



REVIIJA

AUTOMOBILI

PEUGEOT 508



str. 22

LIMUZINA KOJA TO NIJE

INTERVJU

DRAGAN STOJANOVIĆ, VLASNIK I
DIREKTOR PREDUZEĆA „EUROŠPED“

NELOJALNA
KONKURENCIJA
GUŠI PREVOZNIKE

str. 05

INFO PO ZEMLJAMA

DRUMSKI
PREVOZ ROBE
SA UJEDINJENIM
KRALJEVSTVOM

str. 26

DOGAĐAJI



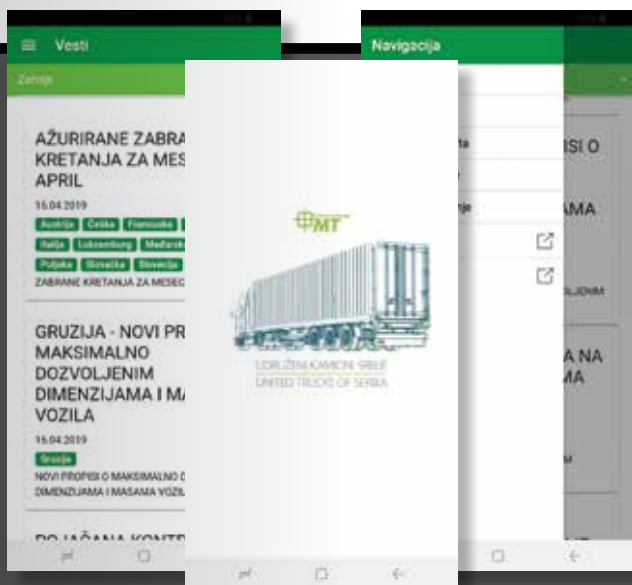
SVE SNAGE USMERENE NA REŠAVANJE
PROBLEMA ZADRŽAVANJA VOZILA NA
GRANIČNIM PRELAZIMA

str. 18

AKTUELNO

MODERNIZACIJA
KOMUNIKACIJE IZMEĐU
UDRUŽENJA I ČLANOVA
– APLIKACIJA ZA
PAMETNE TELEFONE

str. 37



Affinity Balkans

Nudimo Vam rešenje za sve Vaše transportne potrebe na jednom mestu.



Affinity Balkans doo je posvećen pružanju transportnih usluga tipa „Sve na jednom mestu“, što ne samo da obezbeđuje veliki spektar kvalitetnih usluga, već i portfolio proizvoda krojenih po meri klijenta koji pomažu u svakodnevnom suočavanju sa izazovima sa kojima se susreću transportne kompanije.



Ponuda DKV kartica

DKV kartice Vam omogućavaju bezgotovinsko plaćanje goriva, putarina, trajekata kao i pomoć na putu.



Affinity Lite

Olakšava nabavku DKV kartica nudeći novim firmama prilagodjen kreditni dogovor kojim će lakše prevazići uobičajene finansijske prepreke.



Rezervacija Trajekata

Pomoć na putu Brza i jednostavna rezervacija trajekata za prelazak engleskog kanala kao i mnoge druge rute i destinacije.



Pomoć na putu

Nudimo visoko pouzdanu uslugu pomoći na putu koja je na raspolaganju 24 časa, a koja će Vas u najbržem roku i u što boljem stanju, vratiti na put.



affinity
Transport Solutions
zvanični partner



www.affinity-ts.com

VERAG

SPEDITION AG



VERAG Spedition AG:
Mi smo tvrtka specijalizirana u području carinskih i poreznih usluga, sa glavnim sjedištem u Subenu na Njemačko-Austrijskoj granici i 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

Zeljko Batinić

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

Mobil: +43-664 765 2996

Mail: z.batinic@verag.ag

U PODRUČJU CARINSKOG SERVISA NUDIMO VAM SLJEDEĆE:

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

PUTARINA

Nudimo obračun bezgotovinske putarine (Pre-Pay ili Post-Pay) + plaćanje tunela i mostova za sljedeće zemlje:

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

TANKIRANJE

Na osnovu zaključenog sporazuma imamo partnerstvo sa IDS, koji ima mrežu sa preko 600 pumpi u više 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 možemo da Vam ponudimo povoljno tankiranje po cijeloj Evropi.

POREZ, POVRAT POREZA

U sklopu fiskalnog carinjenja imamo dužnost podneti poreški izvještaj kod Finansijske i Federalne uprave. Osim toga podnosimo zahtjeve za povrat poreza kod Finansijskih 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 + RESTORAN MITTICH (DE)

Parking ima idealan položaj, nalazi se direktno na prvom izlazu sa autoputa poslije Carinarnice Suben – na Njemačkoj strani. Parking je zatvorenog karaktera, znači rezervisan je samo za komitente VERAG-a i predviđen za odmor vozača, zamjenu poluprikolice i prikolice. Takođe ima i terminal za TOLL COLLECT.

Snabdjevanje vozača je osigurano sa restoranom, tušem, WC, telefonom, faksom i internetom.

PORED NAVEDENOG NUDE SE I DALJNE PONUDE:

- Mogućnost skladištenja robe, sa distribucijom-dovozom
- Isplata „pozajmice“ vozačima
- Ugradnja OBU-aparata (TOLL COLLECT)
- Organizacija popravki za kamione i prikolice
- Savjetovanje i prevodi u oblasti: Policije, Carine, ...

Affinity Balkans doo - Kontakt

Predstavništvo u Srbiji:
Tel: 011/3122422
Email: affinity.rs@delamode-group.com

Bulevar Mihajla Pupina 115v, 11070
Novi Beograd

Predstavništvo u Crnoj Gori:
Tel: +389 (0)2 3233 349
Email: affinity.mk@delamode-group.com

Naum Naumovski Borche 50/2-17
1000 Skopje, Macedonia

Predstavništvo u Makedoniji:
Tel: 011/3122422
Email: affinity.me@delamode-group.com

Dzordza Vasingtona 44,
Podgorica



MT Revija izlazi tromesečno,
Broj 22, april 2019. godina

Cena: Besplatno

Osnivač i izdavač:
PU MEĐUNARODNI TRANSPORT,
Beograd
Milutina Bojića 2
11000 Beograd

Glavna i odgovorna urednica:
Kristina Jezdić

Redakcija:
Aleksandar Spasić
Kristina Jezdić

Lektor:
Jelena Panić Tričković

Art direktor:
Igor Sergej Sandić
igor.sandic@issstudiodesign.com

Grafički dizajn:
ISSstudioDesign, Beograd

Štampa:
PRINTEX d.o.o., Subotica

Adresa redakcije:
Milutina Bojića 2, 11000 Beograd
Telefon: 011/32 47 147
Fax: 011/32 41 036
office@pumeditrans.com

Tiraž:
1.200

Elektronsko izdanje MT revije
nalazi se na adresi:
www.pumeditrans.com



CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

656 [Međunarodni transport revija]
MT revija : vaš vodič kroz međunarodni
transport tereta / glavni i odgovorni
urednik Kristina Jezdić. – God. 1, br. 1
(2011) - . - Beograd : Međunarodni
transport, 2011 - (Subotica : Printex). - 30 cm

Tromesečno.
ISSN 2217-7663 = MT revija
COBISS.SR-ID 187914508

INTERVJU

5 ▶ NELOJALNA KONKURENCIJA GUŠI
PREVOZNIKE

VESTI

7 ▶ NOVI USKLAĐENI DINARSKI IZNOSI AKCIJA
▶ SPROVEDENI PRVI ISPITI O
PROFESIONALNOJ OSPOSOBLJENOSTI ZA
PREVOZ TERETA

8 ▶ POČELA SERTIFIKACIJA PROFESIONALNIH
VOZAČA

9 ▶ PONOVNO UVOĐENJE „BELIH LISTA“
▶ PRIVREMENE ZABRANE KRETANJA VOZILA
U BELORUSIJI
▶ DOSTUPNA NOVA KONTROLNA VAGA U
MAĐARSKOJ

10 ▶ PODSETNIK – UKINUTA NAKNADA ZA
KORIŠĆENJE PUTEVA U BELORUSIJI
▶ IZMENE U KONTROLI GRAĐEVINSKOG
MATERIJALA NA GRANIČNIM PRELAZIMA
▶ HRVATSKA – ZABRANA KRETANJA VOZILA
NA POJEDINIM DEONICAMA PUTEVA
▶ GRUZIJA - NOVI PROPISI O MAKSIMALNO
DOZVOLJENIM DIMENZIJAMA I MASAMA
VOZILA

12 ▶ EVROPSKI PARLAMENT GLASAO O
„PAKETU MOBILNOSTI“
▶ OGRANIČENO TRAJANJE PARKIRANJA NA
JAVNIM PUTEVIMA U SLOVENIJI
▶ ZABRANA PRELASKA MOSTA PREKO
REKE RAJNE KOD GRADA DUISBURGA U
NEMAČKOJ

▶ UPRAVA CARINA – PRIMENA ČLANA 47A.
ZAKONA O TRANSPORTU U PASNE ROBE

13 ▶ NOVINE UZ APRILSKU REVIZIJU GP
RASPODELE ZA 2019. GODINU
▶ POVRAĆAJ VIŠE ILI POGREŠNO UPLAĆENE
REPUBLIČKE ADMINISTRATIVNE TAKSE

14 ▶ POJAČANA KONTROLA NA GRANIČNIM
PRELAZIMA SA MAĐARSKOM

▶ UPRAVA CARINA – KONTAKTI ZA
INFORMACIJE U VEZI SA ELEKTRONSKIM
LOKATORIMA

▶ RUSIJA – PROLEĆNE ZABRANE KRETANJA
ZA TEŠKA TERETNA VOZILA
▶ RUSIJA – IZMENE U VEZI ZABRANE PREVOZA
POJEDINE ROBE IZ/KROZ UKRAJINU

16 ▶ NEOPHODNOST ZAKLJUČAVANJA
DIGITALNIH TAHOGRAFA KARTICAMA
PREVOZNIKA

▶ OBAVEZAN UNOS PODATAKA O VOZILIMA U
HU-GO SISTEMU

▶ DONETI PRAVILNICI KOJI BLIŽE UREĐUJU
OBLAST VANREDNOG PREVOZA

▶ FRANCUSKA – PROMENE U NOVČANIM
KAZNAMA ZBOG NEPOŠTOVANJA LOI
MACRON ZAKONA

AUTOMOBILI

22 ▶ LIMUZINA KOJA TO NIJE

IZ STRUČNOG UGLA

20 ▶ SAM MENJA ALI KOJI MENJAČ IMAM?

AKTUELNOSTI

31 ▶ TOJOTA POKLANJA 24.000 LICENCI KAO
PODRŠKU ELEKTRIFIKACIJI VOZILA

32 ▶ ANALIZA RASPODELE DOZVOLA ZA 2019.
GODINU

36 ▶ EVROPSKA KOMISIJA OBJAVILA PODATKE
O BROJU SAOBRAČAJNIH NEZGODA NA
PUTEVIMA U EVROPI
▶ EVROPSKA UNIJA UBRZAVA UVOĐENJE
AERODINAMIČKIH KABINA ZA TEŠKA
TERETNA VOZILA
▶ TRUCK PARKING EUROPE OD SADA I U
VELIKOJ BRITANIJI

37 ▶ NOVE TEHNOLOGIJE U FUNKCIJI BOLJEG
POSLOVANJA PREVOZNIKA – APLIKACIJA
UDRUŽENJA ZA PAMETNE TELEFONE
▶ KINA OTVORILA ČETIRI NOVA GRANIČNA
PRELAZA ZA TIR

▶ HOLANDIJA UVELA ZONE NISKE EMISIJE ZA
TEŠKA TERETNA VOZILA

▶ IRU - PETINA VOZAČKIH POZICIJA NIJE
POPUNJENA U SEKTORU DRUMSKOG
TRANSPORTA U EVROPI

40 ▶ POVEĆANJE CENE PUTARINA NA
AUTO-PUTU A4 U POLJSKOJ

▶ MAĐARSKA - BEZBEDNIJE ONLAIN
PLAĆANJE E-VINJETA I E-PUTARINA

▶ STAV EVROPSKE KOMISIJE U POGLEDU
SPROVOĐENJA ZABRANE NEDELJNOG
ODMORA U KABINI VOZILA

▶ ŠVAJCARSKA - JEDNO OD TRI TEŠKA
TERETNA VOZILA JE NEISPRAVNO

▶ NEMAČKA PROŠIRUJE MREŽU PUTEVA ZA
TERETNA VOZILA DUŽINE 25,25 METARA

DOGAĐAJI

18 ▶ SVE SNAGE USMERENE NA REŠAVANJE
PROBLEMA ZADRŽAVANJA VOZILA NA
GRANIČNIM PRELAZIMA

38 ▶ SVI SU ZAINTERESOVANI DA SE SMANJI
ČEKANJE VOZILA NA GRANICI

INFO PO ZEMLJAMA

26 ▶ DRUMSKI PREVOZ ROBE SA UJEDINJENIM
KRALJEVSTVOM

OGLASI

15 ▶ OD ČLANOVA ZA ČLANOVE

42 ▶ IQ CARD - NOVE BENZINSKE STANICE

▶ NOVA USLUGA ZA ČLANOVE - REGISTRACIJA
VOZILA NA ODLOŽENO PLAĆANJE

▶ MILOG - ZASTUPANJE SRPSKIH FIRMI U
NEMAČKOJ

DRAGAN STOJANOVIĆ, VLASNIK I DIREKTOR PREDUZEĆA „EUROŠPED“



NELOJALNA KONKURENCIJA GUŠI PREVOZNIKE

Za sve koji rade u sektoru prevoza nije tajna da je to jedna od najsloženijih delatnosti koja je u Srbiji opterećena i dodatnim problemima. Možda je najveći među njima nedostatak dozvola, kaže u razgovoru za MT Reviju Dragan Stojanović, direktor i vlasnik „Eurošpeda“, ali dodaje da se to u odnosu na neke ranije godine sve manje manifestuje



KOLIKO JE REPREZENTATIVNIH POSLOVNIH UDRUŽENJA

Iako je Poslovno udruženje „Međunarodni transport“ najbrojnije i veoma se trudi da u kontaktima sa državom formuliše zahteve zasnovane na struci ili iskustvu drugih zemalja, nama se kao partneri u razgovoru sa vlastima pojavljuju druga udruženja od kojih se za neke priča da imaju samo dva člana. Ministarstva policije, finansija i saobraćaja, koja pokrivaju resore međunarodnog transporta, nikada nisu prihvatila da se utvrdi reprezentativnost raznih udruženja a to je veoma bitno. Izgleda kao da im je to odstupnica, pa kada mi nešto tražimo a država nije spremna da uradi, koriste kao izgovor to što druga udruženja nemaju isti zahtev. Mislim da to nije dobro, jer ako tražimo da se

na određeni način reguliše neka oblast, do bi trebalo da ide u prilog preduzećima iz te grane, a onda korist ima i država – kaže Dragan Stojanović.

Udruženje se trudi, ali imamo nekoliko formiranih, za jedno od njih se priča da ima dva člana. PUMT je svakako najbrojniji. Uvek smo spremni i dajemo spisak, a oni ne daju, ali govore stalno koliko imaju. Da li je ikada utvrđivana reprezentativnost udruženja, to bi trebalo da bude izrazito bitno u razgovorima sa državom, ali iz nekog razloga naša ministarstva finansija, policije, saobraćaja izbegavaju da to urade kako bi imali odstupnicu i kada mi nešto tražimo, oni mogu da koriste: pa ima i drugih udruženja.

moćnost da zarade više, jer veliki deo vremena provedu čekajući na graničnim prelazima a to im se ne može platiti. Praktično, kada iz Srbije vozi ture po evropskim zemljama, on zbog čekanja na prelazima može da pređe oko 10.000 kilometara mesečno, dok njegov kolega iz neke od zemalja EU, koji takve prepreke nema, za isto vreme može da napravi i dvostruko veću kilometražu. Tim problemima treba dodati i ograniče-

nje radnog vremena vozača, ne zato što neko traži da oni rade nenormalno više kako bi nama, poslodavcima, bilo bolje, nego što im se zbog čekanja na graničnim prelazima „seče“ radno vreme, i ako je kolona krenula, mora i on da prekine pauzu, pređe granicu a onda za sat ili dva istekne propisanih osam plus jedan sat za volanom i on mora da se zaustavi. Najzad, profesija vozača nije među najpopularnijima jer se mnogo vremena provodi na

putu, on živi u kabini kamiona, odvojen od porodice, ali je to prirodna posla koja u celom svetu prouzrokuje nedostatak ljudi u tom zanimanju. Uz to, jedan od najvećih problema srpskih vozača je kada odu u inostranstvo, a vlasnik im se preorijentise na ture kroz Srbiju, pa on opet mora u tranzit kroz našu zemlju koji podrazumeva duga čekanja na graničnim prelazima. Opet dolazi u situaciju iz koje je hteo da ode kao i kada je bio ovde. ▶

▶ Međutim, postoji ubedenje da je vani bolje, mnogi odu, probaju a neki se i vraćaju – ističe Stojanović.

Prema njegovim rečima, domaći prevoznici koji rade u međunarodnom transportu odskoro se suočavaju još sa jednom procedurom koja usporava protok.

- Naša carina je uvela praćenje robe kroz Srbiju, od momenta utovara do granice ili obratno, takozvane lokatore. Niko nema pravo da ih montira ili skine, osim carinika i dešava se da po nekoliko sati kamion čeka red za papire, a posle se čeka da dođe carinik i skine lokator, ili da ga postavi ako vozilo ulazi u zemlju. To se ponavlja i kada vozilo kreće sa destinacije ili kada stigne na nju. A činjenica je da to ničemu ne služi. Carina, istina je, smatra da će tako da kontrolišu robu kako neko ne bi menjao sadržaj tovara kroz zemlju, da ubaci nešto ili iznese. A zapravo prema lokatorima može samo da vidi kada je vozilo parkirano ili da li je skrenulo sa neke trase koja se očekuje. I jasno je da lokator ne može da se skine, ali on se nalazi na poledini vozila, a sa strane vozač ako hoće, može da ubaci šta god želi. Lokatori nisu uvedeni u gotovo ni jednoj zemlji EU, ali naša carina verovatno mora da opravda kako je potrošena donacija za njeno osavremenjavanje, pa su morali da ih montiraju – ističe Stojanović. On dodaje i da su privrednici u toj granici često suočeni sa nelegalnom konkurencijom, pre svega onima koji pokušavaju da razviju biznis tako što će „uštedeti“ na prevozu koji rade bez dozvola, švercuju se, improvizuju propise. Međutim, ističe da je to kratkog daha i da su na duge staze uvek na dobitku oni koji se trude da rade ispravno. Posebno

KORAK PO KORAK



-Pred raspad Jugoslavije radio sam u Bosni, Modriči u beogradskom predstavništvu „Remont transa“. Iz ukupne društvene klime bilo je jasno da nećemo imati drugu opciju za rad ako ne napravimo odstupnicu, privatno preduzeće. Osnovani smo ga u januaru 1991. a već je u maju mesecu počeo rat u Bosni. Bili smo odsečeni od ostalih delova tadašnje zemlje, ali su svi zaposleni ostali da rade u tom novoosnovanom preduzeću, nijedan radnik nije otpušten. Međutim, morali smo bitno da promenimo način rada. Nekada smo radili sve vrste prevoza a ostali smo bez preduzeća, bez vozila. Prvo smo uključili vozila drugih privatnika, ali i paralelno počeli da nabavljamo svoja. Vrlo brzo smo prevazišli problem i sada imamo 28 kamiona, a zavisno od sezone i obima posla, povremeno poneki uzmemo i u zakup – priča Dragan Stojanović. On kaže da je u vreme rata bilo izuzetno mnogo posla za „Eurošped“ jer je mogao da radi samo onaj ko je mnogo znao i imao hrabrosti, jer su se svakodnevno javljale prepreke.

