU NA TERRITORIJI SRBIJE

VESTI

- 20 ▶ ZARADE STRANACA IZJEDNAČENE SA PLATAMA ZEMLJE DOMAĆINA
21 ▶ POSLODAVCI TRAŽE 150 DANA

MEŠOVITE KOMISIJE

- 23 ▶ OČEKUJE SE LIBERALIZACIJA SA VELIKOM BRITANIJOM
24 ▶ SA NEMAČKOM UTVRĐEN PRELIMINARNI KONTINGENT ZA NAREDNU GODINU
24 ▶ USAGLAŠAVAJU SE PROMENE SA RUSIJOM
25 ▶ DOGOVORI SA BIH I CRNOM GOROM
26 ▶ ZA OVU GODINU DODATNIH 200 IB ZA E5 I 300 IB ZA PP
26 ▶ RASPODELA GODIŠNJIH DOZVOLA ZA HOLANDIJU
26 ▶ UPRAVNI ODBOR DONEO ODLUKU O PRERASPODELI BAZNE KVOTE CEMT DOZVOLA ZA 2017. GODINU I ROKOVIMA RAZDUŽENJA
27 ▶ RASPODELA I KORIŠĆENJE ČEŠKIH GODIŠNJIH DOZVOLA
27 ▶ ODLUKA MINISTARSTVA O PRERASPODELI BAZNE KVOTE CEMT DOZVOLA ZA 2017.
27 ▶ MINISTARSTVO OSTAJE PRI ODLUKAMA
28 ▶ PROMENJEN NAČIN OBRAČUNA NAGRADNIH AUSTRIJSKIH DOZVOLA

INICIJATIVE

- 29 ▶ NEMA ADEKVATNE KAZNE ZA VOZAČA KOJI NAPUSTI VOZILO

USLUGE

- 30 ▶ UDRUŽENJE NA SALONU AUTOMOBILA
30 ▶ ZANIMLJIVOSTI
31 ▶ PODSEĆAMO

PREDSTAVLJAMO

- 34 ▶ OBRAZOVANJE ZA 21. VEK - PO MERI UČENIKA, ZA POTREBE PRIVREDE

INTERVJU

- 36 ▶ ZORAN PANTELIĆ: LIDER REGIONA U TRANSPORTU EKSPLOZIVNIH MATERIJA

RAZNO

- 40 ▶ RAZNO



KATARINA RAKIĆ, PREDSEDNICA SKUPŠTINSKOG ODBORA ZA PROSTORNO PLANIRANJE, GRAĐEVINARSTVO, SAOBRAĆAJ, INFRASTRUKTURU I TELEKOMUNIKACIJE

PRE DONOŠENJA ZAKONA RAZGOVARAĆEMO SA PRIVREDDNICIMA

Najavljeni otvaranje Poglavlja 14 biće praćeno i donošenjem novih propisa u sektoru transporta • Rad Ekonomskog kokusa je pokazao koliko je važna komunikacija između nas koji donosimo zakone i privrednika • Odbor na čijem sam čelu pomoći će da se u rešavanje problema nedostatka vozača uključe institucije

Republika Srbija je dobila poziv za podnošenje pregovaračke pozicije bez merila za otvaranje poglavlja 14, i verujem da će i zbog toga i u ovom mandatu pred narodnim poslanicima biti više novih predloga zakona iz oblasti saobraćaja, kako bi u procesu pridruživanja Evropskoj uniji zaokružili čitavu ovu oblast – kaže u razgovoru za MT Reviju narodna poslanica Katarina Rakić, koja je izabrana i na čelo skupštinskog Odbora za prostorno planiranje, građevinarstvo, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije. Na pitanje koliko su zakoni Srbije koji regulišu odnose u grani transporta usaglašeni sa propisima Evropske unije, naša sagovornica podseća da je Srbija jasno orijentisana ka pridruživanju Evropskoj uniji, zbog čega je naša obaveza da na tom putu usaglasimo svoje propise sa normativom u EU.

- Između ostalih, u oblasti transporta to su Zakon o prevozu tereta u drumskom saobraćaju, Zakon o prevozu putnika u drumskom saobraćaju, Zakon o izmenama i dopunama Zakona o interoperabilnosti železnice, Zakon o izmenama i dopunama Zakona o železnicama, Zakon o radnom vremenu posade vozila u drumskom prevozu i tahografiama, Zakon o trgovачkom brodarstvu i drugi. Što se tiče samih pristupnih pregovora, Savet EU usvojio je u martu 2016. godine Poglavlje 14 – Transpor-



*Donet je veliki broj zakona koji usaglašavaju naše zakonodavstvo sa evropskim:
Katarina Rakić*

tina politika.

- Da li postoje naznake da će Skupština u ovom mandatu donositi neke značajnije izmene u toj oblasti?

- Oblast transporta veoma je osetljiva i nekada naizgled male izmene mogu zaista biti veoma ozbiljne, te se u samoj primeni mogu pokazati kao veliko olakšanje ili kao veli-

ka teškoća. U prethodnom sazivu, kao zamenica predsednika Odbora za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije, mnogo vremena sam posvetila razgovorima o konkretnim problemima sa kojima se suočavaju svi oni koji na bilo koji način rade u oblasti transporta. Zato i tvrdim da, pored toga što sam već navela da ćemo nastaviti

sa donošenjem zakona koji se tiču usklađivanja našeg zakonodavstva sa propisima EU, svakako očekujemo i donošenje novih propisa koji će olakšati ili na još bolji način urediti oblast transporta.

- U prethodnom sazivu Narodne skupštine bili ste članica tada novoformiranog Ekonomskog koku-sa, koji je stekao dobru reputaciju pre svega zbog dobrih kontakata sa privredom. Nedavno je konstituisan i u novom sazivu Skupštine, a Vi ste izabrani za potpredsednicu. Šta u narednom periodu očekujete od rada tog tela?

- Ekonomski kokus je kao ne-formalna grupa poslanika prvi put formiran u prethodnom sazivu parlamenta i zaista je za jako kratko vreme dao veoma dobar rezultat. Jer, poenta je da sa onima koji će primenjivati zakon dođemo do naj-boljih mogućih rešenja, kako im propisi ne bi bili nešto što ih sapliće, već odskočna daska. Ta komunikacija između nas koji donosimo zake-ne, i onih koji te zakone primenjuju, jako je važna. Mi iz poslaničkih fotelja ne možemo niti da vidimo, niti da prepostavimo do kakvih sve problema mogu doći oni na koje se zakoni primenjuju. Mislim da je dra-goceno to što smo išli širom Srbije, posetili veliki broj lokalnih samou-prava, velikih i malih privrednika, udruženja i razgovarali sa njima o konkretnim problemima na njihovom terenu. Kokus nastavlja sa ra-dom i u novom sazivu parlamenta, a inicijativu za njegovo ponovno formi-ranje potpisali smo kolega Vladimir Marinković i ja. Iako je u ovom sazivu sastavljen i od nekih novih poslanika, nadamo se i dalje veoma dobroj sa-radnji sa privredom i veoma dobrim rezultatima rada samog kokusa.

- Koliko, sa pozicije predsednice skupštinskog Odbora za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastruk-turu i telekomunikacije, možete da utičete na dinamiku usvajanja i sadržaj novih propisa?

- Prvo, moram da priznam da mi je pripala velika čast da budem na čelu



jednog dinamičnog i veoma važnog skupštinskog odbora. Pred njim se u narednom periodu nalaze veoma velike obaveze, pre svega imajući u vidu kontrolnu ulogu parlamenta u sprovođenju zakona iz oblasti koje su u nadležnosti tog odbora. Želimo da obiđemo lokalne samouprave, udruženja i privrednike da vidimo da li se poštuju propisi koji su u prethodnom periodu doneti. Ukoliko bude-mo utvrđili nepravilnosti, ili naišli na poteškoće prilikom sprovođenja bilo kog zakona iz nadležnosti odbora, razmatraćemo mogućnost izmena

tih zakona. Što se tiče novih propisa koji će u narednom periodu skupštini biti upućeni iz Ministarstva građevi-narstva, saobraćaja i infrastrukture, svakako ćemo na vreme biti upozna-ti sa njihovim sadržajem i to najpre prilikom javnih rasprava, na kojima ćemo moći da utičemo ukoliko uoči-mo da je tako nešto potrebno. Nakon javne rasprave, kada zakoni već uđu u skupštinsku proceduru, na sam sadržaj možemo uticati određenim amandmanima. Međutim, želim da naglasim da imamo izuzetno dobru saradnju sa Ministarstvom za građe-

Konstituisan novi saziv Ekonomskog kokusa

Drugi saziv Ekonomskog kokusa konstituisan je 3. oktobra u Narodnoj Skupštini, a čine ga 13 poslanika iz devet stranaka vladajuće koalicije i opozicije. Kokus će u saradnji na NALED-om kao osnivačem ove parlamentarne grupe, nastaviti rad na unapređenju zakonskog okvira za poslovanje u Srbiji. Cilj Ekonomskog kokusa je izgradnja političkog konsenzusa oko važnih ekonomskih pitanja i zakonskih rešenja kojima se uređuje privredni ambijent kroz otvoreni i stalni dijalog sa privredom, lokalnim samoupravama i civilnim društvom. Za nove članove Ekonomskog kokusa izabrani

su Ostoja Mijailović (SNS), Đorđe Milićević (SPS), Goran Ćirić (DS), Miroslav Aleksić (NPS), Aleksandra Tomić (SNS), Ognjen Pantović (SNP) i Ivan Kostić (Dveri). Članovi koji su zadržali pozicije su prof. dr Vladimir Marinković (SDPS), Katarina Rakić (SNS), Milosav Milojević (SNS), Vojislav Vujić (JS), Zoltan Pek (SVM) i Žarko Mićin (SNS). Za predsednika drugog Ekonomskog kokusa ponovo je izabran potpredsednik Narodne skupštine prof. dr Vladimir Marinković, dok je za mesto potpredsednika izabrana narodna poslanica Katarina Rakić (SNS).



vinu, saobraćaj i infrastrukturu, tako da su i do sada sve naše primedbe i predlozi zaista nailazili na razumevanje.

- U Evropskoj uniji su pokrenute konsultacije čiji je cilj da se poveća broj žena u sektoru transporta. Koliko bi eventualno nova regulativa u toj oblasti bila primenljiva u Srbiji?

- Naravno da podržavam svaku aktivnost koja će na bilo koji način povećati broj ili zaposliti što više žena. Lično, ne volim kada se poslovi dele na muške i ženske, pošto zaista smatram da su žene odgovornije, vrednije i manje sklene korupciji od muškaraca, a često ne dobijaju pozicije koje zaslužuju. Što se tiče nastojanja da se poveća broj žena u sektoru transporta, apsolutno smatram da bi jedna ovakva inicijativa mogla zaživeti i u Srbiji i da bi trebalo pružiti šansu ženama da se oprobaju u poslovima koji važe za „muške“.

- Iako na evidenciji nezaposlenih postoje osobe saobraćajne struke, poslodavci u transportnoj branši žale se da je teško doći do vozača. Da li već postoji inicijativa da se ovaj problem rešava kroz institucije sistema (nadležne organe, škole, vojsku, zavode za zapošljavanje i sl.)? Ako još uvek ne postoji takva inicijativa, da li biste odbor na čijem ste čelu i Vi lično bili spremni da pokrenete i po-

držite inicijativu za rešavanje ovog problema?

- U nezvaničnoj diskusiji sam upoznata sa ovim problemom i zaista smatram da se njegovom rešavanju mora pristupiti što hitnije i naravno kroz institucije sistema. Ukoliko pred odbor dođe jedna takva inicijativa, spremna sam da odmah tako nešto podržim i zajedno sa svim članovima odbora sagledam sve mogućnosti za rešavanje ovako ozbiljnog problema.

Nastaviti tempo izgradnje puteva

- Koliko je Srbija svojim sistemom naplate putarina i ostalim troškovima koji prate transport roba, konkurentna u odnosu na zemlje iz okruženja?

- Smatram da se konkurentnost u ovom smislu ne može meriti samo naplatom putarine, nego i kvalitetom putne mreže kao i brzinom prolaska transporta kroz određenu državu. Ono što je očigledno jeste da je u Srbiji u prethodnih par godina urađeno više puteva nego u deceniji pre, i da je to tempo koji moramo nastaviti kako bismo bili konkurenčniji od država u regionu.

Sama inicijativa ne može poteći od odbora zato što nama mora biti prezentovano što je dovelo do toga da se dođe do jedne ovakve situacije, kakve su štete koje mogu nastati ukoliko se ne reši problem, kao i mogući predlozi za rešavanje jednog ovakvog problema. Mi ćemo kao odbor svakako pokušati da povežemo sve institucije koje bi pomogle u rešavanju problema, a pokušaćemo i da problem sistemski rešimo, da se više ne dogodi da se uopšte dođe do ovakve situacije.

- Mogu li srpski prevoznici da računaju na podršku resornog odbora i Vas lično u rešavanju nekih od njihovih brojnih problema?

- Odbor za prostorno planiranje, saobraćaj, infrastrukturu i telekomunikacije, i ja kao predsednica tog odbora, daćemo sve od sebe kako bismo rešili probleme svih onih koji nam se budu obratili i zatražili bilo kakvu podršku ili pomoć od nas. Takođe ćemo prilikom donošenja zakona konsultovati udruženja i privredu i pokušati da se usaglasimo kako bismo došli do toga da zakoni budu prihvatljivi za sve. Izuzetno je bitno da se razume da smo mi ovde zbog građana Srbije. Interesuju nas svi problemi sa kojima se oni u ovoj oblasti suočavaju, a ja obećavam da ćemo kao odbor uvek pokušati da nađemo najbolje moguće rešenje u njihovom interesu.

Upravni odbor PU „Međunarodni transport“, suočen sa problemom nedostatka profesionalnih vozača kamiona, odlučio je u martu ove godine da organizuje centar za obuku tog kadra čiji rad će finansirati članovi Udruženja, budući poslodavci polaznika. Pripreme, koje su počele odmah nakon toga, uveliko su u jeku, a podrazumevaju i uključivanje državnih institucija, tim pre što bi te aktivnosti mogle da pomoći u zapošljavanju najmanje hiljada danas nezaposlenih lica.

Nedovoljan broj vozača globalni je problem, a prema čak optimističnim procenama evropske administracije, samo na području EU moglo bi se u ovom trenutku zapoštiti najmanje 70.000 ljudi tog profila, kada bi ih bilo. Prema pisanju londonskog Gardijena, samo u Velikoj Britaniji, krajem prošle godine, nedostajalo je oko 50.000 profesionalnih vozača koji su bili neophodni u tom periodu zbog povećanog transporta božićnih isporuka. Srbija je takođe suočena sa manjkom ovog kadra, poslodavci tvrde da im zbog toga često vozila stoe parkirana, ali i to da su prinuđeni da zapošljavaju i nedovoljno obučene radnike, što za sobom povlači i nepotpuno korišćenje resursa i česte štete koje su u ovoj grani veoma skupe. Problem je u Srbiji izraženiji, jer je taj posao, u odnosu na ekonomski jače zemlje, slabije plaćen, pa postoji i veliki odliv kadra u inostranstvo. Uz to, iako na evidenciji Nacionalne službe za zapošljavanju postoji izvestan broj vozača, većina njih ne poseduje odgovarajuća stručna znanja i veštine i nema radnog iskustva na poslovima vozača, a u Udruženju tvrde i da kadar koji se školuje za vozača nije u potpunosti obučen.

- Jedan od osnovnih uzroka je svakako činjenica da vojska više ne proizvodi vozački kadar, uz to su poprilično visoki troškovi polaganja vozačkog ispita, starosna struktura je sve nepovoljnija a mlađi baš nemaju preteran interes niti sredstva da uđu u ovaj posao - navodi Tatjana Ivanović, generalna sekretarka

POSLODAVCI U TRANSPORTNOJ INDUSTRIJI SUOČENI SU SA NEDOSTATKOM VOZAČA

UDRUŽENJE ORGANIZACIJE PROFESSIONALNIH VOZAČA



Poslovnog udruženja „Međunarodni transport“.

Ipak, iako će svojim resursima i snagama rešavati problem nedostatka vozača, u Udruženju dodaju da je neophodno da imaju pomoći državnih institucija, kako u budućnosti ne bismo imali sve više kamiona na parkinzima, a vozača u inostranstvu.

Zbog toga su još početkom aprila upućeni dopisi Ministarstvu građevinarstva, sa-

obraćaja i infrastrukture, Ministarstvu za rad, boračka i socijalna pitanja, Ministarstvu odbrane i Vojsci Srbije, Ministarstvu obrazovanja, a uspostavljeni su i kontakti sa Nacionalnom službom za zapošljavanje.

U Udruženju „Međunarodni transport“ uveliko teku pripreme za osnivanje centra u kome će se obučavati profesionalni vozači

U inicijalnim dopisima ukazano je na problem i njegove uzroke, posebno na činjenicu da je obrazovni sistem potreban dodatno prilagođiti potrebama tržista rada, da su troškovi polaganja vozačkog ispi-

TATKOM VOZAČKOG KADRA

IZUJE OBUKU VOZAČA



ta previsoki za naše uslove, a domaći poslodavci suočeni sa posledicama sve većih ograničenja radnog vremena vozača, odlaska već obučenog kadra u druge, razvijenije zemlje i drastičnog smanjenja proizvodnje kadrova tokom služenja vojnog roka. Istaknuto je i da se sve češće angažuju vozači bez dovoljno znanja i veština, što osim na kvalitet usluga, utiče i na efikasnost u korišćenju resursa, bezbednost u saobraćaju, veće troškove za firme iz te grane i sve zajedno vodi do smanjenja konkurentnosti srpskih prevoznika na međunarodnom tržištu.

Istaknut je i koncept obuke, koju će

moći da pohađaju osobe sa evidencije Nacionalne službe za zapošljavanje, a stipendiraće je i kreditirati članovi Udruženja - budući poslodavci kandidata. Računa se i na druge dostupne fondove.

