

BESPLATAN ČASOPIS

MT REVIJA

VAŠ VODIČ KROZ MEĐUNARODNI TRANSPORT TERETA

BROJ 7



INTERVJU:

VLADIMIR REBIĆ, NAČELNIK UPRAVE
SAOBRAĆAJNE POLICIJE MUP-A SRBIJE

IZMENE I DOPUNE
ZAKONA O BEZBEDNOSTI
SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

STR. 5

U FOKUSU

NOVI ZAKON O PREVOZU TERETA

STR. 34

U SUSRET

NCTS – ŠANSA ZA DALJI RAZVOJ
PRIVREDE REPUBLIKE SRBIJE

STR. 29

OSVOJITE

Ski odmor na austrijskim Alpima!



Affinity Balkans nudi šansu svim svojim DKV klijentima da osvoje fantastičan sedmodnevni ski odmor na Alpima od 10.do 17.Januara 2015.godine



**DETALJI
NAGRADE**

Prva nagrada (u vrednosti od 1.700 EUR)

Nedelju dana Ski odmora na austrijskim Alpima od 10.do 17.januara 2015.godine

Transport*, smeštaj i Ski Pass takodje uključeni

**dobitnici će sami moći da izaberu vid transporta a za to će imati na raspolaganju 400 EUR da pokriju troškove transporta*

Druga i Treća nagrada

Paket vrhunske ski opreme koji uključuje skije, čizme i štapove u vrednosti od 400 EUR!

Affinity Balkans D.o.o.

Tel: +381(0) 11 31 22 422

Email: affinity.rs@delamode-group.com

www.affinity-ts.com



affinity
Transport Solutions
Zvanični partner



Pomažemo Vam na Vašem putovanju



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

Carinski servis



Putarina



Tankiranje



Povrat poreza, Fiskalno
zastupanje



Kamionski parking



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

Kontakt:

Siniša Vidović

Tel.: +43-7711 2777 - 46

Mobil: +43-664 8861 2895

Mall: s.vidovic@verag.ag

Željko Batinić

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

Mobil: +43-664 765 2996

Mall: z.batinic@verag.ag

U OBLASTI CARINSKOG SERVISIA NUDIMO VAM SLJEDECA RJESENJA I USLUGE :

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

PUTARINA

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

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

TANKIRANJE U EU

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

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

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

POREZ, POVROT POREZA

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

KAMIONSKI PARKING + SKLADISTE (HARTHAM/NJEMACKA)

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

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

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

PORED NAVEDENOG NUDE SE I DALJNE PONUDE:

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



Revija izlazi tromesečno,

Broj 7, decembar 2014. godina

Cena: Besplatno

Osnivač i izdavač:

PU MEĐUNARODNI TRANSPORT, Beograd
Milutina Bojića 2
11000 Beograd

Glavni i odgovorni urednik:

Tatjana Ivanović

Redakcija:

Zorica Radojičić
Aleksandar Spasić
Goran Knežević
Miroslava Derikonjić

Lektor:

Jelena Panić Tričković

Grafički dizajn:

ISSstudioDESIGN, Beograd
igor.sandic@issstudiodesign.com

Štampa:

PRINTEX d.o.o., Subotica

Adresa redakcije:

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

Tiraž:

1.000

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

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд
656

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



IZ SADRŽAJA

INTERVJU

- 5 ► VLADIMIR REBIĆ, NAČELNIK UPRAVE SAOBRAĆAJNE POLICIJE MUP-A SRBIJE,
22 ► DRAGAN NOVOSELSKI, VLASNIK PREDUZEĆA „SPETRA DOO“ IZ KRAGUJEVCA

AKTUELNOSTI

- 12 ► REZULTATI MEŠOVITIH KOMISIJA ZA DRUMSKI SAOBRAĆAJ
18 ► GODIŠNJI PLAN RASPODELE DOZVOLA ZA 2015.

ZANIMLJIVOSTI

- 14 ► RAZVOJ DRUMSKOG TRANSPORTNOG TRŽIŠTA EU

U SUSRET

- 29 ► NCTS – ŠANSZA ZA DALJI RAZVOJ PRIVREDE REPUB LIKE SRBIJE

U FOKUSU

- 34 ► NOVI ZAKON O PREVOZU TERETA

VLADIMIR REBIĆ, NAČELNIK UPRAVE SAOBRAĆAJNE POLICIJE MUP-A SRBIJE

IZMENE I DOPUNE ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

Ovim izmenama i dopunama ZOBŠa nismo dirali glave koje se tiču uslova za upravljanje vozilima C i D kategorije.

Nedavno je obrazovana Radna grupa za izradu Nacrta zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Kakav je sastav Radne grupe? Koji su rokovi postavljeni za završetak rada Radne grupe? Koji ciljevi žele da se postignu ovim izmenama i dopunama?

Radnu grupu osnovao je ministar unutrašnjih poslova Nebojša Stefanović pre otprilike dva meseca i mi smo završili Nacrt zakona o izmenama i dopunama koji će biti poslat drugim relevantnim institucijama u cilju usaglašavanja. Inače, Radna grupa je prilično velika i raznolika kada su u pitanju njeni članovi. Osim predstavnika MUP-a, tu su i predstavnici Saobraćajnog fakulteta, Agencije za bezbednost saobraćaja, Ministarstva saobraćaja, prekršajnih sudova... Sastancima Radne grupe prisustvovali su i predstavnici stručne javnosti koji su davali sugestije i predloge. Jednostavno, želeli smo da čujemo mišljenje struke, naročito u onom delu gde smo smatrali da zakonske odredbe, eventualno, mogu da imaju negativan uticaj na bezbednost saobraćaja. Princip rada Radne grupe bio je da se kod pitanja o kojima postoji saglasnost odmah ide na njihovo razmatranje, a potom koncipiraju konkretne izmene. U onom delu gde ne postoji saglasnost, članovi Radne grupe su nalazili opšti konsenzus u cilju promena. Cilj je i da se otklone određene nelogičnosti koje su postojale u samom Zakonu.

Koje su konkretne predložene izmene?

Menjane su prve tri glave kojima se regulišu osnovne odredbe i finansiranje bezbednosti saobraćaja. Na predlog Agencije za bezbednost saobraćaja, predviđa se čitav niz novih procedura u trošenju sredstava koja se izdvajaju za bezbednost saobraćaja, pre svega, od strane lokalnih samouprava. U tom smislu, pravi se koncept koji će na najbolji način regulisati ulaganje tih sredstava u dalju bezbednost saobraćaja. Proširuju se neke druge aktivnosti, odnosno nadležnosti Agencije za bezbednost saobraćaja, a u cilju uvezivanja svih subjekata zaduženih za bezbednost saobraćaja. Takođe, predviđa se da se u sadržaj nastavnih



foto: Anđelko Vasiljević

planova i programa osnovnih i srednjih škola uvrste određene novine tako da đaci tokom celokupnog školovanja stiču znanja, a ne, kao što je to do sada bio slučaj, samo u predškolskom. Te tri glave će, čini se, napraviti jedan ozbiljan korak u smislu upravljanja bezbednosti saobraćaja. U glavi koja reguliše pravila saobraćaja nismo ništa suštinski menjali, već smo išli ka otklanjanju nelogičnosti koje su postojale u samom tekstu Zakona. Jedna od novina će biti i obaveza putnika koji izađu iz vozila nakon saobraćajne nezgode na kolovoz da na sebi imaju svetloodbojni prsluk kako bi bili uočljivi. Sada, takvu obavezu ima samo vozač. Predvideli smo i da svetloodbojni prsluk noću na sebi moraju da imaju vozači bicikla, motorbicikla ili mopeda. Većina biciklista gine upravo zato što nije dovoljno uočljiva. Predviđene su i određene promene u vezi sa važenjem vozačkih dozvola, i to, pre svega, u cilju usklađivanja sa evropskim



propisima. Naime, skraćuje se rok važenja vozačkih dozvola profesionalnih vozača na pet godina. Biće izvršene i određene promene u cilju unapređenja vršenja obuke i tehničkih pregleda. U tom smislu, predviđa se povezivanje baza podataka tehničkih pregleda i auto-škola sa bazom podataka MUP-a, a potom i dalje povezivanje sa drugim subjektima. Taj proces je već započet. Odredićemo uslove pod kojima će se dobijati tablice za taksi vozila. Uslov za dobijanje ovakvih tablica biće da vozači imaju važeća rešenja o obavljanju ove delatnosti. Sada, ako taksista izgubi dozvolu za rad, ne postoji mogućnost da mu se oduzmu TX tablice.

Biće dosta izmena i u glavama zakona koji se odnose na puteve. Biće regulisano da subjekti bezbednosti saobraćaja, tu najpre mislim na Agenciju za bezbednost saobraćaja i Ministarstvo saobraćaja utvrđuju koliki je doprinos puta saobraćajnoj nezgodi, da vrše periodične revizije bezbednosti puta. U tom smislu, uvode se novi instituti: proverivači i revizori puta. Mislim da će se ovako, na daleko stručniji način, utvrđivati bezbednost puta.

Ništa manje značajno, a pominjem to na kraju jer se nalazi na kraju zakonskih odredbi, jeste favorizovanje prekršajnog naloga. Prekršajni nalog je uveden Zakonom o prekršajima u martu ove godine. Jedan deo prekršaja, koji su do sada postojali i bili su u nadležnosti suda za prekršaje, prebacili smo u novi mandat koji će, najverovatnije, biti 10.000 dinara. Znači, povećaćemo korpus prekršaja za koje će se plaćati kazna na licu mesta. U tu grupu prebačeni su „administrativni“ prekršaji: istek saobraćajne i vozačke dozvole.



Udruženje je još 2009. godine ukazivalo na probleme prevoznika čiji su uzrok pojedine odredbe ZOBS-a. Ti problemi su, pre svega, posledica činjenice da ZOBS ne prepoznaje u dovoljnoj meri objektivnu odgovornost prevoznika za prekršaj vozača, neusklađenost pojedinih odredbi ZOBS-a sa drugim pozitivnim propisima. Da li prevoznici mogu da očekuju da će se sa novim izmenama i dopunama rešiti neki njihovi problemi?

Mislim da problemi na koje je Udruženje ukazivalo i u toku samog pisanja Zakona ne mogu da budu rešeni u tom obimu. Naprosto, sam Zakon je koncipiran kroz osnovne, a kasnije i kroz odredbe koje se tiču obaveza pravnih lica, preduzetnika i organa lokalne uprave i državnih organa da vode računa o bezbednosti svojih vozila. Osim odgovornosti vozača za ono što čini, mora da postoji određeni stepen objektivne odgovornosti pravnog lica ili drugih institucija. Ovim zako-

TEHNIČKI PREGLED PRIKLJUČNIH VOZILA

Poštovani,

Članom 41. stav 2. Pravilnika o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima („Službeni glasnik R.Srbije“, broj 40/12, 102/12, 19/13, 41/13 i 102/14) propisano je da se utvrđivanje vrednosti kočnog koeficijenta može izvršiti merenjem usporenja ili merenjem sila kočenja na obimu točkova vozila i izražava se u procentima. Vrednost kočnog koeficijenta, u slučaju merenja sila kočenja, izračunava se kao odnos zbira sila kočenja ostvarenih na obimu točkova i ukupne težine vozila koja predstavlja proizvod ukupne mase vozila i ubrzanja zemljane težine.

Pored navedenog istom odredbom je propisano da se izuzetno, pri proračunu kočnog koeficijenta radne kočnice poluprikolice umesto ukupne težine koristi težina koja predstavlja zbir osovinskih opterećenja poluprikolice pomnožen sa ubrzanjem zemljane težine, kao i da se podatak o osovinskom opterećenju obezbeđuje iz proizvođačke tablice ili tehničke dokumentacije proizvođača vozila ili dokumenta o utvrđivanju tehničkih podataka izdatog od nadležne organizacije ili merenjem osovinskog opterećenja.

Pored toga, a u skladu sa obradbama člana 28. i 41. stav 8. navedenog pravilnika, kod vozila koja su opremljena pneumatičkim kočnim sistemima, kočni koeficijent je moguće odrediti i na osnovu izmerenog pritiska u kočnoj instalaciji i izmerenih sila kočenja na obimu točkova.



nom nismo dirali glave koje se tiču uslova za upravljanje vozilima C i D kategorije. To će biti predmet jednog novog zakona koji se radi i koji će praktično sublimirati i Uredbu o vremenu upravljanja i odmora vozača motornih vozila. Ta materija će se izmestiti iz ZOBS-a i regulisati posebnim zakonom. Znači, više neće postojati taj dualizam. Naprosto, jedna su pravila kada se radi o unutrašnjem saobraćaju, a druga kada se radi o međunarodnom. Činjenica je da su ona nešto povoljnija kada se radi o međunarodnom saobraćaju i zato će taj novi zakon uskladiti dva načina vršenja prevoza u drumskom saobraćaju i neće postojati takve nelogičnosti. Što se tiče isključivanja same odgovornosti vlasnika vozila, ona neće biti uvedena. Naprosto, neko ko se bavi prevozom, osim toga što kupi vozila i zaposli lica mora da ima i službu koja se stara o tome da vozila budu tehnički ispravna.

Implementacija sistema digitalnih tahografa u Republici Srbiji počela je 2010. godine usvajanjem Uredbe o vremenu upravljanja i odmora vozača motornih vozila kada obavljaju međunarodni prevoz, kao i primenom sistema digitalnih tahografa. Tokom 2011. godine počelo je izdavanje kartica za digitalne tahografe i usvojena su još dva pravilnika. Do pune implementacije deli nas samo deo koji se odnosi na nadzor. Kako napreduje, u kojoj je fazi obuka nadzornih organa i da li je i u kom obimu obezbeđena neophodna oprema, uređaji za sprovođenje nadzora nad korišćenjem digitalnih tahografa?

Tačno je da je jedan značajan period saobraćajna policija kaskala i bila indiferentna na ove propise. Tačno je i da smo, praktično, od uvođenja digitalnih tahografa imali samo jednu obuku koja je bila opsežna, tokom koje je, koliko znam, obučeno oko 1000 saobraćajnih policajaca. S obzirom na to da nismo posedovali nikakvu opremu, ni kartice za pristup tahografskoj bazi, znanja koje su imali relevantni subjekti otišla su u zapećak, odnosno nisu mogla da budu korišćena. Krenuli smo u opremanje saobraćajne policije i u ovom trenutku ona raspolaže sa 15 kompleta. Omogućeno je da svakog dana, u dve smene, saobraćajna policija na odgovarajućim mestima, ima 30 patrola u toku dana. Znači, svakodnevno se bavi problemom dozvoljenog vremena upravljanja određenim vozilima. Tu se misli na vozače C i D kategorije. Mišljenja sam da ćemo u toj oblasti uspostaviti određeni red. Fokus je, u ovom trenutku, bačen na Koridor 10, odnosno najopterećenije državne puteve. Kako budu „stizali“ sledeći kraci, polako ćemo snabdevati ispostave saobraćajne policije ovim uređajima i na taj način omogućiti da se kontrola vrši na svim putevima. I sada se patrolead hoc sa ovih saobraćajnica pomeraju na manje važne putne pravce. Stavili ćemo do znanja da Srbija više ne može da bude siva zona u kojoj mogu da se krše saobraćajni propisi zato što pripadnici saobraćajne policije nisu opremljeni ili obučeni za njihovo otkrivanje. Posedovanjem novih uređaja praktično će biti onemogućeno „varanje“ tahografima, jer priključivanjem na tahografsku mrežu policajac praktično dobija servirane podatke potrebne za utvrđivanje prekršaja. ■



USLUGA PLAĆANJA PUTARINE I POVRAĆAJ PDV-A.

Holandska kompanija TRANSPASS ponudila je posebne pogodnosti članovima Udruženja za sledeće dve usluge:

PLAĆANJE PUTARINE

Dostupno je u sledećim državama: Austrija, Nemačka, Poljska, Češka, Slovačka, Holandija, Belgija, Švajcarska, Slovenija, Italija, Grčka, Francuska, Španija, Portugalija, Bugarska, Rumunija, Belorusija.