-Na neverovatan način smo savladavali teškoće, prepreke na granicama i na to je čovek morao da se usudi i da zna šta radi. Imali smo dosta iskustva u tom poslu, ali smo stalno morali da učimo papirologiju, da je savladavamo, to su bile glavne prepreke. Dovoljno da zakomplikuje stvar bilo je to što su se svakih mesec dana menjali potpisnici raznih dozvola i svu dokumentaciju morali smo tome da prilagođavamo. U tom periodu nisu propisi toliko ometali rad. Bilo je dovoljno da nam papiri za našu državu budu čisti, i da budu čisti za vani, kada pređemo granicu, iako su oni bili potpuno različiti od naših. Morali smo da primenjujemo zakone iz dva sistema, i to smo radili uz mnogo gimnastike, ali smo poštovali sve obaveze – objašnjava Stojanović i kaže da je prednost „Eurošpeda“ bila u tome što se firma razvijala polako, korak po korak, što je omogućavalo da se brzo prilagodi kada se promene uslovi, dok je propala većina prevoznika koji su hteli brzi uspon u poslu.

je važno da se po propisima radi u međunarodnom transportu, jer se tu kontrole podrazumevaju i svaka greška, čak i kada je nenamerna, zahteva da se odmah ispravi ili sledi kazna. - Još se teži problem u transportu javio kada su skinute sankcije. Odjednom se pojavljuje jako veliki broj prevoznika, onih koji nisu smeli prići granici do sredine 90-ih. I svi oni pokušali su da damping cenama uđu na tržište. Tako

je rečenica „meni se isplati“ napravila ogroman problem i njima, ali i ostalim firmama koje su, laganom reakcijom, bile prinuđene da spuste tarife. Nisu ukalkulisali vanredne troškove, štete, kazne ili kvarove. Oni su brzo propadali, ali su takvim pristupom ugrozili i druge. Međutim, transport je žilava grana, ali mnogo vode treba da prođe Dunavom da bi savladale sve finese, i oni sa više iskustva znali su u takvim perio-

dima brzo da se transformišu u sektore prevoza gde nema tako neloyalne konkurencije. Za nas, to je bio vangabaritni i sve vrste specijalnih prevoza. Među prvima smo osvojili to tržište i počeli da radimo pretežno u inostranstvu i sa trećim zemljama – kaže naš sagovornik. Ukazuje da je u i tom specijalizovanom sektoru mnogo problema a kao primer navodi da do pre godinu dana nije bilo



vremenske, odnosno godišnje dozvole. Ona je sada uvedena, ali je i dalje najskuplja u Evropi.

- Vremenska dozvola na pojedinačno, jedno vozilo, košta 55.000 dinara, što na prvi pogled nije puno para. Međutim, ista takva dozvola sa mogućnošću da je koristi pet vozila u Nemačkoj vredi 200 evra zajedno sa troškom špeditera preko koga se dozvola dobija. U Hrvatskoj to košta 50 evra sa doplatom 10 plus 10 evra po kamionu, ali može da se upiše neograničen broj kamiona, pa je za njihovih deset kamiona manja cena nego za naš jedan – objašnjava Stojanović.

Poseban problem su jako visoke kazne, i preduzeće će 200.000 morati da plati ukoliko vozač prekorači radno vreme. Nedavno je uvedena takozvana „pametna minuta“ koja daje malu toleranciju, ali ranije se bukvalno sankcionisala i pet minuta duža vožnja. Oni koji kontrolišu tvrde da je vozač morao da planira i na vreme odluči gde će da se parkira za pauzu.

- Kao da u Albaniji ili Srbiji ima javnih parkinga na svakom ćošku i da vozač može gde hoće da stane. To je problem i u redovnom prevozu, ali nama u vangabaritnom i specijalnom je izražene, jer imamo propisane trase i koordinate. Naš vozač ne sme da skrene sa tog puta da bi napravio pauzu jer je to nepoštovanje dozvole za prevoz. Uz to, i ova vrsta prevoza suočava se sa neloyalnom konkurencijom, a najčešći oblik je kad firma jednim vozilom preveze veću količinu tereta nego što je dozvoljeno, na primer 50, umesto dozvoljenih 40 tona. U međunarodnom transportu to je gotovo nemoguće, jer su kontrole sveobuhvatne, ali je sramota kako država kod nas dozvoljava da se pretovarenim vozilima uništavaju putevi – kaže vlasnik „Eurošpeda“ i dodaje da ni kazne, kada se dogode, nisu ujednačene, jer je za isti propust po zakonu o bezbednosti 2,5 miliona, a po zakonu o putevima tri miliona dinara. ■

M. Stevanović

NOVI USKLAĐENI DINARSKI IZNOSI AKCIZA

Vlada Republike Srbije usvojila nove usklađene iznose akciza



Vlada Republike Srbije usvojila je usklađene iznose akciza čime su usklađeni i iznosi do kojih se umanjuje plaćena akciza na derivate nafte, biogoriva i biotečnosti. Novi usklađeni dinarski iznosi akciza objavljeni su 25. januara 2019. godine u Službenom glasniku RS. Od 1. februara 2019. godine iznos akcize na dizel-gorivo iznosi 57,63 rsd/lit, a prevoznicima se, u skladu sa pravilnikom, vraća akciza do iznosa od 48,56 rsd/lit, odnosno refakcija je 9,07 rsd/lit. ■



SPROVEDENI PRVI ISPITI O PROFESIONALNOJ OSPOSOBLJENOSTI ZA PREVOZ TERETA

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je sprovelo prvi ispit o profesionalnoj osposobljenosti za prevoz tereta



Prvi ispit o profesionalnoj osposobljenosti za lica odgovorna za prevoz tereta u drumskom saobraćaju održan je 18. i 19. aprila 2019. godine. Pravilnikom o načinu, programu i postupku sprovođenja ispita o profesionalnoj osposobljenosti, obrascu sertifikata o profesionalnoj osposobljenosti, postupku izdavanja sertifikata o profesionalnoj osposobljenosti, kao i načinu vođenja evidencije o održanim ispitima i izdatim i oduzetim sertifikatima o profesionalnoj osposobljenosti („Sl. glasnik RS“ br. 17/2017), definisano je da se ispit o profesionalnoj osposobljenosti polaže pismeno i da se sastoji od dva testa. Prvi test čini najmanje 20 pitanja sa više ponuđenih odgovora iz oblasti prevoza tereta, od kojih je samo jedan tačan, pitanja koja zahtevaju direktan odgovor ili kombinacija ova dva sistema. Drugi test čini studija slučaja, odnosno analiza pojedinih situacija iz oblasti prevoza tereta kojim se proveravaju znanja i veštine kandidata za pravilnu primenu propisa u praksi. Vreme trajanja ispita je 120 minuta pojedinačno za svaki test. Ispit o profesionalnoj osposobljenosti obuhvata pitanja iz sledećih oblasti:

• Građansko pravo;

• Trgovinsko pravo;

• Radno pravo;

• Fiskalno pravo;

• Poslovno i finansijsko rukovođenje preduzećem;

• Pristup tržištu;

• Tehnički standardi tehnički aspekti eksploatacije;

• Bezbednost saobraćaja.

Prilikom podnošenja zahteva za polaganje ispita, Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture dostavlja se (pored zahteva) i sledeća dokumentacija:

• fotokopija lične karte;

• dokaz o uplati sredstava na ime troškova polaganja ispita (10.120,00 dinara) i republičke administrativne takse (310,00 dinara);

• fotokopija diplome o stečenom obrazovanju, overena kod organa nadležnog za overu prepisa. ■



POČELA SERTIFIKACIJA PROFESIONALNIH VOZAČA

Od 31. januara 2019. godine moguće je podnošenje zahteva za izdavanje sertifikata i kvalifikacionih kartica za profesionalne vozače

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je na osnovu člana 203. i člana 204. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima donelo dva podzakonska akta koja bliže uređuju oblast sertifikacije profesionalnih vozača i to Pravilnik o uslovima i načinu sticanja sertifikata o stručnoj kompetentnosti i kvalifikacionoj kartici vozača i Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava pravno lice koje vrši profesionalno osposobljavanje vozača („Sl. glasnik RS“, br. 102/2018). Pomenuti pravilnici stupili su na snagu 29. decembra 2018. godine.

Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srbije otpočela je 31. januara 2019.

godine sa procesom sertifikacije profesionalnih vozača.

Vozači koji na dan stupanja na snagu Pravilnika o uslovima i načinu sticanja sertifikata o stručnoj kompetentnosti i kvalifikacione kartice, kao i u periodu od jedne godine od dana stupanja, odnosno do 29. decembra 2019. godine, imaju u vozačku dozvolu upisanu neku od kategorija C, C1, D, D1, CE, C1E, DE ili D1E, mogu podneti zahtev za izdavanje sertifikata i kartice, bez pohađanja obavezne obuke i polaganja stručnog ispita.

Sertifikat o stručnoj kompetentnosti i kvalifikacionu karticu mora imati svaki vozač kome je upravljanje vozilom osnovno zanimanje, kada upravlja vozilom, odnosno skupom vozila kategorija C, C1, D, D1, CE,



C1E, DE ili D1E. Izuzeća u pogledu obaveze licenciranja odnose se na vozače koji upravljaju:

- vojnim vozilima, vatrogasnim ili vozilima policije,
- vozilima čija konstruktivna brzina ne prelazi 45 km/h,
- vozilima koja se koriste u vanrednim situacijama ili akcijama spašavanja,
- vozilima čije se karakteristike ispituju na putu u cilju tehničkog razvoja, popravke ili održavanja, kao i novih ili prepravljenih vozila koja još nisu puštena u

saobraćaj,

- vozilima koja se koriste za osposobljavanje kandidata za vozače ili za obuku za sticanje početne kvalifikacije, odnosno periodične obuke,
- vozilima čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 7,5 t, odnosno koja osim sedišta za vozača imaju više od 8, a najviše 16 sedišta i čija najveća dužina ne prelazi 8 m, kad obavlja prevoz za sopstvene potrebe,
- vozilima koja prevoze materijal ili opremu koju vozač koristi u svrhu obavljanja svog osnovnog zanimanja, pod uslovom da upravljanje vozilom nije osnovno zanimanje vozača.

ZAKAZIVANJE TERMINA ZA PODNOŠENJE ZAHTEVA

U cilju bolje organizacije i smanjenja vremena čekanja vozača, omogućeno je zakazivanje termina za podnošenje zahteva za članove Udruženja.

Prevoznici koji žele da zakažu termin potrebno je da Udruženju dostave naziv ekspoziture AMSS u kojoj žele da podnesu zahtev, ovlašćenje kojim ovlašćuju zaposleno lice da u ime vozača preda zahtev i preuzima sertifikat/karticu, na memorandumu firme zajedno sa spisakom vozača za koje se podnosi zahtev. Pored toga, u slučaju zbirne uplate taksi potrebno je da prevoznik dostavi i potvrdu o uplati ili izvod. Pomenuta dokumenta (u elektronskom obliku) mogu se dostaviti na office@pumedtrans.com, a Udruženje će ista proslediti Agenciji. Nakon toga Agencija će kontaktirati sa AMSS u vezi sa terminima i iste proslediti Udruženju.

PODNOŠENJE ZAHTEVA ZA IZDAVANJE SERTIFIKATA I KVALIFIKACIONE KARTICE

Zahteve za izdavanje sertifikata i kartica vozači mogu podneti u nekoj od ovlašćenih ekspozitura Auto-moto saveza Srbije sa kojim je Agencija potpisala Ugovor o angažovanju za vršenje poslova podnošenja i obrade zahteva za izdavanje sertifikata i kartica za vozače. U trenutku pisanja ovog teksta, u 31 gradu u Srbiji omogućeno je podnošenje zahteva u ovlašćenim ekspoziturama AMSS, a spisak pomenutih gradova može se pronaći na zvaničnoj internet prezentaciji Agencije.

U slučaju da vozač nije u mogućnosti lično da preda zahtev ili preuzme sertifikat i karticu, ovaj se postupak može sprovesti na sledeći način:

- vozač može ovlastiti fizičko lice, da u ime vozača preda zahtev, odnosno preuzme sertifikat i karticu, pri čemu ovlašćenje mora da bude overeno od strane nadležnog organa za overu;

• poslodavac kod koga je vozač zaposlen može ovlastiti zaposleno lice iz pravnog lica, da u ime vozača preda zahtev, odnosno preuzme sertifikat i karticu. Ovlašćenje mora biti na memorandumu tog pravnog lica, overeno potpisom.

Obavezno je napomenuti u ovlašćenju da li se ovlašćenje odnosi samo na podnošenje zahteva ili i

na preuzimanje sertifikata i kartice.

Zahtev se mora potpisati na licu mesta pri predaji istog, a u slučaju da zahtev donosi ovlašćeno lice, zahtev mora biti prethodno potpisan od strane vozača. Uz Zahtev za izdavanje sertifikata i kartice vozač prilaže i sledeće:

- Fotokopiju ili ispis lične karte vozača – originalni dokument na uvid;
- Fotokopiju vozačke dozvole vozača – originalni dokument na uvid;
- Fotografiju vozača formata 25 x 35 mm, ne starija od 6 meseci;
- Dokaze o izvršenim uplatama.

U slučaju da preduzeće želi da izvrši uplatu za svoje vozače, potrebno je da pored dokaza o izvršenoj uplati (potvrda iz banke), dostavi i spisak svih vozača za koje je izvršena uplata, na memorandumu kompanije, overeno potpisom i pečatom. Poziv na broj za uplate pravnih lica za troškove izrade kartice je 203 (bez upisa broja vozačke dozvole).

U cilju ubrzanja procedure podnošenja zahteva Agencija je omogućila elektronsko podnošenje putem veb-portala. Popunjavanjem zahteva putem veb-portala Agencije znatno se smanjuje vreme čekanja u ekspozituri prilikom fizičkog podnošenja zahteva sa pratećom dokumentacijom. Važno je napomenuti da veb-portal omogućava samo smanjenje vremena obrade zahteva u ekspozituri, i da je vozač ili ovlašćeno lice u obavezi da zahtev i ostalu dokumentaciju podnese u odabranoj ekspozituri.

PONOVNO UVOĐENJE „BELIH LISTA“

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture donelo je odluku o ponovnom uvođenju tzv. „belih lista“



Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je donelo odluku o ponovnom uvođenju opcije za avansno razduženje i preuzimanje dozvola kod prevoznika koji su ispoštovali unapred poznata pravila pravilnog korišćenja i razduženja dozvola a koriste uslugu elektronskog razduženja i zaduženja putem „tokena“, odnosno e-ITP šaltera.

Ukoliko je prevoznik tokom određenog perioda vremena pravilno koristio i razdužio preuzete dozvole, dospeva na tzv. „belu listu“. „Bele liste“ su uvedene na zahtev predstavnika prevoznika i primenjuju se na način koji je svojevremeno dogovoren na „Saветu korisnika“ 2014. godine. Ministarstvo je donelo odluku da se sa kreiranjem liste za avansno preuzimanje koriste podaci dobijeni od petka, 15. marta 2019. godine pa nadalje.

Uslove koje je neophodno da ispune domaći prevoznici-korisnici internet portala za avansno preuzimanje dozvola na osnovu elektronskog razduženja mogu se pronaći na zvaničnoj internet prezentaciji Udruženja.

PRIVREMENE ZABRANE KRETANJA VOZILA U BELORUSIJI

Belorusija uvela privremene prolećne i letnje zabrane kretanja za teretna vozila



Odlukom Ministarstva transporta i komunikacija Republike Belorusije, donetom 6. marta 2019. godine, a koja je stupila na snagu 25. marta, uvedene su privremene zabrane kretanja za teretna vozila određenog osovinskog opterećenja.

U skladu sa pomenutom odlukom, od 25. marta do 25. aprila 2019. godine (prolećne zabrane kretanja), uvedene su zabrane kretanja za vozila čije osovinsko opterećenje po jednoj osovini iznosi od 6 tona do 9 tona. Prolećne zabrane se ne odnose na prevoz: putnika, živih životinja, cveća, humanitarne pomoći, lekova, pošte, žitarica i semenske robe, hrane, opasne robe, smrznute robe, prevoze u svrhu održavanja javnih puteva, i prevoze u svrhu odbrane i u vanrednim situacijama.

Od 23. maja do 31. avgusta 2019. godine, na snazi su letnje zabrane kretanja, kojima se zabranjuje kretanje vozila čije osovinsko opterećenje jedne osovine premašuje 6 tona na auto-putevima sa asfaltnim kolovoznim zastorom u periodu od 11 h do 20 h, u danima kada je temperatura vazduha viša od 25°C. Slično prolećnim zabranama, u toku letnjih zabrana, dozvoljeno je kretanje vozila koja se koriste u svrhu prevoza: putnika, živih životinja, cveća, humanitarne pomoći, bitumena, betona i asfalta, opasne robe, žitarica i semenske robe, smrznute robe, životinjskog otpada i u vanrednim situacijama.

DOSTUPNA NOVA KONTROLNA VAGA U MAĐARSKOJ



Mađarski upravljač puta, kompanija Magyar Közút Nonprofit Zrt., postavio je novu kontrolnu vagu u Mađarskoj. Nova kontrolna samouslužna vaga koja je dostupna vozačima teretnih vozila nalazi se na južnoj strani auto-puta M30 (prema auto-putu M3) u blizini odmorišta Hejőkertesztúr.



PODSETNIK – UKINUTA NAKNADA ZA KORIŠĆENJE PUTEVA U BELORUSIJI

Udruženje podseća članove da je od 1. januara 2019. godine Belorusija ukinula naknadu za korišćenje puteva od strane motornih vozila koja su registrovana u drugim zemljama



Izmenama Poreskog zakona Republike Belorusije, od 1. januara 2019. godine ukinute su naknade za korišćenje puteva od strane motornih vozila koja su registrovana u drugim zemljama. Kolege iz Belorusije savetuju da ukoliko se iz nekog razloga prevoznici naplati pomenuta naknada, potrebno je da se prevoznici obrate saobraćajnoj inspekciji Ministarstva nadležnog za saobraćaj Belorusije kako bi se ista prevozniku vratila. ■



HRVATSKA – ZABRANA KRETANJA VOZILA NA POJEDINIM DEONICAMA PUTEVA

Hrvatska je uvela zabrane kretanja vozila čija je ukupna dozvoljena masa veća od 7,5 tona na pojedinim deonicama puteva



Ministarstvo nadležno za saobraćaj Hrvatske donelo je pravilnik kojim je definisana zabrana kretanja za vozila čija je ukupna dozvoljena masa veća od 7,5 tona, na pojedinim deonicama puteva u Hrvatskoj. Pomenuti pravilnik stupio je na snagu 7. marta 2019. godine. Posebno je važno napomenuti da je kretanje vozilima najveće dozvoljene mase preko 7,5 tona zabranjeno na Podravskoj magistrali, odnosno na relaciji Našice–Đurđevac kao i na graničnom prelazu Mursko Središće. Deonice i mapu puteva na kojima važi pomenuta zabrana možete dobiti u Sekretarijatu Udruženja. ■

IZMENE U KONTROLI GRAĐEVINSKOG MATERIJALA NA GRANIČNIM PRELAZIMA



Direktorat za radijacionu i nuklearnu sigurnost i bezbednost Srbije obavestio je

Upravu carina o izmenama u postupanju pri kontroli građevinskog materijala na graničnim prelazima u Republici Srbiji. U obaveštenju stoji da je u skladu sa Zakonom o radijacionoj i nuklearnoj sigurnosti i bezbednosti („Službeni glasnik RS“ broj 95/18) koji je stupio na snagu 9. decembra 2018. godine, kao i Pravilnikom o kontroli radioaktivnosti roba pri uvozu, izvozu i tranzitu („Službeni glasnik RS“ 44/11) i Pravilnikom o granicama sadržaja radionuklida u vodi za piće, životnim namirnicama, stočnoj hrani, lekovima, predmetima opšte upotrebe, građevinskom materijalu i drugoj robi koja se stavlja u promet („Službeni glasnik RS“ broj 36/18) izmenjeno Uputstvo o postupanju prilikom kontrole građevinskog materijala na graničnim prelazima u Republici Srbiji. Ovim uputstvom definisano je da ovlašćeno pravno lice za vršenje poslova zaštite od jonizujućih zračenja koje vrši uzorkovanje građevinskog materijala, treba da pribavi



od uvoznika/vlasnika i Izjavu o nameni građevinskog materijala koji se uvozi kao i informacije o korišćenju građevinskog materijala. Izmene u postupanju prilikom kontrole odnose se samo na kontrolu radioaktivnosti građevinskog materijala na graničnim prelazima u Republici Srbiji kao i pri stavljanju navedene robe u odgovarajući carinski postupak. Kada je 9. decembra 2018. godine stupio na snagu Zakon o radijacionoj i nuklearnoj sigurnosti i bezbednosti, prestale su da važe odredbe Zakona o transportu opasne robe koje se odnose na transport robe klase 7 ADR-a. ■

GRUZIJA – NOVI PROPISI O MAKSIMALNO DOZVOLJENIM DIMENZIJAMA I MASAMA VOZILA

Gruzija donela nove propise o maksimalno dozvoljenim dimenzijama i masama vozila



Novi propisi o maksimalno dozvoljenim dimenzijama i masama vozila u Gruziji stupaju na snagu 1. juna 2019. godine. Izmene u pogledu dimenzija i masa vozila koje će važiti od 1. juna prikazane su u narednim tabelama.