Ministarstva su informisana da je već započelo prikupljanje početnih finansijskih sredstava neophodnih za uspostavljanje obuke, a traže se i alternativni izvori finansiranja. Izrađen je inicijalni teorijski i praktični deo plana i programa obuke vozača teških teretnih vozila prema uputstvu koje je dao Zavod za unapređivanje obrazovanja i vaspitanja, ušlo se u postupak nabavke

Kako će se vršiti izbor kandidata

Izbor kandidata za obuku vršiće se u najvećoj meri sa evidencije NSZ među osobama starosti od 21 do 50 godina, koji poseduju vozačku dozvolu „B“ kategorije, i to u nekoliko koraka. Najpre je predviđeno grupno informisanje kandidata o specifičnostima posla vozača, uslovima finansiranja obuke, odnosno obavezama koje kandidat preuzima pristupajući obuci koju finansira/kreditira/stipendira poslodavac. Prema iskazanom interesovanju, vršiće se analiza biografije potencijalnog kandidata, zatim psihomotorno testiranje i lekarski pregled. Prednost će imati lica koja su stekla zvanje drumskog tehničara, a na evidenciji nezaposlenih su duže od šest meseci.

nastavnih sredstava, opreme, teretnih vozila na kojima će se vršiti obuka, radi se na izboru stručnjaka koji će izraditi udžbenike i izvršiti izbor predavača, započele su aktivnosti na registraciji centra za obuku u skladu sa odredbama Zakona o obrazovanju odraslih kako bi sticanje diplome bilo u nacionalnom obrazovnom sistemu. Već su sačinjeni modeli tipskih ugovora između poslodavca i kandidata, poslodavca i Udruženja, a u toku je izbor osiguravača za eventualne povrede kandidata tokom obuke.

Od institucija kojima je upućena inicijativa, razgovarano je sa Nacionalnom službom za zapošljavanje oko podrške u izboru kandidata, dok je sa predstavnicima Vojske Srbije do sada održano nekoliko sastanka, a sa ciljem potpisivanja memoranduma o saradnji.

Za Udruženje, taj deo saradnje je izuzetno važan za realizaciju programa

Očekuje se podrška državnih institucija, obavljeni razgovori sa Vojskom Srbije i Nacionalnom službom za zapošljavanje

obuke. Naime, Vojska Srbije raspolaže i neophodnom infrastrukturom i visoko stručnim i kvalitetnim kadrovima. Neсumnjiv je i interes Vojske da se ovaj projekat realizuje. Njime bi se obezbedilo radno angažovanje lica u vojnoj službi za čijim je radom u novim uslovima prestala potreba, kroz pružanje usluga civilnom sektoru Vojska bi obezbedila dodatna finansijska i materijalna sredstva, između ostalog i vozila za obuku kandidata, doprinelo bi se većoj bezbednosti saobraćaja i smanjila nezaposlenost. U razgovorima sa predstvincima Vojske pomenute su i druge mogućnosti, poput psiholoških testiranja, lekarskih pregleda kandidata, ali i međusobna razmena informacija i iskustava iz oblasti međunarodnog drumskog transporta i obuka lica za druga radna mesta u toj grani.



ŽENE VOZAČI – NOVA NADA

U Evropskoj komisiji odnevnog teku razgovori čiji bi ishod trebalo da bude veći broj žena u sektoru transporta. Prema sada dostupnim podacima, jedva jedan procenat vozača u EU čine žene, a zbog predrasuda o ovoj profesiji, i one same se ređe odlučuju za taj posao. Jedna od najčešćih zabluda jeste da su vozači dugo odvojeni od svojih porodica, iako je činjenica da dugolinijski međunarodni prevoz čini samo mali deo transportnog kolača. Prema podacima Eurostata iz 2014. godine, na razdaljine duže od 500 kilometara odnosi se manje od 5,5 procenata ukupnog teretnog saobraćaja, dok su dominantne rute do 50 kilometara, koje čine 52 odsto transporta. Druga predrasu-

da je da žene nemaju fizičke karakteristike da bi opstale u ovoj profesiji, što bi i moglo da se uvaži pre 30 godina, kada je rad u transportu bio i fizički naporan. Danas je, međutim, drugačije jer se proizvode kamioni za čije upravljanje nije potrebna ni određena visina vozača niti jake ruke. Uz razbijanje takvih predrasuda, moguće je i drugim merama podstići žene da uđu u ovu profesiju i doprinisu ublažavanju problema nedostatka kadrova. Pre svega, one mogu u većoj meri da budu angažovane na teretnim i autobuskim linijama do 50 kilometara, čime bi bili stvoreni uslovi da vozači muškarci, koji sada rade na tim relacijama, pređu u dugolinijski transport.



GLOBALNI PROBLEM

Nedostatak vozačkog kadra je globalni problem, i to višegodišnji. Postojaо je i pre svetske ekonomske krize 2008. godine, ali ga je opšte smanjenje privredne aktivnosti ublažilo. Međutim, blagi oporavak privrede poslednjih godina taj problem ponovo vraća među najveće probleme poslodavaca, a činjenica da transport predstavlja žilu kucavicu ekonomije svake zemlje, učinila je da se tim problemom u svetu bave i državne institucije. Drumski transport tereta ima stabilnu vodeću ulogu među vidovima transporta, sa preko 70 odsto učešća u raspodeli po vidovima. Procena je da čak više od 85 odsto kupljene robe, u nekoj od faza u lancu snabdevanja, bude prevezeno drumom. Mada izuzetno važan za državu, njenu ekonomiju i građane, drumski transport nije pošteđen svakodnevnih problema. Srpski transport, više od transporta drugih evropskih zemalja, svakodnevno se suočava sa nizom problema od kojih je jedan i nedostatak vozačkog kadra. ■

OKRUGLI STO O PROBLEMU NEDOSTATKA VOZAČKOG KADRA

NEOPHODNA PROFESIONALNA OBUKA

O razlozima i mogućnostima za rešavanje ovog problema bilo je reči i na okruglog stolu koji je Udruženje organizovalo u martu ove godine. Cilj debate je bio da sve učesnike, među kojima su bili i poslodavci iz ove grane ali i predstavnici resornih ministarstava, uvede u problem nedostatka vozača privrednih vozila, da ih upozna sa posledicama ovog problema po konkurentnost srpske izvozne privrede i srpske prevoznike, nivo bezbednosti saobraćaja, životnu sredinu i energetsku efikasnost i uveri da je neophodno njihovo aktivno uključivanje u iznalaženje dugoročno prihvatljivog rešenja ovog problema.

Jednoglasan zaključak bio je: Obuka vozača je neophodna. Usled nedostatka finansijskih ili vremenskih resursa, u ovom trenutku, ona se obavlja isključivo u toku realizacije transportnog procesa kroz posmatranje rada iskusnijih vozača, a neretko i sticanjem sopstvenog iskustva i učenjem na greškama koje su po pravilu izuzetno skupe. Ovu situ-

aciju neophodno je promeniti. Istovremeno se mora izbeći engleski scenario koji podrazumeva obuku i licencu po ceni od oko 3000 funti, što srpski kandidati za vozače i njihovi potencijalni poslodavci ne mogu priuštiti.

Učesnici okruglog stola ušli su i u uzroke nedostatka vozačkog kadra, pa je potvrđeno i da je starosna struktura vozača u Srbiji nepovoljna kao i da mladi ne pokazuju preveliko interesovanje za to zanimanje. Ukažali su i da je otežavajući faktor težina posla, plata, povećanje zahteva za transportom, loš ugled delatnosti, neprilagođenost obrzovnog sistema potrebama ovog dela tržišta rada, nepreduzimanje mera od strane države za ublažavanje posledica propisivanja sve većih ograničenja radnog vremena vozača, odlazak na rad u druge, ekonomski razvijenije države i dr. Ipak, problem nedostatka vozačkog kadra iz ugla domaćih prevoznika daleko je veći i dramatičniji nego što je moguće prikazati kroz analize i statistike.

OD PROŠLE GODINE MOGUĆ JE POVRAĆAJ PDV-A IZ HRVATSKE



Od dokumentacije, uz zahtev se prilaže potvrda matične Poreske uprave podnosioca i računi za koje se traži povraćaj

Od 8. oktobra prošle godine u Hrvatskoj je moguće izvršiti povraćaj PDV-a za isporučena dobra ili izvršene usluge u toj zemlji, pod uslovom da su ta dobra ili usluge korišćene u svrhu obavljanja privredne delatnosti. Period za povraćaj PDV-a mora obuhvati najmanje tri meseca zaredom, a može se odnositi najviše na jednu kalendarsku godinu. Ovaj period može biti i kraći ukoliko se odnosi na kraj kalendarske godine, naprimjer novembar i decembar. Poreski obveznik podnosi zahtev za povraćaj PDV-a Ministarstvu finansija – Poreznoj upravi, Područnom uredu Zagreb, Avenija Dubrovnik 32, 10000 Zagreb. Dokumentacija se podnosi najkasnije do 30. juna kalendarske godine nakon završetka kalendarske godine na koju se zahtev odnosi.

Obrazac ZP PDV (Zahtev za povrat PDV-a) može se preuzeti na zvaničnoj internet prezentaciji Porezne uprave. Prilikom obrade prvog zahteva Ministarstvo finansija Republike Hrvatske – Porezna uprava, Područni ured Zagreb će podnosiocu zahteva dodeliti jedinstveni identifikacioni broj, ako ga porezni obveznik već ne poseduje. Dodeljeni identifikacioni broj podnositelj zahteva je obavezan da upiše pri podnošenju zahteva za povrat PDV-a u obrazac na za to predviđeno mesto.

Osim zahteva, potrebna je i potvrda Poreske uprave u kojoj je poreski obveznik registrovan. Potvrda mora obuhvatiti razdoblje za koje se traži povraćaj PDV-a, ne sme biti starija od šest meseci.

Uz ta dva dokumenta prilaže se originali računa po kojima se traži povraćaj PDV-a, a koji moraju sadržati sve podatke iz člana 79. stav 1. hrvatskog Zakona o PDV-u. Podnositelj zahteva na poleđini obrasca



pravi specifikaciju računa po kojima se traži povraćaj. Nakon odobrenog povrata PDV-a Porezna uprava poništava originalne račune pečatom



Potvrda Poreske uprave

Potvrda Poreske uprave u kojoj se vodi obveznik mora da sadrži naziv i adresu poreske uprave, ime i prezime ili naziv firme poreskog obveznika, delatnost i adresu prebivališta, odnosno sedišta poreskog obveznika, zatim izjavu da je poreski obveznik upisan u registar poreskih obveznika poreza na promet, odnosno PDV-a i datum, potpis i pečat.

sa natpisom „iskorišteno pravo na povrat PDV-a“ i vraća ih poreskom obvezniku.

Zahtev za povraćaj PDV-a u ime poreskog obveznika može, uz priloženo punomoćje, podneti i njegov punomoćnik, s tim da punomoćnik mora biti hrvatski poreski obveznik. Porezna uprava donosi rešenje u roku od osam meseci od datuma prijema zahteva za povraćaj PDV-a i uplaćuje traženi iznos na tekući račun koji podnositelj naznači.

Ako Porezna uprava ospori zahtev u celosti ili delimično, izdaje rešenje o odbijanju zahteva za povrat PDV-a ili donosi rešenje o novoutvrđenom iznosu PDV-a za povrat. Poreski obveznik ima pravo žalbe na rešenje o odbijanju zahteva ili na rešenje o novoutvrđenom iznosu za povraćaj. Ako je PDV vraćen, a naknadno se ispostavi da su podaci iz zahteva netačni, porezni obveznik je obvezan da vrati isplaćeni iznos. ■

UVERENJE OBAVEZNO NA GRANIČNIM PRELAZIMA

Carina od ove godine kontroliše potvrde o osposobljenosti za obavljanje međunarodnog javnog prevoza u drumskom saobraćaju

U skladu sa Zakonom o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju (član 4, stav 2), srpska carina od 11. aprila kontroliše da li domaći prevoznik poseduje uverenje o osposobljenosti za obavljanje međunarodnog javnog prevoza u drumskom saobraćaju. Ukoliko se u vozilu ne nalazi kopija tog uverenja, carinski službenik utvrđuje povredu odredaba Zaka i sačinjava Zapisnik o utvrđenim povredama, a vozilo nastavlja dalje kretanje. Zapisnik o utvrđenim povredama i određena dokumenta (fotokopije CMR, pasoš vozača, saobraćajna dozvola, carinska

isprava ukoliko postoji) dostavlja se Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, radi preduzimanja mera iz njihove nadležnosti.

Početni problemi nastali nakon uspostavljanja kontrole primene Zakona, nakon što se Udruženje obratilo Ministarstvu, rešeni su i carinarnice su dobile nova uputstva.

Uverenje nije potrebno ukoliko se prevoz obavlja za sopstvene potrebe bez obzira na kategoriju vozila, niti ako je reč o vozilu čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5t. ■



PRIVREDNA KOMORA SRBIJE UVODI INSTITUT PRIVREDNOG ZAŠTITNIKA OD NAREDNE GODINE BOLJI USLOVI ZA MALA PREDUZEĆA



■ **Marko Čadež**

Predsednik Privredne komore Srbije Marko Čadež najavio je da će naredne godine, u 16 regionalnih privrednih komora biti uveden institut privrednog

zaštitnika, čija će uloga za preduzetnike, mala i srednja preduzeća, biti slična kao i funkcija ombudsmana za građane, ali ipak bez takvih zakonskih ovlašćenja. Ipak, tih 16 „mentora“ moći će da proceni koji sve problemi muče privrednike, da reaguju u situacijama kada je potrebno da se usaglase sa lokalnim samoupravama. Prema rečima Čadeža, uspostavljena je sjajna saradnja sa novom ministarkom za državnu upravu i lokalnu samoupravu, Anom Brnabić, koja se zalaže da državna administracija postane stvarni servis privrede.

- Mnogi od malih preduzetnika ne znaju svoja prava i obaveze, imaju probleme sa lokalnom samoupravom, inspekcijom i Poreskom upravom. Uloga tih zaštitnika će biti da ih upoznaju sa svim mogućnostima i pomognu im da reše nevolje - objašnjava Čadež. ■

Takozvani privredni zaštitnik imaće i preventivnu ulogu, a prema rečima ombudsmana Saše Jankovića, zaštitnici će biti „pomoći privrednicima koji se zapletu u mrežu naše administracije“. Janković njihovu ulogu vidi u tome da oni mogu privrednicima da objasne kako nešto može i pomognu im da se prava i legitimni interesi građana i firmi ostvare.

- A ako njihovo posredovanje u nekom slučaju ne bude dovoljno, tada će se uključivati moja institucija i autoritativno ceniti da li se administracija - lokalna ili republička, prema nekom privrednom subjektu posebno nekorektno ponaša, da li krši pravila dobre uprave i, ako treba, tražiti odgovornost za to – rekao je Janković i podsetio da Zakon o Zaštitniku građana podrazumeva i privredne subjekte. ■

David Heteni (Hetényi Dávid), rukovodilac prodaje i korisničkog servisa Eurotoll-a:

EUROTOLL JE STRUČNjak ZA PUTARINU



Osnovna delatnost matične kompanije Eurotoll-a Sanef su autoputevi, što znači da imamo mogućnost izbliza da upoznajemo tarife na naplavnim rampama. Eurotoll se specijalizovao za naplatu putarine, to nije naša dodatna već glavna usluga, zbog se smatramo stručnjacima u toj oblasti – kaže David Heteni, rukovodilac prodaje i korisničkog servisa Eurotolla.

- Zašto je preporučljivo razdvojiti troškove za putarinu od troškova za gorivo?

- To omogućava preglednije troškove i fakture, lakše je pratiti i imati stvaran uvid u detalje, i ovako se ne možemo zagubiti u administraciji i u praćenju i planiranju troškova. Bitno je, znači, znati šta, koliko, i za šta plaća jedan prevoznik-transporter.

- Zašto je putarina tako komplikovana?

- „Prohodnost“, interoperabilnost puteva na kojima se putarina naplaćuje još se nije ostvarila. Razlikuju se tehnologije koje se primenjuju u raznim državama, razni električni uređaji se koriste, potrebni su posebni sistemi za razvoj koji su kompatibilni sa sistemom za putarinu u raznim državama i što se standarda za komunikaciju tiče. Recimo, da bi neko prelazio kroz postojećih osam mreža puteva u Evropi, potrebno je da koristi šest uređaja. Sve u svemu, Eurotoll je uvek u toku,

i kupci-komitenti su oslobođeni nepotrebnog tereta da sami prate novine u naplati putarine.

- U kojim državama Eurotoll nudi rešenje za plaćanje putarine?

- Mreža Eurotoll trenutno pokriva Mađarsku, Austriju, Nemačku, Francusku, Španiju, Portugaliju, Italiju, Slovačku, Češku, Poljsku, Evrovinjetu (Švedska, Danska, Belgija, Luksemburg, Holandija), Švajcarsku, u Alpima tunele, mostove, bezbedne parkinge sa čuvanjem – ukupno više od 30.000 km u skoro celoj Evropi. Naravno, neprekidno širimo svoju mrežu i postavljamo u svoj sistem, kao što je sveže rešenje za plaćanje putarine u Belgiji, između ostalog i zato što je ta država od 1. aprila 2016. uvela obaveznu elektronsku naplatu na osnovu kilometraže. Novije naše rešenje se odnosi na Češku, i to od oktobra 2016.

- Koje rešenje preporučujete za korišćenje puteva u Belgiji od 1. aprila 2016?

Mi preporučujemo Satellic OBU. Eurotoll je za plaćanje putarine u Belgiji izabrao uređaj koji nudi baš belgijska država.

- Da li postoji alternativa tom sistemu?

- Na osnovu trenutnih informacija, jedino Satellic ima OBU koji poseduje dozvolu za rad kao prvi, već od 1. aprila 2016. Ovo stoji trenutno i na zvaničnom veb-sajtu Satellic-a. Bilo bi rizično sad izabrati umesto tog neki drugi uređaj jer za njih ne posroji garancija garancija za besprekorno funkcionisanje za vozila preko 3,5 tona. Eurotoll ide na sigurno, ne rizikuje jer je cilj zaštita kupca-klijenta.