U najavi je proširenje usluge na Veliku Britaniju, Mađarsku i Hrvatsku.

POVRAĆAJ PDV-a

Države sa kojima postoji mogućnost refundacije PDV-a su: Italija, Slovenija, Slovačka, Francuska, Austrija, Belgija, Holandija, Luksemburg, Danska, Nemačka, Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Makedonija.

PREDNOSTI TRANSPASS-a:

NEMA POSREDNIKA

(dobijate sve raspoložive popuste)

TRANSPARENTNE CENE – atraktivne provizije (jasni računi bez skrivenih i dodatnih troškova)

ODLOŽENO PLAĆANJE (15 i 30 dana)

VEB-aplikacija (sopstveni profil na kome možete pratiti promene u realnom vremenu o plaćenim putarinama i statusu dokumentacije za povraćaj PDV-a)

DODATNE USLUGE

(tuneli, rezervacija trajekta, pomoć na putu, RO-LA).

NEUSKLAĐENOST POREZA NA IMOVINU

Udruženje zahteva reagovanje nadležnih organa Republike i teritorijalne autonomije nad zakonitošću rada i akata jedinica lokalne samouprave.

Udruženje „Međunarodni transport“ obratilo se krajem juna ministarstvima finansija, državne uprave i lokalne samouprave i građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture ukazujući na probleme zbog odluka lokalnih samouprava donetih na osnovu Zakona o porezima na imovinu. U dopisu ministarstvima navodi se da „neprimereno visoki porezi na imovinu u pojedinim gradovima, na prvom mestu u Novom Sadu, stavljaju u nepovoljan položaj prevoznike registrovane na teritoriji tih gradova u odnosu na prevoznike u gradovima čiji su organi lokalne samouprave bili realniji i skromniji prilikom utvrđivanja prosečnih cena kvadratnog metra odgovarajućih nepokretnosti“. Udruženje je zato zahtevalo reagovanje, odnosno nadzor nadležnih organa Republike i teritorijalne autonomije nad zakonitošću rada i akata organa jedinica lokalne samouprave, a u skladu sa Zakonom o lokalnoj samoupravi.

- Napominjemo da se ovde radi o preduzećima čije poslovanje nije lokalnog karaktera, čak ni nacionalnog, već se radi o preduzećima koja vode tržišnu utakmicu na međunarodnom nivou, boreći se sa prevoznicima i iz svoje, i iz drugih država – navodi se, pored ostalog, u pomenutom dopisu.

Sada, navodi dalje Udruženje, zbog činjenice da su pojedine lokalne samouprave zloupotrebile ovlašćenja koja im je dao Zakon, ova preduzeća gube



tržišnu utakmicu već na samom početku - na nacionalnom nivou jer su im fiksni troškovi i po nekoliko puta veći nego njihovim kolegama sa sedištima u drugim opštinama.

- Važno je znati da je, prema zakonu koji uređuje delatnost prevoza, domaći prevoznik dužan da obezbedi parking-mesto za svako svoje vozilo. Po prirodi stvari, pošto se radi o dugim i teškim vozilima, u pitanju su veliki prostori (veliki broj kvadrata), pa su posledično u pitanju izuzetno visoki iznosi poreza na imovinu – piše dalje u dopisu.

Osim toga, ukazalo je Udruženje, postoji opravdana sumnja da je u Novom Sadu prilikom utvrđivanja prosečnih cena kvadratnog metra građevinskog zemljišta prekršen član 6 st. 5 – 8. Zakona. Naime, prosečna cena odgovarajućih nepokretnosti po zonama utvrđuje se na osnovu cena ostvarenih u prometu odgovarajućih nepokretnosti po zonama u

periodu od 1. januara do 30. septembra godine koja prethodi godini za koju se utvrđuje porez na imovinu. Tvrdnje značajnog broja privrednika iz Novog Sada, koje nadležni u Novom Sadu nisu mogli da ospore, jesu da prometa građevinskog zemljišta po tako visokim cenama nije bilo u posmatranom periodu i da su utvrđene cene daleko od realnih.

- Imajući u vidu da se u ovom slučaju radi o zloupotrebi nadležnosti pojedinih lokalnih samouprava i kršenju Zakona koji za posledicu imaju narušavanje konkurentne sposobnosti prevoznika sa sedištem na teritoriji tih lokalnih samouprava, zahtevamo reagovanje, odnosno nadzor nadležnih organa Republike i teritorijalne autonomije nad zakonitošću rada i akata organa jedinica lokalne samouprave, a u skladu sa članom 78 Zakona o lokalnoj samoupravi – zaključuje se u dopisu Udruženja upućenom na adrese tri ministarstva. ■

INICIJATIVA ZA DOPUNU KRIVIČNOG ZAKONIKA

Predloženo je uvođenje novog člana 213a kojim se za različite oblike krivičnog dela napuštanja vozila predviđa novčana i kazna zatvora do osam godina.

Poslovno udruženje „Međunarodni transport“ uputilo je ministru pravde Nikoli Selakoviću inicijativu za dopunu Krivičnog zakonika u vezi sa napuštanjem motornog vozila tokom prevoza tereta. Predloženo je uvođenje novog člana 213a kojim se za različite oblike krivičnog dela napuštanje vozila predviđa novčana i kazna zatvora do osam godina.

Udruženje je predložilo da član zakona koji bi bio dodat glasi:

Napuštanje motornog vozila

Član 213a

- (1) Ko napusti motorno vozilo koje mu je povereno na upravljanje, u nameri da ošteti vlasnika, odnosno korisnika vozila, kazniće se novčanom kaznom ili zatvorom do šest meseci.
- (2) Ako je delom iz stava 1 ovog člana prouzrokovana šteta u iznosu koji prelazi četrsto pedeset hiljada dinara, učinilac će se kazniti zatvorom od šest meseci do pet godina.
- (3) Ako je delom iz stava 1 ovog člana prouzrokovana šteta u iznosu koji prelazi milion i petsto hiljada dinara, učinilac će se kazniti zatvorom od jedne do osam godina.

Podnošenje inicijative Udruženje je obrazložilo činjenicom da se srpski prevoznici koji se bave međunarodnim transportom, u poslednjih nekoliko godina, tačnije od trenutka kada su vozači postali deficitarni kadar u našoj ali i drugim evropskim zemljama, suočavaju sa izuzetno opasnim slučajevima koji zahtevaju reagovanje legislative kroz krivičnopravnu zaštitu, imajući u vidu da su se druge vrste pravne zaštite pokazale kao neefikasne.

Naime, pojedini nesavesni vozači, pod različitim izgovorima, od kojih nijedan ne opravdava ovaj postupak, najčešće na najudaljenijim i nepoznatim lokacijama u inostranstvu, trajno napuštaju teretno motorno vozilo i teret koji im je poveren radi prevoza. Ovakvim postupci-



ma prouzrokuje se ogromna materijalna šteta koju nije moguće nadoknaditi od vozača kao pojedinca. Osim toga, ukoliko je u pitanju opasan teret, posledice ovakvih postupaka vozača su nesagledive. Takođe, ukoliko se uzme u obzir i težnja srpskih prevoznika da postanu spona između Istoka i Zapada, šteta zbog narušavanja ugleda srpskih prevoznika, kao i naše zemlje u inostranstvu je nenadoknadiva – navodi se u inicijativi za dopunu Krivičnog zakonika.

Razmatrajući ovaj problem, predstavnici i članovi Udruženja, kako se dalje navodi u dopisu ministru pravde Selakoviću, zaključili su da postojeće inkriminacije ne obezbeđuju odgovarajuću krivičnopravnu zaštitu u navedenom slučaju, tj. da nju ne obezbeđuju ni postojeća krivična dela koja su navedenim radnjama i posledicama najpribližnija, ali ne i podudarna, kao što su krivična dela: oduzimanje tuđe stvari iz člana 211 Krivičnog zakonika, uništenje i oštećenje tuđe stvari iz člana 212 KZ, neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila iz člana 213 KZ i zloupotreba poverenja iz člana 216 KZ. Razlika između ovih krivičnih dela i krivičnog dela koje se inicira ima više, ali je početna razlika već u samoj radnji napuštanja motornog vozila, koja (radnja) u svom uobičajenom užem značenju podrazumeva udaljavanje, odnosno fizičko i prostorno odvajanje učinioca od motornog vozila kojim treba da upravlja do određenog mesta radi istovara.

Imajući u vidu sve navedeno, molimo Vas da ovu inicijativu uzmete u obzir prilikom pripreme prvih predstojećih izmena i dopuna Krivičnog zakonika – stoji na kraju dopisa upućenog ministru pravde. ■



UVOZ ROBE U RUSIJU U TRANZITU PREKO UKRAJINE IPAK DOZVOLJEN



NOVI IZNOSI PUTARINA U BELORUSIJI OD 1. OKTOBRA



Od 1. oktobra 2014. godine u Belorusiji su u primeni novi iznosi putarina za vozila najveće dozvoljene mase preko 3,5 tona i to:

Vozila sa dve osovine	0,09 EUR/km
Vozila sa tri osovine	0,115 EUR/km
Vozila sa četiri i više osovina	0,145 EUR/km



Udruženje je od prevoznika dobilo informaciju da su ruske vlasti 22. oktobra 2014. godine uvele privremenu meru zabrane uvoza određenih proizvoda koji podležu dodatnim veterinarskim ili fitosanitarnim pregledima, iz Ukrajine, ali i iz drugih država ukoliko se roba prevozi do Rusije preko Ukrajine. Ovu informaciju su kolege iz ruskog udruženja ASMAP odmah i potvrdile, prosledivši nam i odluku ruskog nadležnog organa.

Međutim, istog dana kada je stigla informacija o zabrani uvoza pojedinih proizvoda u Rusiju ako se tranzitira Ukrajina, od srpske ambasade u Moskvi stigla je nova, promenjena odluka ruskih vlasti od 24. oktobra 2014. godine prema kojoj se privremena zabrana uvoza u Rusku Federaciju određenih proizvoda koji podležu veterinarskim i fitosanitarnim pregledima, a koji su u tranzitu preko Ukrajine, ne odnosi na robu poreklom iz države kojoj Rusija nije uvela sankcije, pod uslovom da roba nije prepakovana i da je prate originalni fitosanitarni sertifikati. Ovo je stav ruskih vlasti koji je i danas na snazi. ■

LICENCIRANI ORGANIZATORI PREVOZA U MAKEDONIJI



Makedonske kolege savetuju da u cilju smanjenja rizika poslovanja srpski prevoznici povedu računa sa kime ugovaraju prevoze. Naime, prema makedonskom zakonodavstvu delatnost organizacije prevoza, pored licenciranih prevoznika, mogu da obavljaju samo pravna lica koja poseduju licencu organizatora prevoza. Udruženje ne raspolaže podatkom o licenciranim prevoznicima, ali poseduje podatak – spisak 36 makedonskih pravnih lica koja imaju licencu organizatora prevoza i koja ispunjavaju uslov finansijske osposobljenosti, i to u iznosu od 100.000,00 evra. ■

PREGLED VOZILA ZA TIR

TIR Pregled drumskog vozila za prevoz tereta pod TIR karnetom, odnosno proveru ispunjenosti uslova prevoza tereta pod tim carinskim obeležjima može da vrši carinarnica mesno nadležna prema sedištu podnosioca zahteva, kao i carinarnica mesno nadležna prema logističkim centrima (parking, vozni park, radionica za opravku...).

Carinarnica Kraljevo 5. avgusta 2014. godine obratila se Upravi carina dopisom kojim je istu obavestila da joj se više privrednih subjekata obratilo zahtevom da se odobri pregled drumskog vozila za prevoz robe pod TIR karnetom i prema sedištu logističkih centara (parking, vozni park, radionica za opravku...), a ne samo prema sedištu podnosioca zahteva kao što je propisano aktom Uprave carina Srbije br. 148-03-030-01-458/6/2013 od 12. marta 2014. godine. Uprava carina, inicirana ovim dopisom i ceneći činjenicu da bi provera ispunjenosti uslova prevoza tereta pod carinskim obeležjima od strane cari-



narnice mesno nadležne prema sedištu podnosioca zahteva mogla prouzrokovati dodatne troškove, dopunila je svoj akt:

„...u cilju jednoobraznog postupanja, dopunjuje se akt Uprave carina br.148-03-030-01-458/6/2013 od 12. marta 2014. godine, tako da se zahtevi za izdavanje Uverenja o odobrenju drumskog vozila za prevoz robe pod carin-

skim obeležjem mogu podneti nekoj od carinarnica koje su određene za pregled drumskog vozila za prevoz robe pod carinskim obeležjem (akt UC broj 01/1.3 broj D-11326/1 od 10. jula 2006. godine), prema sedištu podnosioca zahteva, odnosno prema sedištu logističkih centara. (Objašnjenje Uprave carina, br. 148-03-030-01-458/7/2014 od 29. septembra 2014. godine)“.

KONTROLA DANA BORAVKA U ŠENGEN ZONI

U poslednjim danima septembra meseca povećao se broj srpskih vozača koji su zbog prekoračenja broja dana boravka u Šengen zoni vraćeni sa Mađarske granice u Srbiju. Kako smo saznali, mađarski kontrolni organi promenili su način provere broja dana boravka u Šengen zoni - provera se vrši elektronski, preko jedinstvenog matičnog broja građana. Da podsetimo, broj dana boravka u Šengen zoni ograničen je na 90 dana u periodu od 180 dana. Ovaj period je za srpske vozače nedovoljno dug s obzirom na to da oni već nakon par sati od početka prevoza stupaju na teritoriju Šengen zone. Udruženje se u novembru prošle godine obratilo nadležnima sa zahtevom da se pristupi rešavanju problema vozača koji su posledica ograničenog broja dana boravka u Šengen zoni. Prema našim saznanjima, od svih nadležnih, samo je ministarstvo nadležno za saobraćaj na sastanku Prvog EU-SRB pododbora za transport, energetiku, životnu sredinu, klimatske promene i regionalnu saradnju, održanog 8-9. jula 2014. godine ukazalo na ovaj problem. Tada je od predstavnika EU dobijen odgovor da Generalni direktorat unutrašnjih poslova



priprema rešenja za ovaj problem. Međutim, za sada nema informacija o napretku u rešavanju ovog ozbiljnog problema srpskih vozača i prevoznika.

REZULTATI MEŠOVITIH KOMISIJA ZA

MEŠOVITA SA RUMUNIJOM



Mešovita komisija za drumski saobraćaj između delegacija Republike Srbije i Rumunije održana je 17. i 18. septembra 2014. godine u Beogradu. Ovo je prva Mešovita komisija kojoj, zbog odluke novog ministarstva, u delegaciji naše države nije bilo predstavnika Udruženja. Dve strane su dogovorile da za 2014. godinu recipročno razmene dodatni broj od 200 dozvola za treće zemlje i iz njih bez plaćanja naknade za vozila kategorije „EVRO III bezbedno” i više.

Dogovoreni su preliminarni kontingenti za 2015. godinu, i to:

1. za srpske prevoznike:

- 19.000 bilateralno-tranzitnih bez plaćanja naknade,
- 5.000 bilateralno-tranzitnih za vozila kategorije „EVRO III bezbedno” i više bez plaćanja naknade,
- 550 dozvola za treće zemlje i iz njih bez plaćanja naknade,
- 300 dozvola za treće zemlje i iz njih za vozila kategorije „EVRO III bezbedno” i više bez plaćanja naknade;

1. za rumunske prevoznike:

- 21.000 bilateralno-tranzitnih bez plaćanja naknade,
- 5.000 bilateralno-tranzitnih za vozila kategorije „EVRO III bezbedno” i više bez plaćanja naknade,
- 300 dozvola za treće zemlje i iz njih bez plaćanja naknade,
- 300 dozvola za treće zemlje i iz njih za vozila kategorije „EVRO III bezbedno” i više bez plaćanja naknade.

Delegacije su potvrdile da su prevozi vozilima do 3,5 tona korisne nosivosti ili do 6 tona ukupne mase oslobođeni od dozvola u bilateralnim, tranzitnim i prevozima za treće zemlje i iz njih.