Tabela 1. Dozvoljene mase vozila u Gruziji (od 1. 6. 2019)

MAKSIMALNE DOZVOLJENE MASE

Masa po gonjenoj osovini	Masa po pogonskoj osovini	Kamion 2 osovine	Kamion 3 osovine	Skup vozila, kamion sa prikolicom 4 osovine	Skup vozila, kamion sa prikolicom 5 i više osovina	Skup vozila, kamion sa poluprikolicom 5 i više osovina
10	11,5	18	25/26	36	40	40

Tabela 2. Dozvoljene dimenzije vozila u Gruziji (od 1. 6. 2019)

MAKSIMALNE DOZVOLJENE DIMENZIJE

Visina	Širina	Dužina		
		kamion ili prikolica	vučno sa prikolicom	tegljač sa poluprikolicom
4	2,55	12	18,75	16,50



TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

Prvi
Smart Logistics System
u Evropi!

www.timocom.rs



OGRANIČENO TRAJANJE PARKIRANJA NA JAVNIM PUTEVIMA U SLOVENIJI

Trajanje parkiranja na odmorštima na javnim putevima Slovenije ograničeno je na 90 sati

Na osnovu Zakona o putevima (ZCes-1) Slovenije trajanje parkiranja za teretna vozila na odmorštima koja su namenjena za kratka zadržavanja na javnim putevima je ograničeno. Vozači teretnih vozila mogu da parkiraju vozila na ovim površinama u trajanju od najviše 90 sati, ili do trajanja zabrane kretanja vozila, samo u slučaju ako se vozač ne nalazi u vozilu ili u njegovoj neposrednoj blizini. Vozači su dužni da označe tačan datum i vreme početka parkiranja na unutrašnjem delu vetrobranskog stakla. Parkiranje samo priključnih vozila na ovim površinama je zabranjeno.

Za nepoštovanje ovih odredbi mogu se izreći novčane kazne u iznosu od 1.000 evra za vozača, 1.000 evra za lice odgovorno u pravnom licu i 4.000 evra za pravno lice.

EVROPSKI PARLAMENT GLASAO O „PAKETU MOBILNOSTI“

Evropski parlament je 4. aprila 2019. godine glasao o promenama pravila u drumskom saobraćaju koje su predviđene „Paketom mobilnosti“. Usvojene odredbe „Paketa mobilnosti“ od strane Evropskog parlamenta su:

Kompanije koje obavljaju transportnu delatnost moraću da organizuju svoje poslovanje tako da vozači mogu da se vrate u državu registracije najmanje svake četiri nedelje. Takođe, pun nedeljni odmor u kabini vozila je zabranjen. Kada je reč o ovom predlogu, 394 poslanika Evropskog parlamenta glasalo je za, 236 je bilo protiv, dok je 5 poslanika bilo uzdržano.

U pogledu izuzeća od obaveze licenciranja poslanici su izglasali da se granica od 3,5 tone najveće dozvoljene mase spusti na 2,4 tone, što znači da će za prevoz vozilima preko 2,4 tone najveće dozvoljene mase biti obavezno licenciranje kao i ugradnja tahografa. Propisi koji se odnose na upućivanje vozača u druge zemlje (detašman) neće se odnositi na bilateralne i tranzitne prevoze.

Evropski parlament je glasao za uspostavljanje jedinstvenog pravnog okvira za primenu propisa koji bi se odnosili na upućivanje vozača u druge zemlje a sve sa ciljem da bi se sprečila birokratija uzrokovana različitim nacionalnim propisima. Kada je reč o ovom predlogu, 317 poslanika glasalo je za, 302 je bilo protiv, dok je 14 poslanika bilo uzdržano.

ZABRANA PRELASKA MOSTA PREKO REKE RAJNE KOD GRADA DUIZBURGA U NEMAČKOJ

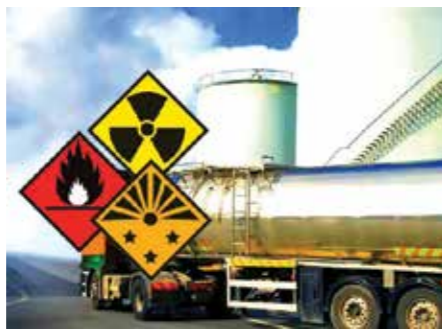
Zbog oštećenja mosta uvedena je zabrana prelaska mosta preko reke Rajne u gradu Duizburgu

Zbog oštećenja na mostu preko reke Rajne u gradu Duizburgu, (mesto Neuenkamp), uvedena je zabrana prelaska za teretna vozila čije je osovinsko opterećenje veće od 11,5 tona. Zbog bezbednosti učesnika u saobraćaju, instalirani su sistemi za merenje vozila kao i barijere. Osovinska opterećenja se evidentiraju prilikom vožnje na auto-putu A40, i ukoliko se izmeri osovinsko opterećenje veće od 11,5 tona, aktiviraće se barijera neposredno pre pomenutog mosta. U tom slučaju, vozilo će se upućivati na dodatno merenje i ukoliko je osovinsko opterećenje pri dodatnom merenju veće od 11,5 tona, vozilu će se zabraniti prelazak preko ovog mosta. Kolege iz Nemačke savetuju da se vozila prilikom prelaska uređaja za merenje kreću brzinom od 40 km/h.

UPRAVA CARINA – PRIMENA ČLANA 47A. ZAKONA O TRANSPORTU OPASNE ROBE

Uprava carina izdala je obaveštenje vezano za pravilnu i jednobraznu primenu člana 47a. Zakona o transportu opasne robe

Zakon o izmenama i dopunama Zakona o transportu opasne robe stupio je na snagu 6. novembra 2018. godine. Navedenim zakonom definisano je da sva vozila cisterne koja prevoze opasnu robu i vozila koja prevoze opasnu robu sa visokom potencijalnom opasnošću imaju prednost prilikom prelaska državne granice.



Kako se u praksi javila dilema da li se ovaj član odnosi samo na vozila napunjena opasnom robom ili prednost imaju

i prazna, neoštećena vozila, Uprava carina izdala je obaveštenje vezano za pravilnu i jednobraznu primenu pomenutog člana. U obaveštenju stoji da se član 47a. Zakona o transportu opasne robe primenjuje na SVA vozila cisterne koja prevoze opasnu robu i vozila koja prevoze opasnu robu sa visokom potencijalnom opasnošću, kao i na prazna, neoštećena vozila i cisterne, samo u slučaju kada se, prema ADR-u, poslednja roba koja se prevozila klasifikuje u opasnu robu sa visokom potencijalnom opasnošću.

NOVINE UZ APRILSKU REVIZIJU GP RASPODELE ZA 2019. GODINU

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture utvrdilo je aprilsku reviziju godišnjeg plana raspodele za 2019. godinu. Novim Opštim delom plana raspodele Ministarstvo je uvelo novi poseban uslov za korišćenje dozvole. Uz razduženje pojedinačnih dozvola kojima je obavljen bilateralni prevoz kao dokaz, potrebno je da prevoznik dostavi kopiju JCI, odnosno odgovarajući ekvivalentan dokaz. Obaveza dostavljanja ovog dokaza započinje od 1. maja 2019. godine. Udruženje je dalo sugestiju da se ova obaveza ne uvodi za svako razduženje, već samo za ona za koja se uvidom posumnja u ispravnost iste, te da se drugim dokumentima dokaže obavljena bilateralna vožnja.



POVRAĆAJ VIŠE ILI POGREŠNO UPLAĆENE REPUBLIČKE ADMINISTRATIVNE TAKSE

Uprava za trezor Ministarstva finansija nadležna je za povraćaj pogrešno uplaćene republičke administrativne takse

Povraćaj više ili pogrešno uplaćene republičke administrativne takse vrši Ministarstvo finansija, Uprava za trezor na teret računa za uplatu javnih prihoda na osnovu rešenja Poreske uprave. Zahtev za povraćaj više ili pogrešno uplaćene republičke administrativne takse podnosi se nadležnoj organizacionoj jedinici Poreske uprave. Uz zahtev za povraćaj, podnosilac zahteva dužan je da dostavi i original potvrdu nadležnog organa, po čijem nalogu je izvršeno plaćanje, da sredstva nisu i neće biti iskorišćena za svrhu za koju su namenjena, kao i original naloga za uplatu ili izvod kao dokaz o izvršenoj uplati republičke administrativne takse. Nadležna organizaciona jedinica Poreske uprave sprovodi postupak utvrđivanja činjeničnog stanja i odlučuje po zahtevu, tj. donosi rešenje o povraćaju više ili pogrešno uplaćene republičke administrativne takse. Doneto rešenje dalje se dostavlja na izvršenje nadležnoj organizacionoj jedinici Uprave za trezor.

www.almaks.rs

Almaks GPS
SATELITSKO PRAĆENJE VOZILA



DA LI VOZE ILI VAS VOZAJU?

- bez malverzacija sa gorivom
- daljinsko čitanje tahografa
- uvid u radne sate vozača
- tekstualna komunikacija sa vozačem
- ocenjivanje stila vožnje
- praćenje temperature cargo prostora

POJAČANA KONTROLA NA GRANIČNIM PRELAZIMA SA MAĐARSKOM

Kako smo obavješteni od kolega iz Mađarske, od strane njihovog Ministarstva unutrašnjih poslova naređeno je da se pojača kontrola teretnog saobraćaja na mađarsko-srpskim, mađarsko-hrvatskim i mađarsko-rumunskim graničnim prelazima.

Pojačana kontrola planirana je u periodu od 12. aprila do 5. maja 2019. godine i od 14. juna do 15. septembra 2019.

U navedenom periodu pojačana kontrola vršiće se na sledećim graničnim prelazima:

1. Mađarska–Srbija: Rösztke–Horgoš i Tompa–Kelebija;
2. Mađarska–Hrvatska: Letenye II–Goričan i Udvar–Duboševica;
3. Mađarska–Rumunija: Ártánd–Bor, Csanádpalota–Nagy-lak, Csengersima–



Petea, Kiszombor–Cenad, Nagylak–Nádlac i Vállaj–Urziceni. U periodu pojačane kontrole očekuju se još veća zadržavanja na pomenutim graničnim prelazima.



RUSIJA – PROLEĆNE ZABRANE KRETANJA ZA TEŠKA TERETNA VOZILA

Ruska Federacija je uvela prolećne zabrane kretanja u pojedinim federalnim subjektima. Spisak federalnih subjekata koji su pod zabranama kretanja kao i period u kome važe iste dostupne su na zvaničnoj internet prezentaciji Udruženja.

RUSIJA – IZMENE U VEZI ZABRANE PREVOZA POJEDINE ROBE IZ/KROZ UKRAJINU

Vlada Ruske Federacije objavila je izmene u vezi zabrane prevoza robe koja je poreklom iz Ukrajine ili koja je tranzitirala Ukrajinu. Vlada Ruske Federacije je 18. aprila 2019. godine donela Odluku br. 440-25 kojom je izmenjena prethodna odluka u vezi zabrane prevoza robe koja je poreklom iz Ukrajine ili koja je tranzitirala Ukrajinu. Novom Odlukom proširen je spisak robe koja podleže ovoj zabrani, a ista se može pronaći na zvaničnoj internet prezentaciji Udruženja.

UPRAVA CARINA – KONTAKTI ZA INFORMACIJE U VEZI SA ELEKTRONSKIM LOKATORIMA

Uprava carina je na svojoj zvaničnoj internet prezentaciji objavila kontakte za informacije u vezi sa elektronskim lokatorima. Za sva pitanja i prijave nepravilnosti u vezi sa radom elektronskih lokatora prevoznici se mogu obratiti Upravi carina na dežurni telefon Komandnog centra UC 064/858 33 17 ili na imejl adresu el_pitanja@carina.rs. Udruženje ovim putem moli članove da svako zapažanje, probleme i sugestije ka Upravi carina **OBAVEZNO** pošalju na dati imejl ili telefon.

Podsećamo da Udruženje podržava svaku vrstu kontrole koja će sprečiti zloupotrebe i zaštititi budžet. Međutim, ovakva mera nije došla u pravo vreme i način njene primene je besmislen. Podržavamo stavljanje lokatora na teretna vozila koja voze visokorizične, akcizne i robe gde je moguće očekivati zloupotrebu i gde softver analize rizika signalizira stavljanje lokatora.



OD ČLANOVA ZA ČLANOVE

Zbog sve teže ekonomske situacije i borbe sa konkurencijom i sve većim troškovima poslovanja, Udruženje poziva članove da ukoliko, pored transportne delatnosti, imaju i druge vidove delatnosti, daju posebnu ponudu za članove Udruženja za te usluge.

Trenutno aktivne ponude su:

TEHNIČKI PREGLED BATATRANS D.O.O., TREŠNJEVAC

TP „Batatrans“, Partizanski put 2, Trešnjevac
Ponuda tehničkog pregleda za članove Udruženja:

- TP za vučno vozilo 5500 rsd bruto,
- TP za priključno vozilo 5000 rsd bruto.

Kontakt: **063/653-552**

AUTO SERVIS MOTO MIS D.O.O., BEOGRAD

MOTO MIS d.o.o., Zrenjaninski put 91, Beograd

Usluga obrade diskova, doboša i glava motora kako za putnički tako i za teretni program za članove Udruženja. Obrada se vrši na namenskoj mašini za te svrhe italijanskog proizvođača COMEC RC 9000. Pored toga, vrši se provera i dopuna klima pred predstojeću letnju sezonu. Redovan servis putničkih i teretnih vozila. Cenovnik usluga možete dobiti u Sekretarijatu udruženja.

Kontakt: **011/2710-668; 069/1508-877**

ELEKTRONSKA NAPLATA PUTARINE, TEHNO-COOP D.O.O., SUBOTICA

Priprejd dopune tag uređaja za plaćanje putarine i prodaja tag uređaja za elektronsku naplatu putarine – prema skali popusta JP Putevi Srbije, moguće je ostvariti od 4% do 10% popusta u zavisnosti od visine avansne uplate. Postpejd plaćanje putarina – jednom mesečno plaćanje putarine za sva vozila (dobija se detaljna specifikacija korišćenja uređaja za svako vozilo). Mogućnost dobijanja 5% popusta na iznos mesečnog računa ukoliko se račun za prethodni mesec plati u roku. Nije potrebna garancija banke, već samo dve blanko menice. Spisak poslovnica firme Tehno-Coop d.o.o. možete pronaći na sajtu Udruženja. Za dodatne informacije kontakt telefon: 024/576-536 ili na mejl putarine@tehnocoop.co.rs

PREMIJUM SREDSTVA ZA PRANJE I ODMAŠĆIVANJE, TRAFFIC & TRANSPORT SOLUTIONS D.O.O., NOVI SAD

Proizvodi za pranje i održavanje vozila, radnih mašina, objekata i dr. premijum kvaliteta. Sve informacije o proizvodima dostupne su na sajtu: www.diamond-pro.rs. Za sve članove odobravamo popuste, a postoji i mogućnost kompenzacije. Sve informacije na telefone:

za područje Vojvodine i Mačve - **Bojan 063/10-888-49**
za teritoriju uže Srbije - **Milan 063/10-886-49**
ili na: **office@tts.co.rs**



NEOPHODNOST ZAKLJUČAVANJA DIGITALNIH TAHOGRAFA KARTICAMA PREVOZNIKA

Udruženje upozorava članove u vezi sa neophodnošću zaključavanja digitalnih tahografa karticom prevoznika



Udruženje ovim putem upozorava članove da nakon nabavke vozila digitalne tahografe zaključavaju sopstvenim karticama prevoznika. Razlog ovome jeste da prilikom kontrole na putu strani kontrolni organi daju primedbe ukoliko digitalni tahografi nisu zaključani sopstvenom karticom prevoznika, a poslednji slučaj je da je u Sloveniji prevoznik bio novčano kažnjen u iznosu od 600 evra. Kod digitalnih Continental/VDO tahografa sam postupak zaključavanja traje minut ili dva, pri čemu je potrebno ubaciti sopstvenu karticu prevoznika u tahograf i postupak zaključavanja će se automatski sprovesti. Ovo je važno uraditi i u slučaju daljinskog očitavanja podataka sa tahografa. ■

OBAVEZAN UNOS PODATAKA O VOZILIMA U HU-GO SISTEMU

Kompanija NÚSZ uvela je obavezu unosa podataka o vozilu u HU-GO sistemu elektronske naplate putarine u Mađarskoj



Od 3. februara 2019. godine, svi korisnici koji unose podatke o novim vozilima ili koji vrše izmenu podataka o već registrovanim vozilima u sistemu, u obavezi su da za pomenuta vozila unesu sledeće podatke: marku vozila, godinu proizvodnje, broj šasije i saobraćajnu dozvolu. Osnovni razlog uvođenja obaveze unosa pomenutih podataka je utvrđivanje ispravne evro kategorije vozila. U slučaju unosa pogrešne Evro kategorije vozila, korisniku će biti izrečena novčana kazna, a sam HU-



ELEKTRONIKUS
ÚTDÍJSZEDÉSI
RENDSZER

GO sistem će automatski ispraviti pogrešno unetu Evro kategoriju vozila i o tome obavestiti korisnika. U slučaju izbegavanja obaveze unosa ovih podataka, vozilu će se obračunati putarina za najnižu Evro kategoriju sve dok se podaci za to vozilo ne unesu u sistem. Očekuje se da će u narednom periodu unos pomenutih podataka o vozilu biti obavezan za sve korisnike, o čemu će korisnici biti blagovremeno obavestjeni. ■

DONETI PRAVILNICI KOJI BLIŽE UREĐUJU OBLAST VANREDNOG PREVOZA

Pravilnici koji bliže uređuju oblast vanrednog prevoza stupili su na snagu 8. februara 2019. godine



Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je, na osnovu člana 54. stav 6. i 7. Zakona o putevima („Sl. glasnik RS“, br. 41/18 i 95/18 - dr. zakon), donelo Pravilnik o uslovima za izdavanje dozvole za vanredni prevoz („Sl. glasnik RS“, br. 6/2019) i Pravilnik o načinu obavljanja vanrednog prevoza („Sl. glasnik RS“, br. 6/2019). Pomenuti pravilnici stupili su na snagu 8. februara 2019. godine. Pravilnikom o uslovima za izdavanje dozvole za vanredni prevoz propisani su bliži uslovi za izdavanje dozvole, vrsta dozvola, rokovi važenja dozvola kao i sadržaj i izgled obrasca dozvole za obavljanje vanrednog prevoza, dok su Pravilnikom o načinu obavljanja vanrednog prevoza definisani uslovi pod kojima vozila kojima se obavlja vanredni prevoz mogu učestvovati u saobraćaju na putu. ■

FRANCUSKA – PROMENE U NOVČANIM KAZNAMA ZBOG NEPOŠTOVANJA LOI MACRON ZAKONA



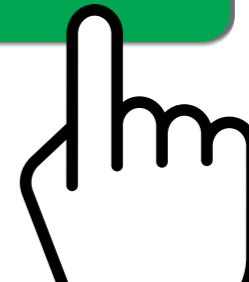
Od 1. marta 2019. godine na snazi su nove novčane kazne za nepoštovanje Loi Macron zakona. Maksimalna novčana kazna za vozača u slučaju nepoštovanja ovog zakona je 4.000 evra. Ukoliko se utvrdi više prekršaja, kumulativna novčana kazna može dostići i do 50.000 evra. Udruženje savetuje prevoznike da, prilikom slanja vozača u Francusku, prethodno provere da li vozači imaju važeće sertifikate. ■

NAMENSKI RAČUN UDRUŽENJA ZA DONACIJE

Poštovani članovi, ovim putem želimo da vas obavestimo da je Udruženje otvorilo račun namenjen za donacije. Svi zainteresovani članovi mogu u humanitarne svrhe donirati novac uplatom na sledeći žiro račun
310-000000220200-86 NLB BANKA AD.

Trenutno Udruženje prikuplja novac u iznosu od 1.232.050 dinara za donaciju medicinskih instrumenata i aparata koji bi značajno unapredili svakodnevni rad Klinike za medikalnu onkologiju IORS iz Beograda.

DONIRAJ



SVE SNAGE USMERENE NA REŠAVANJE PROBLEMA ZADRŽAVANJA VOZILA NA GRANIČNIM PRELAZIMA

PU „Međunarodni transport“ je u proteklom periodu aktivno učestvovalo na sastancima sa srpskim i stranim nadležnim organima i udruženjima prevoznika u cilju rešavanja problema već hroničnog zadržavanja vozila na graničnim prelazima

MINISTRI ODRŽALI SASTANAK SA PREDSTAVNICIMA PREVOZNIKA

Potpredsednica Vlade Srbije i ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, **prof. dr Zorana Mihajlović**, potpredsednik Vlade i ministar unutrašnjih poslova **Nebojša Stefanović** i ministar finansija **Siniša Mali** održali su 7. maja 2019. godine sastanak sa predstavnicima udruženja drumskih prevoznika a povodom rešavanja problema dugog zadržavanja vozila na graničnim prelazima.

Gospođa Mihajlović je izjavila: „Za nas kao državu ni infrastruktura više nije problem, jer završavamo Koridor 10 i gradimo nove auto-puteve, ali jesu problem nefizičke barijere.

Za konkurentnost naše privrede važno je da imamo što brži transport i što efikasnije procedure na graničnim prelazima i svuda gde postoji mogućnost radićemo na tome da u tom delu budemo efikasniji i brži“.

Ministar unutaršnjih poslova, g. Nebojša Stefanović, rekao je da se zadržavanje na granicama može skratiti kroz infrastrukturu proširenje graničnih prelaza, ali da se moraju imati u vidu i mere koje članice EU preduzimaju radi kontrole nelegalnih migracija, koje takođe utiču na vreme zadržavanja na granici.

Ministar finansija, g. Siniša Mali, rekao je da će se raditi na tome da se omogući efikasniji rad unutrašnjih carinskih terminala te da će naredne nedelje već organizovati sastanak u svom ministarstvu sa prevoznicima i predstavnicima Uprave carina.