- Postoje li kontrole, i kazne?

- Ne isplati se rizikovati, pošto će kazna biti 1.000 evra za svako neispravno i nezakonsko korišćenje puteva u Belgiji. To je i ovo jedan od razloga što Eurotoll uvek bira najbezbednije rešenje.

- Šta još omogućava ovo rešenje za korišćenje puteva od 1. aprila 2016. u Belgiji?

- Eurotoll od tog datuma omogućava svojim klijentima da koriste mrežu Viapass, bezbedno i mirno, kao prvo zvanično sertificirano



rešenje

Satellic OBU, koji je i belgijska država prihvatile i priznala. Kaucija-depozit za svaki OBU uređaj je 135 evra. Znači, klijenti Eurotoll-a neće doživeti neprijatnosti i neugodna iznenađenja u vezi sa belgijskom Viapass mrežom. Na duge staze i Eurotoll radi na tome da njegov OBU bude kompatibilan sa belgijskom Viapass mrežom za putarinu, a do realizacije ovog rešenja koristi se Satellic OBU.

- Znači, postoji mogućnost kasnije da neko sa ovog OBU uređaja pređe na neki drugi kompleksniji uređaj?

U srednjem planu, moguće je da se u budućnosti pojavi neki drugi OBU uređaj, i pošto OBU Satellic podiže sa uplatom depozita, ako želite da koristite neki drugi OBU koji već onda stvarno bezbedno funkcioniše, iznos depozita možete dobiti nazad. Eurotoll, kao FCI distributer i rukovalac se među prvima priključio na sistem putarine Viapass u Belgiji uz pomoć Eurotoll kartice koja garantuje pouzdano i bezbedno plaćanje. Ova kartica već godinama služi za plaćanje putarine u mrežama Evrovinjete, u Švajcarskoj, tunelima Liefkenshoek. Njome klijent rešava ne samo plaćanje putarine u Belgiji, već i u Švajcarskoj, Liefkenshoeku i kao i Evrovinjete (Švedska, Danska, Belgija, Luksemburg, Holandija).

Robert Mentuš, generalni zastupnik Eurotoll-a za Srbiju, Hrvatsku, Sloveniju i Bosnu i Hercegovinu

IMAMO NAJIDEALNIJE I NAJSIGURNIJE REŠENJE ZA ELEKTRONSKO PLAĆANJE PUTARINE



Mađarska policija od 5. januara ove godine, prilikom policijske kontrole redovno traži od vozača teretnih vozila račun o uplati korišćenja puteva (viszonylati jegy), putni plan i neophodne dokumente poslednjih 90 dana unazad – kaže Robert Mentuš, generalni zastupnik Eurotoll-a za Srbiju, Hrvatsku, Sloveniju i Bosnu i Hercegovinu i upozorava da su kontrole i kazne stroge.

- Kakve su posledice ako vozač ne raspolaže dokumentima i priznanicama koje traže?

- Ukoliko prilikom policijske kontrole nemate kod sebe potrebne dokumente, policija izriče novčane kazne, koje svaki put iznose 165.000 forinti. U zavisnosti od prekršaja, najčešće se kamion isključuje iz saobraćaja, gubi se vreme, doživljavaju se neprijatnosti, itd. Eurotoll ima rešenje i za ovaj izazov. Mi smo tražili najidealnije i najbezbednije rešenje za elektronsko plaćanje putarine na mađarskim putevima još pre nego što je njihova policija počela sa ovim rigoroznim kontrolama i kaznama. Izabrali smo OBU uređaj koji je najpouzdaniji i funkcioniše sa najmanjim brojem grešaka na tržištu, i preko kojeg se vrši elektronska obrada podataka za naplatu putarina u Mađarskoj na najbezbedniji način. Počeli smo da opremamo kamione naših klijenata ovim OBU uređajem i trenutno ga već preko 60.000 vozila iz više zemalja koristi bezbedno i sa zadovoljstvom.

- Na koji način funkcioniše ovaj sistem?

- Teretna vozila koja imaju i koriste ovaj OBU uređaj (aparat) za elektronsko plaćanje putarine u Mađarskoj, registrovan u centralnom HuGo sistemu, nemaju problema, pošto kod njih i policija ima mogućnost da proveri i skine iz centralnog elektronskog administrativnog sistema sve

tražene podatke, dokumente i informacije, i mi možemo da dođemo do istorijata svakog slučaja. Uvek možemo ispitati u slučaju kazne da li je naš klijent zaista pogrešio, i da li ima osnova za eventualnu kaznu. Na sreću, ovo rešenje minimalizuje mogućnost neprijatnosti i iznenadenja.

- Dakle, ima značaja koji tip OBU uređaja koristi kamion na mađarskim putevima?

- Naravno! Ima puno falš i tehnički nesigurnih uređaja na tržištu. Mi smo vršili testiranja i sakupili sve moguće informacije, i nije slučajno da smo izabrali najpouzdaniji i u funkcionisanju naajsigurniji uređaj. Mi ovo savetujemo svojim klijentima koji preko nas, kroz brzu i jednostavnu procedure, mogu nabaviti ovaj uređaj.

- Znaju li transporteri da nije svejedno koji OBU uređaj neko koristi na putevima Mađarske?

- Neki znaju, neki ne. Naše klijente su redovno i blagovremeno obaveštavamo o važnim informacijama i promenama u vezi sa putarinom i sličnim. Ovo im pruža mir i bezbednost.

- Ima značaja kako je OBU za mađarske puteve kupljen, plaćen, i gde je kupac preuzeo uređaj?

- Bitno da je OBU uređaj kupljen, plaćen i preuzet na način koji odgovara i evropskim zakonima i direktivama, da ne bi doveo neko sebe u situaciju da ga kažnjavaju ili hapse zbog utaje poreza. Kupovina, isplata i primopredaja ovog OBU uređaja se vrši brzo, zakonski i bezbedno. Ako nekoga interesuju detalji, može nas slobodno pozvati. Eurotoll se striktno pridržava EU i države u kojoj je prevoznik registrovan, čime štiti svoje klijente.

- Kako se trenutno plaća putarina u Mađarskoj?

- Mađarska država za sad zakonski omogućava jedino pripredj plaćanje putarine u

Mađarskoj. Potrebno je registrovati se u HuGo sistem, svaki klijent dobije za sebe lični broj računa u HuGo sistemu, a potrebno je i dopuniti ovaj račun pre korišćenja puteva OBU uređajem. Svaki OBU uređaj skida sa tog HuGo računa iznos na koji je registrovan. Korišćenje je veoma jednostavno i bezbedno. Mi obezbeđujemo svojim klijentima savetovanje i pomoć u toku celog ovog procesa, kao i pri registraciji i oko dopune računa, i neposredno u komunikaciji sa sistemom na mađarskom jeziku. Naše kolege vladaju i mađarskim jezikom.

- Znači, za sad postoji samo pripredj plaćanje putarine u Mađarskoj?

- Za sad je ovo jedino rešenje. Čim mađarska država zakonski omogući postpredj plaćanje, mi ćemo omogućiti svojim klijentima koji koriste ove OBU uređaje da pređu na postpredj. Sve do tad ostaje plaćanje unapred, ali možemo preporučiti dobra rešenja i za ovo.

- Dopuna HuGo računa?

- Postoji više mogućnosti za dopunu HuGo računa, ali iskustvo je pokazalo da je najefikasnije i najbolje sa MOL karticom ili gotovinom na MOL pumpama.

- Koji su vaši planovi za ovu godinu na ovom tržištu?

- Praksa je već dokazala kvalitet postojećih kompleksnih usluga Eurotoll-a u vezi sa putarinom, povratom PDV-a i povratom akcize, a sigurni smo u to da će nove usluge koje su već u fazi uvođenja, doprineti da još više pomognemo svojim klijentima transporterima u optimalizovanju njihovih troškova putarina i ostalih troškova u poslovanju, i da ćemo obezbediti za njih najbolje uslove na primer za plaćanje putarine u raznim državama Evrope, kao plaćanje putarine u Češkoj od oktobra 2016. Otvoreni smo za saradnju sa svima koji nam ukazuju poverenje.

Veoma rado vam stojimo na raspolaganju! Ukoliko imate pitanja, обратите нам se sa poverenjem! Naši kontakti za ovu regiju:

Tel.: +381-60-5230069 , i +36-20-4447358

Mejl: robert.mentus@eurotoll.eu

NOVINE IZ ZAKONA O RADNOM VREMENU POSADE VOZILA U DRUMSKOM PREVOZU I TAHOGRAFIMA

IZJEDNAČENA PRAVA VOZAČA U MEĐUNARODNOM PREVOZU NA TERITORIJI SRBIJE



Piše: Olivera Stević – Ledenčan

Zakon o radnom vremenu posade vozila u drumskom prevozu i tahografima („Službeni glasnik RS“, broj 96/15), čije su odredbe na snazi od 4. decembra 2015. godine, predstavljen jedan od tri nova zakona iz oblasti drumskog saobraćaja usvojenih tokom 2015. godine. Do usvajanja novog zakona navedena oblast je bila regulisana Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS“, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13-US i 55/14), Uredbom o vremenu odmora i upravljanja vozača motornih vozila kada obavljaju međunarodni prevoz, kao i o primeni sistema digitalnih tahografa („Službeni glasnik RS“, broj 54/10), podzakonskim aktima donetim na osnovu gorepomenutih propisa kao i Zakonom o radu („Službeni glasnik RS“, br. 24/2005, 61/2005,

54/2009, 32/2013 i 75/2014).

Ovim zakonom uređuju se: radno vreme, pauze i odmori posade vozila u drumskom prevozu; vreme upravljanja vozilom; uslovi koje mora da ispuni tahograf u pogledu odobrenja tipa i način korišćenja tahografa, tahografskih listića i tahografskih kartica kao i vozila u koja mora biti ugrađen tahograf; načnadsna ugradnja i kontrola graničnika brzine; izdavanje tahografskih kartica i uslovi za izbor proizvođača tahografskih kartica; poslovi u vezi sa tahografima i uslovi za izdavanje dozvole radionice za tahografe; službene evidencije i nadzor nad sprovođenjem ovog zakona u cilju povećanja bezbednosti saobraćaja na putevima, bezbednosti i zdravlja na radu članova posade vozila.

Osnovni cilj zakona je uspostavljanje jednakih pravila za posadu vozila koja obavlja međunarodni prevoz i posadu vozila koja obavlja prevoz koji se u ce-

lini odvija na teritoriji Republike Srbije i njihovo usaglašavanje sa zakonodavstvom Evropske unije, odnosno međunarodnim obavezama Republike Srbije, što svakako ima za posledicu podizanje nivoa bezbednosti saobraćaja na putevima.

Takođe, odredbama ovog zakona štite se prava članova posade vozila u smislu ograničavanja vremena upravljanja, pauza i dnevnog i nedeljnog obaveznog odmora čime se poboljšava bezbednost i zdravlje na radu ovih posada.

Imajući u vidu da je Zakon o ratifikaciji evropskog sporazuma o radu posada na vozilima koja obavljaju međunarodne druske prevoze - AETR („Službeni list SFRJ“, broj 30/74 i „Službeni glasnik RS - MU“, broj 8/11), čija je Republika Srbija potpisnica, već uredio ovu oblast u međunarodnom prevozu, novi Zakon ne donosi značajne pro-



UNARODNOM PREVOZU I PREVOZU



mene kada su u pitanju pravila koja se odnose na vremena upravljanja, pauze i obavezne odmore za posadu vozila međunarodnih prevoznika. Međutim, kada su u pitanju posade vozila koje obavljaju prevoz koji se u celini obavlja na teritoriji Republike Srbije, predloženim rešenjima Zakona otklonjena je neusaglašenost propisa sa EU propisima, odnosno odredbama AETR Sporazuma. Dakle, ovim zakonom se uspostavljaju ista pravila koja se odnose na vreme upravljanja vozilom, pauze i odmore, bez obzira da li je u pitanju obavljanje međunarodnog ili unutrašnjeg saobraćaja.

Uzimajući u obzir da je delatnost profesionalnog vozača koji upravljuje vozilima preko 3,5 tone najveće dozvoljene mase i autobusima, sama po sebi specifična u odnosu na ostala zaposlenica lica, Evropska unija je, iz osnovne direktive koja uređuje radne odnose,

izuzela ovu oblast i regulisala je posebnim propisom (Direktiva 2002/15/EU). U skladu sa navedenim, važeći Zakon o radu je predviđao da će se posebnim propisom urediti radno vreme zaposlenih kod poslodavaca u oblasti saobraćaja. Takođe, Zakon o radu ne poznaje institut skraćenog i podeljenog dnevnog odmora, a pod radnim vremenom obuhvata i pauze i vreme raspoloživosti, što je u suprotnosti sa odredbama EU propisa. Radno vreme posade vozila mora biti precizno definisano i posebno regulisano u slučaju noćnog rada kako bi se, osim zaštite zdravlja članova posade vozila, obezbedilo i povećanje bezbednosti saobraćaja. Zbog svega navedenog, srpski prevoznici su se do donošenja ovog Zakona nalazili u podređenom položaju u odnosu na konkureniju u međunarodnom saobraćaju (npr. prema Zakonu o radu u Republici Srbiji maksimalno dnevno radno vreme

je 12 časova sa prekovremenim radom dok je ovim Zakonom maksimalno dnevno radno vreme 14 časova sa prekovremenim radom). Odredbama Zakona o radnom vremenu posade vozila u drumskom prevozu i tahografima ispravljena je uočena neusklađenost i omogućenje konkurentnost naših prevoznika na međunarodnom tržištu transportnih usluga kada je u pitanju radno vreme posade vozila bez ugrožavanja bezbednosti saobraćaja.

Dakle, iz svega gore navedenog, najveća novina koju ovaj Zakon donosi jeste propisivanje odredaba kojima se definiše radno vreme članova posade vozila u drumskom prevozu. Prosečno nedeljno radno vreme članova posade vozila u četiri bilo koja uzastopna meseca je 48 časova sa prekovremenim radom pri čemu treba imati na umu da je maksimalno dnevno radno vreme člana posade vozila 14 časova u peri-

odu od 24 časa dok je maksimalno nedeljno radno vreme 60 časova sa prekovremenim radom. U slučaju noćnog rada, koji se definiše kao rad koji se obavlja tokom noćnog vremena (period između 00:00 i 04:00 časa), maksimalno radno vreme ne sme da bude duže od deset časova tokom perioda od 24 časa. Imajući u vidu uslove rada tokom noćne vožnje, smanjenu budnost i koncentraciju vozača noću, ovaj zakon propisuje da, ukoliko vozač obavlja rad makar jedan minut tokom definisanog noćnog vremena, tada njegovo maksimalno radno vreme ne sme da bude duže od 10 časova.

Pored navedenih pravila, prevoznik je u obavezi da upozna članove posade vozila i sa ostalim odredbama Zakona kao i o internim pravilima preduzeća u pogledu radnog vremena i odmora. Takođe, prevoznik je dužan da organizuje rad vozača tako da se vozači pridržavaju odredaba Zakona kao i da mu pruža odgovarajuća uputstva i da vrši njihovu redovnu kontrolu u cilju obezbeđivanja poštovanja odredaba ovog zakona.

Isto tako, ništa manja odgovornost nije na vozaču. Dakle, vozač je u obavezi da tačno i adekvatno evidentira vreme upravljanja vozilom koje ne spada u oblast primene ovog zakona, ostale poslove definisane pod ostalim radnim vremenom, vremena raspoloživosti, odmore i pauze pri čemu se vreme upravljanja vozilom koje ne spada u oblast primene ovog zakona evidentira kao ostalo radno vreme. Ovi podaci se unose ručno na poleđinu tahografskih listića ili termalnog papira za ispis, odnosno preko tastera za ručni unos digitalnog tahografa. Takođe, kao potvrda da su ispoštovana prava posade vozila u smislu bezbednosti i zaštite na radu, prevoznik je dužan da vodi evidenciju o radnom vremenu člana posade vozila, koju mora da čuva dve godine po isteku perioda na koji se odnose. Evidencija treba da prikaže podatke o trajanju radnog dana, trajanju dnevnog radnog vremena, trajanju noćnog rada, trajanju vremena upravljanja vozilom, trajanju ostalog radnog vremena, trajanju vremena raspoloživosti, trajanju vremena odmora, trajanju nedeljnog

SITUACIJE U KOJIMA JE DOZVOLJENA VOŽNJA BEZ KARTICE VOZAČA



Nezvanični prevod Uputstva br. 8 Radne grupe Evropske komisije za implementaciju pravila Zajednice u vezi sa vremenima vožnje i odmora profesionalnih vozača objavljenog na sajtu Evropske komisije.

Osnov:

Član 29. Uredbe (EU) 165/2014 i član 13. stav 3. Aneksa Evropskog sporazuma o radu posade na vozilima koja obavljaju međunarodne drumske prevoze (AETR).

Tumačenje:

Član 29. Uredbe (EU) 165/2014 propisuje da je, u slučaju kada je kartica oštećena, neispravna, izgubljena ili ukradena, vozač obavezan da, u toku sedam kalendarskih dana, nadležnim organima države članice u kojoj ima stalno prebivalište, podnese zahtev za njenu zamenu. Nadležni državni organi dužni su da izdaju novu karticu u roku od 8 radnih dana od dana prijema detaljno obrazloženog zahteva za zamenu iste. Pod pomenutim okolnostima, vozač može nastaviti vožnju bez kartice u periodu od najviše 15 kalendarskih dana ili duže, ukoliko je to neophodno da bi se vozilo vratilo u sedište prevoznika, kako je predviđeno članom 29. Uredbe (EU) 165/2014, samo ako taj vozač podnese zahtev za izdavanje nove kartice nadležnom organu u zakonskom roku od sedam kalendarskih dana kako bi naknadno mogao dokazati da čeka izdavanje nove kartice.