Delegacija Rumunije je iznela problem sa sve većim brojem prekršaja srpskih prevoznika zbog neplaćanja vinjete na teritoriji Rumunije. Rumunska strana je obavestila srpsku stranu da će, zbog problema uručivanja Zapisnika o prekršaju srpskim prevoznicima, biti primorana da primeni nove procedure koje podrazumevaju zabranu ulaska na teritoriju Rumunije srpskim prevoznicima a do plaćanja kazne za prethodne prekršaje.

Dve strane su dogovorile da je potrebno da se u vozilu, koje se koristi na osnovu ugovora o zakupu, nalazi ugovor o zakupu na jeziku države registracije vozila i prevod ovog ugovora na engleski, nemački ili francuski jezik. ■

MEŠOVITA SA RUSIJOM



Mešovita komisija za drumski saobraćaj između delegacija Republike Srbije i Ruske Federacije održana je 13. novembra 2014. godine u Beogradu pošto je prethodnog dana održan sastanak između ruskih prevoznika i srpskih izvoznika i prevoznika. Na sastanku Mešovite komisije nije bilo predstavnika Udruženja.

Po pitanju kontingenata, dve strane su iznele svoje stavove, ali nisu uspele da ih usaglase pa je dogovoreno da kontingenti i broj dozvola za 2015. godinu ostanu na nivou 2014. godine. Delegacije su razmatrale način korišćenja bilateralno-tranzitnih dozvola i dogovorile da jedna dozvola omogućava prevoz u sledećim slučajevima:

- tranzitni prevoz kroz teritoriju druge strane ugovornice, a u povratku mogući utovar robe sa teritorije druge strane ugovornice u cilju prevoza u državu registracije vozila (bilateralni prevoz),
- ili

- ulazak na teritoriju druge strane ugovornice u cilju istovara robe koja je prevezena iz države registracije vozila (bilateralni prevoz) i odlazak praznog vozila za treću zemlju, a na povratku za tranzitni prevoz preko teritorije druge strane ugovornice. ■

MEŠOVITA SA ITALIJOM



Tehnički sastanak između delegacija Republike Srbije i Italije u oblasti međunarodnog drumskog prevoza stvari i putnika održan je u Beogradu, 21. i 22. oktobra 2014. godine. Na sastanku nije bilo predstavnika Udruženja.

Dve delegacije su ustanovile privremene kontingente za 2015. godinu od 16.800 dozvola preraspodeljenih na sledeći način:

- 500 bilateralnih dozvola koje važe za sve EVRO kategorije;
- 11.200 bilateralnih dozvola od čega:

- * 6.000 za vozila kategorije minimum „EVRO III bezbedno“,
- * 5.200 za vozila kategorije minimum „EVRO V bezbedno“;
- 4.000 dozvola za tranzit od čega:
- * 2.000 za vozila kategorije minimum „EVRO III bezbedno“,
- * 2.000 za vozila kategorije minimum „EVRO V bezbedno“;
- 1.100 bilateralnih dozvola „koje važe samo za vozila koja koriste kombinaciju vučnog sredstva iz jedne države ugovornice i poluprikolice registrovane u drugoj državi ugovornici, uz mogućnost zamene poluprikolice na povratku“ (kombinovani prevoz). ■

DRUMSKI SAOBRAĆAJ

MEŠOVITA SA MAĐARSKOM



Mešovita komisija za drumski saobraćaj između delegacija Republike Srbije i Mađarske održana je 17. oktobra 2014. godine u Beogradu. Na ovom zasjedanju Mešovite komisije nije bilo predstavnika Udruženja.

Na sastanku je konstatovano da počevši od 1. januara 2012. godine srpski prevoznici mogu obavljati bilateralne i tranzitne prevoze na teritoriji Mađarske bez dozvola vozilima kategorije minimum „EVRO V bezbedno“, dok mađarski prevoznici bez dozvole i nezavisno od kategorije vozila na teritoriji Republike Srbije mogu obavljati bilateralni, tranzitni i prevoz za treću zemlju i iz nje.

Dogovoreni su preliminarni kontingenti dozvola za srpsku stranu za 2015. godinu:

- 500 bilateralnih;
- 7.000 bilateralnih koje važe za vozila kategorije minimum „EVRO III bezbedno“;
- 17.000 tranzitnih koje važe za vozila kategorije minimum „EVRO III bezbedno“;
- 1.000 za treću zemlju i iz nje koje važe za vozila kategorije minimum „EVRO III bezbedno“;
- 1.000 za treću zemlju i iz nje koje važe za vozila kategorije minimum „EVRO V bezbedno“;

Sve dozvole iz navedenih kontingenata su bez plaćanja poreza na motorno vozilo. ■

MEŠOVITA SA ČEŠKOM



Mešovita komisija za drumski saobraćaj između delegacija Republike Srbije i Češke održana je 30. septembra i 1. oktobra 2014. godine u Pragu. Ni na ovom zasjedanju Mešovite komisije nije bilo predstavnika Udruženja.

Dve strane su dogovorile da preliminarni kontingenti dozvola za 2015. godinu budu:

1. za srpske prevoznike:
 - 16.200 bilateralno-tranzitnih dozvola;
 - 200 univerzalnih dozvola,
2. za češke prevoznike:
 - 12.000 bilateralno-tranzitnih dozvola;
 - 1150 univerzalnih dozvola.

Na sastanku je dogovoren i dodatni kontingent za 2014. godinu od 1000 bilateralno-tranzitnih dozvola za srpske prevoznike.

Podsećamo da je na prethodnom sastanku Mešovite komisije dve strane potvrđeno da jedna bilateralno-tranzitna dozvola omogućava obavljanje prevoza i u sledećim slučajevima:

- tranzitni prevoz kroz teritoriju strane ugovornice, a u povratku utovar robe na teritoriji strane ugovornice radi istovara u drugoj strani ugovornici, odnosno državi registracije (bilateralni prevoz), ili
- ulazak na teritoriju strane ugovornice radi istovara robe utovarene u drugoj strani ugovornici, odnosno u državi registracije (bilateralni prevoz) i izlazak praznog vozila u treću zemlju, a u povratku tranzit preko teritorije strane ugovornice. ■



OMOGUĆENO PLAĆANJE PUTARINE U SRBIJI POSTPEJD SISTEMOM

Stupanjem na snagu izmenjene Odluke o visini posebne naknade za upotrebu javnog puta, njegovog dela i putnog objekta - putarina („Sl. glasnik RS“, br. 56/2006, 42/2007, 126/2007, 20/2008, 12/2009 i 78/2014), od avgusta meseca omogućeno je plaćanje putarine za motorna vozila pravnih lica elektronskom naplatom putem TAG-ova u postpejd sistemu, na osnovu ispostavljenih računa za ostvareno korišćenje puteva, uz prethodno zaključen ugovor sa JP „Putevi Srbije“.



Prelazak na postpejd sistem je omogućen i korisnicima koji su do sad koristili TAG-ove u pripejd sistemu uz donošenje postojećih TAG-ova na preprogramiranje. Uz potpisan ugovor korisnik mora da obezbedi i nepozivu bankarsku garanciju. Koristi od korišćenja postpejd sistema su:

- odloženo plaćanje,
 - dobijanje zajedničkog računa za korišćenje svih TAG-ova koje korisnik ima i
 - popust od 5% za uplatu iznosa putarine realizovane u elektronskoj naplati putarine u ugovorenom roku.
- Pored ovih izmena značajno je napomenuti da je izmenjena i rabatna skala za pripejd sistem, ukinuta opcija plaćanja putarine putem bonova i uvedena nova kategorija korisnika (Ia) – motorcikl. Novu rabatnu skalu za pripejd sistem, odnosno AVANSNU uplatu za svaki pojedinačni TAG možete videti na sajtu Udruženja. ■

RAZVOJ DRUMSKOG TRANSPORTNOG TRŽIŠTA EU

Izvod iz Izveštaja Evropske komisije podnetog Evropskom parlamentu i Savetu o stanju drumskog transportnog tržišta Evropske unije, objavljenog u Briselu 14.4.2014. godine.

U prethodnom broju MT REVIJE mogli ste da pročitate o stanju drumskog transportnog tržišta u EU, kao i o strukturi kompanija i zapošljavanju.

Radna produktivnost

Radna produktivnost u drumskom transportnom sektoru je niža od ukupnog ekonomskog proseka i najniža među svim vidovima transporta (tabela 1). Osim toga, to je jedini vid transporta koji je zabeležio pad radne produktivnosti. U cilju utvrđivanja uticaja konkurencije na nivo radne produktivnosti u drumskom prevozu, potrebna su dodatna istraživanja. Međutim, studije sprovedene u drugim sektorima pokazuju da je radna produktivnost veća u onim delovima ekonomije koji su izloženi međunarodnoj konkurenciji (u ovom slučaju međunarodni transport), nego što je u onima koji su u velikoj meri zatvoreni za međunarodnu konkurenciju (u ovom slučaju nacionalni transport), i to za oko 15% [Produktivnost Danske – Koji su problemi?, Komisija produktivnosti, 2013]. S tim u vezi, zaključuje se da bi otvaranje nacionalnih drumskih transportnih tržišta međunarodnoj konkurenciji doneli slična povećanja produktivnosti. U većini država članica zabeležen je pad produktivnosti u periodu posle ekonomske krize. Ovaj pad produktivnosti u skladu je sa ekonomskim kretanjima u EU u tom periodu. U toku ekonomske krize, rezultati poslovanja opadaju brže nego broj zaposlenih, što dovodi do pada produktivnosti. Ekonomija EU u celini je zabeležila veoma nizak rast produktivnosti od svega 0,6% u periodu između 2008. i 2011. godine







	Drumski transport	Vodni transport	Vazdušni transport	Skladištenje, prateće aktivnosti	Sektor transporta	Ukupna ekonomija
						
Radna produktivnost, 2010 (evra po zaposlenom)	45.000	144.000	63.000	67.000	55.000	49.000
Prosečan godišnji rast radne produktivnosti (%)	- 0,2	7,5	3,2	1,2	1,0	0,9

Tabela 1: Radna produktivnost u sektoru transporta i ukupnoj ekonomiji. Izvor: Eurostat nacionalni računi i strukturne poslovne statistike.

[Zapošljavanje i socijalna kretanja u Evropi 2012. godine, Evropska komisija]. Uočene razlike u nivoima radne produktivnosti između država članica i dalje postoje, i praćene su razlikama u nivoima cena u tim državama članicama.

Produktivnost vozila

Disbalans između transportnih tokova i logističke prakse čine prazne vožnje neizbežnim delom drumskog transporta. Imajući u vidu neželjene efekte prazne vožnje na potrošnju goriva, emisiju CO₂ i troškove, opšta je težnja da se broj ovih vožnji smanji. Broj praznih vožnji neznatno je opao tokom poslednjih godina zahvaljujući postepenom rastu efikasnosti organizacije transportnih aktivnosti. Ipak, u 2012. godini skoro četvrtina (23,2%) svih vozilo-kilometara teških teretnih vozila u EU uključivala je prazno vozilo [U ovom odeljku ko-

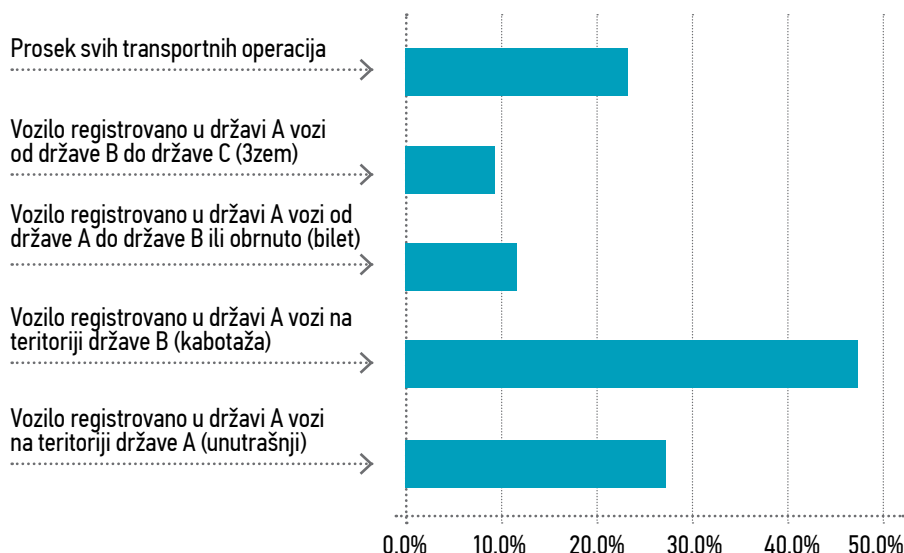
rišeni su podaci Eurostata. Međutim, treba imati u vidu da koeficijent iskorišćenja nosivosti drumskih vozila zavisi od vrste tereta. Istovremeno, koeficijent iskorišćenja nosivosti ograničen je spoljnim faktorima kao što su maksimalne mase i dimenzije vozila]. Iako ne postoje pouzdani statistički podaci o nivou opterećenja drugih vozila, može se očekivati da su delimično opterećena vozila takođe uobičajena pojava.

Nivo učešća praznih vožnji u nacionalnim transportnim aktivnostima ostaje visok. Nivo učešća prazne vožnje kod domaćih prevoznika je nešto preko 25%. Međutim, kod prevoznika koji osim što obavljaju transport u unutrašnjem saobraćaju, obavljaju i kabotažu, ovaj nivo iznosi blizu 50%. Moglo bi se pretpostaviti da je ovo posledica činjenice da specijalizovana vozila (kao što su hladnjače za transport lakokvaljive robe, cisterne za prevoz tečnosti ili vo-

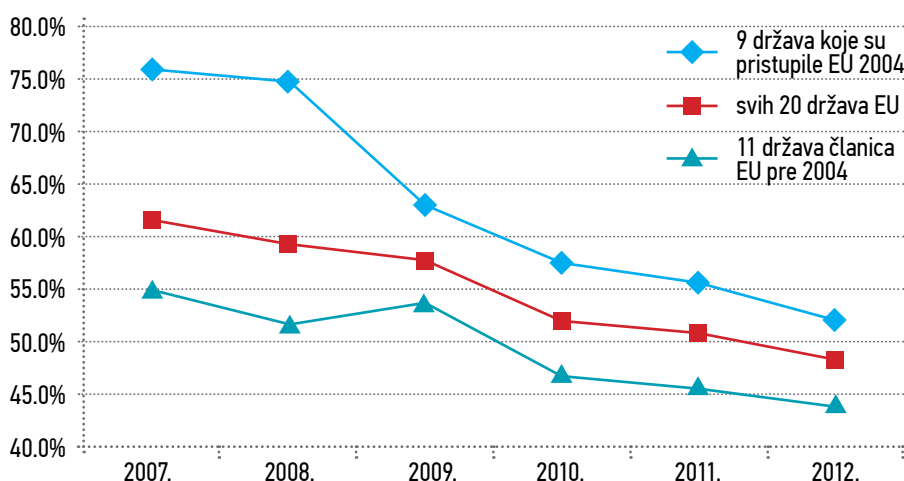
zila za transport otpada) zbog poteškoća oko nalaženja povratnih vožnji, često imaju nisku iskorišćenost tovarnog prostora. Međutim, imajući u vidu da kabotaža obično podrazumeva teret koji se prevozi vozilima sa ceradom ili vozilima za prevoz kontejnera, nameće se zaključak da visok nivo učešća praznih vožnji u nacionalnim transportnim aktivnostima nije posledica poteškoća oko nalaženja povratnih vožnji, već da je posledica nemogućnosti efikasne organizacije transporta zbog ograničenja u obavljanju kabotaže.

Analiza nivoa učešća praznih vožnji u različitim segmentima drumskog transportnog tržišta pokazuje da segmenti koji su izloženi konkurenciji, odnosno međunarodni transport (prevozi za treće zemlje i iz njih i bilateralni prevozi), imaju mnogo manji nivo učešća praznih vožnji nego oni segmenti koji i dalje podležu ograničenjima [Kabotaža i smanjenje emisije CO₂, Napomena uz početno istraživanje o smanjenju emisije CO₂ pri kabotaži, Institut za transportnu politiku, 2010], (grafik 1).