Predstavnici udruženja prevoznika upoznali su članove Vlade sa problemima sa kojima se suočavaju zbog dugog zadržavanja



na graničnim prelazima i izneli određene predloge u vezi sa rešavanjem ovih problema u praksi. Na sastanku je dogovoreno da se sve inicijative prevoznika razmotre, kako bi se dalje radilo na njihovom sprovođenju svuda

gde postoje mogućnosti da se procedure učine efikasnijim.

Pored ovoga, prevoznici su istakli i druge probleme čijim bi rešavanjem srpska privreda generalno funkcionisala bolje. Tako je bilo reči o zadržavanju istog broja registarske tablice, izmenama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, problemima sa ilegalnim ulascima migranata u vozila prevoznika, poboljšanju sistema prijave vozila u vozni park i pribavljanja svih dokumenata, poreskom kreditu, i mnogim drugim stvarima koje direktno utiču na poslovanje srpske transportne privrede a indirektno na odlazak vozača, konkurentnost srpskih proizvođača, izbegavanje Srbije kao destinacije u tranzitu itd.

MINISTARKA, GĐA ZORANA MIHAJLOVIĆ, ODRŽALA JE SASTANAK SA PREDSTAVNICIMA PREVOZNIKA POVODOM PROBLEMA ZADRŽAVANJA VOZILA NA GRANIČNIM PRELAZIMA

Ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, gđa Zorana Mihajlović, održala je 22. aprila sastanak sa predstavnicima prevoznika u vezi sa rešavanjem problema dugog zadržavanja vozila na graničnim prelazima.

Predstavnici prevoznika su ukazali na problem duge procedure u procesu carinjenja robe i zamolili za pomoć kako bi se izbegla duga zadržavanja na graničnim prelazima, koja negativno utiču na brzinu transporta, kao i na odlazak profesionalnih vozača iz Srbije.

Ministarka je izjavila da je već izvršeno proširenje graničnog prelaza Batrovci na granici sa Republikom Hrvatskom sa 12 na 18 traka i kako će se raditi i na fizičkom proširenju graničnog prelaza Horgoš, u pravcu Mađarske. Takođe je poručila da prema njihovim informacijama policija efikasno obavlja svoj posao, ali i da postoji mogućnost skraćivanja procedure u delu carinjenja.

Ona je takođe dodala da od transportnih firmi

očekuje konkretne predloge, a da će Ministarstvo na čijem je čelu inicirati izmene svih propisa koji usporavaju prelazak robe preko granice.

Na sastanku su razmatrane kratkoročne i dugoročne mere, pri čemu kratkoročne mere podrazumevaju izmenu Uredbe o carinski dozvoljenom postupanju sa robom, dok se dugoročne između ostalog odnose na zajedničke kontrole carinskih organa Srbije i susednih država.

Sastanku su prisustvovali predstavnici Poslovnog udruženja međunarodnih drumskih prevoznika „Međunarodni transport“, Privredne komore „Međunarodni transport i logistika“, Udruženja za međunarodni transport, Udruženja „Vojvođanin“, Poslovnog udruženja drumskog saobraćaja „Srbijatransport“, kao i Grupacije za prevoz robe u drumskom saobraćaju Privredne komore Srbije.



ODRŽAN SASTANAK SA KOLEGAMA IZ TURSKE

Predstavnici PU „Međunarodni transport“ su 17. aprila 2019. godine u Beogradu održali sastanak sa predstavnicima turskog udruženja UND. Predstavnici turskog udruženja istakli su da problem ulazaka migranata u teretna vozila na srpsko-hrvatskoj granici mogu negativno uticati na transport i logistiku, ali pre svega dovesti u opasnost bezbednost vozača.

Nakon sastanka, predstavnici PU „Međunarodni transport“ i turskog udruženja UND obišli su granični prelaz Batrovci zajedno sa zamenikom ministra unutrašnjih poslova Turske, g. Muhterem Ince i državnom sekretarkom Ministarstva unutrašnjih poslova Srbije, gđom Dijanom Hrkalović. Tom prilikom Ministarstvo unutrašnjih poslova Turske doniralo je Upravi granične policije dva uređaja za detektovanje ugljen-dioksida, kako bi se olakšao i ubrzao rad granične policije u otkrivanju ilegalnih migranata.

PU „Međunarodni transport“ će u narednom periodu zajedno sa srpskim nadležnim institucijama održati još jedan radni sastanak sa predstavnicima državnih institucija i prevoznika Hrvatske kako bi se nastavilo sa zajedničkim radom u pogledu rešavanja problema zadržavanja vozila na graničnom prelazu Batrovci.



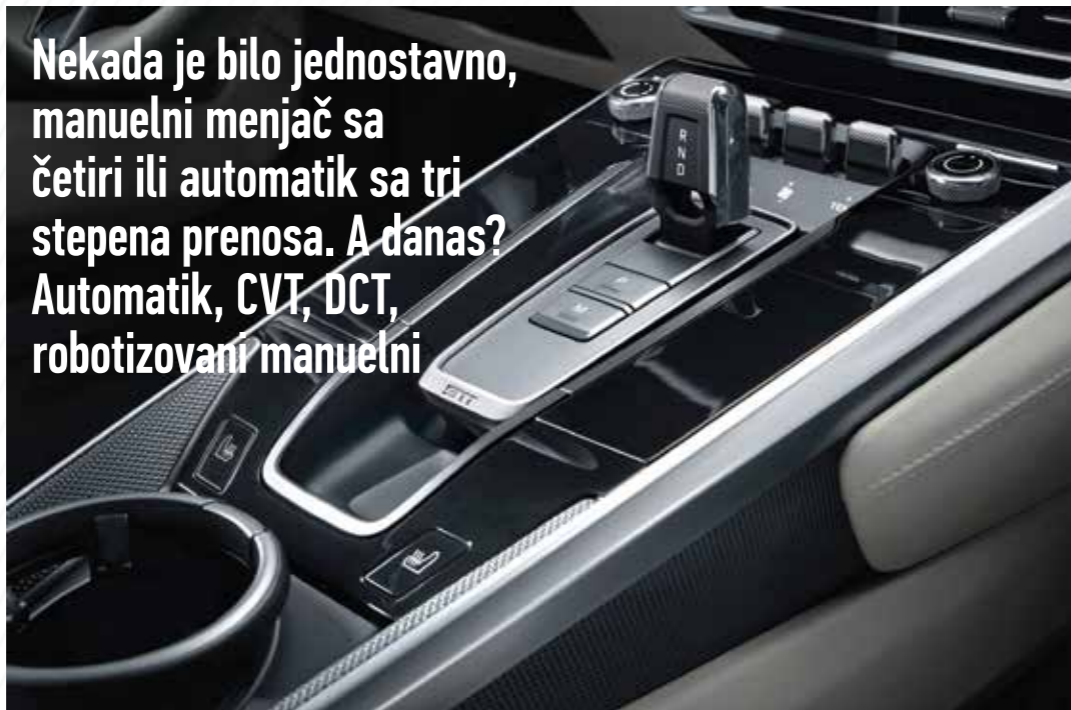
SAM MENJA ALI KOJI MENJAČ IMAM?

Davno je prošlo vreme kada su kupci mogli da biraju između samo dva menjača. Sve se završavalo na manuelnom (ili ručnom, kako ga ko naziva) sa četiri stepena prenosa i automatikom sa tri stepena prenosa. I to je bilo sve, a prednosti i mane su bile očigledne. Sa manuelnim menjačem je moralo da se radi, ali je automobil imao bolje performanse i manju potrošnju, dok je automatik u osnovi donosio samo komfor, ali i bio u stanju da prenese i veće obrtne momente bez opasnosti spaljivanja lamele spojnice.

Međutim, to je bilo pre recimo 35-40 godina. Manuelni, ručni, ili „H“ menjač relativno malo je menjan. Sa povećanjem broja stepena prenosa koji je stigao do sedam, dodato je još jedno vratilo sa dodatnim snopom zupčanika, ali osnovu rada i dalje čini vozačeva ruka i noga na papučici spojnice („kvačila“). Sa druge strane, sam princip automatske promene stepena prenosa doživio je nekoliko evolucija. Elektronika je dobila veliku ulogu, pa se danas pod pojmom automatik zapravo nalazi nekoliko potpuno različitih konstrukcija, sa istom ulogom – da menjaju stepene prenosa umesto vozača.

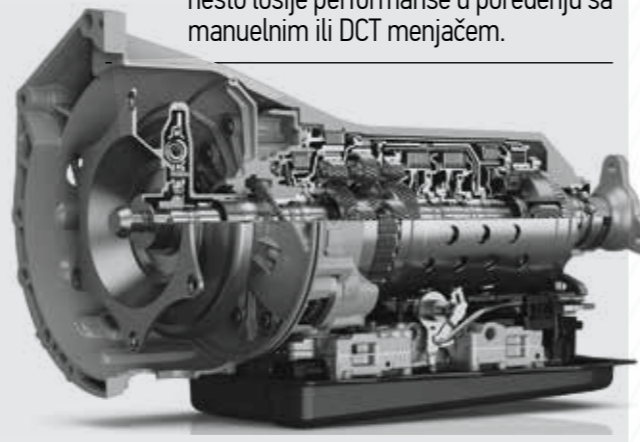
Da li su automatski, CVT, DCT i robotizovani menjač jedno te isto? Da li svako rešenje ima svoje prednosti i mane? Da li uopšte znamo šta menja stepene prenosa u našem automobilu umesto nas?

Nekada je bilo jednostavno, manuelni menjač sa četiri ili automatik sa tri stepena prenosa. A danas? Automatik, CVT, DCT, robotizovani manuelni



AUTOMATSKI MENJAČ

Kod automatskog menjača veza između kolennastog vratila i menjača je tork konverter (naziva se i Vandlerov pretvarač), koji koristi hidrauličnu tečnost kako bi preneo snagu između motora i menjača. Konstrukciju automatskog menjača u osnovi čini sistem planetarnih zupčanika i setova lamela spojnice, koje u odnosu na brzinu vozila i broj obrtaja motora aktiviraju ili deaktiviraju odgovarajuće vratilo sa zupčanicima u planetarnom setu, a samim tim i potreban prenosni odnos. Ova mehanička osnova postoji već više od 70 godina (prvi je počeo da ugrađuje GM 1940), ali je evoluirala do 10 stepeni prenosa i elektronski nadzor koji optimizuje promene stepena prenosa. Dodata mu je i mogućnost manuelne promene stepena ručicom menjača ili papučicama na upravljaču. ■



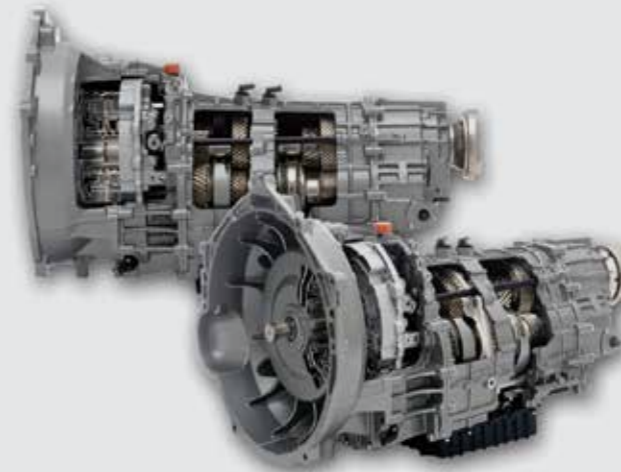
Prednosti: visok komfor u vožnji, proverena konstrukcija koja uz pravilno az i održavanje koje se svodi na kontrolu i zamenu fluida donosi pouzdanost.



Mane: kod nekih modela još uvek donosi povećanu potrošnju goriva, kao i nešto lošije performanse u poređenju sa manuelnim ili DCT menjačem.

DCT – MENJAČ SA DVOSTRUKOM SPOJNICOM

Ovaj tip menjača ima nekoliko naziva: DSG, PSM, DCT, menjač sa dvostrukom spojnicom, menjač sa direktnim izborom, itd. U svakom slučaju, radi se o menjaču koji je VW prvi počeo serijski da ugrađuje pod nazivom DSG. Konstruktivno, mogao bi se posmatrati i kao dva menjača u jednom kućištu. Ima dva vratila sa prenosnim zupčanicima, jedno za parne, drugo za neparne stepene prenosa, a svako vratilo ima svoju spojnicu. DCT menjač delimično koristi princip rada manuelnog menjača. Međutim, najveća prednost je ta što je još pre trenutka promene, naredni stepen spreman, pa se zapravo samo aktivira druga spojnica. Na ovaj način postignuta



je velika brzina promene stepena prenosa, koja se meri u milisekundama, i eliminisan prekid protoka snage, koji postoji kod manuelnog menjača u trenutku dok je spojnica odvojena. DCT se može voziti kao

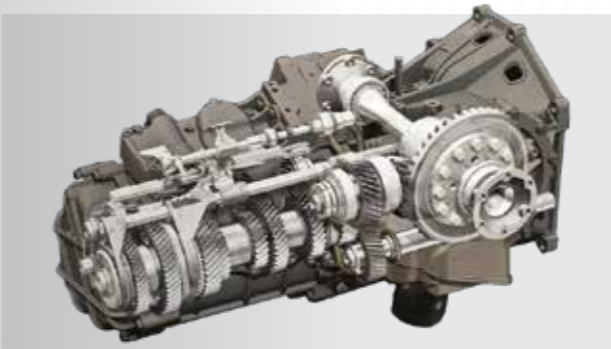
potpuno automatski menjač, ili uz manuelnu promenu stepena prenosa. Vozač nema papučicu kvačila na raspolaganju, a njegov rad konstantno nadzire elektronika, dok hidraulika obavlja ulogu aktuatora. ■



Prednosti: donosi komfor kao automatski menjač, vozilo ne gubi na performansama, promena stepena prenosa je brža nego što je moguće ljudskom rukom i efikasniji su od klasičnih automatika.



Mane: Još uvek relativno nova tehnologija, kod nekih modela postoji neodlučnost pri malim brzinama u prvom stepenu prenosa.



AUTOMATIZOVANI MANUELNI MENJAČI

Nazivaju se još i robotizovani manuelni menjači. Iako vozač ima samo dve papučice, gas i kočnicu, i vozi kao da je automatski menjač, ovo je klasičan manuelni ili „H“ menjač, samo što radom spojnice i promenama stepena prenosa upravljaju elektronika i hidraulika. Ima pet ili šest stepeni prenosa, odnosno dva ili tri vratila. U odnosu na brzinu vozila i broj obrtaja motora, elektronika prepoznaje kada je trenutak za promenu stepena prenosa, odvaja spojnicu, menja pogonski par zupčanika i ponovo zatvara spojnicu. Drugim rečima poput robota. Ovo su najjeftiniji menjači sa komforom automatske promene stepena prenosa i često se mogu naći u jeftinijim modelima nižih segmenata. Međutim, elektronika koja procenjuje i aktuatori koji izvršavaju imaju vrlo kompleksan posao, pa u nekim modelima nisu ni približno uspešni kao bilo koji automatski menjač. ■



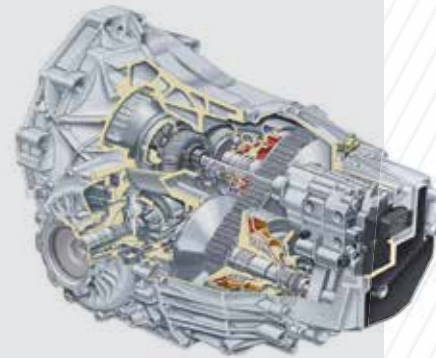
Prednosti: jednostavna upotreba i komfor.



Mane: neodlučnost u sporij vožnji, grube i dugotrajne promene stepena prenosa neprijatne prilikom preticanja.

CVT, E-CVT, MULTITRONIC

CVT je skraćenica od Continuously Variable Transmission, odnosno kontinuirano varijabilni prenos. Umesto međusobnih kombinacija zupčanika, u CVT menjačima ulogu promene prenosnog odnosa obavljaju konusi. Jedan konus se nalazi na pogonskom vratilu, drugi na vratilu koje je povezano sa diferencijalom, a međusobno su povezani pogonskim remenom. Širenje ili sužavanje konusa smanjuje ili povećava prečnik na koji se naslanja pogonski remen, čime se postiže stalno prilagođavanje potrebnog prenosnog odnosa za trenutnu brzinu i broj obrtaja motora. Ovom operacijom kod jednostavnih sistema upravlja centrifugalna sila, dok kod aktuelnih CVT menjača u automobilima elektronika upravlja radom. Zbog toga ovi menjači imaju naziv „kontinuirano varijabilni“, a sa tom karakteristikom u teoriji su sposobni da u svakom trenutku omoguće idealan prenosni odnos, bez zupčanicima unapred zadatih kombinacija. Iako konstruktivno nemaju stepene prenosa, neki proizvođači ih veštački stepenuju, ograničavajući širenje i skupljanje konusa, što je korisno na usponima ili padovima, kao i za efekat sportske vožnje. U praksi, vozilo sa CVT menjačem, kao i automatik ili DCT nema papučicu kvačila, a vožnja je identična kao sa automatskim menjačem. ■



Prednosti: komfor u vožnji, potpuno odsustvo „trzaja“ pri promeni stepena prenosa, maksimalno iskorišćenje obrtnog momenta u svakom režimu vožnje.



Mane: buka pri ubrzavanju zbog toga što je motor stalno u istom broju obrtaja, problemi sa pouzdanošću kod snažnijih motora, skupe popravke u slučaju kvara.

PEUGEOT 508

LIMUZINA KOJA TO NIJE

Pežo (Peugeot) svojim novim 508 prodrmao je tržište limuzina iako nije limuzina



I-COCKPIT TRAŽI PRIVIKAVANJE

Pežov i-Cockpit je rešenje postavke instrumenata, upravljača i pozicije sedenja koje je uvedeno pre nekoliko godina, i deklarirano kao potpuno vozački orijentisano rešenje. Peugeot 508 ima digitalnu TFT instrument tablu od 12,3" sa odličnom grafikom, nekoliko modova prikaza i ekranom za noćnu vožnju u centru kada se koristi. Multimedija je kod nižih paketa opreme 8", a kod viših impresivnih 10". Do ove tačke sve je ovo manje više postalo standard, ali tu, po vozača, na scenu stupa i-Cockpit. Pežo je instrumente postavio visoko, kako bi izbegao da se oni gledaju kroz minijturni upravljač, koji je upravo zbog ovoga i „podsekao“. U praksi, Peugeotu 508 treba dati priliku da se pokaže po ovom pitanju i naći pravu poziciju sedenja. Tačnije, 508 vozača tera da sedi i upravljač drži po svim pravilima bezbedne vožnje. Naslon sedišta mora biti dosta uspravan, ugao sedalnog dela treba podesiti tačno kako vam odgovara i stvari postaju savršene, uz činjenicu da će upravljač uvek biti nešto niže od onoga na šta ste navikli, najverovatnije će prekriti donji deo instrument table, odnosno podatak o pređenoj kilometraži. Možda zvuči odbijajuće, ali nije. Pozicija sedenja za upravljačem je savršena, samo malo drugačija.



Da li je klasična trozapreminska porodična limuzina mrtva? Verovatno neće izumreti, ali da beleži opasan pad prodaje, to je činjenica. I sada, kako proizvođač treba da se postavi? Potpuno ugasi liniju limuzina, pokuša da napravi nešto drugačije i pri tom ne ide u SUV pravcu. Da li će napraviti vozilo koje će se samo osrednje prodavati ili će pokušati nekim drugim putem, morao je da odluči i Pežo (Peugeot), proizvođač kome su limuzine zaštitni znak decenijama. Pritom, proizvođač čije dugoročne strategije streme u premium pravcu, a to znači ulazak na teren Audi A4, Mercedesu C klase, BMW-u Serije 3, a i nastavak borbe sa VW Pasatom. Treba se priseliti i da je prošli 508 po prostoru i udobnosti bio najavljen kao pandan Mercedesu E klase, ali po ceni znatno ispod pomenutog repera. Samo, pitanje je i šta uopšte „novo“ i revolucionarno može da se ponudi u poprilično klasičnom segmentu.

Dobra vest po Peugeot 508 u nastanku bila je da dobija potpuno novu platformu, ne preuzima je od Citroena C5, kao što je to bio slučaj u izdanju 508 koje je upravo otišlo sa scene. I to ne zbog toga što je platforma bila

SPECIFIČAN, ALI I DALJE PRAKTIČAN

Razumljivo, kupe forma karoserije sama po sebi postavlja pitanje komfora ulaska u vozilo. Da, 508 jeste nešto niži, ali problema pri ulasku na prednja sedišta nema. A šta se dogodilo sa zadnjom klupom? Skraćen i snižen u odnosu na prethodnika nudi manje prostora pozadi. Tačnije, u 508 mogu komotno da se smeste četiri osobe visine do 183 cm. Pozadi će sedeti udobno, ali bez mnogo viška prostora za glavu i kolena, i da, moraće pažljivije da se uvuku do zadnjih mesta, s obzirom na to da se linija krova spušta već negde od svoje polovine. A ako posmatramo praktičnost, ispod petih vrata krije se prtljažnik sa 487 litara, što je malo manje od, za D segment, standardnih 500 i više litara. Prtljažnik je dug, ali plitak, i u tome je izgubio na zapremini, ali peta vrata koja se visoko podižu toliko donose na pristupačnosti i funkcionalnosti, da je pričati o problemu zbog gubitka na zapremini potpuno besmisleno.



loša, nego zbog toga što je u najavi dozvoljavala modifikovane proporcije automobila. Doduše, EMP2 platforma nije razvijana posebno za 508, nego se na njoj već nalaze modeli 3008 i 5008. Dodatna dobra vest po novi 508 je i podatak da su novi materijali i konstrukcija dozvolili da bude čak 70 kilograma lakši od prethodnika.