Zahteva za zamenu kartice. Iako period može trajati i duže od 15 kalendarskih dana, ukoliko se zahtev za zamenu kartice vozača podnese na kraju roka od sedam kalendarskih dana i u slučaju da nadležni organi dostave novu karticu na kraju roka od osam radnih dana, to ne menja propisani period od 15 kalendarskih dana iz člana 29. stava 5. Uredbe (EU) br. 165/2014 u toku kojeg vozač može nastaviti vožnju bez kartice vozača ili duži period ako je to neophodno da bi se vozilo vratilo u sedište prevoznika.

Vozaču koji se vraća u sedište prevoznika nakon vožnje u toku koje je njegova kartica oštećena, neispravna, izgubljena ili ukradena, mora se dopustiti nastavak vožnje bez kartice na ostalim mogućim vožnjama, unutar 15 kalendarskih dana ili na duži period ako je to neophodno da bi se vozilo vratilo u sedište prevoznika, kako je predviđeno članom 29. Uredbe (EU) 165/2014, samo ako taj vozač podnese zahtev za izdavanje nove kartice nadležnom organu u zakonskom roku od sedam kalendarskih dana kako bi naknadno mogao dokazati da čeka izdavanje nove kartice.

Ovakav stav formiran je na prethodno navedenim odredbama i sa namenom da se izbegne nesrazmeran uticaj na kontinuitet rada prevoznika, pod uslovom da su primenjene sve ostale zaštitne mere (kao što su ispis i ručna evidencija) bitne za vožnju bez kartice vozača.



radnog vremena iz koga se vidi da li je prekoračeno prosečno nedeljno radno vreme od 48 časova. Način izračunavanja prosečnog nedeljnog radnog vremena člana posade vozila kao i sadržaj i način vođenja evidencija o radnom

vremenu člana posade vozila biće propisan pravilnikom koji je u završnoj fazi izrade.

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona na putu vrši MUP i inspekcija za drumski saobraćaj ministarstva nad-

ležnog za poslove saobraćaja. Isto važi i kad je u pitanju nadzor u prostorijama prevoznika, s tim što će nakon tri godine od stupanja na snagu Zakona isti biti sproveđen samo od strane inspektora za drumske saobraćaj. U cilju adekvatnog sproveđenja propisanog nadzora planirana je, u narednom periodu, nabavka neophodne opreme za vršenje nadzora.

Ovim zakonom uvodi se sistem srazmernih prekršajnih sankcija koji je, prema težini prekršaja, podeljen na tri kategorije. Za manje prekršaje predviđena je kazna u fiksnom iznosu odnosno uvodi se prekršajni nalog kao rešenje iz važećeg Zakona o prekršajima. Samo teži prekršaji se prosleđuju na sudsko odlučivanje, čime se ubrzava i pojednostavljuje sankcionisanje prekršaja.

I za kraj, potpuna primena Zakona očekuje se izradom devet podzakonskih akata čiji je rok za izradu godinu dana od dana stupanja na snagu Zakona (evidencije, način korишćenja tachografa, radionice, graničnik brzine, potvrda o aktivnosti vozača, kriterijumi za analizu rizika, izgled obrasca za kontrolu na putu, licenciranje tehničara i sprovođenje seminara unapređenja znanja za tehničara u radionici).

Autorka je viši savetnik u Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Novo uputstvo za vozače

Udruženje je objavilo novo, izmenjeno i dopunjeno UPUTSTVO ZA VOZAČE o vremenima upravljanja, pauza i odmora, kao i o radnom vremenu. Upustvo za jednočlanu, odnosno višečlanu posadu možete preuzeti na sajtu Udruženja na stranici INFO CENTAR - SEKCIJA ZA PREUZIMANJE DOKUMENATA.

http://www.pumedtrans.com/index.php?option=com_content&view=article&id=549&Itemid=125

The screenshot shows the homepage of the website for the Serbian Association of International Road Hauliers (MT). The header features the logo 'MT' and the text 'Poslovno udruženje prevoznika robe u međunarodnom drumskom saobraćaju Srbije / International Transport'. Below the header, there are links for 'Galerija', 'Linkovi', 'Kontakt', 'Mapa sajta', and 'English'. A search bar with the placeholder 'Traži...' is also present. The main content area includes a section titled 'SEKCIJA ZA PREUZIMANJE DOKUMENATA' with links to various documents like 'Dokumenta u vezi bespravne naplate parkinga na GP "Horgoš"', 'Dimenzije i mase vozila (Srbija) (PDF file)', and 'Obavezna oprema vozila (Srbija) (PDF file)'. There are also sections for 'INFO-CENTAR', 'PARTNER UDRUŽENJA', 'UDRUŽENJA', and 'PRISTUPNICA'.

OD JULIA OVE GODINE U FRANCUSKOJ NOVE OBAVEZE ZA POSLODAVCE KOJI ŠALJU RADNIKE NA RAD U TU ZEMLJU

ZARADE STRANACA IZJEDNAČENE SA PLATAMA ZEMLJE DOMAĆINA

Od jula ove godine u Francuskoj se primjenjuje Loi Macron, zakon koji reguliše obaveze poslodavca koji svoje zaposlene šalje na rad u tu zemlju, a odnosi se i na vozače u međunarodnom prevozu, i to bilateralnom, za treće zemlje i iz njih i kabotažu. Zakon se ne odnosi na tranzitne prevoze.

Prema novoj regulativi, svaki strani radnik na teritoriji Francuske mora biti izjednačen u smislu zarade sa francuskim radnikom, za vreme provedeno na teritoriji te zemlje, a od poslodavca koji je radnika uputio na put očekuje se da to i dokaže. Novina u ovom zakonu je i da poslodavci koji upućuju radnike u Francusku moraju odrediti svog predstavnika u toj zemlji, zaduženog za komunikaciju sa nadležnim organima i telima za kontrolu. Udrženje je već zaključilo ugovor sa francuskom firmom MOVE EXPERT i tako obezbedilo da srpski prevoznici, uz posredovanje Udrženja, zaključe ugovor o zastupanju u Francuskoj sa ovom firmom.

Zaključenje ugovora o zastupanju teče kroz sledeće korake:

Korak 1: Utvrđivanje potreba za sklapanje ugovora o zastupanju u Francuskoj za svaku firmu pojedinačno, a u zavisnosti od vrste prevoza - da li je reč o bilateralnom, prevozu za treće zemlje i iz njih, ili na kabotažu.

Korak 2: Ukoliko se utvrdi da je prevozniku potreban zastupnik u Francuskoj, popunjava zahtev za posredovanje u sklapanju ugovora o zastupanju. Popunjena zahtev, pre štampanja i potpisivanja šalje se elektronskim putem

Nova regulativa
odnosi se i na vozače
u međunarodnom
prevozu, bilateralnom,
za treće zemlje i iz njih
i kabotažu, ali ne i za
tranzit

Minimalna cena rada u Nemačkoj

Propis kojim je definisana minimalna cena rada na teritoriji Republike Nemačke, a koja se odnosi i na zaposlene kod poslodavaca čije je sedište van teritorije te zemlje, stupio je na snagu 1.januara 2015. godine. Minimalna cena rada, prema ovom zakonu, utvrđena je na 8,50 evra, a njime su definisane i obaveze poslodavaca - kako domaćih, tako i onih sa sedištem u inostranstvu - u pogledu evidencije, prijavljivanja nadležnim organima, čuvanja dokumenata, kao i visina kazni za kršenje odredbi ovog zakona. Zaprećene kazne za nepoštovanje odredbi ovog propisa kreću se do 30.000 evra.

Preduzeće koje namerava da obavi transport sa utovarom ili istovarom teleta na teritoriji Nemačke dužno je da prethodno dostavi Plan angažovanja radnika za obavljanje isključivo mobilne delatnosti (Obrazac 033037_2), koji sadrži prilog sa imenima vozača koji će biti angažovani. Ovaj obrazac se dostavlja za period od šest meseci od dana dostavljanja. Obrazac se dostavlja Saveznoj finansijskoj direkciji Zapad: Bundesfinanzdirektion West

Wörthstraße 1-3
50668 Köln
Telefax: 00 49 221 964 870

Podaci se dostavljaju isključivo na navedeni broj telefaksa, a kao dokaz o dostavi prihvata se potvrda o obavljenoj faks transmisiji (Send Report). Ne postoji obaveza da vozači uz sebe imaju kopiju izvršene prijave.

na mejl adresu office@pumedtrans.com. Nakon ovako poslatog zahteva, isti se štampa i potpisuje a potom šalje (skeniran) elektronskim putem na mejl adresu office@pumedtrans.comili posle na adresu navedenu u Koraku 3.

Podaci sadržani u zahtevu za posredovanje koriste se za izdavanje sertifikata propisanog francuskim zakonom. Punu odgovornost za tačnost tih podataka snosi prevoznik.

Korak 3: Po prijemu zahteva za posredovanje, Udrženje prevozniku elektronskim putem šalje ugovor o zastupanju. Prevoznik štampa ugovor, potpisuje ga i overava a potom skeniran vraća Udrženju elektronskim putem na adresu office@pumedtrans.com. Primer Ugovora o zastupanju na engleskom jeziku, zajedno sa neslužbenim prevodom na srpski jezik koji ima informativni karakter, preuzima se na veb-strani Udrženja.

Korak 4: Po dobijanju predračuna, prevoznik vrši plaćanje i šalje Udrženju potvrdu o plaćanju. Cenovnik usluga se preuzima na veb-strani Udrženja. Cenovnik se odnosi na broj sertifikata, a po svakom vozaču idu dva sertifikata godišnje!

Korak 5: Po plaćanju predračuna, prevoznik elektronskim putem dobija popunjeno sertifikat. Isti štampa u najmanje dva primerka od kojih jedan daje vozaču a jedan zadržava za sebe. Skeniranu kopiju potpisano i overenog sertifikata prevoznik šalje Udrženju elektronskim putem na adresu office@pumedtrans.com.

Cela procedura traje nekoliko dana a realno zavisi od vremena potrebnog za plaćanje inofakture. Francuski organi će prilikom kontrola zahtevati da vozač kod sebe ima važeći sertifikat (važnost sertifikata je najviše šest meseci) i ugovor o radu na srpskom jeziku.

JOŠ UVEK NE POSTOJI MOGUĆNOST DA SE SRPSKI VOZAČI IZUZMU OD PROPISA KOJI IM OGRANIČAVAJU BORAVAK U EU NA 90 DANA TOKOM POLUGODIŠNJEG PERIODA

POSLODAVCI TRAŽE 150 DANA

Predlog za uvođenje *touring vize* koja bi omogućila duži boravak u Šengen zoni još se usklađuje između članica Evropske unije

Uovom trenutku ne postoji mogućnost izuzimanja naših vozača od važećih odluka Evropske unije o liberalizaciji viznog režima za građane Srbije, koji se odnose na ukupne dane boravka u zemljama Šengen zone, odgovorilo je početkom marta ove godine Ministarstvo spoljnih poslova na dopis u kojem je Udruženje „Međunarodni transport“ zatražilo pomoći zbog sve izraženijih problema pri ulasku na teritoriju EU. Sličan odgovor stigao je i iz Ministarstva unutrašnjih poslova, kome se Udruženje takođe obratilo. Prema saznanjima MT Revije, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture delegiralo je tu temu u razgovorima sa predstavnicima Evropske komisije.

- Prema informacijama kojima raspolažemo, predlog regulative EU za uvođenje takozvane *touring vize*, koja bi imaočima omogućila boravak u EU duži od 90 dana, još uvek je u fazi usklađivanja među članicama EU, i o njoj bi u narednom periodu trebalo da se diskutuje u Briselu – kažu u MSP-u uz očekivanje da bi eventualno nova uredba kojom bi bio poboljšan položaj srpskih vozača, mogla biti uskoro doneta, a njena primena u praksi otpočela verovatno do kraja ove godine.

Odredbama Sporazuma o viznoj liberalizaciji predviđeno je da građani Srbije mogu u periodu od šest meseci samo 90 dana da provedu na teritoriji neke od evropskih zemalja iz Šengen zone, bez obzira na to da li je razlog njihovog boravka privatni, turistički ili poslovni. Za oko 80 odsto srpskih vozača, propisani period je nedovoljan. Oni ga vrlo brzo dostignu, naročito ako se ima u vidu da prosečna tura tokom

jedne vožnje u međunarodnom drumskom transportu traje više dana, a da period boravka otpočinje samim izlaskom iz zemlje, jer se Srbija graniči sa državama Šengen zone.

Problem je postao izraženiji početkom ove godine kada je Hrvatska počela na svojim granicama striktno da proverava broj dana koji su vozači proveli u Šengenu, pa su vozila natovarena srpskom robom zaustavljana na prelazima. U kilometarskim kolonama koje su se formirale, kamioni su čekali da stigne drugi vozač sa manje radnih dana u Šengen zoni, a osim srpskih, bila su zaustavljena i vozila drugih država. Takva slika



Hrvatska hoće Šengen

U Ministarstvu spoljnih poslova objašnjavaju da je odluka Hrvatske o zabrani ulaska na teritoriju te zemlje vozačima koji su prekoračili dozvoljen broj dana za boravak u EU vezana za evaluaciju napretka te zemlje u odnosu na njen strateški cilj pristupanja Šengenu. Oštiri uslovi za prelazak hrvatske granice dodatno su usložnile problem srpskim vozačima, a u jednom trenutku mnogi prevoznici bili su gotovo blokirani na graničnim prelazima sa tom zemljom.

graničnog prelaza nije bila dobra poruka ni izvoznicima, investitorima niti tranzitnom saobraćaju, a po srpsku privredu posledice su bile ozbiljne. PU „Međunarodni transport“ zbog toga se, osim MSP-u, obratilo i resornom Ministarstvu za građevinarstvo, saobraćaj i infrastrukturu, zatim Ministarstvu unutrašnjih poslova i premijeru Aleksandru Vučiću.

U dopisima je ukazano i da posledice tih propisa najviše osećaju poslodavci u transportnoj industriji, jer oni ne mogu da uposle vozača koji je već posle u proseku 110 dana dostigao propisani period boravka u EU i narednih 70 dana nije u mogućnosti da obavlja svoj posao. Na godišnjem nivou to je 140 dana tokom kojih vozači nemaju pravo da uđu u zemlje Šengena, pa čak ni kada to žele da učine privatno, tokom godišnjeg odmora ili poseta.

Imajući u vidu da se 90 odsto robe razmene sa zemljama EU obavlja drumskim prevozom, barijera otežava i isporuke robe, što osećaju i kupci. Ugrožena je i bezbednost saobraćaja na evropskim putevima, jer zbog smanjenog broja raspoloživih vozača, angažuju se slabije obučeni i manje iskusni, nenaviknuti na veliki intenzitet saobraćaja, sa nedovoljnim znanjem stranog jezika i komplikovanih carinskih procedura.

Prema predlogu koji potiče iz industrije transporta, problem bi mogao da bude rešen ukoliko se srpskim vozačima, evidentiranim u Ministarstvu saobraćaja, produži period boravka u zemljama Šengena sa 90 na 150 dana u periodu od 180 dana, uz uslov da tokom tih šest meseci postoji najmanje deset ulazaka na teritoriju Šengena. ■



Zavidna udobnost!

Kako prevoznik Marko pojednostavljuje svoje traženje naloga, time što direktno pronađe odgovarajuće. Tražite sigurno preko programa TC Truck & Cargo®. Testirajte sada vodeću berzu tovara i tovarnog prostora besplatno do 4 nedelje u stvarnom poslovanju.



Od sada i mobilno!



Download on the
App Store



ANDROID APP ON
Google play



Download from
Windows Phone Store

www.timocom.rs



TOKOM PRETHODNOG PERIODA ODRŽANO VIŠE SASTANAKA MEŠOVITIH KOMISIJA

OČEKUJE SE LIBERALIZACIJA SA VELIKOM BRITANIJOM



Sastanci mešovitih komisija na kojima se razmatraju pitanja u vezi sa sprovođenjem potpisanih sporazuma o prevozu, usaglašavaju novi sporazumi i razmatraju problemi prevoznika održavani su i ove godine, a ovih dana očekuje se odgovor zvaničnika iz Ujedinjenog Kraljevstva o tekstu sporazuma koji je sastavljen nakon sastanka održanog 8. i 9. avgusta u Beogradu. Naime, imajući u vidu da se u ovom trenutku prevoz između Srbije i UK obavlja samo na osnovu CEMT dozvola, što za srpske prevoznike predstavlja ograničavajuću okolnost, delegacije dve države razmatrale su predlog srpske strane o potpunoj liberalizaciji prevoza stvari u drumskom saobraćaju između Srbije i UK. Britanska strana se saglasila sa ovim predlogom. Uz to, obe strane su ocenile da je preduslov za liberalizaciju prevoza ali i za povećanje obima teretnog saobraćaja između Srbije i UK, sklanjanje novog sporazuma o prevozu u bliskoj budućnosti. Tekst Nacrta takvog sporazuma razmatrale su obe delegacije

i dogovoreno je da britanska strana pošalje svoje komentare u roku od dva meseca. Po prijemu britanskih komentara, namera je da obe strane započnu svoju nacionalnu proceduru za potpisivanje sporazuma i njegovu ratifikaciju.

Srpska strana je, takođe, predložila da se, do stupanja na snagu novog sporazuma, uvede liberalniji režim prevoza između dve zemlje, tj. da se uvedu vremenske (godišnje) univerzalne dozvole (dozvole koje važe za bilateralni, tranzitni ili prevoz za treće države i iz njih), i to na način da dozvole važe za sva vozila iz voznog parka prevoznika. Srpska strana je istakla da će godišnji contingent od 1000 ovih dozvola biti dovoljan za potrebe naše transportne privrede.

Britanska strana će proveriti tehničku spremnost u Ujedinjenom Kraljevstvu za razmenu dozvola i zavisno od te spremnosti, u naredna dva meseca odgovoriti koliko dozvola treba razmeniti. U slučaju takve razmene, strane su se složile da dozvole važe do 31. januara sledeće godine, a da se razmena izvrši

do 15. decembra tekuće godine. Svaki zahtev za razmenu dodatnog broja dozvola u toku godine će biti razmotren po principu dobre volje.