Pozitivan uticaj otvaranja transportnog tržišta na smanjenje nivoa učešća praznih vožnji potvrđen je i ukidanjem ograničenja za prevoznike iz država članica koje su pristupile EU u 2004. i 2007. godini. Kada su ograničenja u pogledu kabotaže ukinuta 2009. i 2012. godine, nivo učešća praznih vožnji u pređenim vozilo-kilometrima u segmentu kabotaže je značajno pao (grafik 2). Procenjuje se da usvajanje Uredbe (EZ) br. 1072/2009 u maju 2010. godine nije imalo pozitivan uticaj na nivo učešća prazne vožnje u segmentu kabotaže jer je zabeležen znatno sporiji pad nivoa učešća praznih vožnji a koji ostaje skoro dva puta veći od nivoa učešća praznih vožnji u nacionalnom transportu. Ovo verovatno zbog toga što je pre usvajanja Uredbe (EZ) br. 1072/2009, bilo na snazi više liberalnijih odredbi u nekoliko država članica. Iako se događaji kao što je ekonomska kriza moraju uzeti u obzir, ove činjenice potvrđuju tezu da ograničenja pri obavljanju kabotaže ograničavaju pre-



Grafik 1: Učešće praznih vozilo-kilometara u ukupnim vozilo-kilometrima po vrsti transporta u 2012. godini. Bazirano na podacima iz 21 od 27 država u 2012. godini (nema dostupnih podataka iz BR, IT, CY, MT, RO, i UK). **Izvor:** Eurostat, DG MOVE.



Grafik 2: Kretanje učešća praznih vozilo-kilometara na putu u inostranstvu između 2007. i 2012. godine od strane grupe država članica u kojima je vozilo registrovano. Na osnovu podataka iz 20 od 27 država članica EU u 2012. godini (nema dostupnih podataka iz BE, IT, CY, LU, MT, RO i UK). **Izvor:** Eurostat, DG MOVE.

voznike da povećaju efikasnost. Zbog toga je razumno očekivati da će dalje otvaranje nacionalnih transportnih tržišta smanjiti nivo učešća praznih vožnji u nacionalnom transportu. Međutim, potencijal za smanjenje nivoa učešća praznih vožnji treba ceniti i u odnosu na rizik od povećanja potražnje za drumskim transportom uslovljenog povećanjem ponude drumskog transporta izazvane značajnim padom cena drumskog transporta [Brošura br. 4/1, ASSIST – Procena socijalnih i ekonomskih uticaja prošle i buduće održive

transportne politike u Evropij]. U takvoj situaciji, transportni sektori država članica sa višim nivoima troškova bi mogli da budu snažno pogođeni, uključujući i mogućnost značajnih promena raspodele po vidovima. Ipak, treba napomenuti da bi korisnici transportnih usluga i potrošači imali korist od pada cene drumskog transporta [Istraživanje efekata oslobađanja od kabotaže u Holandiji, Istraživanje politike korporacija naručeno od strane Ministarstva za infrastrukturu i zaštitu životne sredine, 2013].

KOMPANIJA MOL I UDRUŽENJE POTPISALI UGOVOR O PRODAJI GORIVA PO POVLAŠĆENIM USLOVIMA

Kompanija MOL Serbia i Poslovno udruženje „Međunarodni transport“ potpisali su značajan ugovor o saradnji 14. 7. 2014. godine o prodaji MOL goriva svim zainteresovanim članicama. Prodaja goriva realizovaće se po posebnim uslovima putem kompanijskih kartica na celoj MOL mreži benzinskih stanica u Srbiji i okolnim zemljama. Dosad je pojedinačne ugovore potpisalo oko 300 članica Udruženja. Ovaj ugovor članicama Udruženja omogućava da kupuju gorivo provorenog porekla i kvaliteta, po povlašćenim uslovima, uz mogućnost korišćenja svih ostalih servisa iz MOL ponude: dvadesetčetvorčasovna podrška kupcima, pristup virtuelnom kartičnom centru radi bolje kontrole troškova za gorivo, mogućnost internacionalnog korišćenja kartica, kao i mnoge druge usluge.

MOL grupa je integrisana, nezavisna, internacionalna naftna i gasna kompanija sa sedištem u Mađarskoj, koja poseduje mrežu od 3900 benzinskih stanica u deset zemalja Centralnoistočne Evrope što je čini najvećom u regionu (Mađarska, Slovačka, Rumunija, Češka, Italija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija, Slovenija i Austrija).

Korisnici MOL kartica putem sajta www.molgroupcards.com mogu da dobiju sve neophodne informacije u vezi sa vrstama kartica (Gold, Silver, Green). Ujedno, korisnici putem Route planer i StationFinder aplikacija koje su dostupne i za mobilne telefone mogu da dobiju informacije o lokacijama benzinskih stanica i pratećim servisima, kao što su mogućnost plaćanja putarina na benzinskim stanicama MOL grupe u Rumuniji, Slovačkoj, Mađarskoj, a uskoro i u Sloveniji i Češkoj, dok putarina za Mađarsku HU-GO E-Toll može da



se kupi putem kartica i na četiri benzinske stanice u Srbiji.

Pomoću virtuelnog kartičnog centra svaki kupac može u realnom vremenu da nadgleda korišćenje svake pojedinačne kartice za gorivo (kada, gde je korišćena i koliko je novca potrošeno) i limitira, čime je u mogućnosti da prati i kontroliše sve troškove koji su u vezi sa gorivom, što je vrlo važan deo poslo-



vanja i preduslov za uspešno i efikasno poslovanje transportnih kompanija.

Kao dodatnu pogodnost za sve članice sa kojima je potpisala ugovor, kompanija MOL Serbia je obezbedila vaučere kojima se ostvaruje popust na ručak u Bistro Corner restoranima na MOL benzinskim stanicama koje su na autoputu. Zaustavite se na MOL benzinskoj stanici, sipajte gorivo, uživajte u fantastičnim jelima, osvežite se savršenom kafom i na taj način obezbedite sebi dobar start za dug put koji je pred vama. Sve informacije u vezi sa potpisivanjem ugovora i uslovima korišćenja MOL kartica možete dobiti putem telefona +381 11 2096900 ili elektronske pošte kartice@molserbia.rs i na sajtu www.molgroupcards.com.

Marko, prevoznik, i ponedjeljkom ujutru opušten kao Buda nakon podnevne dremke.

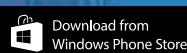
„Toliko ste pod stresom, koliko dozvolite“, smatra Marko. Zato prevoznik nalazi svoje poslove vrlo udobno preko TC Truck & Cargo®, vodeće berze tovara i tovarnog prostora u Evropi. Jer se uvek nađe pravo rešenje kod 450.000 ponuda od 100.000 proverenih korisnika. I da Marko može da zadrži osmeh i kod cene, za to se postara uvek korektna fletrejt tarifa TimoCom-a.

Sada vrlo opušteno i besplatno isprobajte TC Truck & Cargo®. Pozovite jednostavno +49 211 88 26 24 00 ili direktno preuzmite na www.timocom.rs

www.timocom.rs



Od sada i mobilno!



GODIŠNJI PLAN RASPOD

Zahtev za utvrđivanje godišnjeg plana raspodele dozvola za 2015. godinu prevoznici su podnosili u periodu od 15. oktobra do 3. novembra 2014. godine, pošto je Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture prethodno na svojoj zvaničnoj internet prezentaciji objavilo obaveštenje o utvrđivanju godišnjeg plana i formulare zahteva.

Obaveštenje je sadržalo i pojedine parametre raspodele CEMT dozvola:

1. KONTINGENTI CEMT DOZVOLA

KONTINGENTI	2014	2015	RAZLIKA
e5s A-H	96	96	0
e5s I	282	282	0
e5s GR-H	90	90	0
e5s H-RUS	670	0	-670
e5s H	464	1134	+670
e5s	188	48	-140
e5s RUS	0	160	+160
UKUPNO	1790	1810	+20

2. BROJ BODOVA ZA OBAVLJENE VOŽNJE

Broj bodova za obavljene vožnje CEMT dozvolama prilikom utvrđivanja efikasnosti obračunavaće se u skladu sa objavljenom matricom broja bodova za obavljene vožnje. Ova matrica je dopunjena bodovima za obavljene vožnje sa zemljama za koje ne postoje definisane vrednosti, a domaći prevoznici su obavili vožnje. Period posmatranja korišćenja CEMT dozvola na osnovu koga se utvrđuje efikasnost biće od 1. januara do 30. septembra (devet meseci). Dakle, u obzir će se uzimati razduženja listova iz dnevnika putovanja predata do 20. oktobra 2014. godine. Potreban broj bodova biće 72.

Prilikom utvrđivanja fiksnog dela plana raspodele za kontingente e5s GR-H i e5s H-RUS vodiće se računa da u narednoj godini dozvola u fiksnom delu plana bude dodeljena prevoznicima koji su ovom dozvolom obavljali

prevoze za treću zemlju i iz nje sa Grčkom, odnosno bi-lateralne i prevoze za treću zemlju i iz nje sa Rusijom.

3. ELIMINATORNI KRITERIJUMI

Kon-tingent CEMT dozvole	Potreban broj pojedinačnih dozvola	Kontingent pojedinačnih dozvola	Potreban broj vozila u kategoriji "EVRO V bezbedno" vozilo i više
e5s A-H	40	Abt	2
e5s I	30	Ib	
e5s GR-H	10	CZbt + GR3zem*	
e5s RUS	10	RUS	
e5s H	10	Fbt+CZbt	
e5s	10	Fbt+CZbt	

4. SORTIRAJUĆI KRITERIJUMI

Prvi sortirajući kriterijum (S1) na svim vrstama CEMT dozvola je odnos ukupnog broja vozila u kategoriji prema broju već dobijenih CEMT dozvola u kategoriji, dok se druga dva sortirajuća kriterijuma odnose na broj dozvola relevantnih kontingenata (S2) i broj dozvola za treću zemlju i iz nje (S3).

5. REDOSLED RASPODELE

e5s A-H ▶ e5s I ▶ e5s GR-H ▶ e5s RUS ▶ e5s H ▶ e5s

6. ZAMENA CEMT DOZVOLA

Zamena CEMT dozvola neće biti dozvoljena. ■

ELE DOZVOLA ZA 2015.

BAZNA KVOTA CEMENT DOZVOLA ZA 2015. GODINU

Konačna raspodela bazne kvote CEMENT dozvola po državama članicama koja važi od 1. januara 2015. godine, usledila je nakon uvođenja novih ograničenja od strane Ruske Federacije na sastanku Radne grupe za transport održane 25. i 26. septembra 2014. godine. Ruska Federacija smanjila je broj baznih CEMENT dozvola koje važe u toj državi sa 67 na 16 za sve države članice.

U tabeli ispod prikazane su bazne kvote država članica CEMENT-a i preraspodela istih po kategorijama vozila. Podatke o broju CEMENT dozvola po državama možete pogledati na sajtu Udruženja.



država	Bazna kvota 2015	EVRO III bezbedno			EVRO IV bezbedno			EVRO V bezbedno		
		dozvole		ukupno	dozvole		ukupno	dozvole		ukupno
		godišnje	kratko-ročne		godišnje	kratko-ročne		godišnje	kratko-ročne	
A	16							16		16
AL	97	60	8	68	5	3	8	19	2	21
ARM	86	76		76	4		4	5		5
AZ	135	65	15	80	35		35	20		20
B	118	40		40	8		8	8		8
BG	187							146	36	182
BIH	129							124		124
BY	264							264		264
CH	93				16		16	15		15
CZ	186				91	15	106	70	10	80
D	229	68	2	70	90		90	63	6	69
DK	90	20		20	12		12	12		12
ESP	113				90		90	23		23
EST	139	40		40	17		17	81	1	82
F	173	50		50	16		16	12		12
FIN	113	50		50	10		10	15		15
FL	21				1		1	1		1
GE	120				58	1	59	60	1	61
GR	90	80		80	5		5	5		5
H	141	40	2	42	21		21	73		73

država	Bazna kvota 2015	EVRO III bezbedno			EVRO IV bezbedno			EVRO V bezbedno		
		dozvole		ukupno	dozvole		ukupno	dozvole		ukupno
		godišnje	kratko-ročne		godišnje	kratko-ročne		godišnje	kratko-ročne	
HR	152							152		152
I	67				67		67			
IRL	90	10		10	3		3	4		4
L	38							6		6
LT	169				102		102	51	16	67
LV	155	70	10	80	31	4	35	30	10	40
M	21	8		8	8		8	3		3
MD	149							133	16	149
MK	139							122		122
MNE	56							56		56
N	90	15		15	15		15	15		15
NL	150	30		30	25		25	30		30
P	90	40	2	42	6		6	4		4
PL	318	50		50	58		58	200		200
RO	188				32		32	156		156
RUS	16							16		16
S	105	25		25	18		18	12		12
SK	153				103		103	50		50
SLO	141	75	6	81	10		10	50		50
SRB	181							181		181
TR	610							610		610
UA	370				62		62	308		308
UK	102	25		25	12		12	12		12
TOTAL	6090	937	45	982	1031	23	1054	3233	98	3331
broj država	43	21	7		31	4		42	9	

TRANZIT KROZ DRŽAVU REGISTRACIJE NEMAČKA, RUSIJA I TURSKA NE SMATRAJU POVRATKOM

Na sastanku Grupe za drumski transport Međunarodnog transportnog foruma, koji je održan 25. i 26. septembra 2014. godine u Parizu, Nemačka, Ruska Federacija i Turska stavile su rezervu na tačku 3.16. Uputstva o primeni CEMT

multilateralne kvote (13MQguide). Ovo praktično znači da navedene tri države, punu ili praznu vožnju koja se obavlja u tranzitu kroz državu osnivanja, u našem slučaju tranzit kroz Srbiju, ne smatraju povratkom. ■

UDRUŽENJE STAVILO PRIMEDBU NA NACRT ZAKONA O INSPEKCIJSKOM NADZORU

Uključujući se u javnu raspravu o Nacrtu zakona o inspeksijskom nadzoru, Poslovno udruženje „Međunarodni transport“ predložilo je izmenu i/ili dopunu člana 28 st. 2 i 4 Nacrta kojom bi se uvažila specifičnost delatnosti prevoza tereta u drumskom saobraćaju i činjenica da međunarodni drumski prevoz tereta na teritoriji naše države obavljaju i strani prevoznici i da su i oni nadzirani subjekti.

U tom smislu, predlažemo da se izmenama člana 28 stav 2 Nacrta obezbedi da inspektor ne može da oduzme teretno vozilo kao predmet kojim je izvršen prekršaj ako je u pitanju legalni prevoznik i ako je to vozilo u evidenciji ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja. Dalje, izmenama i dopunama člana 28 stav 4 treba obezbediti da potvrdu o oduzimanju, osim ovlašćenog lica nadziranog subjekta, kada je on strani prevoznik, može potpisati i vozač stranog prevoznika, kao

predstavnik nadziranog subjekta – navelo je Udruženje navodeći konkretan deo Nacrta zakona čija je izmena predložena i predlog za izmenu. Obrazlažući upućeni predlog, Udruženje je navelo:

Kada je u pitanju delatnost prevoza tereta u drumskom saobraćaju, sredstvo rada je teretno vozilo i u najvećem broju slučajeva teretnim vozilom je načinjen prekršaj. Osim toga, postoji značajan broj prekršaja za koje ne postoji objektivna odgovornost pravnog lica

koje je vlasnik ili korisnik teretnog vozila, već je odgovornost isključivo fizičkog lica – vozača teretnog vozila, pa je i oduzimanje teretnog vozila u ovom slučaju neprimereno. Treba imati na umu i činjenicu da vrednost teretnog vozila u najvećem broju slučajeva daleko prevazilazi posledice prekršaja. Smatramo kao neprimerenu obavezu privremenog oduzimanja teretnog vozila u slučaju prekršaja kada je u pitanju legalni prevoznik i kada je vozilo u evidenciji ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja – navelo je Udruženje. Poziv za javnu raspravu svim građanima i stručnoj javnosti uputilo je Ministarstvo državne uprave i lokalne samouprave. Resorno ministarstvo pozvalo je pomenute subjekte da daju svoje predloge, inicijative, sugestije i komentare. ■

Almaks
SECURITY SYSTEMS

T: 011 2852 606 www.almaks.rs
F: 011 2852 608 almaks@almaks.rs

Novi softver za praćenje sa novim funkcijama,
jednostavan za korišćenje

Praćenje goriva preko
kapacitivnih sondi

Akcija, popust za
članove udruženja

Ugovorni
partner



DRAGAN NOVOSELSKI, VLASNIK PREDUZEĆA „SPETRA DOO“ IZ KRAGUJEVCA FIRMA KOJA JE PRVA DOBILA KREDIT DIREKTNO OD „MAN MUNCHEN“

Isključivo rade transporte za Italiju i iz ove zemlje za Srbiju, a opredelili su se za Italiju iz prostog razloga što se u Kragujevcu mnogo radilo u oblasti automobilske industrije i proizvodnje kamiona.