A KOG TO PRETHODNIKA?

Zapravo, Peugeot 508 se zove 508, ali sa prethodnikom iste numeričke oznake nema baš ništa zajedničko, od samog koncepta pa do izgleda, veličine međuosovinskog razmaka. Novi 508 je skraćen za 80 mm, snižen i sužen u odnosu na prethodnika, iako deluje, zapravo, širi. Međuosovinski razmak je smanjen za 22 mm. Uz to, novi 508 nije limuzina, nego *fastback* sa petora vrata. Zapravo, novi 508 je više kupe, nego limuzina, samo što ima dvoja vrata viška. Dobro, koncept ove karoserije nije revolucionaran. Koriste ga Audi A5 *Sportback*, VW *Arteon* i Kia *Stinger*, a zapravo je otelotvorenje nečega što treba da donese osećaj kupea i praktičnost limuzine. Samo, Pežo je ovaj zadatak uradio jako dobro, pogotovo prednjim delom koji je dobio LED potpis u

obliku tigrovih očnjaka, i dosta uskim prezima LED svetlosnih grupa. Čak i veliko zadnje staklo pod uglom tipičnim za kupe, i kratak „repić“ dodaju kupe imidžu. A ima i još malo kupe ekskluzive – vrata su bez ramova. Ako je za jednu „limuzinu“, dovoljno je, a oznaka GT Line sasvim se uklapa u celu sliku.



PEUGEOT

DIZAJNERSKI ENTERIJER

Gotovo da nam je žao što enterijer 508 ne gledamo prvi put, pa nam je izostala senzacija prave premijere. Mada i ovako, 508 ima jedan od najboljih enterijera koji se mogu videti, pogotovo kada govorimo o armaturi i centralnoj konzoli. Štaviše, čak ni umetničke egzibicije nisu upropastile funkcionalnost, pa je, iako drugačije, sve na pravom mestu. A kada kažemo da je izostala senzacija premijere, mislimo na jedinstveni mali upravljač za dva zaravnjena dela, na ručicu menjača i aluminijumske prekidače, rešenja u kojima smo već uživali u 3008 i 5008, a stižu i u novom 208. Prednja sedišta su uslovno skromno dimenzionisana i pre su sportska, nego fotelje, ali nisu pretvrda i preterano duboko profilisana, a dobra vest uz GT Line su podesiva podrška butinama ▶



**NOVA PLATFORMA I SOLIDNA
MOTORIZACIJA**

Za 508 nova EMP2 platforma znači MacPherson opružne noge napred i multilink pozadi. Od opcija motora, Pežo iz svog 1,6 turbo benzina nudi 180 ili obećavajućih 225 KS, dok se od dizela mogu tražiti 130 ili 160 KS, a šestostepeni manualni prenos može biti zamenjen osmostepenim automatikom.



na oba prednja sedišta. Dominantna je i široka centralna konzola, sa dugmetom za startovanje motora, kratkom ručicom automatskog menjača, prekidačima modova vožnje, ispod koje se nalazi ne preterano praktično mesto za mobilni telefon sa bežičnim punjenjem. Uz odličan dizajn idu i materijali vrlo solidnog kvaliteta, dizajnerski maštovito urađena sva sedišta, ali i preciznost uklopanja i obrade, kojoj do premium segmenta pak nedostaje još malo.

VRH PONUDE NA TESTU

Na Dmotion.rs test 508 je stigao u GT Line verziji koja se može nazvati „perjanicom“. Sa 225 KS, automatskim menjačem, a i svojim izgledom obećava, ali da li ispunjava? Najvećim delom odgovor je da. Ono što obećava izgledom, donosi u vožnji. Dobro je izbalansiran i dovoljno tvrd da u krivinama nema naginjanja, a upravljanje bude precizno. Kao što pozicija sedenja traži malo privikavanja, tako i mali upravljač traži svoj kratak period privikavanja, pogotovo u gradskoj vožnji. A kada ta faza prođe, vozač se oseća kao u dobro skrojanim rukavicama. Promene modova vožnje od udobne do sportske relativno malo menjaju karakter i najviše se osećaju kroz višeobrtajne promene stepena prenosa. Mali i snažni turbo benzinac se rado zavrti i 508 ubrza do 100 km/h za 7,3 sekundi, a i dostigne maksimalnu brzinu od 250 km/h. Osmostepeni menjač ima brze i glatke promene prenosa, pa čak podseća na DCT. Lako se prilagođava gradskoj vožnji kada motor održava u ekonomičnim niskim obrtajima, ali će brzo prepoznati potrebu za snagom i spustiti se nekoliko stepeni niže. Tokom ubrzanja, agregat ozbiljno i sportski reži, ali se po dostizanju brzine sve smiruje i 508 pokazuje da je odlično zvučno izolovan. Vozačke asistencije kao što je pomoć u održavanju kolovozne trake i „Night vision“ svakako

TEHNIČKI PODACI

Model	Peugeot 508 GT Line 1.6 PureTech Automatic
Dužina/ širina/ visina (mm)	4.750/ 2.098/ 1.404
Međuosovinski razmak (mm)	2.793
Masa vozila (kg)	1.420
Maksimalna dozvoljena masa vozila (kg)	*
Zapremina prtljažnog prostora (l)	487-1.537
Motor	1.6 PureTech
Gorivo	Benzin
Broj cilindara/ ventila	4/16
Radna zapremina (ccm)	1.598
Snaga pri o/ min. (KS/ kW)	225/ 169 pri 5.500
Maksimalni obrtni moment pri 0/ min. (Nm)	300 pri 1.900
Menjač	Osmostepeni automatski
Ubrzanje 0-100 km/h	7,3
Maksimalna brzina km/h	250
Zapremina rezervoara za gorivo (l)	62
Potrošnja na testu (l/100 km)	7,5/9,0
Cena testiranog modela	38.090 evra

DA LI LAV GRIZE CENOM?

Ostaje još samo par pitanja koja traže odgovore. Da li novi 508 ima funkcionalnost limuzine? Odgovor je da, najvećim delom, ali ne uz ponudu prostora pozadi kakvu imaju rekorderi u D segmentu. Da li je skup? Pa i nije. Testirani model u najvišem paketu opreme, sa dosta opcionala mora se platiti 41.990 evra, ali je veoma zanimljiv podatak da je ulazna cena za 1.5 dizel-verziju sa 130 KS u Active opremi, mogli bismo reći samo 25.690 evra, što znači da lav ne ujeđa cenama, a kupcima nudi nešto što do sada nisu imali.

spadaju u elemente koji unapređuju bezbednost.

Iz ugla vozača, jedina zamerka odnosi se na infotejment. Malo komandi je na upravljaču, a da bi se došlo do traženog podatka na višenamenskom ekranu, ne može se oslanjati na uobičajene ikone, nego dosta bogati tekstualni meni, što u vožnji nije praktično. Drugi minus 508 dobija za dosta mrtvih uglova koje izaziva C stub pod strmim uglom. Sa druge strane, svakako praktične su kamere za vožnju unazad, ali i kamera na prednjem odbojniku. ■

- Procena lokacije → Procena rentabilnosti ili profitabilnosti → Izbor opreme → Projektovanje konstrukcije
- Izgradnja postrojenja → Montaža i puštanje u rad → Obuka i tehnička dokumentacija → Servisiranje

IDEALNO REŠENJE ZA PRANJE TERETNIH VOZILA



MOBIWASH
PROFESSIONAL
TRUCK WASHING SYSTEM

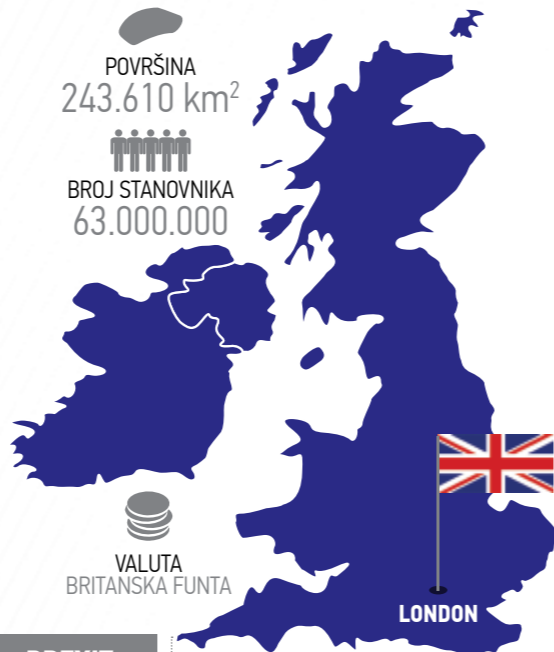


VG DISTRIBUTION DOO • MOBIWASH

Bulevar Arsenija Černojevića 99v • Tel: 011/3139 093
E-mail: office@mobiwash.rs • www.MOBIWASH.rs

DRUMSKI PREVOZ ROBE SA UJEDINJENIM KRALJEVSTVOM

Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Severne Irske država je u zapadnoj Evropi, koja kolokvijalno ima četiri sastavne zemlje, tri se većim delom nalaze na ostrvu Velika Britanija: Engleska, Vels i Škotska; četvrta, Severna Irska, nalazi se na ostrvu Irska i graniči se sa Republikom Irskom



Delegacije Republike Srbije i Ujedinjenog Kraljevstva su 6. februara 2019. godine u Londonu potpisale Sporazum o međunarodnom drumskom saobraćaju koji se u trenutku pisanja ovog teksta nalazi u proceduri ratifikacije i u Republici Srbiji i u Ujedinjenom Kraljevstvu. Istog dana, u Londonu, održan je i sastanak Mešovite komisije na kome su se delegacije dogovorile o liberalizaciji prevoza. Na sastanku Mešovite komisije je takođe dogovoreno da dozvole za prevoz više neće biti potrebne kada se Sporazum ratifikuje i stupi na snagu. Do ratifikacije, Ujedinjeno Kraljevstvo je za potrebe srpskih prevoznika dostavilo 2.000 univerzalnih dozvola za 2019. godinu.

Tabela 1. Odnos broja razmenjenih dozvola po godinama

godina	uni
2017.	1000 (od oktobra 2017)
2018.	4000
2019.	2000

IZLAZAK UJEDINJENOG KRALJEVSTVA IZ EU – BREXIT

Ujedinjeno Kraljevstvo je 23. juna 2016. godine izglasalo izlazak ove države iz Evropske unije. Evropski parlament je 5. aprila 2017. godine usvojio rezoluciju kojom su definisani uslovi za postizanje sporazuma o izlasku Kraljevstva iz Evropske unije. Prva varijanta Bregzita je ta da Vlada Ujedinjenog Kraljevstva nastavlja da radi na sporazumu sa EU pre datuma odlaska. To bi uključivalo period implementacije od dve do četiri godine, i u tom periodu bi postojeći aranžmani vezani za drumski saobraćaj ostali slični trenutnim. Druga varijanta je da, ako se ne postigne sporazum o izlasku, Ujedinjeno Kraljevstvo postane treća zemlja.



Potrebna viza za ulazak u Ujedinjeno Kraljevstvo

Onlajn plaćanje novčanih kazni

Agencija za standarde vozača i vozila (DVSA) omogućila je vozačima teretnih vozila i autobusa onlajn plaćanje novčanih kazni. DVSA kontrolni organi ovlašćeni su za vršenje kontrole vozača u Engleskoj, Škotskoj i Velsu kao i za izricanje fiksne novčane kazne koju vozač može da plati putem DVSA servisa

za onlajn plaćanje kazni. Servis onlajn plaćanja kazni dostupan je 24 h dnevno pri čemu vozač kaznu može platiti putem smart telefona, tableta i računara. Vozač može platiti kaznu na licu mesta ili se ista može poslati kompaniji kako bi ona izvršila uplatu.

Način funkcionisanja onlajn plaćanja kazni je sledeći:

- DVSA kontrolni organi od vozača koji je napravio određeni prekršaj zatražice imejl adresu ili broj mobilnog telefona kako bi ili on ili njegova kom-

panija dobili kod za plaćanje kazne;

- Dobijen kod unosi se na sajtu GOV.UK;
- Nakon unosa koda, potrebno je da se unesu podaci o debitnoj ili kreditnoj kartici kako bi se izvršilo plaćanje;
- Nakon plaćanja na imejl ili mobilni telefon dobija se poruka o izvršenom plaćanju novčane kazne.

DVSA kontrolni organi takođe dobijaju potvrdu o plaćanju kazne. Osnovni razlog uvođenja onlajn plaćanja kazni je olakšavanje naplate istih, ali i zaštita svih učesnika u saobraćaju od nesavesnih vozača i neispravnih vozila.

Kontrola vozila u pogledu emisije štetnih materija

Od 1. septembra 2018. godine Agencija za standarde vozača i vozila (DVSA) vrši kontrolu emisije štetnih materija vozila u cilju otkrivanja uređaja koji

lažiraju stepen emisije izduvnih gasova.

Zabrana korišćenja nedeljnog odmora u kabini vozila

Zbog velikog broja pritužbi u vezi sa nelegalnim i nepropisnim parkiranjem teretnih vozila, Ujedinjeno Kraljevstvo uvelo je kazne za nesavesne vozače koji koriste nedeljni odmor u vozilu.

Primeru radi, samo u pokrajini Kent, zbog žalbi lokalnog stanovništva na vozače koji nepropisno parkiraju u stambenim zonama, nadležni organi su pisali prijave protiv čak 3700 vozača. S obzirom na veliki broj pritužbi stanovništva, a u cilju poboljšanja bezbednosti u saobraćaju, od 1. novembra 2017. godine svi vozači koji koriste nedeljni odmor u kabini vozila na neodgovarajućim mestima, biće kažnjavani. Propisana visina kazne za pomenuti prekršaj je maksimalno 300 funti.



Na osnovu informacija dobijenih od kolega iz Ujedinjenog Kraljevstva, vozačima se savetuje da čuvaju račune od plaćenih boravaka na mestima na kojim su koristili nedeljni odmor, kako bi, prilikom kontrole nadležnih organa imali dokaz da su poštovali nove propise u vezi sa nedeljnim odmorom u Ujedinjenom Kraljevstvu.

Putarine i mostarine

U Ujedinjenom Kraljevstvu ne postoji jedinstveni sistem naplate putarina i mostarina, tako da putarine za iste kategorije vozila variraju u

zavisnosti od toga ko upravlja određenim putem, deonicom puta ili mostom. Ako se ovome doda i činjenica da se putarine i mostarine menjaju u zavisnosti od doba dana, nameće se potreba obaveznog prethodnog informisanja o cenama na određenoj trasi puta kroz Ujedinjeno Kraljevstvo.

Pre svega, treba se informisati na kojim putevima, mostovima i tunelima je obavezna naknada plaćanja za korišćenje istih. U narednoj tabeli su popisani putevi, mostovi i tuneli za čije korišćenje se plaća naknada.

Tabela 4. Spisak puteva, mostova i tunela za koje se plaća naknada

Oznaka puta	Put, most ili tunel
M6	M6 Toll
M25	Dartford Crossing

Oznaka puta	Most ili tunel
A4	Batheaston Bridge
A15	Humber Bridge
A19	Tyne Tunnels
A38	Tamar Bridge
A41	Mersey Tunnels - Queensway
A57	Dunham Bridge
A59	Mersey Tunnels - Kingsway

Tabela 2. Dozvoljene mase vozila u Ujedinjenom Kraljevstvu

MAKSIMALNE DOZVOLJENE MASE

Masa po gonjenoj osovini	Masa po pogonskoj osovini	Kamion 2 osovine	Kamion 3 osovine	Skup vozila, kamion sa prikolicom 4 osovine	Skup vozila, kamion sa prikolicom 5 i više osovina	Skup vozila, kamion sa poluprikolicom 5 i više osovina
10	11,5*	18	26*	36	40 (**)	44 (**)(***)

* Sa vazдушnim ili sličnim oslanjanjem

** Za generalne operacije potrebno je minimum 6 osovina da bi ograničenje bilo 44 t. Vodeća osovina ne sme preći 10,5 t sa udvojenim točkovima ili vozila sa oslanjanjem tzv. „zaštitnik puteva“. Vozila koja nemaju takvo oslanjanje na vodećoj osovini moraju imati udvojene točkove i maksimalno opterećenje ne sme prelaziti 8,5 t. Svaki deo kombinacije mora imati najmanje 3 osovine i tegljač mora imati tzv. „zaštitnik puteva“ oslanjanje.

*** Za vozila angažovana u kombinovani transport

Tabela 3. Dozvoljene dimenzije vozila u Ujedinjenom Kraljevstvu

MAKSIMALNE DOZVOLJENE DIMENZIJE

Visina	Širina	Dužina		
		kamion ili prikolica	vučno sa prikolicom	tegljač sa poluprikolicom
nije definisano	2,55*	12	18,75	16,50

* Vozila sa kontrolom temperature = 2,60 m

Oznaka puta	Most ili tunel
A477	Cleddau Bridge
A533	Mersey Gateway
A3025	Itchen Bridge

Oznaka puta	Most
B471	Whitchurch Bridge
B3129	Clifton Suspension Bridge
B4350	Whitney-On-Wye Bridge
B4044	Swinford Bridge
B5159	Warburton Bridge
	Aldwark Bridge
	Kingsland Bridge
	Cartford Bridge

Treba znati i to da se, u toku vršnih perioda, naknade za korišćenje puteva i zagađenje životne sredine plaćaju u Londonu i Daramu (Durham):

- London - naknada za zagušenje (*London Congestion Charge*) - naknada se plaća u periodu od 07.00 – 18.00 h, tokom radne sedmice (ponedeljak - petak, izuzev državnih praznika) u iznosu od 11,5 funti. Kazna za neplaćanje naknade je 130 funti.
- Daram - Zona naplate za korišćenje puteva (*Durham Road User Charge Zone*) - naknada se plaća u periodu od 10.00 – 16.00 h u iznosu od 2 funte (kazna za neplaćanje je 50 funti).

Naknada za teška teretna vozila (HGV Levy)

Od 1. aprila 2014. godine za sva vozila čija je ukupna dozvoljena masa veća od 12 tona vozači su u obavezi da pre ulaska na teritoriju Ujedinjenog Kraljevstva plate naknadu za teretna vozila tzv. *HGV Levy*. Visina pomenute naknade zavisi od mase vozila, broja osovina i vremenskog perioda za koji se kupuje.

Naknada se može platiti za je-

Tabela 5. Visina naknade za transportni sastav - tegljač+poluprikolica (od 1. 2. 2019) u funtama

Evro kategorija vozila	Dnevna	Nedeljna	Mesečna	Godišnja
Evro VI	9	45	90	900
Evro 0-V	10	60	120	1200

dan dan, sedmicu, mesec ili godinu. Moguće je onlajn plaćanje naknade a ista se može platiti putem platnih kartica i novcem u ovlašćenim prodajnim mestima (POS) i kod ovlašćenih partnera. Potvrdu o plaćanju naknade treba proveriti u roku od 15 minuta od kupovine kako bi se eventualne greške mogle ispraviti. Kod onlajn plaćanja naknade moguće je istu platiti kao registrovan korisnik ili po principu „pay and go“ bez obaveze prethodne registracije.

U narednoj tabeli prikazane su visine naknade za transportni sastav – tegljač i poluprikolica, u zavisnosti od evro kategorije vozila.

Napomena: Za svaki dan u kom se vozilo nalazi na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva naplaćuje se naknada, pri čemu plaćena naknada po danu važi od 00:00:00 do 23:59:59 tog dana.

Za strana vozila obavezno je da naknada bude plaćena pre ulaska vozila u Ujedinjeno Kraljevstvo (uključujući i Severnu Irsku)

Plaćene naknade evidentiraju se u bazi podataka Agencije za licenciranje vozača i vozila (DVLA) prema registarskoj oznaci vozila, na osnovu koje kontrolni organi mogu da utvrde da li je naknada plaćena ili ne. Za neplaćanje

ove naknade kontrolni organi mogu izreći novčanu kaznu u iznosu od 300 funti.



KAKO ĆE NA VAS UTICATI ULTRA NISKE EMISIJE (ULEZ) I ZONA NISKE EMISIJE (LEZ)?