Takođe, naša delegacija je istakla potrebu srpskih prevoznika za viznom liberalizacijom ili pojednostavljenjem i ubrzavanjem postupka izdavanja viza za profesionalne vozače i zatražila od britanske delegacije da kod svojih nadležnih organa inicira da se vize za profesionalne vozače izdaju na brži i efikasniji način bez dodatnih plaćanja. Britanska strana je odgovorila da će o ovom pitanju obavestiti nadležne organe u Velikoj Britaniji.

**POTVRĐENO
ZADRŽAVANJE
POSTOJEĆEG
STANJA U POGLEDU
LIBERALIZACIJE PREVOZA SA
MAĐARSKOM**



Sastanak srpsko-mađarske Mešo-

v te komisije za međunarodni drumske prevoze stvari održan je u Budimpešti 14. aprila ove godine, a dve strane su potvrdile zadržavanje postojećeg stanja u pogledu liberalizacije prevoza i usaglasile preliminarnu razmenu dozvola. Prema postignutom dogovoru, tokom ove godine biće razmenjeno 500 bilateralnih dozvola, 7000 bilateralnih dozvola za minimum Euro 3 vozila, 17.000 tranzitnih dozvola za minimum Euro 3 vozila, 1000 dozvola za treće zemlje i iz njih za minimum Euro 3 vozila i 1000 dozvola za treće zemlje i iz njih za minimum Euro 5 vozila.

SA NEMAČKOM UTVRĐEN PRELIMINARNI KONTINGENT ZA NAREDNU GODINU



Delegacije Srbije i Nemačke, na sastanku o pitanjima iz oblasti drumskog

prevoza između dve zemlje, u Beogradu 7. i 8. marta 2016. godine, izrazile su zadovoljstvo zbog porasta spoljnotrgovinske razmene i istakle da je drumske transport, sa udelom od 84 odsto u robnoj razmeni, dominantan u odnosu na ostale vidove prevoza.

Na osnovu informacija u vezi sa stepenom iskorišćenja dozvola u prethodnom periodu dve strane su utvrđile konačan razmenjeni kontingenat dozvola za 2016. godinu, i to 30.200 dozvola za bilateralni i tranzitni prevoz stvari, zatim 200 godišnjih dozvola za bilateralni i tranzitni prevoz stvari za vozila minimum EURO 3 kategorije. Takođe, za 2017. godinu su utvrđeni preliminarni kontingenati dozvola - 35.200 dozvola za bilateralni i tranzitni prevoz stvari i 200 godišnjih dozvola za bilateralni i tranzitni prevoz stvari za vozila koja ispunjavaju norme najmanje EURO 3 standarde vozila.

Srpska strana je dala predlog da se u obrascu pojedinačne nemačke dozvole za prevoz stvari u rubrici 1, pored regi-

starske oznake vozila, doda polje za potpis vozača, što je nemačka delegacija prihvatile.

USAGLAŠAVAJU SE PROMENE SA RUSIJOM



U Beogradu je 11. januara 2016. godine održan sastanak srpsko-ruske Mešovite komisije za međunarodni drumske prevoze stvari na kome su se delegacije dogovorile da u 2016. godini preduzmu mere na usaglašavanju promena u Sporazumu između Vlade Republike Srbije i Vlade Ruske Federacije o međunarodnom drumskom saobraćaju od 23.3.2011. godine kojim se predviđa obavljanje tranzitnog prevoza bez dozvola počev od 2017. godine. Delegacije su konstatovale preliminarnu razmenu za 2016. godinu sledećeg broja dozvola: 6500 dozvola za bilateralni i tranzitni





prevoz stvari; 1000 dozvola za bilateralni i tranzitni prevoz stvari hladnjačama, 50 dozvola za prevoz stvari za treće zemlje i iz njih. Nakon razmatranja, dogovoreno je da se dodatno za 2016. godinu razmeni 2000 dozvola za bilateralni prevoz stvari, 1000 dozvola za bilate-

ralni prevoz stvari hladnjačama i 3000 dozvola za tranzitni prevoz stvari. Delegacije su se dogovorile da navedene dozvole za 2016. godinu razmene do 1. marta tekuće godine, dok je usaglašeno da preliminarni contingent dozvola za 2017. godinu ostane na nivou razmene utvrđene u 2016. godini.

DOGOVORI SA BIH I CRNOM GOROM



Sastanak srpsko-bosanskohercegovačke Mešovite komisije za međunarodni dramski saobraćaj održan je još



prošle godine, 1. i 2. decembra, a dve strane su tada dogovorile preliminarni contingent od 900 dozvola za prevoze za treće države i iz njih za 2016. godinu. Razmotren je i tekst Nacrta sporazuma između Vlade Republike Srbije i Saveta ministara Bosne i Hercegovine o međunarodnom drumskom prevozu putnika i tereta, a usaglašeni tekst su delegacije parafirale.

Sa predstavnicima Crne Gore sastanak je održan 20. i 21. aprila ove godine u Podgorici, a cilj je bio prućenje sproveđenja sporazuma između vlada dve zemlje o prevozu putnika i tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju, koji je stupio na snagu 27. maja 2012. godine i unapređenja me-

đusobne saradnje kontrolnih organa dve države. Sastanak je iskorишćen i za rešavanje do sada evidentiranih problema u ovoj oblasti. S obzirom da između dve države postoji dogovor o liberalizaciji bilateralnog i tranzitnog prevoza, a da se prevoz za treće države i iz njih obavlja u režimu dozvola, obe strane su se složile da razmenjeni broj dozvola za treće države i iz njih zadovoljava potrebe prevoznika obe države. Na sastanku je utvrđen i preliminarni contingent za 2017. godinu od 4000 dozvola za prevoz za treće države i iz njih, s tim da će se eventualni zahtevi za dodatnim brojem dozvola rešavati u duhu dobre volje i razumevanja, a na bazi reciprociteta.



ZA OVU GODINU DODATNIH 200 IB ZA E5 I 300 IB ZA PP

U Beogradu je 29. i 30. septembra 2016. godine održano zasedanje Mešovite komisije za međunarodni drumski prevoz stvari između delegacija Republike Srbije i Republike Italije, na kome je utvrđena preliminarna kvota od 17.800 dozvola za 2017. godinu. Reč je o 11.700 bilateralnih dozvola od kojih je njih 200 opredeljeno za sve EURO kategorije vozila, 3000 dozvola je za minimum Euro 3 vozila, 8500 za minimum Euro 5 vozila, a 2100 dozvola za kombinovane transportne sastave (kombinacija vučnog vozila registrovanog u jednoj državi ugovor-

nici i priključnog vozila registrovanog u drugoj državi ugovornici). Takođe, predviđeno je da od 4000 tranzitnih dozvola 500 bude izdvojeno za minimum Euro 3 vozila, a 3500 za minimum Euro 5 vozila.

Delegacije su, na zahtev srpske strane, utvrstile i dodatnu kvotu bilateralnih dozvola za 2016. godinu, i to 200 dozvola za minimum Euro 5 vozila i 300 dozvola za kombinovane transportne sastave - vučno vozilo registrovano u jednoj državi ugovornici i priključno vozilo registrovano u drugoj državi ugovornici.

RASPODELA GODIŠNJIH DOZVOLA ZA HOLANDIJU

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture utvrdilo je i objavilo raspodelu dozvola iz novog kontingenta holandskih godišnjih dozvola. Prvi eliminatori kriterijum za sticanje tih dozvola je broj pojedinačnih dozvola u godišnjem planu (za dodelu jedne godišnje dozvole potreban je broj pojedinačnih dozvola koji iznosi pet dozvola iz kontingenata NL-bt i NL-3zem u zbiru), dok se drugi odnosi na broj vozila u kategoriji E4, E5 i E6 preostao nakon raspodele CEMT i vremenskih dozvola (za dodelu jedne godišnje dozvole potreban je broj vozila koji iznosi 1,9 -Evo 4, 5 i 6).

UPRAVNI ODBOR DONEO ODLUKU O PRERASPODELI BAZNE KVOTE CEMT DOZVOLA ZA 2017. GODINU I ROKOVIMA RAZDUŽENJA

Nakon sastanaka održanih u Užicu, Kragujevcu, Novom Sadu i Beogradu, na kojima su sagledani stavovi prevoznika po pitanju preraspodele bazne kvote CEMT dozvola za 2017. godinu, Upravni odbor je na svojoj sednici održanoj 26. maja doneo odluku da Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture uputi predlog da 30 procenata bazne kvote bude u kategoriji EURO 6 i to tako da u svakom od kontingenata CEMT dozvola 30 procenata CEMT dozvola bude u kategoriji EURO 6.

Takođe, Upravni odbor je na zahtev Ministarstva da Udruženje dostavi stav u vezi sa rokovima razduženja pojedinačnih dozvola, definisao predlog da se za dozvole iz kontingenata A, I, NL i B ne uvode rokovi, a da se na ostalim kontingenitima produže rokovi razduženja za 45 dana.

RASPODELA I KORIŠĆENJE ČEŠKIH GODIŠNJIH DOZVOLA

Na sastanku Mešovite komisije Republike Srbije i Češke Republike za međunarodni prevoz putnika i stvari u drumskom saobraćaju, koja je održana 22. i 23. marta 2016. godine u Beogradu, dogovorena je razmena 50 godišnjih bilateralno-tranzitnih dozvola. S obzirom na to da je podnošenje zahteva za Godišnji plan za 2016. godinu završeno 2. novembra 2015. godine, dakle pre nego što je ugovoren ovaj kontingenat dozvola, njihova raspodela nije mogla biti urađena prilikom utvrđivanja godišnjeg plana raspodele za 2016. godinu. Ministarstvo je zato naknadno utvrdilo raspodelu dozvola iz ovog novog kontingenta čeških godišnjih dozvola. Prvi kriterijum za to je broj pojedinačnih dozvola u godišnjem planu (za dodelu jedne godišnje dozvole određe-

nog kontingenata, utvrđen je potreban broj pojedinačnih dozvola koji iznosi u zbiru 100 - CZ-bt i CZ-uni), a drugi se odnosi na preostali broj vozila u kategoriji E3, E4, E5 i E6 nakon raspodele CEMT i vremenskih dozvola (za dodelu jedne godišnje dozvole određenog kontingenata, utvrđen je potreban broj vozila koji iznosi u zbiru 2 - Evro 3, 4, 5 i 6).

Raspodela čeških godišnjih dozvola objavljena je na sajtu Ministarstva, gde se nalazi i obaveštenje Ministarstva saobraćaja Češke Republike o uslovima za korišćenje godišnjih čeških dozvola kao i o "SOS" parkinzima u Češkoj. Ministarstvo te države u svom obraćanju srpskim vlastima, navodi da češke godišnje dozvole mogu da koriste samo prevoznici kojima su izdate i to samo sa vozilima sa kojima su prevoznici

raspolagali na dan 30. maja 2016. godine, a čiji spisak im je srpsko ministarstvo dostavilo u skladu sa zahtevom na čemu je češka strana posebno insistirala na poslednjem sastanku Mešovite komisije. Takođe, navodi se da će, u slučaju kršenja pravila navedenih na prvoj strani dozvole, tokom korišćenja ovih dozvola, ona biti oduzeta bez prava na izdavanje nove i da će ovakom prevozniku biti omogućeno da završi započeti prevoz uz plaćanje kazne od 30.000 do 50.000 čeških kruna. Upozorenje je i na to da je neophodno pravilno popuniti samo prednju stranu dozvole, dok je druga strana namenjena potrebama čeških kontrolnih organa za evidenciju obavljenih kontrola i nikako ne sme biti popunjena od strane drugih lica. ■

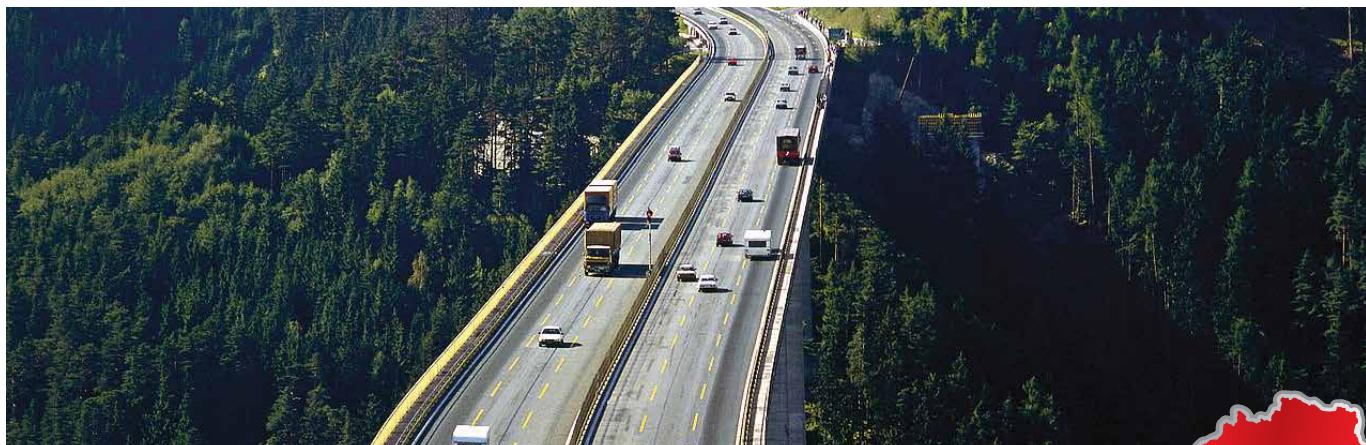
ODLUKA MINISTARSTVA O PRERASPODELI BAZNE KVOTE CEMT DOZVOLA ZA 2017

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je na svojoj zvaničnoj internet prezentaciji objavilo odluku o preraspodeli bazne kvote CEMT dozvola za 2017. godinu, kao i redosledu raspodele CEMT dozvola i maksimalnim vrednostima kriterijuma za raspodelu CEMT i vremenskih dozvola. Ministarstvo je odlučilo da se u 2017. godini obezbede slični uslovi za raspodelu kao i u 2016. godini, odnosno da bazna kvota Srbije i u 2017. godini ostane u kategoriji EURO 5. Takođe, Ministarstvo je odlučilo i da uvede rokove razduženja za dozvole iz kontingenata A, I, NL i B, i to rok od 45 dana za dozvole zadužene od 1. jula 2016. godine. Rok za razduženje dozvola iz navedenih kontingenata zaduženih pre 1. jula 2016. godine je bio 1. septembar 2016. godine.



MINISTARSTVO OSTAJE PRI ODLUKAMA

Prevoznici su nezadovoljni odlukom nadležnog ministarstva da uvede rokove razduženja na dozvole iz kontingenata A, Ib, B i NL. Zbog toga je pokrenuta akcija u okviru koje su članovi Udruženja Ministarstvu uputili više od stotinu dopisa, iste ili slične sadržine. Ministarstvo je odgovorilo da, za sada, ostaje pri svim svojim odlukama.



PROMENJEN NAČIN OBRAČUNA NAGRADNIH AUSTRIJSKIH DOZVOLA

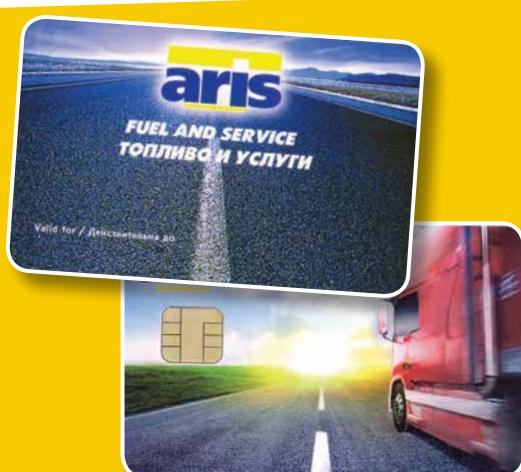
Na zasedanju Mešovite komisije za međunarodni drumski prevoz stvari između delegacija Republike Srbije i Republike Austrije, u Beogradu 4. i 5. oktobra, utvrđena je preliminarna kvota dozvola za narednu godinu. Reč je o 1.000 bilateralnih dozvola (EURO 3), zatim o 6.500 dozvola (EURO 5), 1.000 bilateralno-tranzitnih dozvola (EURO

2), 6.000 bilateralno-tranzitnih dozvola (EURO 3) i 650 bilateralno-tranzitnih dozvola (EURO 4). Kako contingent dozvola za 2016. godinu ne zadovoljava potrebe srpskih prevoznika, austrijska strana je, na zahtev naše delegacije, odobrila dodatnu količinu od 500 bilateralnih dozvola za vozila kategorije minimum EURO 5. Kako srpski prevo-

znici ne beleže rast kombinovanog prevoza na teritoriji Austrije, delegacije su se dogovorile da, u cilju promene ove situacije, izmene način obračuna nagradnih dozvola tako da se za svaku 1,5 vožnju na Ro-La izdaje jedna nagradna dozvola za drumski prevoz vozilom minimum EURO 4 kategorije (tri vozne karte 2 Abt za E3).

KARTICA

aris



BEZGOTOVINSKO PLAĆANJE, VISOKOKVALITETNO GORIVO PO DOBROJ CENI

U Rusiji i Evropi od Kine do Portugalije

Bezgotovinsko plaćanje goriva / Sopstvena mreža benzinskih stanica u Rusiji / Plaćanje putarine u Rusiji i Evropi / Povrat PDVa / Potpuna transparentnost fakturisanja / Besplatni uvid u transakcije (ON-LINE) Pomoć 24 sata/dan -HELP LINE / Prikaz cene goriva

Siaris Pangerc Mihael s.p.