Davno je Dragan Novoselski, kako kaže za MT reviju, uvideo da je transport interesantna i dinamična delatnost. Svoje preduzeće „Spetra d.o.o.“, koje se bavi isključivo transportom u Italiju i iz ove zemlje, osnovao je 1989. godine. Sada je ovo preduzeće jedno od najuspešnijih u Srbiji. U svom 25 godina dugom poslovanju, Novoselski posebno ističe 1996. godinu, jer je firma na čijem se čelu nalazi te godine direktno od proizvođača kamiona „MAN Munchen“ dobila kredit za nabavku tri kamiona EURO 2. „Spetra d.o.o.“ je, tako, bila prva firma iz SR Jugoslavije koja je direktno uvezla tri tegljača sa EURO 2 motorima.

Kada ste i kako počeli sa radom? Kako ste se opredelili baš za ovu delatnost?

Po završetku studija, zaposlio sam se na Univerzitetu u Kragujevcu. Spletom okolnosti, posle izvesnog vremena, počeo sam da radim u transportnoj firmi „Standardtrans Paraćin“ kao komercijalni direktor. Tada nisam imao iskustva u privredi, a naročito ne u transportu. Međutim, ubrzo sam video da sam se susreo sa veoma interesantnom i dinamičnom delatnošću. U toj firmi sam naučio osnovne postulate transporta robe i osnove održavanja transportnih sredstava, iako mi to nije bila struka. Preduzeće „Standardtrans“ je u to vreme imalo u voznom parku preko 150 kamiona. Op služivalo je Srpsku fabriku stakla Paraćin i Cementaru Popovac. Firma se nije bavila međunarodnim transportom, već samo prevozom robe na teritoriji bivše Jugoslavije. No,

kako sam bio mlad i pun entuzijazma, počeo sam da se bavim i poslovima međunarodnog transporta. Posle rada u „Standardtransu Paraćin“, vratio sam se u Kragujevac i počeo da radim u predstavništvu „Dubrovnikšpeda“. U ovoj firmi sam naučio mnogo o carinskom zastupanju, organizaciji transporta kontejnera i rasutih tereta, železničkom i rečnom saobraćaju. Preduzeće „Spetra d.o.o.“ osnovao sam 1989. godine. Od svih godina koliko preduzeće postoji, posebno bih izdvojio 1996. godinu kada smo direktno od proizvođača kamiona „MAN Munchen“ dobili kredit za nabavku tri kamiona EURO 2. Bilo je to u trenutku kada su ukinute sankcije međunarodne zajednice SR Jugoslaviji. Kredit je bio odobren na pet godina sa godišnjom kamatom 3,2



odsto. „Spetra“ je bila prva firma iz SR Jugoslavije koja je direktno uvezla tri tegljača sa EURO 2 motorima. Od tog momenta preduzeće „Spetra“ je promenilo svoju osnovnu delatnost i isključivo se bavi transportom robe, kako u domaćem, tako i u međunarodnom transportu.

Kako ocenjujete poslovanje svog preduzeća?

S obzirom na opšte uslove poslovanja, poslujemo relativno dobro. Ova delatnost je direktno uslovljena poslovanjem privrede. Poteškoće sa kojima se susrećemo u poslovanju gotovo su identične kao i kod kolega: nelikvidnost i nelojalna konkurencija, kao i nemogućnost rada zbog nedostatka dozvola za transport.

Šta, konkretno, prevozi Vaša firma i u koje zemlje?

„Spetra d.o.o.“ fokusirala se na transporte za Italiju i iz ove zemlje za Srbiju. Opredelili smo se za Italiju iz prostog razloga što se u Kragujevcu delovalo u oblasti automobilske industrije i proizvodnje kamiona. Dolaskom „Fijata“ u Kragujevac obim transporta je vidno povećan.

Nailazite li na poteškoće u inostranstvu?

U inostranstvu se susrećemo sa mnogobrojnim problemima, ali bih, ipak, istakao nekoliko. Zadržavanje kamiona na graničnim prelazima je jedan od problema koji predstavlja smetnju da budemo efikasniji. Posebno bih ukazao na pojavu „fantomskih“ firmi, naročito u zemljama u okruženju, koje koriste prevoznike kao laku metu za prevare.

Kako ocenjujete poziciju srpskog transporta danas?

Mislím da se srpski prevoznici trenutno nalaze na važnoj prekretnici. Nelojalna konkurencija, nedefinisani status prevoznika kako u domaćem, tako i u međunarodnom transportu, nepoštovanje kodeksa poslovanja dobrog privrednika, kao i trenutna ekonomska kriza. Sa druge strane, hiper-



LIČNA KARTA PREDUZEĆA

Preduzeće „Spetra d.o.o.“ osnovano je 24. novembra 1989. godine u Kragujevcu. Osnivač je Dragan Novoselski, diplomirani ekonomista. Preduzeće ima deset zaposlenih, a vozni park čini sedam vozila, sedam tegljača i sedam poluprikolica (tri mega poluprikolice i četiri standardne). U vlasništvu preduzeća je poslovni prostor površine 120 metara kvadratnih u užem centru Kragujevca i parking-plac površine 0,75 hektara, opremljen pumpom i rezervoarom za dizel-gorivo čiji je kapacitet 52.000 litara.

Parking-prostor je pod video i alarm nadzorom, kao i fizičkim obezbeđenjem.

produkcija novih firmi u ovoj oblasti, nekontrolisana nabavka kamiona i neuređenost transportnog tržišta doveće do gašenja mnogih firmi.

Kako komentarišete rad Udruženja?

Osnivanje Udruženja je bio odličan poslovni potez. Nažalost, nejedinstvo transporterera dovelo je do razvodnjavanja osnovnih ideja koncipiranih na Prvoj osnivačkoj skupštini Udruženja. Osnivanje drugih udruženja dovelo je do slabljenja pozicija transporterera kod državnih organa. Nejedinstvo je i danas prisutno. Nažalost, to nejedinstvo još više pogoršava status prevoznika.

Udruženje bi, kako bi se sprečila dalja devastacija delatnosti, trebalo u narednom periodu da insistira na donošenju minimalne tarife u međunarodnom transportu. Mnogi će reći da je tržište regulator cena transporta. Smatram da bi usvajanje minimalne tarife dovelo u red stanje na tržištu. Minimalnu tarifu bi morali da poštuju kako izvoznici i uvoznici, tako i transportereri. Korisnici usluga bi u svakom momentu imali mogućnost da prilikom pravljenja kalkulacija izvoza i uvoza robe izračunaju koliko bi ih koštao transport. Sa druge strane, prevoznici bi imali sigurnost u poslovanju. ■

MERCEDES-BENZ ACTROS

- **FOKUS:** usredsređen na dugolinijski transport
- **ŠASIJA:** udobniji, bezbedniji i lakši za upravljanje od drugih kamiona
- **UNUTRAŠNJOST:** prostor za rad i prostor za odmor, kakav do sada nije viđen u kamionu
- **SISTEM ZA PRENOS SNAGE:** snažni Euro VI motori sa niskom potrošnjom goriva
- **TESTIRANJE:** 20 miliona kilometara na putu

Novi Actros je kamion koji je beskompromisno razvijen pod sloganom "Trucks you can trust". Između ostalog, to znači da je ovaj Actros prošao 2.600 sati ispitivanja u vazдушnom tunelu, 50 miliona kilometara testiranja motora na probnom stolu i u realnim uslovima i 20 miliona kilometara test vožnji.

Dugolinijski transport

Glavni suparnik novom Actrosu je njegov prethodnik. Kroz različite etape razvoja, sa više od 700.000 prodatih vozila, za proteklih 15 godina Actros je postavio visoke standarde. Novi Actros ide njegovim stopama, međutim, njegov nov koncept nagoveštava drugačiji pristup: sve verzije ovog premijum kamiona su u potpunosti konstruisane prema zahtevima dugolinijskog transporta. Pri konfigurisanju Actrosa moguće je odgovoriti svim zahtevima kupaca zahvaljujući modularnom sistemu namenski osmišljenom za dugolinijski transport: sedam prostranih kabina, od kojih je pet sa ravnim podom; inovativne ideje u unutrašnjosti kao što je razdvojen radni prostor od prostora za odmor i boravak; novi kokpit, podjednako funkcionalan i atraktivan; nov, snažan, ekološki čist i izuzetno ekonomičan redni šestocilindrični motor sa visokim obrtnim momentom sa dodatnom rezervom obrtnog momenta; nova šasija i sistem oslanjanja; dodatno unapređena bezbednost.

Luksuz spolja i unutra

Upečatljivi dizajn novog Mercedes-Benz Actrosa je izuzetan kao i kamion u celini. Na prednjem kraju, lice Actro-

sa gotovo da nema pravih linija i ravnih površina.

Širina vozila može biti od 2.3 ili 2.5 metara, postoje četiri varijante krova i maksimalna dužina od 2.3 metra. Fascinantna GigaSpace kabina, zapremine 11.6 kubnih metara, sa ravnim podom, 2.13 metara visine i sa više od 900 litara prostora za odlaganje daje sasvim novo značenje reči "prostor". Osnovu unutrašnjosti kabine predstavlja koncept koji vizuelno razdvaja prostor za rad od komfornog prostora za dnevni boravak. Vozačko sedište sa opcionalnom funkcijom masaže, kreveti koji pružaju udobnost doma, multifunkcionalni upravljač, informativni i lako pregledni instrumenti i asimetrični krovni prostori za odlaganje su samo neki od detalja namenski razvijenih za Actros.

Snažni Euro VI motori

Potpuno novi motori u novom Actrosu takođe postavljaju visoke standarde. Od samog starta, nova generacija **BlueEfficiency Power** motora je u skladu

sa Euro VI standardom emisije izduvnih gasova. Prvi član nove Mercedes-Benz porodice motora je redni šestocilindrični OM 471 motor koji razvija od 310 kW (421 KS) do 375 kW (510 KS) i sa obrtnim momentom od 2100 do 2500 Nm.

Da bi ispunio striktnu zahtevu Euro VI propisa o emisiji izduvnih gasova, Mercedes-Benz je razvio savremen sistem kontrole emisije izduvnih gasova koji se sastoji od SCR tehnologije sa ubrizgavanjem AdBlue. Kod svih modela, snaga se prenosi na točkove posredstvom treće generacije Mercedes **PowerShift** potpuno automatizovanog menjača.

Mercedes-Benz ponovo uvodi novu eru sistema za asistenciju vozaču: jedinstveni **Proximity Control Assist** sistem (sistem kontrole rastojanja) sa **stop-and-go** funkcijom sada automatski upravlja pokretanjem i zaustavljanjem vozila tokom saobraćajne gužve olakšavajući vozaču posao u gradskom saobraćaju ili u kreni-stani situacijama. ■

NBG LEASING NA SAJMU SA MERCEDES-BENZOM

nbgLEASING

NBG Leasing će se na predstojećem sajmu Poslovnog udruženja „Međunarodni transport“ predstaviti zajedno sa Mercedes-Benzom. Jedan od najvećih i najpoznatijih brendova automobilske industrije i lizing kuća već godinama uspešno sarađuju, između ostalog i u segmentu teretnog programa ovog nemačkog proizvođača.

Kroz svoje strateško partnerstvo sa jednim od globalnih lidera, Mercedes-Benzom, NBG Leasing domaćim korisnicima obezbeđuje lakše poslovanje. Ova akcija samo je jedna u nizu kroz koje NBG Leasing obeležava 10 godina inovacija na srpskom lizing tržištu.

Viša efikasnost. Novo iskustvo. Actros Euro VI.



nbgLEASING



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

USVAJANJE IZMENA I DOPUNA UREDB ZA MEĐUNARODNI JAVNI PREVOZ STV

Vrlo brzo nakon formiranja nove Vlade i novog ministarstva nadležnog za saobraćaj, odnosno Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, obratili smo se potpredsednici Vlade i ministarki Mihajlović, predstavivši se i ukazavši na najvažnije probleme sektora čije rešavanje predstoji. Posle tog prvog obraćanja, usledilo je još mnogo naših obraćanja koja nisu rezultirala zadovoljavajućom reakcijom resornog ministarstva. Ni nakon brojnih pokušaja da uspostavimo valjanu saradnju sa novim sastavom ministarstva u cilju rešavanja brojnih problema ovog dela privrede, to nismo uspeali.

Problem je kulminirao kada je resorno ministarstvo, suprotno Smernicama Vlade Republike Srbije za uključivanje organizacija civilnog društva u proces donošenja propisa i ne poštujući Rešenje kojim je u julu ove godine ministarka Mihajlović obrazovala Radnu grupu za izradu Nacrta zakona o prevozu tereta u drumskom saobraćaju i podzakonskih propisa, bez konsultacija sa nama i bez sastanka Radne grupe, izmenilo, i to dva puta, Uredbu o raspodeli stranih dozvola za obavljanje međunarodnog prevoza stvari domaćim prevoznicima, propis koji na najdirektniji način utiče na mogućnost obavljanja naše delatnosti. Taktikom „svršenog čina“, **informaciju da je propis izmenjen dobili smo dva dana pre njegovog usvajanja, a sam tekst** (koji je, ispostavilo se imao ozbiljnu pravno-tehničku grešku i na koji smo stavili ozbiljne zamerke) **samo dan pre usvajanja**. Istovremeno, **nijedan od predloga za izmene i dopune Uredbe koje smo podneli još početkom ove godine nije prihvaćen.**

Samo devet dana nakon usvajanja izmena i dopuna Uredbe, Vlada je usvojila još jedne izmene i dopune Uredbe i

ponovo po istom modelu: u izradi ovih izmena i dopuna nisu učestvovali prevoznici, niti su o njima obavesteni. Imajući u vidu sadržaj drugih izmena i dopuna, nameće se zaključak da je glavni razlog za drugu izmenu i dopunu bila greška koju je predlagrač, odnosno Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, napravilo u članu 30. Od primedbi koje je Udruženje prethodno već uputilo premijeru g. Vučiću i potpredsednici Vlade Mihajlović u celosti je usvojena praktično samo jedna, i to ona koja se odnosi na bodovanje vozila. Izbrisana je odredba kojom je uvedeno da se broj bodova za vozila u vlasništvu, odnosno vozila nabavljena putem kredita kategorije „EVRO IV bezbedno“ i više uvećava za 30% u odnosu na vozila iste kategorije nabavljena putem finansijskog lizinga. Takođe, i dopuna člana 4. Uredbe kojom se predviđa donošenje podzakonskog akta kojim će se bliže definisati način dodele dozvola iz novog, spornog fonda kritičnih dozvola, mogla se razumeti kao neka vrsta odgovora na primedbu Udruženja da je izmenama i dopunama uveden koruptivni element.