Aktivna 24/7
ULEZ se centralno London od 8. aprila 2019. u ovom području kao i naknada za zagušenje
ULEZ se proširuje na centralni London do 25. oktobra 2021. da severnih i južnih kružnih puteva, uključujući područje zona centralnog Londona (ova vozila)
LEZ se širi na oko London od 26. oktobra 2020. (ovom vozila preko 3,5 tona)
Granica vlasti u Londonu



ZONA ULTRA NISKE EMISIJE U LONDONU

Imajući u vidu da zagađenost vazduha negativno utiče na zdravlje ljudi, vlasti u Londonu odlučile su da od 8. aprila 2019. godine centralni deo Londona postane Zona ultraniske emisije (ULEZ). Teretna vozila, autobusi, automobili i sva ostala vozila će morati da ispune nove, strože standarde u pogledu emisije ili da plate dnevnu naknadu za ULEZ. Ona će zameniti T-Charge (zvanično poznata kao nadoknada za emisije) koja je uvedena u oktobru 2017. godine.

Od 26. oktobra 2020. godine širom Londona, vozila koja su najveći zagađivači (autobusi, teretna vozila i druga specijalna vozila) moraću da ispune čak i strože standarde u okviru Zone niske emisije u Londonu. Od 25. oktobra 2021. godine zona ultraniske emisije biće proširena tako da uključuje i unutrašnje područje Londona, ograničeno severnim i južnim kružnim putevima.

ULEZ standardi:

Da bi se uskladili sa ULEZ, vozila moraju ispunjavati sledeće standarde o emisiji. Oni se razlikuju u zavisnosti od vrste vozila i pogonskog goriva:

- Euro III za motocikle, mopede, motorizovane tricikle i kvadricikle;
- Euro IV za automobile sa pogonom na benzin gorivo, laka teretna vozila, minibusove i druga specijalna vozila;
- Euro VI za automobile sa pogonom na dizel-gorivo, laka teretna vozila, minibusove i druga specijalna vozila;
- Euro VI za teretna vozila, autobuse i druga specijalna teška vozila.

ULEZ naplata:

Od 8. aprila 2019. godine, ako vozilo ne ispunjava ULEZ standard, vozač će morati da plati sledeću naknadu:

- 12,50 funti dnevno za automobile, motocikle i laka teretna vozila (uključujući i one do 3,5 tona);
- 100 funti dnevno za teretna vozila preko 3,5 tona i autobuse preko 5 tona.

Vlasnici vozila treba da provere emisionu klasu svojih vozila koja putuju u centralnu zonu Londona.

Sada vozite i kroz Nemačku!

Dostupno sada na Vašem interoperabilnom Easytrip SAT OBU uređaju



Najšira pokrivenost do 12 država u Evropi, uključujući Nemačku i Skandinaviju

Dostupne mreže Nemačka, Austrija, Italija, Francuska, Belgija (+Liefkenshoektunel), Španija, Portugal, Poljska (A4 deonica), Danska (mostovi i trajekti), Švedska (mostovi i trajekti), Norveška, a uskoro i Mađarska

OPREMI SE ODMAH

POZOVITE 063 318 199



easytrip
Your Toll partner throughout Europe

Bulevar Mihajla Pupina
10d/III p.p. 31
11070 Novi Beograd
SERBIA

www.easytrip.eu/sr

Kažnjavanje zbog ulaska ilegalnih migranata

Zbog problema koji nastaju prilikom utvrđivanja da se u vozilu koje prelazi u Ujedinjeno Kraljevstvo nalaze ilegalni migranti, i zbog visokih novčanih kazni izrečenih firmama i njihovim vozačima, Imigraciono odeljenje Ujedinjenog Kraljevstva omogućilo je akreditaciju firmi sa ciljem da firme budu oslobođene odgovornosti ukoliko se utvrdi da se u vozilu nalaze ilegalni migranti.

Transportna preduzeća čija vozila obavljaju prevoze na teritoriji Ujedinjenog Kraljevstva, kao i njihovi vozači moraju uspostaviti „efikasan sistem“ za sprečavanje ilegalnog ulaska lica na teritoriju Ujedinjenog Kraljevstva. Neuspostavljanjem ili nesprovođenjem ovog sistema transportna preduzeća mogu da plate novčanu kaznu od 2000 funti po licu koje u/na vozilo ilegalno uđe ili pokuša da uđe na teritoriju Ujedinjenog Kraljevstva. U cilju sprečavanja ilegalnog ulaska lica, Ujedinjeno Kraljevstvo omogućilo je transportnim preduzećima akreditaciju čime se direktno utiče na smanjenje naplate novčanih kazni.

Ujedinjeno Kraljevstvo definisalo je Akreditacionu šemu kojom je propisano šta transportna preduzeća moraju da ispune da bi mogla da se akredituju. Pre svega, kako bi se akreditovala, transportna preduzeća moraju da:

- imaju efikasan sistem za sprečavanje ilegalnog ulaska migranata;
- preduzimaju odgovarajuće mere kako bi sistem funkcionisao na adekvatan način, kroz organizaciju i sprovođenje obuke vozača kao i kroz redovnu kontrolu rada vozača.



Potrebno je naglasiti da akreditacija nije obavezna i da transportna preduzeća mogu i bez akreditacije da smanje rizik od novčanih kazni ukoliko imaju efikasan sistem za sprečavanje ilegalnog ulaska migranata.

Kako bi transportno preduzeće moglo da dobije akreditaciju, neophodno je da popuni prijavi formular koji je objavljen na internet prezentaciji ministarstva Ujedinjenog Kraljevstva. Nakon popunjavanja neophodno je prijavi formular proslediti na adresu koja je naznačena u samom formularu.

Po prijemu prijavnog formulara, *Odeljenje za kazne Centralne administracije* procenjuje da li transportno preduzeće ima efikasan sistem na osnovu datih informacija iz formulara. Pored toga, moguća je i kontrola transportnog preduzeća, odnosno dolazak nadležnih organa odeljenja u transportno preduzeće sa ciljem obavljanja sastanka, odnosno razgovora o procesu akreditacije.

Ukoliko transportno preduzeće ispunjava uslove neophodne za akreditaciju, ono će biti o tome obavешteno i dobiće informacije o datumu početka važenja akreditacije. Treba naglasiti da se akreditacija redovno revidira.

Ukoliko transportno preduzeće ne ispunjava uslove neophodne

za akreditaciju, nadležni organ će o tome obavestiti preduzeće pri čemu će dati i informacije o tome šta preduzeće treba da ispuni kako bi se akreditovalo. Transportna preduzeća nemaju pravo na žalbu, ali u bilo kom trenutku mogu dostaviti nove dokaze.

Preduzeće može biti kažnjeno i može izgubiti akreditaciju u slučaju da ono vrši prevoz ilegalnih migranata i u slučaju ako se utvrdi da su dostavljeni podaci u prijavi netačni i da sistem više nije efikasan.

U slučaju da se u vozilu pronađu ilegalni migranti, nadležni organ može zahtevati izjavu vozača. Ukoliko vozač ne upravlja sistemom na adekvatan način, biće kažnjen, i u tom slučaju preduzeće će morati da plati novčanu kaznu za vozača.

Ujedno, dato je i uputstvo kako preduzeće može, da uz ispunjenje određenih zahteva i izvršenje na listu Akreditovanih kompanija, bude oslobođeno odgovornosti ukoliko se utvrdi da se u vozilu nalaze ilegalni migranti.

Efikasan sistem obezbeđivanja vozila, za transportna preduzeća, podrazumeva:

- Posedovanje pismenih uputstava o načinu korišćenja sistema za vozače;
- Posedovanje jakih sigurnosnih uređaja za efikasno obezbeđivanje vozila, tereta i tovarnog prostora;
- Obuka vozača o sistemu

- obezbeđivanja vozila i korišćenju sigurnosnih uređaja;
- Posedovanje kontrolnih lista za proveru sigurnosti vozila, koje poslodavac treba da obezbedi vozaču;
- Stalna provera rada vozača koji treba da bude u skladu sa pismenim uputstvima.

U slučaju da vozači sumnjaju da se u vozilu nalazi lice bez važećeg ovlašćenja, potrebno je da kontaktiraju sa policijom Ujedinjenog Kraljevstva pozivom na broj 101, a u slučaju vanrednih i hitnih situacija potrebno je da kontaktiraju sa policijom na broj 999.

Ukoliko pre ulaska u Ujedinjeno Kraljevstvo vozači posumnjaju da se neko nalazi u vozilu, preporučuje se da ne ulaze u Ujedinjeno Kraljevstvo, već da pre svega kontaktiraju sa policijom u državi u kojoj se trenutno nalaze.

Ukoliko po ulasku u Ujedinjeno Kraljevstvo vozači posumnjaju da se neko nalazi u vozilu, neophodno je da ostanu u kabini vozila i da kontaktiraju sa policijom. Policija će u tom slučaju uzeti osnovne podatke o vozaču i transportnoj kompaniji a potom obavestiti graničnu policiju. Granična policija, pismom koje može biti upućeno i vozaču i transportnoj kompaniji, može zahtevati informacije o stanju sistema obezbeđivanja vozila za taj dan, kako bi utvrdila ko treba da bude novčano kažnjen.

Ukoliko su u kontrolnoj zoni Ujedinjenog Kraljevstva u vozilu pronađeni ilegalni migranti, vozači će biti saslušani. Vozači ne bi trebalo da odbijaju saslušanje, već treba da pruže što je više moguće informacija o sistemu obezbeđivanja vozila.

Interesantno je reći da još uvek nijedna firma iz Srbije nije uvrštena u listu akreditovanih prevoznika, dok na listi postoje kompanije iz gotovo svih ostalih zemalja.

TOJOTA POKLANJA 24.000 LICENCI KAO PODRŠKU ELEKTRIFIKACIJI VOZILA

Imajući na umu količinu vremena, novca i resursa potrebnih za razvoj održive mobilnosti radi suzbijanja rasta štetnih emisija i nastavka korišćenja trenutno dostupne tehnologije, *Toyota Motor Corporation (Tojota)* objavila je dve mere u vezi sa svojim patentima i tehničkim znanjem radi dalje promocije sve šire upotrebe elektrifikovanih vozila.

Kao prvo, kompanija *Tojota* je objavila da će odobriti besplatne licence za gotovo 24.000 patenata koje ima (uključujući i neke prijave koje su još u postupku), za tehnologije povezane sa elektrifikacijom vozila. Kao drugo, *Tojota* će osigurati besplatnu tehničku podršku drugim proizvođačima koji razvijaju i prodaju elektrifikovana vozila kada koriste *Tojotine* elektromotore, baterije, sisteme upravljanja snagom, upravljačke računare i druge tehnologije vezane za elektrifikaciju vozila kao deo svojih pogonskih sistema. Odobravanjem besplatnih licenci i pružanjem tehničke podrške za svoje sisteme elektrifikacije vozila *Tojota* želi dodatno da promovise širenje elektrifikovanih vozila i na taj način pruži pomoć vladama, proizvođačima automobila i društvu u celini da ostvare zacrtane ciljeve povezane s klimatskim promenama.

„Na temelju velikog broja upita koje smo dobili u vezi s našim sistemima elektrifikacije vozila od kompanija koje prepoznaju potrebu popularizacije hibrida i drugih tehnologija za elektrifikaciju vozila, verujemo da je sada vreme za saradnju“, ističe Shigeki Terashi, član upravnog odbora i izvršni potpredsednik *Toyota Motor Corporation*, i dodaje: „Ako broj elektrifikovanih vozila značajno naraste u sledećih 10 godina, ona će postati standard, a naša je želja da imamo ulogu u tome pružajući snažnu podršku tom procesu.“

Patenti na koje se odnose ove besplatne licence su napredne tehnologije ugrađene u elektrifikovana vozila, posebno one koje se koriste u hibridnim električnim vozilima (HEV) koja su pomogla *Tojoti* u ostvarenju značajnih per-



formansi, smanjenju dimenzija i smanjenju troškova. Konkretno, obuhvaćeni patenti su za delove i sisteme, kao što su elektromotori, upravljačke jedinice snage (PCU) i upravljački sklopovi. Ovo su temeljne tehnologije koje je moguće primeniti za razvoj različitih vrsta elektrifikovanih vozila uključujući HEV, *plug-in* hibridna električna vozila (PHEV) i električna vozila s gorivim ćelijama (FCEV). Sve u svemu, *Tojota* će ponuditi oko 23.740 patenata stečenih kroz više od 20 godina razvoja tehnologije elektrifikovanih vozila. Razdoblje ustupanja počinje odmah, a trajeće do kraja 2030. godine. Ugovori za ustupanje mogu se dobiti tako da zainteresovane strane kontaktiraju sa *Tojotom* i usaglaise posebne uslove i odredbe licenci.

Tojota već nudi 5680 patenata koji se odnose na njena električna vozila s gorivim ćelijama (FCEV) od januara 2015. Sada *Tojota* dodaje oko 2590 patenata koji se odnose na elektromotore, 2020 patenata u vezi sa PCU, 7550 patenata u vezi s upravljanjem sistemima, 1320 patenata u vezi s prenosom snage, 2200 patenata za punjače i 2380 patenata za gorive ćelije (čime je ukupni broj patenata u vezi s gorivim ćelijama 8060).



Što se tiče besplatne tehničke podrške koju će *Tojota* nuditi, pojednostiljuju pružanje uvida u sisteme elektrifikacije vozila, upravljačke smernice i podrobna objašnjenja smernica za podešavanja vozila koja će koristiti njene sisteme. Smernice koje će *Tojota* pružiti uključuju, na primer, pomoć drugim proizvođačima automobila u dostizanju visokog nivoa performansi proizvodnje u pogledu štedljive potrošnje goriva, snage i tihog rada, prilagođenih vozilima na čijem razvoju rade. Nudeći besplatne patentne licence i tehničku podršku za elektrifikovana vozila, *Tojota* vidi priliku da podstakne razvoj i uvođenje na tržište elektrifikovanih vozila širom sveta, nešto što već dugo smatra glavnim prioritetom menadžmenta i što se zasniva na temelju snažnog uverenja da će vozila s manjim uticajem na okolinu pomoći u borbi protiv klimatskih promena samo ako uđu u široku primenu, zahvaljujući smanjenju emisija CO₂.

Tojota je 2015. godine identifikovala ciljeve za smanjenje vlastitih emisija i pokrenula *Tojotin* izazov zaštite životne sredine 2050. (*Toyota Environmental Challenge 2050*), skup dugoročnih ciljeva za održivost, uključujući na smanjenje emisije CO₂ iz njenih vozila i fabrika, a 2017. godine je objavila prodajni plan za širenje elektrifikovanih vozila koji pokriva razdoblje do kraja 2030. **Stefan Uglješić, Dmotion.rs**

ANALIZA RASPODELE DOZVOLA ZA 2019. GODINU

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, shodno Uredbi o raspodeli stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima („Sl. glasnik RS“, br. 113/2015), utvrdilo je i objavilo konačnu verziju godišnjeg plana raspodele dozvola za 2019. godinu

U tabelama koje su date prikazani su opšti podaci u vezi sa raspodelom dozvola (tabela 1), podaci o vozilima (tabele 2 i 3), opšti podaci o kontingentima dozvola (tabela 4), podaci o umanjenjima planova prevoznika (tabela 5 i 6), podaci o tome koliko se pojedinačnih dozvola šteti po osnovu dodele CEMT i vremenskih dozvola (tabela 7 i 8) i opšti podaci u vezi sa raspodelom CEMT dozvola (tabela 9).

U raspodeli za 2019. godinu učestvovalo je 1.550 prevoznika, 256 prevoznika više nego u 2018. godini, koji zapošljavaju 14.805 vozača (1257 vozača više nego u 2018. godini) i koji su ostvarili ukupan promet od 98.299.139.368,43 dinara, odnosno promet po vozilu od

6.795.162,65 dinara. Od ukupno 1.117 prevoznika koji su podneli zahtev za CEMT dozvolu, njih 362 dobilo je dozvolu. U raspodeli CEMT dozvola učestvovalo je 9.445 kompleta, 525 kompleta više nego 2018. godine. Broj kompleta Evro 6 kategorije koji je učestvovao u raspodeli CEMT dozvola je 3.871,5, što je 979,5 kompleta više u odnosu na 2018. godinu.

Broj motornih vozila u odnosu na prošlu godinu povećan je za 1.654, odnosno za 13%. Najveće povećanje broja motornih vozila, posmatrano po kategorijama, ostvareno je u kategoriji EVRO VI bezbedno vozilo, i to za 36%. Broj motornih vozila u lizingu je povećan u odnosu na prošlu godinu za 9%. Broj vozila u zakupu opao je za skoro 18% (tabela 2).

Tabela 1.

SUMARNO	2018.	2019.
Broj prevoznika u raspodeli	1.294	1.550
Broj prevoznika koji su učestvovali u raspodeli CEMT dozvola	957	1.117
Broj prevoznika koji su dobili CEMT dozvolu	364	362
Broj prevoznika koji su učestvovali u raspodeli vremenskih dozvola	627	886
Broj prevoznika koji su dobili vremensku dozvolu	181	220
Broj vozila	25.876	28.863
Broj kompleta	12.249	13.541
Broj kompleta u raspodeli CEMT dozvola	8.920	9.445
Broj vozača	13.548	14.805
Ukupan promet	89.650.868.386,34	98.299.139.368,43
Promet po vozilu (kompletu)	6.953.466,77	6.795.162,65

Kada su u pitanju priključna vozila (tabela 3), njihov broj je povećan za 3%. Prevoznici su nabavili više poluprikolica nego prikolica. Više priključnih vozila je nabavljeno sa sertifikatom, i to u vlasništvu.

Tabela 2.

MOTORNA VOZILA		2018.	2019.
Ukupno		13.017	14.671
Po tipu vozila Teretno (sa sops. nosivošću) Vučno	Teretni automobil	11	12
		2.355	2.874
		10.651	11.785
Po kategoriji zeleno zelenije i bezbedno EURO 3 bezbedno EURO 4 bezbedno EURO 5 bezbedno EURO 6 bezbedno	vozilo	1.748	2.635
		7	5
		108	88
		1.670	1.409
		298	299
		6.288	6.298
Po tipu vlasništva vlasništvo zakup		2.898	3.937
	lizing	2.024	2.202
		10.805	12.331
		177	146

Tabela 3.

PRIKLJUČNA VOZILA		2018.	2019.
Ukupno		12.744	13.070
Po tipu vozila	Poluprikolica	11.375	12.600
	Prikolica	1.365	1.470
Po kategoriji	Bez sertifikata	1.764	2.378
	Sa sertifikatom	10.977	11.692
Po tipu vlasništva	lizing	1.684	1.621
	vlasništvo	10.742	12.179
	zakup	318	273

U raspodeli za ovu godinu dodeljivane su dozvole iz 95 kontingenata, 75 nekritičnih i 20 kritičnih kontingenata, za 40 država. Ukupan broj razmenjenih dozvola sa drugim državama iznosi 268.435. Prevoznici su u periodu oktobar 2017 – oktobar

Tabela 4.

KONTINGENTI	2018.	2019.
Država	39	40
Kontingenata	93	95
Broj razmenjenih dozvola (bez povećanja u toku godine)	301.245	268.435
Broj pravilno razduženih dozvola (oktobar-oktobar)	193.567	165.630
Nekritičnih kontingenata	66	75
Kritičnih kontingenata	27	20

Tabela 5.

UMANJENJE PLANA (br. prevoznika)	2018.	2019.
Umanjenje po osnovu smanjenja broja bodova za vozni park	175	231
Nepriznate dozvole (preklopljene sa CEMT)	206	196
Umanjenje po osnovu ostvarenog prometa	587	575
Umanjenje po osnovu dodeljene CEMT i vremenske dozvole	383	498
Umanjenje po osnovu člana 10.	558	300
UKUPNO	1.909	1.800

2018. pravilno iskoristili i razdužili 165.630 dozvola (tabela 4).

U tabeli 5. prikazano je koliko prevoznika je imalo umanjenje fiksnog dela plana raspodele, i to po razlozima. Uočava se trend povećanja broja prevoznika koji su izgubili dozvole iz fiksnog dela plana raspodele zbog smanjenja broja bodova, dok je u odnosu na prethodnu godinu a u vezi sa preklapanjem sa CEMT dozvolama smanjen broj prevoznika koji su izgubili dozvole iz fiksnog dela. Pored toga, smanjen je broj prevoznika koji su dozvole iz fiksnog dela plana raspodele izgubili zbog ostvarenog prometa. Broj prevoznika kojima je, u skladu sa članom 10. Uredbe, dodatno umanjen fiksni deo plana je 300, što je manje nego u 2018. godini. Dakle, skoro 20% prevoznika

Tabela 6.

UMANJENJE PLANA (br. dozvola)	2018.	2019.
Umanjenje po osnovu smanjenja broja bodova za vozni park	3.329	4.334
Nepriznate dozvole (preklopljene sa CEMT)	1.323	1.015
Umanjenje po osnovu ostvarenog prometa	12.403	7.677
Umanjenje po osnovu dodeljene CEMT i vremenske dozvole	36.334	23.364
Umanjenje po osnovu člana 10.	8.810	5.534
Ukupno	62.199	41.924

Tabela 7.