SI-8212 Velika Loka, Čatež 15, Slovenija

Mob: +386 51 444 475, E-mail: miha@ariscard.com

MINISTARSTVO PRAVDE JOŠ NIJE REAGOVALO NA INICIJATIVU UDRUŽENJA ZA DOPUNU KRIVIČNOG ZAKONIKA NOVIM ČLANOM 213A

NEMA ADEKVATNE KAZNE ZA VOZAČA KOJI NAPUSTI VOZILO

U domaćem zakonodavstvu ne postoji posebno krivično delo „napuštanje motornog vozila“. Ako vozač napusti povereno vozilo i teret, oštećen je poslodavac, ali ako je reč o prevozu opasnih materija, rizik postaje daleko veći.

U poslednjih nekoliko godina, od trenutka kada su vozači postali deficitaran kadar u našoj ali i drugim evropskim zemljama, srpski prevoznici koji se bave međunarodnim transportom suočavaju se sa izuzetno opasnim slučajevima koji zahtevaju reagovanje legislative kroz krivično-pravnu zaštitu, imajući u vidu da su se druge vrste pravne zaštite pokazale kao neefikasne.

Naime, pojedini nesavesni vozači, uglavnom radi nanošenja što veće štete svom poslodavcu i najčešće na najudaljenijim i nepoznatim lokacijama u inostranstvu, trajno napuštaju vozilo i teret koji im je poveren radi prevoza, čime prouzrokuju ogromnu materijalnu štetu i narušavaju ugled svih savesnih domaćih prevoznika, kao i naše zemlje

u inostranstvu. Iako se posle napuštanja vozila i tereta odmah udaljavaju u nepoznatom pravcu i prikrivaju, nije isključeno ni to da tuđe prevozno sredstvo i teret po prethodnom dogovoru ustupaju nekome uz izvesnu naknadu. Ovakvim postupcima prouzrokuje se ogromna materijalna šteta koju nije moguće nadoknадити od vozača kao pojedinca. Osim toga, ukoliko je u pitanju opasan teret, posledice ovakvih postupaka vozača su nesagleđive. Takođe, ukoliko se uzme u obzir i težja srpskih prevoznika da postanu spona između istoka i zapada, šteta zbog narušavanja ugledarskih prevoznika, kao i naše zemlje u inostranstvu je nenadoknativa.

Udruženje se, u nastojanju da obezbedi pravnu zaštitu domaćim prevoznicima, obraćalo Ministarstvu pravde, ali dva prethodna ministra nisu reagovala, iako je jasno da postojeće inkriminacije ne obezbeđuju odgovarajuću krivično-pravnu zaštitu u navedenom slučaju. To ne obezbeđuju ni postojeća krivična dela koja su navedenim radnjama i posledicama najpribližnija, ali ne i

podudarna, kao što su krivična dela: oduzimanje tuđe stvari iz člana 211. Krivičnog zakonika (u daljem tekstu: KZ), uništenje i oštećenje tuđe stvari iz člana 212. KZ, neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila iz člana 213. KZ i zloupotreba poverenja iz člana 216. KZ. „Razlika između ovih krivičnih dela i krivičnog dela koje ovde iniciramo ima više, ali je početna razlika već u samoj radnji napuštanja motornog vozila, koja (radnja) u svom uobičajenom užem značenju podrazumeva udaljavanje, odnosno fizičko i prostorno odvajanje učinioца od motornog vozila kojim treba da upravlja do određenog mesta radi istovara“, navelo je Udruženje, podnoseći Ministarstvu pravde inicijativu da se KZ dopuni novim krivičnim delom. ■

INICIJATIVA: KAZNA DO OSAM GODINA ZATVORA

Predlog koji je Udruženje podnelo Ministarstvu pravde je da se posle člana 213. KZ doda novi član 213a, koji bi glasio:

„Napuštanje motornog vozila
Član 213a

(1) Ko napusti motorno vozilo koje mu je povereno na upravljanje u namjeri da ošteći vlasnika, odnosno korisnika vozila, kazniće se novčanom kaznom ili zatvorom do šest meseci.

(2) Ako je delom iz stava 1. ovog člana prouzrokovana šteta u iznosu koji prelazi četristopedeset hiljada dinara, učinilac će se kazniti zatvorom od šest meseci do pet godina.

(3) Ako je delom iz stava 1. ovog člana prouzrokovana šteta u iznosu koji prelazi milion i petsto hiljada dinara, učinilac će se kazniti zatvorom od jedne do osam godina.“



OBUKA:

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



Udruženje u saradnji sa kompanijom Tahograf BG, ekskluzivnim zastupnikom VDO za Srbiju i Crnu Goru, pruža uslugu vršenja obuke o vremenima upravljanja, pauza i odmora vozača i pravilnoj upotrebi analognih i digitalnih tahografa. Obuka je namenjena vozačima i zaposlenim licima transportnih preduzeća koja su odgovorna za poštovanje i pridržavanje propisa o vremenim-

ma upravljanja, pauza i odmora vozača, kao i o korišćenju tahografa. Cilj obuke je da se zaposleni obuče za pravilnu primenu tih propisa i time poveća stepen njihovog poštovanja, odnosno smanji verovatnoča plaćanja kazni za prekršaje utvrđene tokom nadzora koji je u poslednje vreme pojačan i na domaćim i na stranim putevima. Uslovi i program obuke objavljeni su na sajtu Udruženja.



GPS SISTEM ZA PRAĆENJE VOZILA

U saradnji sa firmom Almaks Security Systems d.o.o., članovi Udruženja mogu dobiti povoljne uslove za satelitsko pozicioniranje vozila. Cena ugrađenih uređaja, kao i usluga praćenja, odnosno satelitskog pozicioniranja, oformljena je po sistemu objedinjene nabavke za sve članove Udruženja koji će pojedinačno sklapati ugovore o korišćenju po uslovima koji su postignuti. Prodaja će se obavljati direktno između članova Udruženja i prodavca (ALMAKS). GPS sistem koji se nudi je operativan u 56 država u svetu, rezultat sedamnaestogodišnjeg razvoja i ima sve sertifikate po zahtevima automobilске industrije.

PROVERA LIKVIDNOSTI SRPSKIH PREDUZEĆA

Članovi Udruženja mogu koristiti i uslugu provere likvidnosti preduzeća. Ukoliko članovi žele da procene rizik poslovanja sa nekim domaćim preduzećem, mogu, slanjem upita Sekretarijatu Udruženja, u kome se navodi naziv i matični broj preduzeća, dobiti informacije o bonitetu (vlasništvo, finansijski izveštaji, prinudna naplata, likvidacija, stečaj, sudski sporovi, povezana lica i sl.). Osim toga, ukoliko je za preduzeće otvoren stečajni postupak, u mogućnosti smo da vam pružimo i informaciju da li, u kom roku i kom суду možete prijaviti svoja obezbeđena i neobezbeđena potraživanja prema stečajnom dužniku.



POGODNOSTI ZA KUPOVINU GORIVA NA MOL BENZINSKIM STANICAMA U SRBIJI

Udruženje je sa MOL-om Srbija potpisalo ugovor o poslovno-tehničkoj saradnji kojim su za naše članove ugovorene posebne pogodnosti za kupovinu goriva na benzinskim stanicama te kompanije u Srbiji. Uz zaista konkurentnu cenu, koju do sada prevoznici nisu mogli da ostvare na MOL-ovim stanicama u Srbiji, ugovoren je i **odloženo plaćanje** i to tako da se fakturisanje vrši na petnaestodnevnom nivou a valuta plaćanja je 30 dana. Procedura potpisivanja ugovora sa MOL Srbija, po pitanju kartične prodaje goriva, počinje slanjem **imejla sa dokumentima** (izvod iz APR, potverda o izvršenom evidentiranju za PDV, potverda o izvršenoj registraciji – PIB i potverda o članstvu u PU „Međunarodni transport“. Spisak MOL-ovih benzinskih stanica u Srbiji možete pronaći na zvaničnom sajtu Udruženja.

SERTIFIKATI

Udruženje za svoje članove posreduje u dobijanju *Sertifikata o ispunjavanju tehničkih uslova za vozila*, koji izdaje proizvođač vozila, u slučajevima kada u našoj zemlji ne postoji ovlašćeni predstavnik tog proizvođača. Da bi se koristila ova usluga, potrebno je dostaviti zahtev za pribavljanje sertifikata koji se može preuzeti na zvaničnom sajtu Udruženja i fotokopiju važeće saobracajne dozvole. Takođe, kontakti predstavnika proizvođača vozila u Srbiji kao i sva potrebna dokumentacija koja se podnosi prilikom nacionalne numeracije sertifikata može se preuzeti na zvaničnom sajtu Udruženja.

IQ KARTICE ZA KUPOVINU GORIVA U INOSTRANSTVU

Austrijska kompanija IQ Card nudi najpovoljnije uslove za kupovinu goriva na njihovim benzinskim stanicama, koji važe samo za članove Udruženja. Članovima Udruženja odobrava se količinski rabat pri kom je cena evro dizela povoljnija u odnosu na cenu koju bi pojedinačno preuzeće dobilo. Trenutno sa IQ karticama možete sipati gorivo u sledećim zemljama: **Austrija, Belgija, Bugarska, Danska, Francuska, Hollandija, Luksemburg, Mađarska, Nemačka, Poljska, Rumunija, Slovenija, Španija** (raspored benzinskih stanica i spisak pumpi možete videti na www.iqcard.at).



Prednost IQ card je ista cena goriva tokom čitave nedelje i na svim pumpama u jednoj zemlji, bez dodatnih troškova, 24 sata onlajn kontrola korišćenja kartice uz mogućnost blokade u svakom trenutku, podaci o transakcijama u realnom vremenu, određivanje dnevног limita... Postupak dobijanja kartica za odloženo plaćanje objavljen je na sajtu Udruženja.

PUTNO ZDRAVSTVENO OSIGURANJE

Ugovorom o poslovnoj saradnji, koji je Udruženje potpisalo sa osiguravajućim kućama DDOR NOVI SAD i UNIQA OSIGURANJE, obezbeđeno je putno zdravstveno osiguranje profesionalnih vozača i zaposlenih/radno angažovanih kod članova Udruženja po veoma povoljnim cenama (uslovima). Osiguranje lica se sprovodi na teritoriji Europe, odnosno Evrope, Rusije i Tur-ske, za 90, odnosno 180 dana boravka (period važenja polise 12 meseci).



PODSEĆAMO:

OBAVEZA KONTURNOG OBELEŽAVANJA VOZILA

Pravilnik o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima predviđa obavezu označavanja reflektivnim površinama kontura svih vozila koja su šira od 2,1 m, duža od 6 m, i to na vozilima vrste 03 i 04 i na vozilima vrste N2, najveće dozvoljene mase veće od 7,5 t, i vozilima vrste N3, osim na šasiji teretnog vozila, nekompletном vozilu i tegljaču, počevši od 15. maja 2015. godine za vozila koja se prvi put registruju u Srbiji, a od 15. maja 2016. za sva ostala vozila (na koja se obaveza odnosi).

Detaljno uputstvo o načinu obeležavanja vozila nalazi se na sajtu Agencije za bezbednost saobraćaja, a mi skrećemo pažnju da nije svejedno koje se trake koriste za to. Naime, Pravilnik predviđa da reflektivne površine za označavanje kontura vozila moraju biti

homologovane prema jednoobraznim tehničkim uslovima. To praktično znači da moraju biti ispunjeni uslovi definisani Pravilnicima UNECE R48 i R104. Na tržištu postoje i trake koje nisu homologovane, odnosno ne ispunjavaju uslove definisane pomenutim Pravilnicima koji se odnose na reflektivnost, vek trajanja, otpornost na agense, vodu, temperaturu i sl. Savetujemo da o ovome povedete računa prilikom kupovine. Ukoliko želite da proverite da li su trake koje se nude kao 3M originalne, možete to uraditi proverom kod ovlašćenog predstavnika 3M u Srbiji.

Udruženje je u saradnji sa zastupnikom svetski renomiranog proizvođača „3M“, firmom AM TRADE d.o.o., obezbedilo posebne uslove za nabavku ovih traka. Ponuda se može videti na sajtu Udruženja.

KOLEKTIVNO OSIGURANJE ZAPOSLENIH OD POSLEDICA NESREĆNOG SLUČAJA (NEZGODE)

Ugovorom o poslovnoj saradnji, koji je Udruženje potpisalo sa osiguravajućom kućom UNIQA OSIGURANJE, obezbeđeno je kolektivno osiguranje vozača i zaposlenih/radno angažovanih kod članova Udruženja od posledica nesrećnog slučaja kao i dodatno zdravstveno osiguranje za slučaj težih bolesti i hirurških intervencija po veoma povoljnim cenama (uslovima). Nesrećnim slučajem se smatra svaki iznenadni, od volje osiguranika ne-

zavisni događaj koji ima za posledicu njegovu smrt, potpuni ili delimični invaliditet. Osiguravač daje pokriće za sve nesrećne slučajeve, u skladu sa Uslovima osiguranja, koji zadese osiguranika svuda i na svakom mestu, za 24 sata.





Tahograf^{Bg}

VDO



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

Ekskluzivni zastupnik
za Srbiju i Crnu Goru





DEBRA - društvo obolelih od bulozne epidermolize brine o svim obolelima 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. Svakodnevica 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 bolesti, 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 mlađi, 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 obolelima, 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 partnera, zaposlene i sl. Na taj način postići ćemo zajedničku korist – promovisati Vašu kompaniju i prikupiti finansijska sredstva za decu leptiriće.

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

Osnovna niti 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 ili putem broja telefona 066/220- 242.

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

Majica jedna donacija vredna.
Zajedno za decu leptiri.



Boost team doo Novi Sad
e-mail: dragana@boost-team.com
mob: 066/220- 242

TEHNIČKA ŠKOLA „IVAN SARIC“ U SUBOTICI



OBRAZOVANJE ZA 21. VEK - PO MERI UČENIKA, ZA POTREBE PRIVREDE

Ova srednja škola danas ima regionalni značaj • Učenici se za sticanje trećeg i četvrtog stepena stručne spreme obrazuju u oblasti mašinstva i obrade metala, elektrotehnike, saobraćaja i metalurgije • Obrazovni profili menjaju se svake godine, prema interesovanju učenika i potrebama privrede

U dve velike zgrade u centru Subotice smeštena je Tehnička škola „Ivan Sarić“, ustanova regionalnog značaja u kojoj se obrazuju učenici po planovima za sticanje trećeg i četvrtog stepena stručne spreme u oblasti mašinstva i obrade metala, elektrotehnike, saobraćaja i metalurgije. U okviru svakog područja rada nalazi se više obrazovnih profila, a njihov broj i vrsta, u manjoj meri, menjaju se svake godine u skladu sa interesovanjima učenika i njihovih roditelja, potrebama privrede kao i tehničkim i kadrovskim mogućnostima škole.

Jedinstvena je i po tome što iz godine u godinu ima sve veći broj oglednih obrazovnih profila. U takvim odeljenjima nastava je organizovana u blokovima i prati je manji broj učenika, 20 do 24, umesto standardnih 30.

U matičnoj školskoj zgradi na Trgu Lazara Nešića broj 9 izvodi se teorijska nastava i laboratorijske vežbe. Pored 40 učionica, tu je na desetine namenskih laboratorija i kabinetova. Svi su opremljeni najsavremenijom opremom, neophodnom za sticanje znanja

iz oblasti za koju je prostorija namenjena. Tako se u školskoj zgradi, između ostalih, nalaze kabineti za modeliranje i kompjutersku grafiku, za multimedijalnu nastavu, za bezbednost saobraćaja, za robotiku, za saobraćajne stručne predmete, za digitalnu elektroniku i automatizaciju, za TV i audio tehniku, električna merenja...

U drugoj školskoj zgradi, u Ulici Matije Gupca 8 – 10 i Harambašićevoj 5, izvodi se praktična nastava u devet kabinetova (za programiranje CNC mašina, robotiku, pneumatiku, hidrauliku i automatizaciju...) i 11 radionica.

Učenici koji su se obrazovali za vozača, tokom svog trogodišnjeg školovanja, stiču pravo da u skladu sa zakonom polažu vozački ispit za B i C kategoriju. Učenik kroz redovno školovanje, u drugom razredu prolazi obuku vožnje na vozilu B kategorije i u trećem razredu na vozilu C kategorije i polaže vozački ispit za vozača obe kategorije. Pored vozačke dozvole, učenici stiču potrebna znanja i o eksploataciji i održavanju motornih vozila, bezbednosti saobraćaja, propisima i vođenju po-

trebne dokumentacije u prevozu putnika i robe, propisima o putevima i putnoj opremi. Praktična znanja o upravljanju vozilima učenici stiču na poligonu za obuku, pri čemu se koriste kamioni IVEKO, „Fiat punto“, „Fiat punto Z10“ i „Fiat punto Van“.



PROJEKTNA NEDELJA

Svake godine u Tehničkoj školi „Ivan Sarić“ održava se projektna nedelja. Na njoj učestvuje više od 100 daka. Učenici uz pomoć mentora prave interesantna učila (makete motora, merne uređaje, robote, aplikativne programe), koja se koriste u nastavi.

U Tehničkoj školi „Ivan Sarić“ trenutno se obrazuje oko 1500 redovnih i oko 200 vanrednih učenika, a o njihovoј edukaciji brine 150 zaposlenih.

- Ulažemo mnogo rada i sprovodimo brojne aktivnosti kako bismo ostvarili planirane rezultate. Uvodimo inovacije u vaspitno-obrazovni proces, koristimo modernu tehnologiju i moderna nastavna učila, opremamo kabinete savremenim sredstvima i trudimo se da budemo škola po meri učenika 21. veka. Sačuvali smo od prethodnika, a poklonićemo na-

slednicima – sigurno, kvalitetno, dostupno i korisno obrazovanje – rekao je Ivan Bajić, direktor Tehničke škole „Ivan Sarić“ povodom obeležavanja njenog 70. rođendana.

On je naveo i da škola razvija partnerski odnos sa lokalnom zajednicom, drugim školama, sa učenicima i njihovim roditeljima.