Način na koji je resorno ministarstvo izmenilo Uredbu kao rezultat ima ne-

dovoljno dobra ili loša rešenja pojedinih pitanja i problema, što potvrđuje i činjenica da je danom stupanja na snagu izmena i dopuna Uredbe blokiran rad većine prevoznika. Naime, na dan stupanja na snagu spornih izmena i dopuna (11. 9. 2014. godine), a **zbog retroaktivne primene** ovog propisa, **blokiran je rad 778 od oko 850 prevoznika**. Osam dana kasnije, 19. 9. 2014. godine 549 prevoznika i dalje je bilo „u blokadi“. Blokada je značila da srpski prevoznici ne mogu zadrživati nove strane dozvole za prevoz, odnosno ne mogu da obave određen broj prevoza, što je uslovalo smanjenje prihoda od akcize na gorivo, smanjenje prihoda od poreza i doprinosa, kao i smanjenje deviznog priliva. Pored toga, smanjenje ponude domaćih kamiona na srpskom transportnom tržištu dovodi do rasta cene prevoza koja loše utiče na plasman i konkurentnost domaćih proizvoda na međunarodnom tržištu. Ostalo je nejasno koji je to **cilj koji može da opravda blokadu rada više od 90% privrednika koji obavljaju jednu delatnost.**

Kada smo Vladi Republike Srbije podneli zahtev za stavljanje van snage sporne Uredbe, resorno ministarstvo je organizovalo sastanak na kome je, iako nije zakazan kao odgovor na naš zahtev, razgovarano o problemima koje je izazvala sporna Uredba. Sastanak nije rezultirao dogovorom. Zato smo, **kao izraz nezadovoljstva stepenom i kvalitetom saradnje Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture sa prevoznicima i načinom na koji ono donosi odluke koje su sudbonosne za opstanak naših preduzeća, 3.10.2014. godine u holu SIV-a 3 održali protestnu sednicu Upravnog odbora PU „Međunarodni transport“**. Registrovano je prisustvo predstavnika 85 prevoznika u čijim voznim parkovima se, prema

E O RASPODELI STRANIH DOZVOLA ARI DOMAĆIM PREVOZNICIMA

podacima objavljenim na sajtu resornog ministarstva, nalazi 1790 teretnih vozila (oko ¼ ukupnog broja vozila) i koji zapošljavaju 2186 vozača. Iskustvo pokazuje da je dolazak vlasnika, direktora i predstavnika prevoznika na ovu sednicu, s obzirom da je protestna i da je organizovana u prostorijama resornog ministarstva, čin koji zaslu-

žuje svako poštovanje i potvrđuje da je zabrinutost ovog dela privrede zbog postupaka resornog ministarstva velika. Poziv za ovu sednicu upućen je i resornom ministarstvu. Međutim, **ni resorna ministarka, ni njeni saradnici nisu se pojavili na skupu** i time propustili priliku da direktno čuju

probleme prevoznika i njihove stavove o pojedinim pitanjima. Ovakvo postupanje resornog ministarstva prevoznici su osudili, ocenivši ga kao izraz nepoštovanja privrednika i postupanje koje je u suprotnosti sa proklamovanom politikom Vlade Republike Srbije.



ZAKLJUČCI VI SEDNICE UO ODRŽANE 3.10.2014. GODINE U HOLU SIV-A 3

Kao izraz nezadovoljstva stepenom i kvalitetom saradnje Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture sa prevoznicima i načinom na koji ono donosi odluke koje su sudbonosne za opstanak naših preduzeća, 3.10.2014. godine u holu SIV-a 3 održana je protestna sednica Upravnog odbora PU „Međunarodni transport“. Registrovano je prisustvo 23 člana od 35 članova Upravnog odbora, kao i prisustvo predstavnika 62 prevoznika, među kojima je bilo i članova i nečlanova našeg Udruženja. U voznim parkovima ovih prevoznika, prema podacima objavljenim na sajtu resornog ministarstva, nalazi se 1970 vozila i oni zapošljavaju 2186 vozača. Iskustvo pokazuje da je dolazak vlasnika, direktora i predstavnika prevoznika na ovu sednicu, s obzirom da je organizovana u prostorijama resornog ministarstva, čin koji zaslužuje svako poštovanje i potvrđuje da je zabrinutost ovog dela privrede zbog postupaka resornog ministarstva velika.

Nakon analize rada resornog ministarstva i diskusije, usvojeni su sledeći zaključci:

1. Neprihvatljivo je i neprimereno da se komunikacija između resornog ministarstva, odnosno ministra i prevoznika odvija preko medija.
2. Neprihvatljivo je i štetno, i za državu i za prevoznike, da se u medijima plasiraju informacije koje su neistine ili poluistinite, optužbe koje su generalizovane i/ili za koje ne postoje dokazi i da se na taj način urušava ugled većine privrednika koji na zakonit način obavljaju delatnost međunarodnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju.
3. Komunikacija između resornog ministarstva i prevoznika se bez odlaganja mora institucionalizovati. Neophodno je uspostaviti stvarnu saradnju između resornog ministarstva i reprezentativnih udruženja prevoznika, i to u svemu u skladu sa Vladinim Smernicama za uključivanje organizacija civilnog društva u proces donošenja propisa. Temelji te saradnje moraju počivati na demokratskim principima i međusobnom uvažavanju, uz poštovanje stručnosti, znanja i iskustva. Rezultati te saradnje moraju biti zajedničke odluke o svim važnim pitanjima vezanim za delatnost međunarodnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju.
4. Radna grupa za izradu Nacrta zakona o prevozu tereta u drumskom saobraćaju i podzakonskih propisa, obrazovana Rešenjem ministarke Mihajlović u julu ove godine, mora hitno nastaviti sa radom. Prvi zadatak Radne grupe mora da bude hitna izrada novih izmena i dopuna Uredbe o raspodeli stranih dozvola za obavljanje međunarodnog prevoza stvari domaćim prevoznicima u cilju rešavanja do sada uočenih problema u primeni iste, uz obavezu da se razmotre i svi do sada upućeni predlozi. Tim izmenama i dopunama ne sme se odustati od principa da se raspodela dozvola vrši isključivo softverski, odnosno na način koji isključuje subjektivnu procenu i odluku državnog službenika o dodeli dozvola. Istovremeno, neophodno je propisati adekvatan način kontrole i sankcije za nepravilno korišćenje i razduženje dozvola. Osim toga, prilikom definisanja početka primene pojedinih novih odredbi ovog i drugih propisa kojima se uređuje delatnost međunarodnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju, treba uzeti u obzir činjenicu da je minimalni investicioni ciklus u ovoj delatnosti pet godina.
5. Princip rada svih radnih grupa koje se obrazuju u okviru resornog ministarstva radi izrade nacrta akata mora da bude: izrada predloga nacrta akata koji se upućuju na javnu raspravu; po obavljenim javnim raspravama, radne grupe izrađuju tekstove nacrta koji se šalju na mišljenja nadležnim organima; nakon dobijanja svih neophodnih mišljenja, radna grupa utvrđuje konačne tekstove nacrta koji se šalju u proceduru usvajanja.

6. Neophodno je hitno pristupiti utvrđivanju parametara raspodele CEMT dozvola za 2015. godinu i iste objaviti.
7. Neprihvatljiv je, neodgovoran i neargumentovan stav resornog ministarstva da je „uspostavljen monopolistički način raspodele dozvola“ koji „onemogućava slobodan pristup tržištu, slobodu preduzetništva i jednakost pravnog položaja na tržištu“. Pristup tržištu su ograničile države sa kojima imamo ograničen broj dozvola za prevoz, a ne Uredba. Ovo je praktično jedan od poslednjih vidova sankcija našoj državi. Odgovorna država ne sme dovoditi u zabludu ni jednog potencijalnog investitora. Ona mora svojim propisima na jasan način staviti do znanja svakom ko namerava da investira da postoje ograničenja. Broj dozvola iz pojedinih kritičnih kontingenata kojima naša država raspolaže omogućava ekonomski održivo poslovanje za oko 4000 kamiona. Osnovni zadatak države je da obezbedi da rad tih vozila bude održiv (120.000 km/god) i da broj vozila koja mogu da obavljaju prevoz tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju usklađuje sa brojem dozvola kojima raspolaže. Svaki drugi pristup države ovom problemu dovešće do toga da značajan broj srpskih prevoznika propadne, a drugi, manji deo izmesti svoje poslovanje u druge države.
8. Naophodno je da resorno ministarstvo preispita svoj stav o učešću prevoznika na sastancima mešovitih komisija za drumski transport i da, ukoliko smatra potrebnim, definiše uslove koje moraju ispunjavati prevoznici i/ili njihovi predstavnici da bi ušli u sastav delegacije naše zemlje na ovim sastancima.
9. Resorno ministarstvo mora dosledno i tačno primenjivati sve propise, pa i Uredbu o raspodeli stranih dozvola za obavljanje međunarodnog prevoza stvari domaćim prevoznicima.
10. Činjenica da, i pored poziva koji im je upućen, niko od predstavnika resornog ministarstva nije prisustvovao sednici na kojoj su bili prisutni predstavnici 85 prevoznika u čijim voznim parkovima je ¼ ukupnog voznog parka Srbije angažovanog u međunarodnom prevozu tereta u drumskom saobraćaju, za svaku je osudu. To je izraz nepoštovanja privrednika. Više od toga, ovaj postupak je u potpunoj suprotnosti sa proklamovanom politikom Vlade Republike Srbije.
11. Ocenu postupanja resornog ministarstva po ovim zaključcima, kao i donošenje odluka o eventualnom preduzimanju aktivnosti u cilju dodatnog pritiska na nadležne da postupe u skladu sa ovim zaključcima, kao što su anketiranje svih prevoznika o radu resornog ministarstva, zahtev za prijem kod premijera g. Aleksandra Vučića, radikalniji vid protesta – protestna vožnja kamionima i dr., vrši Upravni odbor PU „Međunarodni transport“.
12. Ove zaključke proslediti resornom ministru, premijeru i prevoznicima.

Resorna ministarka Mihajlović nijednom se nije sastala sa predstavnicima prevoznika. U medijima su plasirane informacije koje su neistinite ili poluistinite, optužbe koje su generalizovane i/ili za koje ne postoje dokazi. Na taj način **urušen je ugled većine privrednika koji na zakonit način obavljaju delatnost međunarodnog prevoza tereta u drumskom saobraćaju**.

Delatnost prevoza tereta nije subvencionisana od strane države ni na koji način. Naprotiv, u pitanju je izvozno orjentisana delatnost čiji se devizni priliv procenjuje na oko 500 miliona evra, delatnost koja direktno zapošljava oko 14.000 radnika a indirektno još najmanje toliko. Naš doprinos srpskom budžetu, samo od akcize na gorivo nabavljeno u Srbiji a potrošeno u inostranstvu iznosi oko 60.000.000 evra godišnje. U tom smislu, ponašanje predstavnika države prema prevoznicima ocenjujemo kao apsolutno neprihvatljivo.

Prevoznici, pojedinačno i preko svojih udruženja, imaju legitimno i legalno pravo ali i obavezu da brane svoje interese i interese svojih zaposlenih, i to kroz: podršku svim aktivnostima vladinog i nevladinog sektora, kao i pojedinaca usmerenih ka stvaranju boljih uslova poslovanja istovremeno oštro kritikujući sva ponašanja, postupanja ili nepostupanja, korupciju, nekompetentnost i nestručnost.

Sa punim pravom, prevoznici očekuju da resorno ministarstvo odgovorno, savesno, stručno i sa punom pažnjom obezbedi njihovo održivo poslovanje u koje su uložili ogroman kapital. Obaveza je ministarstva da u tom poslu zatraži, oceni a zatim argumentovano prihvati ili odbaci mišljenja, sugestije i predloge prevoznika pa i Udruženja u kome su sabrana višedecenijska iskustva članova, kao i znanja i stručnost iz oblasti transporta. Ovo pre svega zbog činjenice da današnji uslovi poslovanja u transportnom sektoru uslovljavaju nizak prag tolerancije na greške čiju cenu plaćaju prevoznici i građani države. ■

NCTS – ŠANSA ZA DALJI RAZVOJ PRIVREDE REPUBLIKE SRBIJE

Republika Srbija kao zemlja kandidat za punopravno članstvo u EU ima potrebu, a u određenim segmentima i obavezu da stvori odgovarajuće zakonske i podzakonske osnove za primenu konkretnih postupaka i procedura. U delu carinskog poslovanja, odnosno postupcima i procedurama obuhvaćenih Poglavljem 29, tranzitni postupak spada upravo u one procedure koje moramo obavezno prilagoditi standardima EU, pre nego što naša država i formalno ne postane član ove ekonomske grupacije. To praktično znači da uvođenje sistema NCTS (Novokompjuterizovanog tranzitnog postupka) predstavlja obavezu, odnosno neophodni preduslov za pristup svake zemlje kandidata EU.

ŠTA JE NCTS I KAKO JE NASTAO?

Novokompjuterizovani tranzitni postupak u osnovi predstavlja elektronski (bespapirni) tranzitni postupak, koji se obavlja razmenom elektronskih poruka između učesnika u carinskom postupku i carinskih administracija. Istorijski posmatrano, NCTS je nastao kao koncept polovinom 90-ih godina u Evropskoj zajednici, kojoj je bilo neophodno da što je moguće više unificira uslove, način i carinsku proceduru tranzita robe kroz zemlje koje su u to vreme bile članice ove carinske unije. U osnovi, tranzit robe kroz veći broj različitih nacionalnih carinskih teritorija, sa različitim nacionalnim propisima i dokumentima koja se koriste tokom tranzita robe, predstavljala su otežavajući faktor, doprinosila su dužem zadržavanju na granicama, a što je sve samo po sebi povećavalo troškove poslovanja i uticalo na finalnu cenu robe. Iz tog razloga, u to vreme u ovom carinskom području počinje postepeno primena Novog tranzitnog postupka (NTS), još uvek na bazi papirne deklaracije, ali po jedinstvenim pravilima u celoj EU. Napretkom informatičkih tehnologija, krajem 90-ih, a naročito početkom 2000-ih, zemlje EU otpočinju primenu kompjuterizovanog tranzitnog postupka (NCTS), da bi danas sve zemlje koje su članice Konvencije o zajedničkom tranzitu primenjivale čak verziju 4. ovog sistema.

ZAŠTO NCTS, KORISTI OD PRIMENE I MOGUĆE ŠTETE OD NJEGOVOG NEDOSTATKA?

Postoji veliki broj razloga zbog čega je neophodno uvesti sistem NCTS u našu zemlju, a među njima su najznačajniji:

VRSTE NCTS-A

U primeni mogu se uslovno rečeno razlikovati dva tipa NCTS-a, zajednički tranzit i tranzit zajednice. Zajednički tranzit predstavlja primenu NCTS-a između svih zemalja koje su članice Konvencije o zajedničkom tranzitu, a to su do sada svih 28 zemalja EU, plus 4 zemlje EFTA regiona, kao i Republika Turska; praktično, u ovom trenutku 33 zemlje.

Tranzit zajednice predstavlja primenu NCTS-a samo između 28 zemalja članica EU.

Ono što treba istaći kao važnu činjenicu je i to da pre pristupa neke zemlje Konvenciji o zajedničkom tranzitu, obaveza je primene sistema NCTS u toj zemlji kao nacionalnog tranzitnog postupka i to u određenom periodu. Ovu napomenu treba imati u vidu kao bitnu, jer će o ovoj primeni biti reči nešto kasnije, u delu koji se odnosi na sistem NCTS-a i Republici Srbiji.

1. Suočeni sa konstantnom potrebom povećanja izvoza i prevoza roba i na bazi toga povećanja priliva sredstava u budžet, u periodu dok sistem NCTS ne bude uveden u Republiku Srbiju, primorani smo da postupke tranzita kroz našu zemlju sprovodimo na način koji rezultira usporenim graničnim procedurama, upotrebom carinskih deklaracija u papirnoj formi, povećanom iznosu bankarskih garancija i ostalom, što u svemu poskupljuje prevoz robe. U tom smislu, ukoliko postoji potreba, poslovna zajednica može egzaktno izračunati i prezentovati finansijske efekte poslovanja uz primenu sistema NCTS, kao i efekte poslovanja na sadašnji način;

GDE JE REPUBLIKA SRBIJA U ODNOSU NA NCTS U OVOM TRENUTKU?