UŠTEDA (ODUZETO) POJEDINAČNIH DOZVOLA NA OSNOVU DODELE CEMT DOZVOLE	2018.	2019.
A-bt	3.840	3.840
CZ	10.358	/
D-bt	6.000	/
F-bt za E3	1.345	/
GR-b	/	1.500
GR-3zem	46	60
I-b	8.460	9.420
PL-bt+3zem	/	3.244
RUS	1.600	2.400
Hb	/	/
Ukupno	31.649	20.464

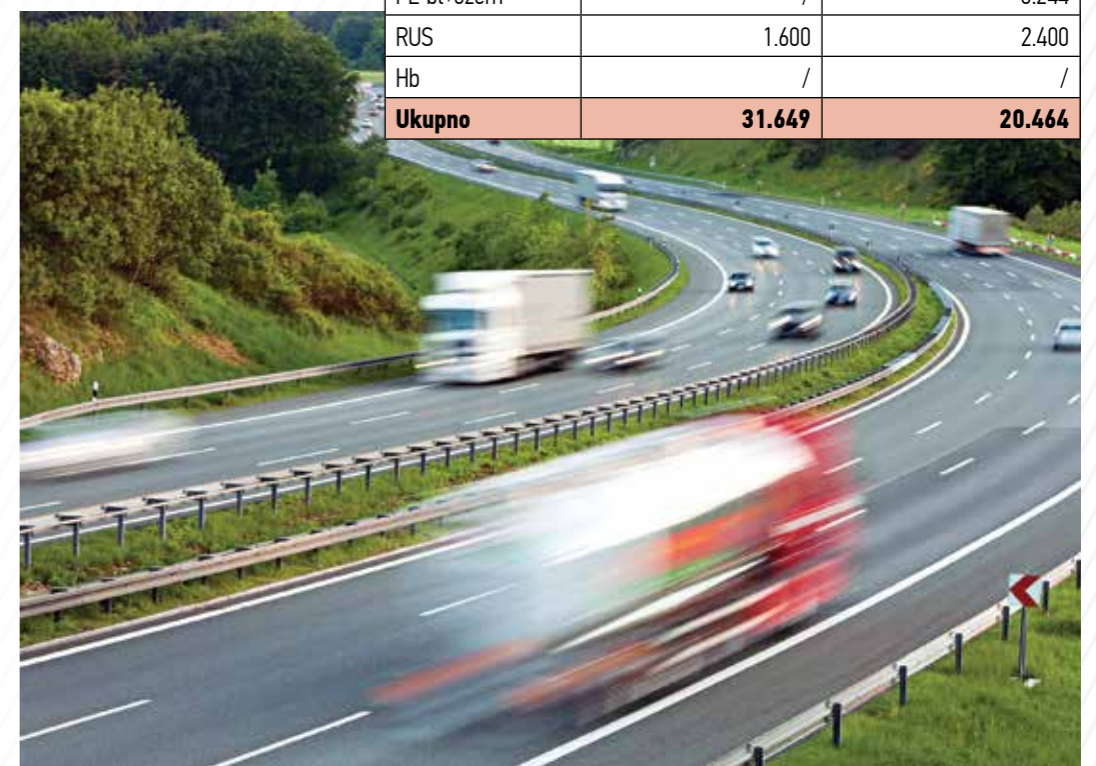


Tabela 8.

BROJ CEMT DOZVOLA PO KATEGORIJAMA, UKUPNO, U FIKSU I U VARIJABILI, BROJ PREVOZNIKA KOJI JE DOBIO CEMT DOZVOLU, VREDNOST SORTIRAJUĆEG KRITERIJUMA										
Godina	vrsta CEMT dozvola	e5s A-H	e5s I	e5s GR-H	e5s RUS	e5s H	e5s	UKUPNO		
2018	br. CEMT dozvola	96	282	60	160	1164	48	1810		
	br. CEMT dozvola u fiksnu	96	278	46	155	1154	47	1776		
	br. CEMT dozvola u varijabili	0	4	14	5	10	1	34		
	br. prevoznika	50	114	45	52	291	23	365		
	vrednost S1		10,00	4,25	8,50	6,25	25,00			
2019	vrsta CEMT dozvola	e6s A-H	e5s I	e6s I	e5s GR-H	e5s RUS	e5s H	e6s H	e5s	UKUPNO
	br. CEMT dozvola	96	186	128	60	160	640	652	44	1966
	br. CEMT dozvola u fiksnu	96	186	89	52	152	640	513	44	1772
	br. CEMT dozvola u varijabili	0	0	39	8	8	0	139	0	194
	br. prevoznika	50	88	38	43	54	224	113	20	362
	vrednost S1			2,38	3,90	8,00		1,68		

➤ je imalo dodatno umanjeno fiksno delo plana zbog nepravilnosti prilikom razduženja dozvola.

Broj dozvola koje su prevoznici izgubili iz fiksnog dela plana raspodele zbog smanjenja broja bodova je porastao, dok je broj dozvola izgubljenih zbog preklapanja sa CEMT dozvolama smanjen. U odnosu na prošlu godinu, broj dozvola koje su prevoznici izgubili iz fiksnog dela plana raspodele zbog ostvarenog pro-

meta je smanjen. Broj dozvola koje su, u skladu sa članom 10. Uredbe, dodatno oduzete prevoznicima je 5.534, što predstavlja skoro 4% dozvola koje su prevoznici pravilno razdužili u periodu oktobar 2017 – oktobar 2018. (tabela 6)

Iz tabele 7. vidi se za koliko pojedinačnih dozvola, po kontingentima, je prevoznicima kojima je dodeljena CEMT dozvola umanjeno fiksno delo plana. Ukupno smanjenje broja oduzetih poje-

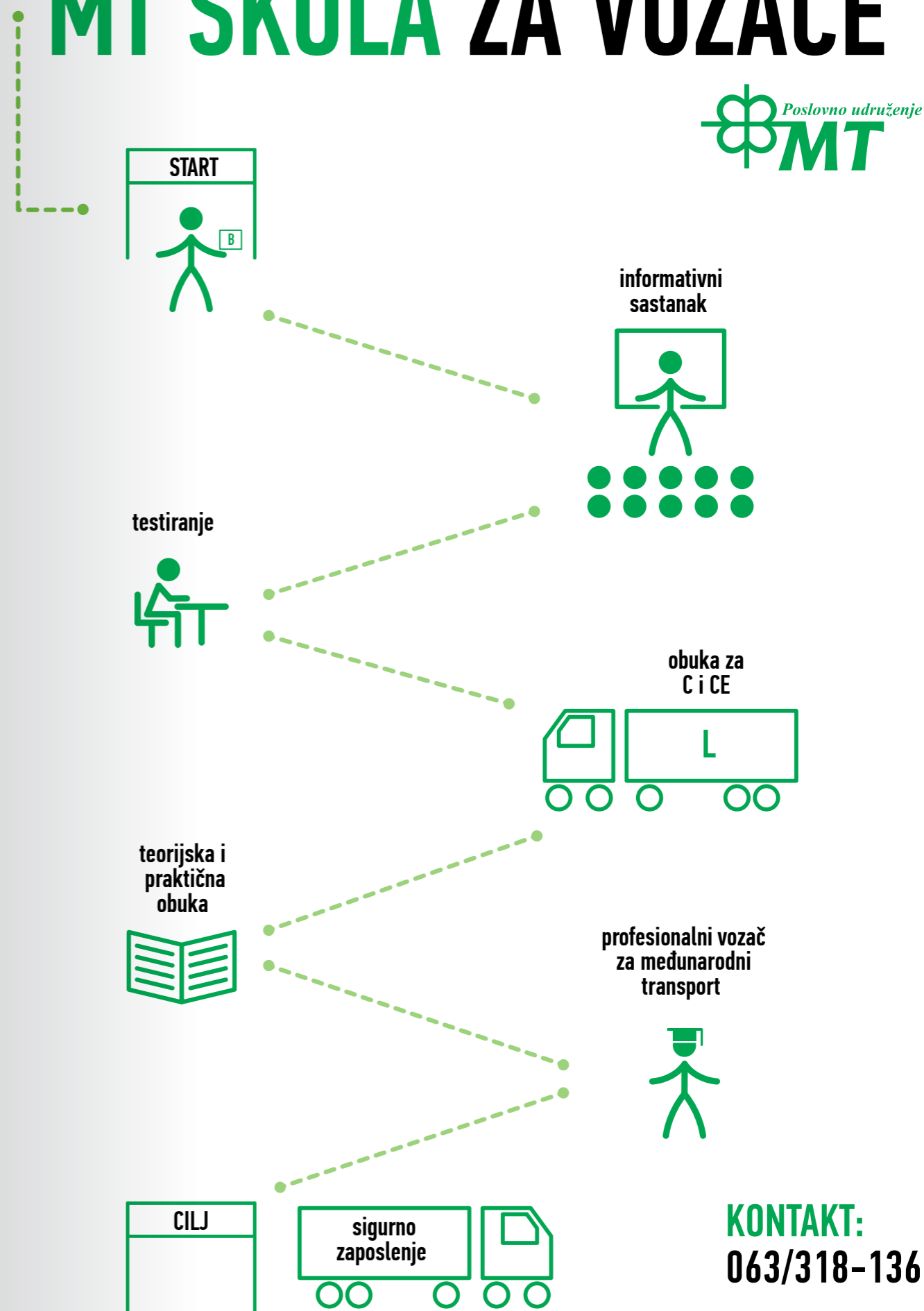
dinačnih dozvola po ovom osnovu je skoro 55%, odnosno 11.185 dozvola manje nego prošle godine. Najveće povećanje je na kontingentu ruskih dozvola, i to 50%. Potom sledi kontingent I b na kome je uštedeno 11% više nego prošle godine.

U tabeli 8 prikazani su opšti podaci u vezi sa raspodelom CEMT dozvola u 2018. i 2019. godini. Broj CEMT dozvola raspodeljen u 2019. godini je 1.966 dozvola, što je 156 dozvola

više u odnosu na 2018. godinu. Ukupan broj CEMT dozvola dodeljen prevoznicima kroz fiksni deo plana je manji u 2019. godini i to za četiri CEMT dozvole. Ukupan broj prevoznika koji su dobili CEMT dozvolu smanjen je u odnosu na prošlu godinu, i to za tri prevoznika.

Jednu CEMT dozvolu dobilo je 94 prevoznika. Maksimalni broj koji iznosi 54 CEMT dozvole dodeljen je samo jednom prevozniku. ■

MT ŠKOLA ZA VOZAČE



KONTAKT:
063/318-136



EVROPSKA UNIJA UBRZAVA UVOĐENJE AERODINAMIČKIH KABINA ZA TEŠKA TERETNA VOZILA

Evropska unija nastoji da uvede duže, aerodinamičke kabine za teretna vozila



Evropska unija nastoji da uvede duže, aerodinamičke kabine za teretna vozila u cilju smanjenja otpora vazduha, čime bi se smanjila potrošnja goriva, obezbedila bolja preglednost u vozilu, ali bi se povećala i udobnost za vozače kao i bezbednost svih učesnika u saobraćaju. Komitet stalnih predstavnika odobrio je mandat predsedavajućem da započne pregovore sa Evropskim parlamentom o izmeni Direktive 96/53/EZ kojom su definisane najveće dozvoljene dimenzije teretnih vozila. Ministarka transporta Republike Rumunije gđa Rovana Plumb koja predsedava Savetu istakla je da bi, u slučaju da prevoznici žele aerodinamičke kabine, moralo doći do smanjenja tovarnog prostora ili do pregovaranja u pogledu povećanja maksimalne dozvoljene dužine skupa vozila. ■

EVROPSKA KOMISIJA OBJAVILA PODATKE O BROJU SAOBRAĆAJNIH NEZGODA NA PUTEVIMA U EVROPI

Evropska komisija objavila je podatke o broju saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodi- ma iz 2018. godine



U proseku svake godine u Evropi u saobraćaju smrtno strada oko 25.000 ljudi, dok mnogo veći broj njih bude ozbiljno povređen. Prema podacima iz 2018. godine, koje je objavila Evropska komisija, na evropskim putevima je poginulo manje ljudi u odnosu na prethodne godine, ali i dalje je potrebno uložiti napore kako bi se još više povećala bezbednost saobraćaja na putevima. Godine 2018. u Evropskoj uniji se dogodilo 25.100 saobraćajnih nezgoda sa smrtno stradalim licima. Ovaj podatak pokazuje smanjenje u odnosu na 2010. godinu za 21%, a u odnosu na 2017. godinu za 1%. Da su evropski putevi daleko najbezbedniji u svetu, pokazuje podatak da na putevima u proseku smrtno strada 49 lica na milion stanovnika. Za većinu država članica stopa smrtnosti na putevima bila je ispod 60 smrtnih slučajeva na milion stanovnika u 2018. godini, dok su samo dve države članice imale preko 80 smrtno stradalih na milion stanovnika. Ovo pokazuje da Evropska unija teži ka ostvarivanju osnovnog cilja, a to je da se prepolovi broj smrtnih slučajeva do 2020. godine i time ostvari strateški akcioni plan EU za bezbednost saobraćaja na putevima. Države sa najboljim rezultatima u pogledu bezbednosti saobraćaja u 2018. godini su: Ujedinjeno Kraljevstvo, Danska, Irska i Švedska, dok su one sa lošijim rezultatima: Rumunija, Bugarska, Letonija i Hrvatska. Veći procenat smanjenja broja smrtnih slučajeva u saobraćaju od 2017. do 2018. godine zabeležen je u Sloveniji (-13%), Litvaniji (-11%), Bugarskoj (-9%), Slovačkoj i na Kipru (-8%). Evropska komisija je donela odgovarajuće mere za bezbednija vozila i infrastrukturu koje su početkom 2019. godine podržane od stra-



ne Evropskog parlamenta i Saveta. U pogledu infrastrukture, vršice se mapiranje rizika na svim auto-putevima i putevima prvog reda. Što se tiče vozila, sva vozila nove proizvodnje biće opremljena brojnim bezbednosnim karakteristikama, kao što je inteligentna pomoć pri brzini kretanja, automatizovano brzo kočenje i pomoć pri održavanju smera kretanja vozila. Ugroženi učesnici u saobraćaju će biti sistematski uzeti u obzir u svim procenama bezbednosti, revizijama i inspekcijama. Kako će ranjivi učesnici u saobraćaju (pešaci, stara lica, biciklisti, motociklisti) činiti veliki udeo u budućnosti, na njih je potrebno obratiti posebnu pažnju. Pored saobraćajnih nezgoda sa smrtnim stradanjem, u fokusu EU se nalaze i saobraćajne nezgode sa teško povređenim licima. Pravnim okvirom EU za bezbednost saobraćaja na putevima 2021–2030. i strateškim akcionim planom koji su objavljeni u maju 2018. godine kao deo paketa „Evropa u pokretu“, Evropska komisija je potvrdila da je dugoročni cilj EU dovođenje gotovo do nule broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom ili teškim povredama u drumskom saobraćaju do 2050. godine. ■

TRUCK PARKING EUROPE OD SADA I U VELIKOJ BRITANiji



Red Lion Café & Truckstop i Chippenham Pit Stop su prva stajališta u Velikoj Britaniji na kojima je moguće rezervisati parking mesto za teretna vozila pomoću aplikacije Truck Parking Europe. Nedavno obnovljeni Red Lion Café & Truckstop svojim korisnicima nudi bezbedan parking i kvalitetnu uslugu. Nalazi se u Nortemptonu, između Birmingema i Londona.

Chippenham Pit Stop je stanica za snabdevanje gorivom koja se nalazi na auto-putu M4 između grada Bristol i grada Svindon. U blizini ove stanice za snabdevanje gorivom nalazi se parking kapaciteta 95 mesta za teretna vozila. Korisnici aplikacije Truck Parking Europe mogu da rezervišu svoje parking mesto u 12 zemalja u Evropi. Ova aplikacija omogućava vozačima filtriranje i jednostavno pronalaženje lokacija za parkiranje duž nji-



hovah ruta širom Evrope. Trenutno je moguće rezervisati parking mesto na skoro 34000 lokacija. Parking mesta se razlikuju po nivou komfora, infrastrukturi i sigurnosti. Aplikacija je besplatna i može se preuzeti na www.truckparkingurope.com. ■

NOVE TEHNOLOGIJE U FUNKCIJI BOLJEG POSLOVANJA PREVOZNIKA – APLIKACIJA UDRUŽENJA ZA PAMETNE TELEFONE



Poštovani članovi, sa zadovoljstvom želimo da vas informišemo o novom načinu komunikacije i informisanja članova našeg udruženja. Svjesni toga da je danas svaka delatnost oslonjena na digitalne sisteme, i da kvalitet rada u velikoj meri zavisi od brzine i načina dobijanja informacija, Udruženje je za potrebe svojih članova i njihovih zaposlenih izradilo aplikaciju za pametne telefone sa *android* i *ios* sistemom. Osnovni cilj ove aplikacije je obezbeđivanje savremenog pristupa komunikacije i informisanja. Kako bi se unapredila komunikacija i informisanost, Udruženje je intenzivno radilo na izradi aplikacije koja će omogućiti da u svakom trenutku korisnik dobije važne informacije, pri čemu će odabirom na određenu zemlju aplikacija filtrirati samo informacije o toj zemlji. Pored toga, korisnicima će se slati tzv. *Push notifikacije* koje će u svakom trenutku biti dostupne sve dok ih korisnik ne pročita. Osnovni cilj *push notifikacija* je da se postepeno isključe grupne poruke jer se kroz praksu pokazalo da korisnici izostave važne vesti zbog raznovrsnosti informacija koje se šalju putem poruka.



Takođe, Aplikacija omogućava i komunikaciju između Udruženja i korisnika, jer će korisnicima biti dostupna opcija slanja poruka Udruženju. Za više informacija o načinu pristupa aplikaciji potrebno je kontaktirati sa Sekretarijatom Udruženja. ■

KINA OTVORILA ČETIRI NOVA GRANIČNA PRELAZA ZA TIR

Kina nastoji da otvaranjem novih graničnih prelaza poveća trgovinsku razmenu

Novi granični prelazi koji su otvoreni 25. marta 2019. godine imaju važnu ulogu u povezivanju Kine sa Centralnom i Zapadnom Azijom, Rusijom i Evropom. Snažna posvećenost kineske carine razvoju TIR-a u Kini i upotrebi efikasnijih alata za olakšavanje trgovine, šalje snažnu poruku svetu da Kina nastavlja sa širenjem svojih tržišta. Četiri granična prelaza Kine sa Kazahstanom su Maikapchagai–Jimunai, Dostyk–Alashankou, Kolzhat–Dulata i Bakhty–Baketu. Zajedno sa Korgosom, koji je otvoren u maju 2018. godine, oni predstavljaju pet kinesko-kazahstanskih prelaza koji su potpuno operativni za TIR. ■

HOLANDIJA UVELA ZONE NISKE EMISIJE ZA TEŠKA TERETNA VOZILA

Holandija je u centralnim delovima 13 gradova uvela zabranu kretanja teških teretnih vozila, pri čemu se ova zabrana odnosi na pojedine kategorije motora. Amsterdam, Utreht, Rotterdam, Den Hag, Ajndhoven, Breda, Den Boš, Tilburg, Delft, Leiden, Mاستriht i Arnhem su uvele zabranu ulaska vozilima mase preko 3,5 tone ukoliko im motori ne zadovoljavaju Evro 4 i više standarde. Takođe, Utreht i Rotterdam su uveli zabranu i za laka dostavna vozila. Kazna za nepoštovanje ove odredbe je 230 evra. ■

IRU – PETINA VOZAČKIH POZICIJA NIJE POPUNJENA U SEKTORU DRUMSKOG TRANSPORTA U EVROPI

Prema novom istraživanju Međunarodne unije za drumski saobraćaj – IRU utvrđeno je da se transportni sektor u Evropi decenijama suočava sa nedostatkom profesionalnih vozača

Rezultati koji su dobijeni istraživanjem sprovedenim u Evropi u periodu od oktobra 2018. godine do januara 2019. godine pokazuju da sektoru drumskog transporta fali 21% vozača, dok je kod vozača autobusa taj procenat 19%. Predviđeno je da će manjak dostići oko 40%, jer se u 2019. godini očekuje veća potražnja. Istraživanjem je utvrđeno da 79% ispitanih vozača smatra da se problem nedostatka

profesionalnih vozača ogleda u tome što ta profesija nije zastupljena među ženama. Samo 2% profesionalnih vozača u Evropi čine žene i iz tog razloga IRU nastoji da osnuje udruženje „Žena u transportu“ čime bi se doprinelo povećanju procenta žena profesionalnih vozača i promovisanju ove delatnosti kao atraktivne za rad žena. Ukupno 70% vozača starosti između 25 i 34 godine smatra da je problem u tome što ta profesija nije privlačna mladima. Na to ukazuje i podatak da je prosečna starost vozača teretnih vozila 44 godine, a vozača autobusa 52 godine. U Nemačkoj prosečna starost profesionalnih vozača je 47 godina, što ukazuje na činjenicu da će



se do 2027. godine 55% vozača autobusa i 47% vozača teretnih vozila penzionisati, čineći manjak od 185.000 vozača. U Velikoj Britaniji nedostatak vozača raste zapanjujućom stopom od 50 vozača dnevno. Takođe, razlozi za koje veliki procenat ispitanih vozača smatra da doprinose ovom problemu su loši uslovi rada (76%), kao i česta odvojenost od kuće i porodice (77%). ■