- Trudimo se da kvalitetnim radom, raznolikim nastavnim i vannastavnim aktivnostima, steknemo poverenje učenika i roditelja. Pored ozbiljnog predanog rada

u obrazovanju učenika u okviru struke koju su odabrali, našim đacima pružamo priliku da iskažu i druge svoje talente i interesovanja kroz organizaciju projektnе nedelje, sportske turnire... - istakao je Bajić. ■

PRE VIŠE OD 70 GODINA ...

Na inicijativu grupe inženjera i tehničara, a odlukom Predsedništva Narodne skupštine Autonomne pokrajine Vojvodine, u Subotici je 1945. godine osnovana Tehnička škola. Direktor i nastavnici imenovani su u letu iste godine, a kao lokacija školske zgrade određena je tadašnja Vilsonova ulica broj 38 (sadašnja Maksima Gorkog 38). Odlučeno je da školovanje prve generacije traje dve godine, a nastavu su izvodili članovi Sekcije inženjera i tehničara, posle radnog vremena, od 17 do 21 čas. Svoj rad nisu naplaćivali.

U nedelju, 4. novembra 1945. godine, u 15 časova, počela je nastava na četiri odseka: građevinskom, geodetskom, mašinskom i elektrotehničkom. Ukupno je bilo sedam odeljenja – četiri srpskohrvatska i tri mađarska. Zbog nedostatka nastavnog kadra, nekoliko najboljih tehničara iz prve generacije maturanata, tek izašlih iz školskih klupa, stalo je za



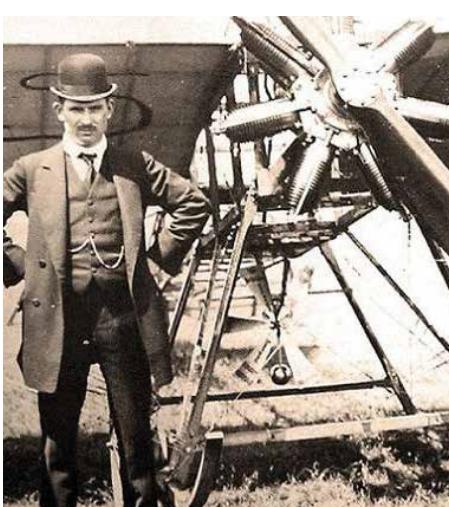
katedru.

Narednih godina škola se širila, dodavani su novi smerovi, povećavao se broj učenika.

Na osnovu odluke Narodnog odbora Subotice od 28. septembra 1961. godine, osniva se nova Tehnička škola sa mašinskim i elektrotehničkim smerom.

IME ŠKOLE

Srednja tehnička škola u Subotici od 2010. godine nosi ime Subotičanina, pionira jugoslovenskog vazduhoplovstva Ivana Sarića. Od tada je u školi bilo više manifestacija vezano za život i delo Ivana Sarića. U holu škole visi velika maketa aviona Sarić, delo nastavnika, diplomiranog inženjera mašinstva Lasla Lisaka. Učenici škole više puta su bili u poseti Muzeju jugoslovenskog vazduhoplovstva u Beogradu, gde je deo izložbe posvećen baš Ivanu Sariću.



Tehnička škola „Ivan Sarić“ ima sledeće profile:

Područje saobraćaja:

- Tehničar za bezbednost saobraćaja
- Tehničar drumskog saobraćaja
- Tehničar unutrašnjeg transporta
- Saobraćajno transportni tehničar
- Tehničar vuče i vozač motornih vozila
- Vozač motornih vozila

Područje elektrotehnike:

- Elektrotehničar informacionih tehnologija
- Administrator računarskih mreža
- Elektrotehničar računara
- Elektrotehničar multimedija
- Tehničar mehatronike
- Elektrotehničar energetike
- Elektrotehničar elektronike
- Elektrotehničar procesnog upravljanja
- Elektroinstalater
- Auto-električar
- Elektromehaničar za termičke i rashladne uređaje
- Elektromehaničar za mašine i opremu.

Područje mašinstva:

- Industrijski mehaničar
- Bravar-zavarivač
- Tehničar robotike
- Mašinski tehničar za kompjutersko konstruisanje
- Tehničar za kompjutersko upravljanje
- Auto-mehaničar
- Bravar
- Operater mašinske obrade

ZORAN PANTELIĆ, VLASNIK PREDUZEĆA „PANEKSPRES“ IZ LUČANA

LIDER REGIONA U TRANSPORTU EKSPLOZIVNIH MATERIJA

- Od svog osnivanja firma je imala samo jedan cilj - da postane jedan od najkvalitetnijih i najpouzdanijih partnera u transportu različitih vrsta robe i opreme • Praćenjem svetskih standarda i ulaganjem u najsavremeniji vozni park teže da budu prepoznatljivi i konkurentni u uslugama koje pružaju

Kao mala i ambiciozna firma, „Panekspres“ je počeo sa radom pre dve i po decenije. Svoju delatnost, kako za „MT Reviju“ kaže njen vlasnik Zoran Pantelić, preduzeće je prilagođavalo potrebama tržišta. Učili su i usavršavali se u hodu, i iz godine u godinu napredovali.

Kada je počela sa radom, firma je imala svega nekoliko zaposlenih. Danas „Panekspres“ ima oko 70 radnika, prostire se na površini od tri hektara na kojoj se nalazi upravni i magacinski prostor, četiri hale, parking prostor za vozila, mehaničarska radionica, tehnički pregled, peronica, javno carinsko i komercijalno skladište, deponija pešaka...

Osobenost preduzeća je prevoz opasnih materija, a u njegovom vlasništvu trenutno je polovina od ukupnog broja vozila koja imaju sertifikate za obavljanje ove vrste delatnosti.

Šta je „prelomilo“ da se bavite baš transportom?

Dok sam radio u namenskoj industriji „Milan Blagojević“ - Lučani, uvideo sam značaj transporta u privredi, ali i priliku da porodici obezbedim dodatni prihod. Ekonomski situacija u zemlji iziskivala je dodatno angažovanje, a dotadašnji rad u uspešnoj kompaniji dao mi je dobru osnovu za pokretanje privatnog biznisa. Počeli smo kao mala, mehaničarska radnja, sa svega dva-tri zaposlena radnika. Od samog smo početka imali viziju i ambiciju da od male firme napravimo nešto nalik preduzeću kakvo je danas, a delatnost transporta videli smo kao šansu za početak sopstvenog biznisa. Te 1991. godine kupili smo nekoliko malih kamiona i počeli da se bavimo prevozom. Posao se proširivao. Kupovali smo kamion po kamion i vremenom smo izrasli u ozbiljnog transportera. Da počnemo da se bavimo prevozom opasnih tereta, u velikoj

meri, uticao je geografski položaj firme i okruženost namenskim industrijskim.

Kako sebe vidite kao lidera u Srbiji, ali i šire za transport opasnih tereta?

Srbija poseduje mnogo fabrika vojne namenske industrije koje proizvode barut, rakete, municiju, minobacačke mine, protivgradne rakete, raketna punjenja... Posedujemo vozila sa ADR sertifikatima EXII i EXIII. Takođe, možemo da u potpunosti organizujemo prevoz ove specifične robe koji uključuje pratnju posebno obučenog radnika sa dozvolom za nošenje oružja. Pratili smo standarde u ovoj oblasti, pa smo tokom ove i prošle godine svoj vozni park u potpunosti obnovili vozilima za prevoz eksploziva koja poseduju te sertifikate. S obzirom na dugogodišnje iskustvo, smelo kažemo da posedujemo više od polovine vozila koja u Srbiji imaju sertifikat za prevoz opasnih materija klase jedan.





Kako biste ocenili poslovanje svoje firme?

Nezahvalno je da vlasnik ocenjuje svoje preduzeće. Činjenica je da smo na startu bili mala firma sa svega ne-

Vozni park

- Naš vozni park poseduje deset kombi i pikap vozila, kamione nosivosti do 12 tona i kipere, 40 tegljača, 60 poluprikolica cerada, hladnjачa, furgona, kontejnerki, niskonosećih poluprikolica, cisterni za praškastu robu, oko 30 građevinskih mašina (bageri, utovarivači, valjci, dizalice, viljuškari, kombinovane mašine, auto-mešalice). Sva vozila zadovoljavaju standarde EURO 5 i EURO 6 emisije izdulvnih gasova i poseduju ADR sertifikate za prevoz opasnih materija klase jedan – ističe Zoran Pantelić.

koliko kamiona. Danas imamo više od 100 vozila, kamiona, prikolica, kombija, pikap vozila, građevinskih mašina. Posao se širi, a i dalje postoji potreba za proširenjem. Kvalitetom, stručnošću i vrednim radom postigli smo ovo što smo danas, a na šta sam - ponosan.

Uspevate li da naplatite sve ugovorene poslove?

S obzirom na veoma teške ekonomsko-finansijske prilike, sa kojima se godinama bore mnoga preduzeća u Srbiji a i šire, ipak smo koliko-toliko zadovoljni procentom naplate za ugovorene poslove. To je rezultat našeg odnosa i poslovanjasa dugogodišnjim partnerima i firmama koje svoje obaveze izmiruju u dogovorenom roku.

Kako je organizованo poslovanje vaše firme?

Osnovna snaga svake firme je u stručnom kadru i u dobrom rukovanju. Moj sin Milan, sa još nekoliko zaposlenih, uspešno vodi organizaciju i ugovaranje međunarodnog transporta. Koliko god je iskustva iza mene, Milanova mladost, ambicija, upućenost u nove sisteme i evropsko tržište, vodili su ka tome da je „Panekspres“ danas moderno, uspešno i vizuelno prepoznatljivo preduzeće. Takođe, koliko nam mogućnosti to dozvole, trudimo se da pratimo svetske trendove, a redovno pohađamo seminare i obuke iz oblasti međunarodnog transporta. Radimo i na edukaciji zaposlenih kako bismo mogli da pratimo i rešavamo izazove na koje nailazimo.

Da li se radi o porodičnoj firmi?

Da, firma je osnovana sa ciljem da bude porodična, a samim tim stabilna i uspešna. Smatram da partnerske firme češće podležu pravnim sukobima između osnivača. Tradicija koja se prenosi sa kolena na koleno porodičnoj firmi daje stabilnost i prepoznatljivost.

Šta je ono što vašu firmu razlikuje od drugih?

Kada je u pitanju transport roba i us-

luge kojima se naša firma bavi, nema tu mnogo šta da se kaže. Ozbiljan pristup poslu, kvalitet pruženih usluga, raznovrsnost voznog parka, savesnost i odgovornost naših vozača, tehnička ispravnost vozila, posedovanje međunarodno priznatih sertifikata je ono što nas, ako mogu tako da kažem, razlikuje od drugih firmi. Tu je i odlična saradnja sa partnerima iz Srbije, Evrope i Azije. Takođe, imamo mogućnost kompletne organizacije u pogledu dobijanja transitne dozvole, organizovanje pratnje i osiguranja. Od nedavno obavljamo i tehnički pregled i registraciju vozila. I naravno, ono što bih još jednom naglasio, orijentisanost i liderstvo u prevozu opasnih tereta.

Šta konkretno prevozi vaša firma i u koje zemlje?

Kao što sam već pomenuo, poseban akcenat stavljamo na prevoz opasnih tereta. Opasne materije su podeljene u devet klasa. Naša kompanija poseduje dozvolu za prevoz svih klasa, izuzev sedme, radioaktivne supstance. Posebno bih izdvojio prevoz opasnih materija klase jedan (TNT, barut, detonatorske kapsle, inicijalne kapsle, pirotehnika, municija...). Prevozimo u sve zemlje Evrope i zapadne Azije. Osim toga, prevozimo komercijalnu robu, kontejnere, vangabaritnu robu, prevoz dubokozamrzнуте robe hladnjacima, prevoz rasutog tereta kiperima i silo cisternama.

Na koje poteškoće nailazite prilikom rada u Srbiji, a na koje prilikom rada u inostranstvu?

Srbiju je zahvatila ekomska kriza, a to se odražava i na celokupnu organizaciju poslovanja, dobijanje dozvola... Imamo složene procedure i zastarele zakone. Najveći problem prevoznika u Srbiji su loši putevi i manjak auto-puteva. U inostranstvu se uz poštovanje propisa i tehničke ispravnosti u potpunosti otklanjaju poteškoće. Svaku grešku i kašnjenje u utovaru moramo predvideti. Iz iskustva kažem da će svaku grešku i kašnjenje platiti prevoznik, na ovaj ili onaj način, i to je ono



što ovaj posao čini nepredvidivim i odgovornim.

Kako ocenujete poziciju srpskog transporta danas?

Teško je opstatiti i biti rentabilan u zemlji u kojoj se gase proizvodni giganti i velika, stara državna preduzeća. Morate ulagati u marketing i reprezentativnost firme. Povoljnost Srbije je ruta kojom se obavlja većina transporta. Taj položaj doprinosi da se transport održava na rentabilnom minimumu.

Na sajtu Vaše firme piše da se bavite i građevinskim radovima. Na koje se radove konkretno mislite?

Vršimo sve vrste građevinskih grubih i zanatskih radova na objektima niskogradnje i visokogradnje. Iskop zemlje, transport, izrada nasipa i brana, izrada saobraćajnica, propusta, kanalizacione i vodovodne mreže. Inženjeri koji rade u našoj firmi imaju dugogodišnje iskustvo u radu. Imamo i potrebnu mehanizaciju za sve vrste radova: bagere, utovarivače, valjke, dizalice, viljuškare, kombinovane mašine, kipere, auto-mešalice, oplatne, skele, vibratore, pumpe...

Na sajtu „Panekspresa“ navodi se podatak da preduzeće ima

prostor za smeštaj carinske robe? Koliko koristite ovu pogodnost i šta radite po tom pitanju?

Posedujemo prostor za smeštaj robe u javno carinsko skladište. Skladište je tipa A. Ovaj tip nas obavezuje da se roba ne izuzima iz carinskog nadzora dok se nalazi u postupku skladištenja. Takođe, pristupačan je i onima koji žele

Udruženje je potrebno prevoznicima

– Član sam Upravnog odbora Udruženja i izuzetno sam zadovoljan njegovim radom. Takvo Udruženje je trebalo transporterima u Srbiji. Informacije koje Udruženje prosleđuje, pomoć koju pruža u određenim vidovima logistike znatno poboljšava kvalitet našeg rada. Osim toga, Udruženje se nekoliko puta odazivalo i pozivima za humanitarne akcije, a na čemu smo im izuzetno zahvalni – kaže za MT Reviju direktor „Panekspresa“.

da odlože robu pre započinjanja carinske procedure. Pogodnost je što robu za više kupaca, prilikom transporta iz Evrope, možemo da odložimo u svoje skladište, a zatim da je malim vozilima razvozimo do krajnjeg odredišta. Na

ovaj način štedimo vreme i smanjujemo troškove. Carinski magacin je površine 500 metara kvadratnih.

Kako spajate transport i građevinarstvo?

Vrlo lako. I jedna i druga delatnost zahteva mehanizaciju, mašine i rad. Svaku transportnu turu pravimo tako da imamo povratak, a ako nemamo, iskoristimo je da za potrebe firme dovezemo materijal sa lokacije gde je on povoljniji. Mehaničari koji nam održavaju kamione održavaju i građevinske mašine, pa su nam rashodi svedeni na minimum. Imajući u vidu da je za građevinu u Srbiji izuzetno težak period, koliko-toliko uspevamo da uposlimo svu mehanizaciju i obezbedimo rentabilnost poslovanja i tog sektora naše firme.

Saradujete li sa drugim prevoznicima i na koji način?

Da, i to vrlo dobro. „Panekspres“ je uvek otvoren za svaki vid saradnje. Nema ništa bolje od savršenog odnosa sa partnerima iz iste oblasti. Prebacivanje poslova je osnovni vid saradnje, pomoć na putu takođe. Ništa manje nije značajna ni razmena iskustava na putu, naročito u vezi sa zakonima i papirologijom.

SKUPŠTINA UDRUŽENJA „MEĐUNARODNI TRANSPORT“ I SAJAM KOMERCIJALNIH PARTNERA U CENTRU „SAVA“ 9. DECEMBRA

OČEKUJE SE VIŠE OD 70 IZLAGAČA



■ Saša Stojanović, pomoćnik ministra

Skupština Udruženja „Međunarodni transport“, 16. po redu, zakazana je za petak, 9. decembar a održće se u holu Centra „Sava“. Kako je to već uobičajeno, manifestacija počinje svečanim otvaranjem na kome će pozdravnu reč imati predsednik Udruženja kao i predstavnici resornih ministerstava i Narodne skupštine, a i ove godine ton događaju daće Kulturno-umetničko društvo „Ivo Lola Ribar“.

Nakon svečanog otvaranja biće proglašene odluke Skupštine, a potom sledi centralni, informativni deo tokom kojeg će članovi i gosti Udruženja imati prilike da u direktnom kontaktu sa predstvincima državne ad-

ministracije reše dileme iz poslovanja, ali i predlože modele za efikasnije rešavanje problema.

Tradicionalna prateća manifestacija godišnje skupštine je Sajam komercijalnih partnera na kome se očekuje učešće više od 70 izlagača.

Generalni sponzor Skupštine Udruženja je kompanija Mol. ■



■ Dušan Nikolić, predsednik udruženja

Podaci o učesnicima Sajma komercijalnih partnera

	2014	2015
Broj izlagača domaćih	46	48
Broj izlagača stranih	9	12
Kapital	12.060.730.000	13.621.143.000
Poslovni prihodi	61.070.995.000	70.564.562.000
Broj zaposlenih	1412	1329

*Analizirani su završni računi (kapital, poslovni prihodi broj zaposlenih) 42 domaća izlagača od ukupno 46.

Podaci o članovima Udruženja

Ukupan broj članova	971
Kapital	56.811.825
Poslovni prihodi	140.869.542
Broj zaposlenih	16816

*Analizirani su završni računi (kapital, poslovni prihodi broj zaposlenih) 547 članova (od ukupno 971), odnosno onih članova koji su imali utvrđen godišnji plan raspodele dozvola za 2014. godinu.