Na bazi prethodnih aktivnosti, Uprava carina stvorila je uslove za početak realizacije tzv. Pilot-faze primene NCTS, koja u suštini predstavlja postepeno uključivanje carinskih ispostava u sistem NCTS.

U skladu sa Nacionalnim projektnim planom uvođenja sistema NCTS, koji je zvanično usvojen marta meseca 2013. godine, nakon čega se svakog meseca od tada dostavlja izveštaj od strane Uprave carina EU u vezi sa njegovom realizacijom, Uprava carina bila je obavezna da tokom septembra meseca ove godine otpočne pilot-fazu uvođenja sistema NCTS. **Takođe je potrebno podvući da se najbitnija obaveza iz ovog Nacionalnog projektnog plana ogleda u činjenici da Uprava carina mora do kraja 2014. godine sve carinske ispostave uvesti u sistem NCTS, odnosno tokom januara meseca 2015. godine NCTS mora biti jedini tranzitni postupak u nacionalnim okvirima Republike Srbije (naravno, uz zadržavanje primene tranzitnih postupaka primenom TIR i ATA karneta).**

U skladu sa navedenim, Uprava carina otpočela je Pilot-fazu time što je 23.9.2014. godine uvela prvih pet carinskih ispostava u sistem NCTS, a to su CI Horgoš, CI Kelebija, CI Železnička stanica Subotica, CI Slobodna zona Subotica i CI Javna skladišta Subotica. Toga dana u informatičkom sistemu Uprave carina zabeležene su prve elektronske tranzitne deklaracije, kojih sada iz dana u dan ima sve veći broj! Prvo privredno društvo koje je otpočelo izradu kompjuterizovanih tranzitnih deklaracija u Republici Srbiji i elektronsku razmenu poruka sa Upravom carina bilo je „Pro Team“ iz Beograda, a već narednih dana u ovaj sistem uključice se i ostala privredna društva koja se bave organizacijom postupka tranzita u našoj zemlji. **Naglašavamo da je za učešće u pilot-fazi, neophodno da zainteresovana privredna društva upute zvaničan zahtev Upravi carina, odnosno formalno izjašnjenje da su spremni da budu angažovani u Pilot-fazi. Nakon prestanka Pilot-faze, odnosno početkom primene NCTS-a u nacionalnim okvirima, ovakva izjašnjenja neće biti potrebna, jer će NCTS, kao što smo ranije i naveli, predstavljati obavezu za sve!** Aplikacija, odnosno informatički program koji se koristi radi elektronske komunikacije sa Upravom carina radi sprovođenja sistema NCTS, biće omogućen u tri nivoa:

- privredno društvo, ukoliko želi, može samostalno da kreira svoju sopstvenu aplikaciju, nakon čega je može koristiti ako je prethodno sertifikovana od strane Uprave carina,
- aplikacija će se moći kupiti na tržištu od njenog provajdera, i ove aplikacije će prethodno biti sertifikovane, **i najzad, - privredno društvo moći će da preuzme aplikaciju za elektronsku komunikaciju sa Upravom carina direktno sa sajta Uprave carina i to besplatno. Ova treća mogućnost namenjena je pre svega malim i srednjim učesnicima u postupku tranzita koji nemaju dovoljno finansijskih sredstava za izradu sopstvene ili kupovinu aplikacije na tržištu.**

U međuvremenu Uprava carina uvela je i CI Luka Beograd i CI Terminal Beograd u sistem NCTS-a, a narednih dana to će se desiti i sa CI Batrovci, CI Šid i CI Sremska Mitrovica. Radi planskog uključivanja, Uprava carina sačinila je okvirni plan, koji predstavlja četiri talasa, od čega je najznačajniji treći talas, koji pretpostavlja uključjenje tokom novembra i decembra meseca ove godine one carinske ispostave koje pokrivaju oko 90% tranzita u našoj zemlji.

2. Geostrateški položaj Republike Srbije ima izraziti tranzitni karakter, i po svojoj prirodi spaja različite regione, ne samo u ovom delu Evrope, već i šire. Strateško opredeljenje Vlade Republike Srbije je revitalizacija svih putnih pravaca, a naročito Koridora X. Pored finansijskih ulaganja u infrastrukturu, na ovom putnom pravcu bi paralelno trebalo intenzivirati i napore u cilju daljih pojednostavljenja tranzitnih i graničnih procedura. U tom smislu, uvođenje sistema NCTS i na bazi toga pristupanje Konvenciji o zajedničkom tranzitu i Konvenciji o pojednostavljenju formalnosti u trgovini robom ima veoma visok prioritet za našu vladu, a pre svega zajednicu privrednika i prevoznika u našoj zemlji;
3. Većina zemalja u neposrednom okruženju su potpisnice navedenih konvencija, odnosno sprovodi tranzitni postupak na principima NCTS, kao što su Mađarska,

Rumunija, Bugarska i Hrvatska, a i Makedonija je otpočela primenu u nacionalnim okvirima od 1.3.2014. godine, što praktično znači da u ovom trenutku carinsko područje Republike Srbije jedino prekida lanac sigurnog transporta robe u ovom regionu i na Koridoru X. Ova činjenica dobija još više na značaju ako se uzme u obzir da je i Republika Turska, kao tradicionalni prevoznik robe preko našeg carinskog područja, 1.12.2012. godine pristupila navedenim međunarodnim konvencijama. Ovo praktično znači da bi uspešna implementacija NCTS dala doprinos daljem povećanju konkurentnosti Koridora X u odnosu na ostale koridore u regionu, a samim tim bi proizvela i pozitivne finansijske efekte po Republiku Srbiju;

4. Eventualnim odlaganjem početka primene i pravilnog funkcionisanja sistema NCTS, Republika Srbija može

se suočiti sa realnom opasnošću da jedan deo transportnih sredstava koji sada koriste našu zemlju kao tranzitnu rutu odustane od te rute i otpočne da koristi Koridor IV (preko Bugarske i Rumunije), ili neku drugu rutu, čime bi se bitno smanjili prihodi od tranzita kao važne privredne delatnosti;

5. Sa druge strane, uspešnim uvođenjem sistema NCTS, Republika Srbija svakako bi zadržala postojeći broj transportnih sredstava u tranzitu i istovremeno privukla jedan broj transportnih sredstava koji sada koriste druge koridore, čime bi došlo do povećanja priliva u naš budžet, veće uposlenosti svih pratećih službi (banaka, menjačnica, ugostiteljskih objekata, auto-servisa, benzinskih stanica i ostalo, kao i veća naplata po osnovu drumskih taksi i ostalih dažbina);
6. Eventualno odlaganje početka primene NCTS u Republici Srbiji, koje je planirano za početak septembra ove godine, svakako ne bi bilo dobar znak u svetlu opredeljenja celog društva da se ubrzaju reforme i naponi da dostizanju standarda EU.

REPUBLIKA SRBIJA I PRIMENA NCTS-A

Kao što se iz prethodne tačke vidi, Republika Srbija kao zemlja sa izrazitim tranzitnim potencijalom veoma je zainteresovana za primenu svih alata koji mogu dovesti do olakšanog tranzitiranja našim carinskim područjem, pa tako i, u prvom redu, za uvođenje sistema NCTS (ne treba zaboraviti da uvođenje ovog sistema predstavlja istovremeno i našu obavezu, odnosno preduslov za pristup EU). U tom smislu, Uprava carina je krajem 2008. godine

inicirala preko Ministarstva finansija pristup Republike Srbije Konvenciji o zajedničkom tranzitu, kao i Konvenciji o pojednostavljenju u trgovini robom (Convention on a Common transit, Convention on the simplification on formalities in trade in goods), koje u suštinskom smislu čine celinu i pristupa im se istovremeno. Na bazi naše inicijative, Vlada Republike Srbije je početkom 2009. godine prosledila zahtev Evropskoj komisiji za pristup navedenim konvencijama, a u proleće 2009. godine obavešteni smo da je Republici Srbiji odobren status posmatrača u navedenim konvencijama.

Napornim radom carinskih službenika Uprave carina, najpre tokom prve faze uvođenja sistema NCTS u Republici Srbiji koji je realizovan tokom projekta koji je finansiran iz prepristupnog IPA 2007 fonda, a naročito istrajnim radom kroz realizaciju implementacione faze koja se trenutno realizuje projektom IPA 2011 fonda, **Uprava carina stvorila je uslove za početak primene sistema NCTS u Republici Srbiji.**

Stvaranje uslova za početak uvođenja sistema NCTS je višeslojan proces, koji podrazumeva u najmanju ruku paralelne aktivnosti u delu usaglašavanja carinskih propisa, stvaranja informatičkog okruženja, izmena u sistemu upravljanja garancijama i još mnogo čemu. U osnovi, stvaranje uslova u našoj zemlji pretpostavljalo je rad koji će rezultirati postepenom eliminacijom papirne tranzitne deklaracije (na bazi papirne tranzitne JCI), elektronsku razmenu poruka između učesnika u carinskom postupku i potpuno novi sistem garancija u tranzitnom postupku.

SARADNJA MINISTARSTVA I UPRAVE CARINA U REŠAVANJU PROBLEMA PREVOZNIKA

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture podržava napore Uprave carina da što pre počne sa sprovođenjem pilot-projekta uvođenja Novog kompjuterizovanog tranzitnog sistema (NCTS). Taj sistem treba da omogući efikasniju evidenciju i poništavanje dozvola drumskih prevoznika, što je uslov da se održi i poveća broj prevoznika koji prolaze kroz Srbiju.

Kako je rečeno na sastanku potpredsednice Vlade i ministarke građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, prof. dr Zorane Mihajlović sa delegacijom Uprave carina, na čelu sa direktorom Milošem Tomićem, za realizaciju ovog projekta neophodno je, osim obezbeđivanja finansijskih sredstava, izraditi i odgovarajuće softversko rešenje i prateću infrastrukturu, uključujući bar-kod čitače.

Na sastanku je, pored ostalog, bilo reči i o intenzivnijoj saradnji Uprave carina sa Lučkim kapetanijama, i mogućim reše-



njima za pitanje naplate parkinga prilikom carinjenja teretnih vozila, s obzirom da se jedan broj carinskih ispostava nalazi na lokacijama koje nisu vlasništvo države.

U razgovoru je konstatovano i da ne postoje zakonske prepreke da se u narednom periodu saradnja dve institucije unapredi i u delu pristupa Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture podacima Uprave carina o obavljenim prevozima stranih i domaćih prevoznika.

Izvor: www.mgsi.gov.rs

ŠTA DALJE U VEZI SA NCTS-OM U REPUBLICI SRBIJI

Svi naredni koraci u pravcu uspostavljanja sistema NCTS u našoj zemlji definisani su Nacionalnim projektnim planom i dogovoreni sa ekspertima Evropske komisije.

Praktično, kao što je već ranije naznačeno, do kraja ove i početka naredne godine sve carinske ispostave moraju biti uvedene u sistem NCTS, kako bi već tokom januara meseca 2015. godine otpočela primena kompjuterizovanog tranzitnog postupka u nacionalnim okvirima u našoj zemlji. Tokom ove primene, i to već polovinom januara naredne godine, u našu zemlju će stići i Misija eksperata EU koja će izvršiti kontrolu kvaliteta primene ovog sistema (prethodnica ovoj Misiji stiže u Republiku Srbiju već 21. i 22. 10. 2014. godine i ona će takođe u ta dva dana kontrolisati sve do sada učinjeno u domenu uvođenja sistema NCTS u našoj zemlji, uključujući i posete graničnoj i unutrašnjoj carinskoj ispostavi u kojima se NCTS već sprovodi, ali i razgovarati sa predstavnicima špedicija, transportera, poslovnih banaka, železnice ...). **Ukoliko izveštaji ove dve Misije budu pozitivni i ukoliko međunarodna testiranja kvaliteta sistema upotrebe NCTS-a u našoj zemlji budu zadovoljavajuća, predviđeno je da nacionalna primena NCTS-a traje zaključno sa 31. 5. 2015. godine,**

kada bi Republika Srbija bila pozvana da se priključi Konvenciji o zajedničkom tranzitu, odnosno u tom slučaju će od 1.6.2015. godine otpočeti primena NCTS-a u Republici Srbiji u domenu zajedničkog tranzita, što znači da će naše carinsko područje od tog datuma postati, u smislu primene carinskog postupka tranzita, deo carinskog područja 28 zemalja EU, četiri zemlje EFTA i Republike Turske. U praksi, to će značiti da transportno sredstvo koje kreće u tranzit iz neke od carinskih ispostava Republi-



Prva elektronska tranzitna deklaracija – T1, primljena 23.9.2014. godine u CI Horgoš

ke Srbije, a odredište je neka od navedenih zemalja, obavljaće taj tranzitni postupak bespapirnim, elektronskim tranzitnim postupkom, sa jedinstvenim obezbeđenjem, bez izrade novih tranzitnih deklaracija u drugim carinskim područjima i sa minimalnim zadržavanjima.

Svakako da je pred svima nama veliki zadatak i izazov, ali svi mi u Upravi carina uvereni smo da je teškoća zadatka direktno proporcionalna koristi koju omogućuje primena sistema NCTS kako za našu privredu, tako i za carinsku administraciju.

Da bismo u ovom velikom, od nacionalnog značaja zadatku i izazovu uspjeli, neophodan je nacionalni konsenzus i pomoć svih, a svakako najveća saradnja očekuje se od učesnika u carinskom postupku (uvoznika i izvoznika roba, transportera, špedicija i ostalih) s obzirom da upravo oni i mogu očekivati najveću moguću korist koju ovaj sistem obezbeđuje, na nacionalnom, ali još više na međunarodnom nivou. ■

Veselin Milošević

Pomoćnik direktora
Uprave carina Sektor za
carinske postupke i procedure

CIVILNO DRUŠTVO UČESTVUJE U DONOŠENJU I PRAĆENJU PRIMENE PROPISA

Njegovo veće uključivanje u pregovore Srbije i EU približiće našu zemlju EU, kaže ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Zorana Mihajlović.

Kancelarija za saradnju sa civilnim društvom Vlade Republike Srbije saopštila je da je Vlada na sednici održanoj 26. avgusta usvojila „Smernice za uključivanje organizacija civilnog društva u proces donošenja propisa“ (Zaključak 05 broj 011-8872/2014). Smernice su usvojene na predlog Kancelarije za saradnju sa civilnim društvom.

U saopštenju se, pored ostalog, navodi da je svrha Smernica usmeravanje rada organa državne uprave na uključivanje organizacija civilnog društva u postupke pripreme, donošenja i praćenja primene propisa, u cilju obezbeđivanja njihove delotvorne i efikasne primene. Prema usvojenom dokumentu, organizacijama civilnog društva smatraju se: udruženja, zadužbine, fondacije, sindikati, komore, konferencije univerziteta, odnosno akademija strukovnih studija, i druge organi-



zacije čiji su ciljevi i aktivnosti usmerene na ostvarivanje javnog interesa.

Osnovni ciljevi Smernica su dalje unapređenje učešća organizacija civilnog društva u procesima pripreme, donošenja i praćenja primene propisa kojima se uređuju pitanja i zauzimaju stavovi od javnog interesa. Nivoi učešća mogu obuhvatiti informisanje, savetovanje, uključivanje i partnerstvo.

Preporučeni principi u skladu sa kojima treba da se obavlja uključivanje organizacija civilnog društva jesu njihovo aktivno učešće u svim fazama procesa donošenja propisa, uzajamno poverenje između organa državne uprave i organizacija ci-

vilnog društva, otvorenost i odgovornost, delotvornost, efikasnost i ekonomičnost. Vlada je tekstom Smernica preporučila da se, pored organa državne uprave, i organi autonomne pokrajine i organi jedinica lokalne samouprave pridržavaju načela navedenih u tom dokumentu u procesu donošenja propisa.