NA GRANIČNOM PRELAZU BATROVCI ODRŽAN SASTANAK HRVATSKE I SRPSKE DELEGACIJE



ŠVI SU ZAINTERESOVANI DA SE SMANJI ČEKANJE VOZILA NA GRANICI

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Srbije poslaće predlog hrvatskom Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture da se uvedu zajedničke kontrole teretnih vozila kako bi se uštedelo vreme na procedurama i

smanjila preduga čekanja na granici, jedan je od zaključaka zajedničkog sastanka delegacije dve zemlje koji je održan sredinom marta na graničnom prelazu Batrovci-Bajakovo. Takođe, predloženo je i da se izgradi deo od oko 50 metara u međuprolazu između dve granice, jer je

reč o „uskom grlu“ – na izlazu iz Srbije dve trake se kod carinskog punkta ulivaju u jednu, a potom na hrvatskoj strani šire ponovo u dve, što se ponavlja i na ulaznoj strani u Srbiju. Uz to, iako do punkta postoje dve trake, one se ne koriste jer se samo na jednoj nalazi vaga, što je nedovoljno za prelaz preko koga dnevno ide više od 500 teretnih vozila. Zato je deo dogovora bio i da se omogući postavljanje još po jedne vage sa svake strane kako bi se kontrole obavljale u dve saobraćajne trake. Inače, martovski sastanak drugi je po redu održan na inicijativu Poslovnog udruženja „Međunarodni transport“ (PUMT) i Udruge hrvatskih cestovnih prijevo-

znika (UHCP). Sa srpske strane prisustvovali su predstavnici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Ministarstva finansija, Uprave carina, Ministarstva unutrašnjih poslova i Uprave granične policije a sa hrvatske strane predstavnici Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstva finansija, Carinske uprave i Ministarstva unutarnjih poslova. Zajednički obilazak graničnog prelaza upravo je ukazao na tačke gde se dešavaju zastoji. Naime, nijedna od procedura koje su predstavnici carine ili policije demonstrirali, od vage, postavljanja ili skidanja lokatora, carinskog pregleda i policijske provere, nije pojedinačno

trajala duže od nekoliko minuta, ali su i pored toga čekanja da se sve okonča i da vozilo nastavi put, ne samo višesatna, nego se u pojedinim periodima mere i danima. Računica koliki je to gubitak za privredu a posebno za prevoznike, nije izvedena, ali vozači tvrde da na toj granici provedu upravo toliko vremena koliko im je potrebno da pređu sa jednog na drugi kraj Evropske unije. Svaka od strana imala je svoje argumente kojima se objašnjavaju zastoji. Tako su predstavnici hrvatske carine tvrdili da se veoma često susreću sa oštećenim plombama na kamionima koji ulaze u njihovu zemlju. Njih to primorava da izvrše kontrolu



celokupnog tereta i najčešće se ispostavi da je vozilo ispravno, da u njemu nema migranata koji bi izazvali to oštećenje niti se sadržaj tereta razlikuje od onoga u papirima, ali je vozaču oduzeto značajno vreme. Ukazano je i da je jedan od uzroka usporenih procedura to što se svakodnevno u kamionima pronalaze migranti zbog čega su i kontrole opsežnije. Samo u prva dva i po meseca ove godine, tvrde hrvatski carinici, na Ba-

trovcima ih je otkriveno oko 200, najčešće u vozilima iz Turske, Bugarske, Srbije i Makedonije. Zajednički zaključak sa tog skupa bio je i da su obe strane zainteresovane za ubrzanje procedura i najavljeno je da će

se o tome dokle se odmaklo u rešavanju problema i kakva je sudbina iznetih predloga razgovarati na novom sastanku koji nije zakazan, ali se veruje da će biti uskoro. **M. Stevanović**

Dragutin Kranjčec,
Predsednik Udruge hrvatskih cestovnih prijevoznika



Ova tema otvorena je još prošle godine, u četvrtom mesecu, kada smo se našli u Vinkovcima i očekivali smo da će novi sastanak doći ranije. Međutim, uz dvostruko odlaganje ove godine, tek je sada održan. Da li sam zadovoljan? O tome ćemo moći da govorimo ako državne institucije na koje se odnose naši zahtevi nešto preduzmu. Čuli ste da i sa jedne i sa druge strane postoje donekle oprečni predlozi kako ubrzati protok vozila. Uvažavamo da je Hrvatska neki filter Evropske unije, zbog čega su veće kontrole, međutim, ipak su potrebne dublje promene, na čemu će naša udruga posebno insistirati. Mislimo da bi postavljanje još jedne vage, osposobljavanje druge trake možda za 30 do 40 odsto ubrzalo protok vozila. Ipak, ni to neće trajno rešiti problem i mislim da moramo dugoročnije da ga sagledamo, tim pre što se povećava proizvodnja u Srbiji, Makedoniji i dalje do Turske, a pravac preko Srbije i Hrvatske je među najprometnijim tranzitnim putevima od istoka prema zapadu. Zato treba razmišljati dugoročnije, graditi nešto za budućnost. Mi ćemo kao Udruga reagovati kod naših institucija, ali i mi moramo da idemo preko Gospodarske komore, Obrtničke komore, jer smo još uvek po sili zakona deo tih organizacija. Koliko ćemo moći da utičemo? Ne previše, moram reći, jer se na ovim prostorima do nekih korenitih promena obično dolazilo demonstracijama, štrajkovima, zatvaranjem puteva.

Anto Antunović,
Carinska uprava Hrvatske, pomoćnik pročelnika PCU Osijek



Mislim da će ovaj sastanak uticati da se ublaži problem dugog zadržavanja na granici, jer se svi slažu da je to potrebno i mislim da će se i jedni i drugi potruditi da uvećaju prohodnost koliko je to moguće. Kada strana koja ulazi u Hrvatsku smanji priliv ili dotok migranata i kada kamioni budu sa urednim plombama i osigurana carinska roba, mislim da će i procedure biti ubrzanje. Slažem se i sa idejom da se doda još po jedna vaga, to je dobro s tim što bi trebalo i da se infrastruktura obezbedi, da se dodaju kućice za službenike i uvede informatika. Procenjujem da će do novog sastanka, kada bi trebalo da sumiramo dokle se stiglo, doći za šest do devet meseci.

Nenad Vukčević,
Uprava carina Srbije, šef CI Batrovci




Svi se nadamo da će posle ovog sastanka promet preko granice biti ubrzaniji, a prvi rezultati mogli bi da se očekuju možda za par meseci. Ja se ne bih složio sa ocenom hrvatskih kolega da je uzrok zastoja neispravnost plombi ili pojačane kontrole zbog migranata. Čak i ako nema plombi, ispravnost tereta može da se utvrdi, a sa druge strane, i na našu granicu sa njihove strane dolaze kamioni bez plombi. Mislim da to nije od velikog uticaja, ali i ako bi obe strane povele računa oko tih problema, verovatno je da bi se u izvesnoj meri protok na granici ubrzao. Mislim da bi predlozi koje smo čuli mogli da se reše za nekih mesec do dva, a onda ćemo videti rezultate.

Miodrag Poledica,
Državni sekretar u Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture



Bio je to odličan sastanak sa našim i hrvatskim carinskim organima i predstavnicima nadležnih ministarstava za oblasti saobraćaja. Prvo smo hteli da vidimo da li postoje uska grla i na kom graničnom prelazu, a nakon toga da predložimo prvo neke kratkoročne mere kako bi se poboljšala cirkulacija saobraćaja imajući u vidu da kamioni sa obe strane granice stoje u proseku od pet do deset časova. Dogovorili smo se i oko toga, ali i oko dugoročnih mera i pratićemo realizaciju tih aktivnosti. Dogovoreno je takođe da se uskoro ponovo vidimo kako bismo utvrdili da li je ostvaren neki pomak. Predložio sam i da se uvede još jedna saobraćajna traka za teretna vozila, sa vagonom i smeštajem za njihovo granično osoblje, jer bi to povećalo kapacitet prolaska kamiona iz Srbije za Hrvatsku. Nakon današnjeg sastanka i uveravanja hrvatske carine i policije, to deluje izvodljivo. Mi ćemo napraviti zapisnik, poslati institucijama kako našim, tako i hrvatskim i nastojati da se to realizuje, verujem za nekih par meseci.

MAĐARSKA - BEZBEDNIJE ONLAJN PLAĆANJE E-VINJETA I E-PUTARINA

 Od 1. aprila 2019. godine Nacionalna služba za naplatu putarine (NTPS Plc) u Mađarskoj uvodi dvostepenu verifikaciju identiteta korisnika prilikom plaćanja putem interneta.

Kako funkcioniše dvostepena verifikacija korisnika u praksi?

Dvostepena verifikacija korisnika na internet stranicama NTPS Plc-a (ematrix.nemzetiudj.hu, odnosno hu-go.hu) produžava proces onlajn kupovine samo za par sekundi. Prilikom svake transakcije, tokom kupovine i plaćanja e-vinjete ili e-putarine, banka šalje potvrdni kod na telefonski broj, evidentiran kod banke koja je izdala karticu. Pomoću ovog potvrdnog koda korisnik - uz uobičajene podatke kartice (ime, broj kartice, datum isteka kartice, CVC/CVV kod) - može potvrditi i izvršiti platnu transakciju, iniciranu na onlajn platformama NTPS Plc-a i završiti elektronsko plaćanje.

Na šta korisnici treba da obrate pažnju?

Važno je da korisnici koriste broj mobilnog telefona koji je evidentiran u njihovoj banci. Naime, u suprotnom korisnici neće primiti SMS sa potvrdnim kodom od banke, pa neće biti u mogućnosti da izvrše onlajn plaćanje. Zbog toga korisnici treba da provere koji telefonski broj su evidentirali kod svoje banke, kako bi potvrdili kod stigao na odgovarajući telefonski broj.

Kome je korisna dvostepena verifikacija korisnika?

Ovo jednostavno rešenje korisno je za vlasnike debitnih ili kreditnih kartica, pošto na taj način niko ne može zloupotrebiti njihove podatke. Osim toga, usluga je besplatna, a banka ne naplaćuje posebnu naknadu za kratak SMS sa potvrdnim kodom.

POVEĆANJE CENE PUTARINA NA AUTO-PUTU A4 U POLJSKOJ





 Poljski koncesionar *Stalexport Autostrada Malopolska S.A.* je najavio povećanje cena putarine na auto-putu A4 (*Katowice-Kraków*) od 1. marta 2019. godine.

Povećanje cena putarina odnosi se na sledeće kategorije vozila:

1. Kategorija 2 – vozila sa dve osovine;


2. Kategorija 3 – vozila sa tri osovine;
3. Kategorija 4 – vozila sa više od 3 osovine;
4. Kategorija 5 – ostala vozila koja nisu grupisana u kategorije 2, 3 i 4.

U narednoj tabeli dat je uporedni prikaz novih cena putarine i cena putarine koje važe do 28.2.2019. godine na auto-putu A4 izražene u PLN.


Kategorija	Cena putarine do 28. 2. 2019.	Cena putarine od 1. 3. 2019.
2 	18	20
3 	18	20
4 	30	35
5 	30	35

STAV EVROPSKE KOMISIJE U POGLEDU SPROVOĐENJA ZABRANE NEDELJNOG ODMORA U KABINI VOZILA

Evropska komisija smatra da kontrolni organi ne mogu zahtevati od vozača dokaze da pun nedeljni odmor nisu realizovali u kabini vozila


 Međunarodna unija za drumski saobraćaj – IRU obratila se Evropskoj komisiji povodom razjašnjenja postupka sprovođenja kontrole punog nedeljnog odmora u kabini vozila. U saopštenju IRU-a se navodi da je Evropska komisija potvrdila da nacionalne izvršne vlasti ne mogu zahtevati od vozača da dostave dokumente koji dokazuju da njihov pun nedeljni odmor nije realizovan u kabini vozila. Vozači za nepoštovanje ove zabrane mogu biti kažnjeni samo u slučaju da su u vreme trajanja kontrole zatečeni u kabini vozila prilikom trajanja njihovog punog nedeljnog odmora.

ŠVAJCARSKA - JEDNO OD TRI TEŠKA TERETNA VOZILA JE NEISPRAVNO

 Kontrolom koja je 2018. godine nasumično sprovedena u Švajcarskoj, prekontrolisano je 90.459 teretnih vozila, poluprikolica, dostavnih vozila i službenih automobila, čime je utvrđeno da je oko 20.000 vozila neispravno i da je 5.190 vozila moralo biti isključeno iz saobraćaja. Najčešći nedostaci koji su utvrđeni tokom kontrole su nepropisne dimenzije i mase vozila, tehnički nedostaci i kršenje propisa vezanih za vremena upravljanja i odmora vozača. Od ukupnog broja kontrolisanih vozila oko 32%, tačnije 28.683 vozila bilo je podvrgnuto detaljnoj kontroli u kontrolnom centru za teška teretna vozila.



NEMAČKA PROŠIRUJE MREŽU PUTEVA ZA TERETNA VOZILA DUŽINE 25,25 METARA

 Ministarstvo nadležno za saobraćaj Nemačke donelo je odluku o uvođenju novih propisa koji će se odnositi na bezbednost LHV vozila maksimalne dužine 25,25 metara.

Nemačko ministarstvo odlučilo se za ovaj korak jer omogućavanjem kretanja ovih vozila na putevima može se smanjiti emisija izduvnih gasova zbog manjeg broja obavljenih vožnji. Savezna država Baden-Virtemberg i grad Bremen će omogućiti kretanje LHV vozila na njihovim putevima.



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. Svakodnevnica znači nove rane, nova previjanja, začuđene poglede, bol, hirurške zahvate, znači stalnu zavisnost, pomoć, negu i pratnju drugih. Zato obolele često nazivamo „Deca leptiri“.

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

DEBRA ulaže velike napore kako bi pomogla oboleloj deci i njihovim porodicama. Najviše se zalaže za prikupljanje finansijskih sredstava za konstantnu nabavku i slanje zavojnog materijala 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 uključiti se u ovaj humani projekat jeste štampanje Vašeg loga/slogana na istu tu majicu.

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

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

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

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

Srdačno Vas pozdravljam,

Dragana Bogdanović

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

Porudžbinu možete ostvariti putem e-maila dragana@boost-team.com ili putem broja telefona 066/220- 242.

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



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

IQ CARD - NOVE BENZINSKE STANICE

IQ - CARD proširio je mrežu svojih benzinskih stanica u Holandiji. Nove benzinske stanice u Holandiji su:

Esso Oostzaan de Watering
Rijksweg A8 (Coentunnel 1)
1511 HX Oostzaan
Radno vreme: 24/7
Usluge: AdBlue, prodavnica

Esso Bussum-zuid
Brinklaan 166
1404 GX Bussum
Ponedjeljak-petak:
6.00-21.00
Subota: 7.00-21.00,
Nedelja: 8.00-21.00

Esso Hilversum Vaartweg
Vaartweg 137a
1217 SN Hilversum
Radno vreme:
Ponedjeljak-petak:
6.00-21.00
Subota: 7.00-21.00,
Nedelja: 7.00-21.00

Esso Ede De Buunderkamp
Rijksweg A12 Zuidzijde
6718 WL Ede
Radno vreme: 24/7
Usluge: AdBlue

Esso Almelo HR Holstlaan
H.R. Holstlaan 91
7609 RC Almelo
Radno vreme:
Ponedjeljak-petak:
6.00-21.00,
Subota: 7.00-21.00,
Nedelja: 8.00-21.00

NOVA USLUGA ZA ČLANOVE - REGISTRACIJA VOZILA NA ODLOŽENO PLAĆANJE

U cilju obezbeđivanja povoljnijih uslova za usluge tehničkog pregleda i usluge registracije vozila za članove, Udruženje je potpisalo Sporazum sa Društvom „Dunav auto“ d.o.o.

Ponuda Društva „Dunav auto“ d.o.o. obuhvata:

- kompletnu uslugu registracije vozila na šest mesečnih rata (plaćanje polise osiguranja od autoodgovornosti, svih pratećih taksi i izdavanje registracione nalepnice);
- tehnički pregled (godišnji ili šestomesečni) na teret osiguravača;
- popust na uslugu tehničkog pregleda (godišnjeg ili šestomesečnog) u zavisnosti od veličine voznog parka i načina plaćanja.

Za više informacija o uslovima ugovorenim za članove Udruženja, kao i za izradu ponude zainteresovani članovi se mogu obratiti Sekretarijatu Udruženja. ■

MILOG - ZASTUPANJE SRPSKIH FIRMI U NEMAČKOJ

MiLoG, nemački zakon koji reguliše obaveze poslodavca koji svoje zaposlene šalje na rad u tu zemlju stupio je na snagu 1. januara 2015. godine. Zakon se odnosi na vozače koji obavljaju međunarodni prevoz, i to bilateralni prevoz i prevoz za/iz treće zemlje. Po ovom zakonu, svaki strani radnik na teritoriji Nemačke mora biti izjednačen u smislu naknade sa nemačkim radnikom, za vreme provedeno na teritoriji Nemačke, a od poslodavca koji je radnika uputio na put u Nemačku se očekuje da to i dokaže.

Zbog sve učestalijih poziva naših članova u vezi sa molbom za pomoć u pogledu načina prijave vozača u MiLoG sistem, dugogodišnji partner Udruženja, firma Move Expert, ponudila je zaključivanje ugovora o zastupanju čime se obezbeđuje srpskim prevoznicima, uz posredovanje Udruženja, pored prijave vozača u MiLoG sistem, i kompletno zastupanje i podrška prilikom kontrole od strane nadležnih organa Nemačke a u vezi sa obavezama koje proizilaze iz ovog zakona.

Za više informacija o načinu potpisivanja ugovora o zastupanju u vezi sa MiLoG sistemom potrebno je kontaktirati sa Sekretarijatom Udruženja. ■



DRAGI KUPCI,

Jedan od naših glavnih prioriteta je pružanje najboljih usluga vama, pa samim tim uvek nastojimo da razvijamo naše usluge i proizvode kako bi bili u skladu sa vašim potrebama i zahtevima.

S obzirom na to da mnogi od vas putuju iz Centralne i Istočne Evrope ka Zapadnoj, potrudili smo se da pronađemo rešenje kako biste svoje MOL Group zlatne kartice mogli da koristite širom cele Evrope. Upravo iz tog razloga smo započeli saradnju sa TOTAL-om.

Na osnovu te saradnje, naša mreža je proširena na pet novih zemalja – Nemačku, Francusku, Belgiju, Luksemburg i Holandiju - sa oko 4.000 servisnih stanica koje pružaju praktično, sigurno i bezgotovinsko plaćanje goriva za sve vrste vozila. Zahvaljujući tome sada možete koristiti svoje MOL Group zlatne kartice u 16 zemalja na više od 7.000 servisnih stanica.

Proširena mreža je odlična prilika da putujete širom Evrope sa samo jednom karticom za gorivo. Nove servisne stanice pružaju mnogobrojne usluge uz izbor različitih tipova najkvalitetnijih goriva - dizel i benzin - maziva, AdBlue, itd. Na određenim stanicama možete pronaći alternativne energente, kao što su LPG i CNG. Kako biste videli listu stanica i dobili najnovije informacije, možete da posetite našu stranicu www.molgroupcards.com/station-finder.

Osim toga, vlasnici MOL Group zlatnih kartica mogu uživati u kvalitetnoj usluzi koju pružaju servisne stanice, u svežim sendvičima i kvalitetnoj kafi, besplatnom Wi-Fi-ju, ali i ostalim pogodnostima za sve one koji žele kratku i prijatnu pauzu tokom putovanja.

Da bismo vas rasteretili i olakšali vam administraciju, sve transakcije koje budete napravili MOL Group zlatnim karticama u TOTAL mreži biće deo vaše redovne fakture. Sada ne morate da brinete ni o plaćanju putarine, ni o povraćaju PDV-a, jer smo osmislili jednostavno rešenje za oba. Za više detalja o tome, posetite www.molgroupcards.com/service.

Za sve dodatne informacije posetite www.molgroupcards.com ili kontaktirajte vašeg prodajnog predstavnika.

Želimo vam sigurno putovanje,
MOL GROUP

BEZGOTOVINSKO PLAĆANJE GORIVA ŠIROM EVROPE SA MOL GROUP ZLATNOM KARTICOM



KORISTITE SVOJU **MOL GROUP ZLATNU KARTICU** U NAŠOJ PROŠIRENOJ MREŽI NA SVIM SERVISNIM STANICAMA.

Dodatne servisne stanice su od sada dostupne u Nemačkoj, Francuskoj, Belgiji, Luksemburgu, kao i u Holandiji.

Za više detalja molimo posetite www.molgroupcards.com ili pozovite 011/ 20 96 900.

 **MOLGROUP KARTICE**

 **TOTAL**