CHEREAU PREŠAO U ŠPANSKE RUKE

Chereau, francuski proizvođač poluprikolica hladnjaka je prešao u vlasništvo privatnog španskog fonda Miura Private Equity, sa sedištem u Barseloni. Miura je već kupila u novembru prošle godine i SOR, kompaniju čija je proizvodnja takođe bazirana na poluprikolicama hladnjakama.

Obe kompanije bi trebalo da zadrže svoju samostalnost, iako španski vlasnik planira da oformi grupu pod imenom The Reefer Group. Sve u svemu, nova grupa planira promet od 250 miliona evra. Chereau je ostvario prodaju od 170 miliona evra u 2015. godini. Obe kompanije ukupno zapošljavaju više od 1000 radnika. ■



TEHNIČKI STANDARDI ZA VOZILA U NORVEŠKOJ

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je na svojoj zvaničnoj internet prezentaciji objavilo obaveštenje Ambasade Republike Srbije u Oslo o uslovima koje moraju da ispunjavaju teretna vozila na teritoriji Kraljevine Norveške. Ambasada ukaže na činjenicu da je povećan broj srpskih prevoznika za čija teretna vozila je tokom kontrole na teritoriji ove zemlje utvrđeno da ne ispunjavaju norveške tehničke standarde. S tim u vezi Ambasada u Oslo poziva srpske prevoznike da se bliže upoznaju sa istim na web-adresi www.vegvesen.no, gde se nalazi i uputstvo za vozače. ■



EU PROŠIRILA LISTU OBAVEZNIH LEKARSKIH PREGLEDA ZA VOZAČE

Evropska unija je donela obavezujuću direktivu za sve države članice koja se odnosi na proširenje spiska pregleda koje su vozači dužni da obave radi dobijanja lekarskog uverenja za izdavanje ili produženje vozačke dozvole. Ovom direktivom je predviđeno da svaka država članica mora od 31.12.2015. godine da uvrsti u lekarske pregledne i pregled za otkrivanje sindroma privremenog prestanka disanja - *sleep apnoea syndrome*. Osoba koja pati od ovog sindroma ima poremačaj disa-

nja u snu koji nastaje zbog specifičnog oblika disajnih puteva, a što dovodi do smanjenja protoka vazduha prilikom spavanja.

Ovom Direktivom se nalaže državama članicama Unije da počevši od 31.12.2015. godine od kandidata za izdavanje/produženje dozvole traže i dokaz da nemaju sindrom sleep apnoea. Vozači iz Srbije apliciraju za vozačke dozvole u svojoj zemlji, te još uvek nema zakonske osnove da im se takav dokaz traži. ■

SLOVENIJA UVODI BLOKADU MOTORA ZA ALKOHOLISANE VOZAČE

Izmenama zakona o bezbednosti saobraćaja Slovenija će ove godine predviđeti ugradnju elektronskih naprava koje blokiraju pokretanje motora ako vozač u organizmu ima nedozvoljenu količinu alkohola. Poverenica Evropske komisije za transport Violeta Bulc je na seminaru o mogućnostima smanjenja nesreća u saobraćaju povezanih sa konzumacijom alkohola, koji je održan u Ljubljani, izvela demonstraciju delovanja takve naprave. Bulc je sela za upravljač kamiona s ugrađenom na-

pravom, ali je uspela da startuje motor tek nakon što je alko-test u vozilu dokazao da nije u alkoholisanom stanju.

Za sada zakon dopušta ugradnju „alkoholnih brava“ u sedam evropskih država, a to već sprovode Švedska, Velika Britanija, Holandija i Finska.

Trenutno je obavezna upotreba takvog načina kontrole stanja vozača predviđena samo u okviru rehabilitacionih programa za vozače i za posebno osetljive kategorije kao što su vozači teretnih vozila ili školskih autobusa. ■



NEOPOREZIVI IZNOS INODNEVNICA 50 EVRA

Narodna skupština Republike Srbije je krajem prošle godine donela Zakon o izmenama i dopunama Zakona o porezu na dohodak građana, koji je stupio na snagu 1. januara 2016. godine. Izuzete su samo odredbe čl. 1, 16, 27, 32. i 33. u delu koji se odnosi na oporezivanje prihoda od nepokretnosti, kao i čl. 17, 18. i 20. koje će se primenjivati od 1. januara naredne godine. Tekst Zakona nalazi se na sajtu Udruženja.

Članom 6. ovog zakona definisano je da je dnevница za službeno putovanje u zemlji - do 2168 dinara, odnosno dnevница za službeno putovanje u inostranstvo - do iznosa propisanog od strane nadležnog državnog organa, a najviše do 50 evra dnevno. Na ovaj način, predlagač zakona je želeo da, za subjekte van javnog sektora, propiše

neoporezivi iznos inodnevica u visini do 50 evra dnevno.

Dakle, visina dnevica za službeno putovanje zaposlenih u transportnim preduzećima utvrđuju se opštim aktima preduzeća (Pravilnikom o radu, Ugovorom o radu, Odlukom direktora i sl.). Ukoliko su tako utvrđeni iznosi inodnevica u transportnom preduzeću najviše 50 evra, na njih se ne obračuna porez, ali ako je aktima predviđen veći iznos, na deo koji prelazi graničnih 50 evra obračunava se porez od 10 odsto. Podsećamo da se Udruženje 9. oktobra 2015. godine obratilo Ministarstvu finansija sa inicijativom za propisivanje neoporezivog iznosa inodnevica. Iznos od 50 evra je iznos koji je predložilo Udruženje. ■



SIGURNOSNE PROVERE TERETNIH VOZILA I AUTOUSA PRE ULAZA U TUNEL KARAVANKE

Sistem sigurnosne provere teretnih vozila i autobusa (termo-skeniranje), uspostavljen na slovenačkoj strani tunela Karavanke na auto-putu A2, zasnovan je na skeniranju vozila termografskom kamerom koja otkriva pregrejana vozila. Uz sigurnosnu proveru na Karavanke platformi, gde se vozila mase preko 3,5t upućuju signalizacijom, visina vozila i ADR označe se

kontrolišu dok se vozilo lagano kreće.

Sistem sva pregrevana ili previsoka vozila kao i vozila koja prevoze opasan teret koji zahteva pratinju upućuje do odgovarajućeg parkinga. Vozila koja prođu sigurnosnu proveru se usmeravaju na stanicu za naplatu putarine Hrušica, i dalje prolaze kroz tunel. Postoji sličan sistem provere i na slovenačkoj strani Karavanke tunela. ■

PROŠIRENA MREŽA PUTEVA POD NAPLATOM U POLJSKOJ

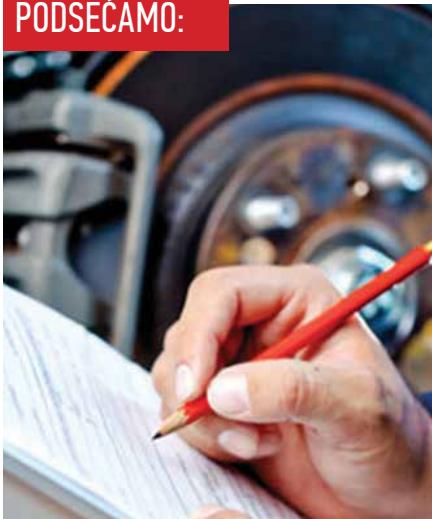
U skladu sa Uredbom Saveta ministara, od 1. oktobra 2016. godine, oko 150 km državnih puteva u Poljskoj, od čega 82 km auto-puteva i 68 km puteva drugog reda, biće uključeno u viaTOLL sistem naplate putarina.

Ovo proširenje sistema, sedmo po redu, uključuje sledeće deonice putne mreže:

1. A1 auto-put na deonici Łódź Północ - Tuszyń (oko 40,7 km);
2. A4 auto-put na deonici Rzeszów Wschód - Jarosław Zachód (oko 41,3 km);
3. S1 put drugog reda na deonici Bielsko - Biała Mikuszowice - Żywiec Browar (oko 18,1 km);
4. S3 put drugog reda na deonici Miełkowo - Goleniów Północ (oko 4,1 km);
5. S6 put drugog reda na deonici Nowogard Zachód - Nowogard Wschód (oko 7,2 km);
6. S8 put drugog reda na ukrštanju sa putem 1971D - Wrocław Południe (oko 3,3 km);
7. S8 put drugog reda na deonici Rzgów - Łódź Południe (oko 5,1 km);
8. S8 put drugog reda na deonici Paszków - Opacz (oko 9,4 km);
9. S8 put drugog reda na deonici Powązkowska - Modlińska (oko 4,6 km);
10. S17 put drugog reda na deonici Michałówka (ukrštanje sa putem 1319W) - Garwolin Południe (10,9 km);
11. S24 put drugog reda na deonici Kielce Bocianek - Cedzyna (veza sa državnim putem 74) (oko 5,3 km).



PODSEĆAMO:



KONTROLNE LISTE

Novi Zakon o inspekcijskom nadzoru stupio je na snagu 29. aprila 2015. godine, a u punoj primeni je od 30. aprila 2016. godine. Zakon propisuje da je inspekcija dužna da sačini obrasce kontrolne liste iz svoje oblasti inspekcijskog nadzora, objavi ih na svojoj internet stranici i primeni u postupku redovnog inspekcijskog nadzora. Kaznenim odredbama Zakona propi-

sano je da će se novčanom kaznom od 120.000 do 150.000 dinara kazniti za prekršaj rukovodilac inspekcije ako inspekcija ne sačini kontrolne liste iz svoje oblasti inspekcijskog nadzora, ne primeni ih i ne objavi ih na svojoj internet stranici.

U skladu sa Zakonom, kontrolne liste su dokumenti koji sadrže spisak prioritetnih pitanja, provere i drugih radnji za koje je inspekcija ovlašćena, određenih prema težini mogućih štetnih posledica u određenoj oblasti saglasno pravilima o proceni rizika, predmetu i obimu provere. Pomoću kontrolnih listi procenjuje se stepen rizika i meri se nivo usklađenosti poslovanja i postupanja nadziranih subjekata sa Zakonom i drugim propisom, što predstavlja jedan od pokazatelja delotvornosti inspekcijskog nadzora.

Po završetku inspekcijskog nadzora, kontrolna lista čini sastavni deo zapisknika.

Na sajtu Koordinacione komisije za inspekcijski nadzor nalaze se sve do sada objavljene kontrolne liste. ■

ZABRANA PUŠENJA U KABINI VOZILA U RUMUNIJI

Prema informacijama dobijenim od rumunskih kolega, u toj zemlji je 17. marta stupio na snagu novi zakon o zabrani pušenja, kojim su obuhvaćene i kabine motornih vozila. Naime, kabina se po ovom zakonu smatra mestom rada zaposlenog, te mu se u skladu sa tim забранjuje pušenje. Novčana kazna za fizičko lice kreće se od 100 do 500 leja, dok za preduzeća novčana kazna za prvi prekršaj iznosi 5000 leja, za drugi prekršaj iznosi 10.000 leja a za treći prekršaj iznosi 15.000 leja. Takođe, ovaj zakon predviđa da se nakon drugog prekršaja privremeno zabranjuje obavljanje delatnosti do otklanjanja uzroka za zabranu, dok se nakon trećeg prekršaja potpuno oduzima pravo na rad. Nije sigurno da li će se i na koji način ova kaznena mera odnositi na preduzeća uključena u međunarodni prevoz. ■



OBAVEŠTENJE O NOVINAMA U OSOVINSKIM OGRANIČENJIMA NA TERITORIJI UKRAJINE

Prema obaveštenju o uvođenju zabrane kretanja teretnim vozilima i skupovima vozila određenog osovinskog opterećenja i ukupne mase na putevima Ukrajine, objavljenom na internet prezentaciji Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Uredbom br. 869, zabranjeno je kretanje vozilima ili skupovima vozila koji voze deljivi teret ukoliko opterećenje na jednostrukoj osovini iznosi 11 tona, ukupno optere-

ćenje na dvostrukoj osovini prelazi 16 tona, ukupno opterećenje na trostrukoj osovini prelazi 22 tone ili ukupna masa vozila prelazi 40 tona.

Prilikom prevoza kontejnera dozvoljeno je opterećenje do 11 tona na jednostrukoj osovini, ukupno opterećenje do 18 tona na dvostrukoj osovini, ukupno opterećenje na trostrukoj osovini do 24 tone, ukupna masa vozila do 44 tone, sa mogućnošću da se na određe-

nim deonicama definisanim od strane Državne agencije za dramski saobraćaj Ukrajine i Državnog saobraćajnog inspektorata Ukrajine dozvoli i prevoz vozilima ukupne mase do 46 tona.

Na javnim putevima od lokalnog značaja propisana je zabrana kretanja vozilima ukoliko osovinsko opterećenje prelazi sedam tona ili ukupna masa vozila prelazi 24 tone. ■





УДРУЖЕЊЕ ЧЕП ЗА ХЕНДИКЕП



**НОВЦЕМ ОД РЕЦИКЛАЖЕ ПЛАСТИЧНИХ ЧЕПОВА,
КУПУЈУ СЕ ОРТОПЕДСКА ПОМАГАЛА
ПОМОЗИ И ТИ - УБАЦИ ЧЕП!**

Чеп (са паковања воде, сока, јогурта..), није од исте врсте пластике као остатак амбалаже. Полипропилен (ПП) и Полиетилен (ПЕ), топи се на вишеј температури и зато се посебно рециклира.

Удружење «ЧЕП ЗА ХЕНДИКЕП» је подршка истоименој акцији «ЧЕП ЗА ХЕНДИКЕП» која има за циљ рециклирање чепова и од прикупљеног новца, куповаће се ортопедска помагала за особе са инвалидитетом на територији Републике Србије. На тај начин ће се знатно олакшати и побољшати живот особама са инвалидитетом.

Нашу акцију у техничком смислу су подржали:

МЕНСА СРБИЈА, ГОМЕКС ЗРЕЊАНИН као и штампарија АМД ПРИНТ Београд.

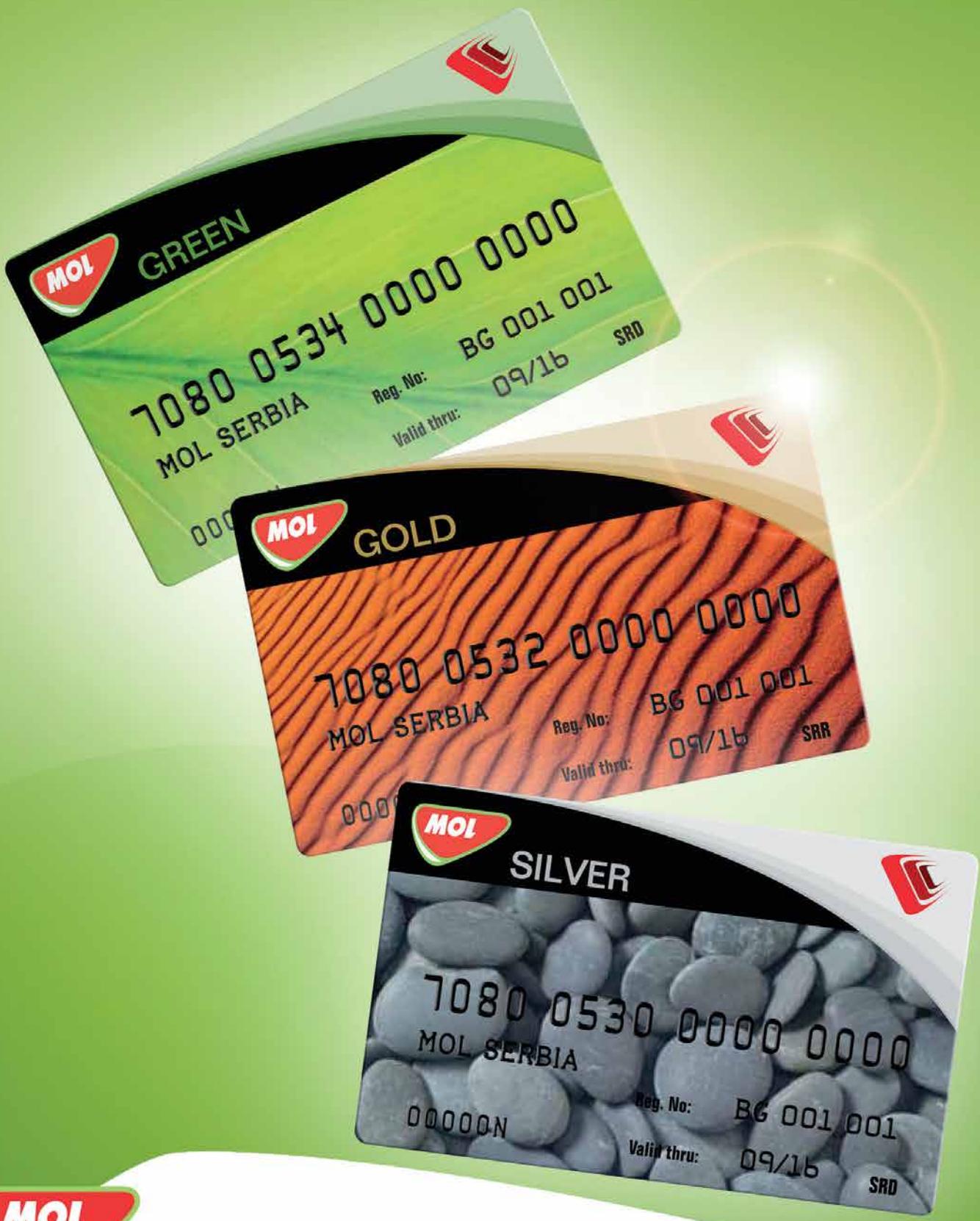
БУДИ И ТИ ДЕО ЧЕП ЗА ХЕНДИКЕП породице - УБАЦИ ЧЕП!!!

gomex
Šešir nakrivi, lakše se živi
cerpahendikep@gmail.com
061. 22. 111. 21

**УБАЦИ
ЧЕП**


am4
Print





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