Tekst „Smernica za uključivanje organizacija civilnog društva u proces donošenja propisa“, zajedno sa Zaključkom, objavljen je u „Službenom glasniku Republike Srbije broj 90/2014“, kao i na sajtu Kancelarije za saradnju sa civilnim društvom Vlade Republike Srbije. ■

Zorana Mihajlović, ministarka građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, rekla je na skupu na kojem su predstavljene Smernice da civilni sektor treba da postane partner države u procesu donošenja odluka, a njegovo veće uključivanje u pregovore Srbije i EU približiće našu zemlju EU.

- Posmatram Organizacije civilnog društva (OCD) kao partnere sa kojima može mnogo zajednički da se uradi. Zalažem se da taj dokument postane obaveza za sva ministarstva i druge organe. Pozivam sve OCD da pomognu Vladi Srbije, posebno sektoru na čijem sam čelu. Za donošenje bilo kog zakona ili propisa treba da postoji javna rasprava u kojoj bi trebalo da učestvuju organizacije civilnog društva, kao i da one, umesto kontrolora, budu inicijatori mnogih propisa - izjavila je ministarka Mihajlović.

Šef Delegacije Evropske unije (EU) u Srbiji **Majkl Devenport** rekao je da su Smernice ključni dokument kojim će se omogućiti uspostavljanje sistemske saradnje države i civilnog sektora.

- Srbija već ima uspostavljen mehanizam kad su u pitanju javne rasprave. Ovaj mehanizam će biti novi početak za sistematsku saradnju. Nadamo se da će ovaj dokument usmeriti na sistemsko uključivanje OCD u ranoj fazi donošenja odluka koje su važne za celo društvo - istakao je Devenport. To, kako je dodao, podrazumeva proces planiranja i izrade propisa.

- Na ovaj način Srbija čini još jedan korak ka pridruživanju EU. Smernice su proizvod partnerstva i usvojene su u trenutku kada je u pripremi još jedan bitan dokument za razvoj OCD u Srbiji - izrada Nacionalne strategije za stvaranje podsticajnog okruženja za razvoj OCD za period od pet godina - podsetio je Devenport.

Šef Pregovaračkog tima Srbije sa EU **Tanja Mišević** rekla je da je uključivanje i učešće civilnog društva u ceo pregovarački proces od samog početka „bilo noseći element pregovaračkog procesa i njegova velika snaga“.

NOVI ZAKON O PREVOZU

Radna grupa za izradu Nacrta zakona o prevozu tereta u drumskom saobraćaju i podzakonskih propisa, u čiji sastav su ušli i predstavnici Udruženja, obrazovana je Rešenjem ministarke Zorane Mihajlović 2. 7. 2014. godine. Ova Radna grupa je održala četiri sastanka.



Na prvom od tri sastanka nije razmatrana radna verzija Nacrta. Na drugom i trećem razgovarano je o predlozima članova Radne grupe ispred udruženja prevoznika, ali zaključci nisu usvajani. Nakon samo ova tri sastanka članovima Radne grupe ministarstvo je dostavilo konačan Nacrt zakona, zajedno sa obrazloženjem, spreman za javnu raspravu. Članovi Radne grupe ispred Udruženja i PK „Međunarodni transport i logisti-

ka“, reagujući na ovu činjenicu, uputili su dopis ministarki Mihajlović u kome su naveli da se Nacrt koji je dostavljen članovima Radne grupe ne može smatrati Nacrtom koji je izradila Radna grupa jer:

- određen broj predloga koje smo kao članovi Radne grupe dali nisu prihvaćeni, i to bez obrazloženja,
- pojedine odredbe Nacrta su obrisane bez da je o tome i razgovarano na sastancima Radne grupe, dok su druge

unete, iako smo stekli utisak da smo se kao Radna grupa usaglasili da one ne budu deo Nacrta, i sve to, opet, bez obrazloženja,

- diskusija o kaznenim odredbama nije ni bila na dnevnom redu Radne grupe jer u svom radu Radna grupa do njih nije ni stigla,
- pojedine tvrdnje koje su iznete u Obrazloženju nisu sasvim tačne ili su netačne.

Takođe, iznet je stav da ne postoji nijedan razlog da se ne ulože dodatni naponi i vreme i da se Nacrt zakona o prevozu tereta u drumskom saobraćaju uradi na najbolji mogući način, u svemu u skladu sa propisima Evropske unije, istovremeno prepoznajući specifičnost srpskog transportnog tržišta i položaj srpskih prevoznika na evropskom tržištu.

Zahtevano je da Radna grupa hitno i bez odlaganja nastavi sa radom na izradi Nacrta zakona o prevozu tereta u drum-

NEKE OD PRIMEDBI UDRUŽENJA NA NACRT

- Budućim zakonom mora se urediti, odnosno moraju se propisati uslovi za obavljanje delatnosti organizatora prevoza – onaj koji za potrebe naručioca prevoza angažuje prevoznika i vrši naplatu prevoza.
- Osnovni principi raspodele dozvola moraju se propisati zakonom.
- Odredbe o putnom nalogu moraju se brisati.
- Odredbe o ovlašćenjima inspektora se moraju revidirati.
- Kaznene odredbe treba bolje kategorisati. Visinu novčanih kazni za prekršaje treba prilagoditi realnim ekonomskim mogućnostima privrednika i uskladiti ih sa onima koje su u primeni u drugim evropskim državama.

TERETA

skom saobraćaju, ili da se Obrazloženje i analiza efekata primene zakona, pre stavljanja Nacrta na javnu raspravu, izmeni i dopuni tako da bude jasna uloga, mesto i mišljenje članova Radne grupe ispred Privredne komore „Međunarodni transport i logistika“ i PU „Međunarodni transport“. Nakon ovog dopisa usledio je i četvrti sastanak Radne grupe, održan 20. 10. 2014. godine, na kome su razmatrane pojedine primedbe članova Radne grupe na Nacrt. Dogovoreno je da se sve primedbe dostave u pismenoj formi do 22. 10. 2014. godine i da na osnovu njih ministarstvo poboljša tekst Nacrta pre stavljanja na javnu raspravu. Međutim, iz formalnih razloga, ministarstvo je na javnu raspravu ipak stavilo tekst Nacrta u koji nisu ugrađene primedbe članova Radne grupe, kao i nepromenjeno Obrazloženje. U okviru javne rasprave, ministarstvo je u saradnji sa Privrednom komorom Srbije organizovalo samo jedan skup 5. novembra 2014. godine. Skupu je prisustvovalo oko 50 predstavnika prevoznika, drugih nadležnih organa i zainteresovane javnosti. Osnovne primedbe koje su iznete od strane prevoznika su: neophodnost licenciranja organizatora prevoza, ukidanje putnog naloga, neophodnost definisanja kriterijuma raspodele i minimalnog broja dozvola koji se prevoznicima dodeljuje, neophodnost boljeg definisanja kaznene politike. Istovremeno, Udruženje je organizovalo tri skupa prevoznika, i to u Novom Sadu, Čačku i Beogradu, kojima je prisustvovalo oko 100 predstavnika prevoznika i zainteresovane javnosti. Poziv da prisustvuju na ovim skupovima upućen je nadležnima ali se oni nisu odazvali pozivu. Na skupovima je diskutovano o predloženim rešenjima i usvojeni su zaključci koji su kasnije prosleđeni ministarstvu. Kakav će biti konačan tekst ovog za nas izuzetno važnog zakona, ostaje da vidimo. ■

DEŽA VI ILI VEĆ VIDENO ILI ...

Članak objavljen u prvom broju MT revije 2010. godine

NOVI ZAKON O PREVOZU TERETA

Radna grupa za izradu Nacrta zakona o prevozu stvari u drumskom saobraćaju i podzakonskih propisa, u čiji sastav su ušli i predstavnici Udruženja, obrazovana je Rešenjem ministra za infrastrukturu g. Milutina Mrkonjića 30. 3. 2010. godine. Prvi sastanak Radne grupe održan je 18. 3. 2011. godine, kada je članovima dat Nacrt radne verzije Zakona koji je izradilo nadležno ministarstvo, a na koji su gotovo svi članovi Radne grupe, osim naravno predlagачa, imali ozbiljne primedbe. Usledio je intenzivni rad na tekstu propisa, tokom koga je jedan deo naših primedbi prihvaćen, ali je rad prekinut pre nego što je izrađen nacrt zakona kojim bismo mogli biti u potpunosti zadovoljni. Do prekida je došlo jer je nadležno ministarstvo odlučilo da otvori javnu raspravu o Nacrtu zakona o prevozu stvari u drumskom saobraćaju.

Povodom ove odluke obratili smo se nadležnom ministru i obavestili ga da tekst Nacrta zakona o prevozu stvari u drumskom saobraćaju koji se daje na javnu raspravu ne predstavlja tekst koji je izradila Radna grupa i da u najboljem slučaju može predstavljati radni materijal na kojem bi Radna grupa u narednom periodu radila. S tim u vezi, zahtevali smo da se rad na izradi novog zakonskog rešenja prevoza tereta u drumskom saobraćaju nastavi, uz postavljanje realnih rokova za njegov zavretak. Našim zahtevu nije udovoljeno.

Povodom ove odluke obratili smo se nadležnom ministru i obavestili ga da tekst Nacrta zakona o prevozu stvari u drumskom saobraćaju koji se daje na javnu raspravu ne predstavlja tekst koji je izradila Radna grupa i da u najboljem slučaju može predstavljati radni materijal na kojem bi Radna grupa u narednom periodu radila. S tim u vezi, zahtevali smo da se rad na izradi novog zakonskog rešenja prevoza tereta u drumskom saobraćaju nastavi, uz postavljanje realnih rokova za njegov zavretak. Našim zahtevu nije udovoljeno.

Povodom ove odluke obratili smo se nadležnom ministru i obavestili ga da tekst Nacrta zakona o prevozu stvari u drumskom saobraćaju koji se daje na javnu raspravu ne predstavlja tekst koji je izradila Radna grupa i da u najboljem slučaju može predstavljati radni materijal na kojem bi Radna grupa u narednom periodu radila. S tim u vezi, zahtevali smo da se rad na izradi novog zakonskog rešenja prevoza tereta u drumskom saobraćaju nastavi, uz postavljanje realnih rokova za njegov zavretak. Našim zahtevu nije udovoljeno.

Odlukom Odbora za privredu i finansije otvorena je javna rasprava o Nacrtu zakona, i to u periodu od 27. aprila do 9. maja 2011. godine. Po otvaranju javne rasprave organizovana su, i to 4. i 7. maja 2011. godine u banji Rusandi, odnosno u Kraljevu, dva sastanka prevoznika na kojima je raspravljano o Nacrtu zakona i nakon kojih su poslate primedbe na isti. Po okončanju javne rasprave, odnosno 1. juna 2011. godine, nadležno ministarstvo poslalo nam je izmenjen i dopunjen Nacrt zakona, o kojem je diskutovano na sednici Upravnog odbora održanoj 8. juna 2011. godine, nakon čega su ponovo poslate primedbe.

Osim usmenih uveravanja pomoćnika ministra g. Milorada Ilića da će naše primedbe biti razmatrane, daljih aktivnosti u vezi s Nacrtom zakona nije bilo. U iščekivanju nastavka rada na izradi Nacrta zakona ukazujemo da se od novog zakonskog rešenja za pristup delatnosti prevoza i pristup tržištu prevoza tereta u drumskom saobraćaju očekuje mnogo: uređivanje delatnosti u skladu s propisima Evropske unije, njeno unapređenje i stvaranje ambijenta za ekonomski održivo poslovanje srpskih prevoznika. Zbog toga se očekuje i ozbiljan pristup izradi novog zakonskog rešenja.

Novi zakon o prevozu tereta

Radna grupa za izradu Nacrta zakona o prevozu stvari u drumskom saobraćaju i podzakonskih propisa, u čiji sastav su ušli i predstavnici Udruženja, obrazovana je Rešenjem ministra za infrastrukturu g. Milutina Mrkonjića 30. 3. 2010. godine. Prvi sastanak Radne grupe održan je 18. 3. 2011. godine, kada je članovima dat Nacrt radne verzije Zakona koji je izradilo nadležno ministarstvo, a na koji su gotovo svi članovi Radne grupe, osim naravno predlagачa, imali ozbiljne primedbe.

Usledio je intenzivni rad na tekstu propisa, tokom koga je jedan deo naših primedbi prihvaćen, ali je rad prekinut pre nego što je izrađen nacrt zakona kojim bismo mogli biti u potpunosti zadovoljni. Do prekida je došlo jer je nadležno ministarstvo odlučilo da otvori javnu raspravu o Nacrtu zakona o prevozu stvari u drumskom saobraćaju.

Povodom ove odluke obratili smo se nadležnom ministru i obavestili ga da tekst Nacrta zakona o prevozu stvari u drumskom saobraćaju koji se daje na javnu raspravu ne predstavlja tekst koji je izradila Radna grupa i da u najboljem slučaju može predstavljati radni materijal na kojem bi Radna grupa u narednom periodu radila. S tim u vezi, zahtevali smo da se rad na izradi novog zakonskog rešenja prevoza tereta u drumskom saobraćaju nastavi, uz postavljanje realnih rokova za njegov zavretak. Našim zahtevu nije udovoljeno.

Odlukom Odbora za privredu i finansije otvorena je javna rasprava o Nacrtu zakona, i to u periodu od 27. aprila do 9. maja 2011. godine.

Po otvaranju javne rasprave organizovana su, i to 4. i 7. maja 2011. godine u banji Rusandi, odnosno u Kraljevu, dva sastanka prevoznika na kojima je raspravljano o Nacrtu zakona i nakon kojih su poslate primedbe na isti.

Po okončanju javne rasprave, odnosno 1. juna 2011. godine, nadležno ministarstvo poslalo nam je izmenjen i dopunjen Nacrt zakona, o kojem je diskutovano na sednici Upravnog odbora održanoj 8. juna 2011. godine, nakon čega su ponovo poslate primedbe.

Osim usmenih uveravanja pomoćnika ministra, g. Milorada Ilića da će naše primedbe biti razmatrane, daljih aktivnosti u vezi s Nacrtom zakona nije bilo.

U iščekivanju nastavka rada na izradi Nacrta zakona ukazujemo da se od novog zakonskog rešenja za pristup delatnosti prevoza i pristup tržištu prevoza tereta u drumskom saobraćaju očekuje mnogo: uređivanje delatnosti u skladu s propisima Evropske unije, njeno unapređenje i stvaranje ambijenta za ekonomski održivo poslovanje srpskih prevoznika. Zbog toga se očekuje i ozbiljan pristup izradi novog zakonskog rešenja.

PROCEDURA DODELE NERASPODELJENIH DOZVOLA

Na oglasnoj tabli Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture objavljena je procedura dodele neraspodeljenih dozvola iz fonda 3% (član 4. stav 1. Uredbe) i vraćenih neiskorišćenih i neoverenih kritičnih dozvola (član 30. stav 11. Uredbe):

ПРОЦЕДУРА ДОДЕЛЕ НЕРАСПОДЕЉЕНИХ ДОЗВОЛА ИЗ ФОНДА 3% (ЧЛАН 4. СТАВ 1. УРЕДБЕ) И ВРАЋЕНИХ НЕИСКОРИШЋЕНИХ И НЕОВЕРЕНИХ КРИТИЧНИХ ДОЗВОЛА (ЧЛАН 30. СТАВ 11. УРЕДБЕ)

ЗАХТЕВЕ, КАО ВАНРЕДНЕ, ПОДНОСИТИ САМО ЗА КРИТИЧНЕ ДОЗВОЛЕ (НЕКРИТИЧНЕ ДОЗВОЛЕ ПРЕУЗИМАТИ КРОЗ РЕДОВНЕ ЗАХТЕВЕ) УЗ ДОКАЗ ДА ЋЕ ТЕРЕТНО ВОЗИЛО БИТИ НАТОВАРЕНО, СА НАВЕДЕНИМ ПРЕВОЗНИМ ИТИНЕРЕРОМ И ВРСТОМ РОБЕ КОЈА ЈЕ ПРЕДМЕТ ПРЕВОЗА.

ПРИЛИКОМ ОДЛУЧИВАЊА О ЗАХТЕВУ ЗА ДОДЕЛУ ПОЈЕДИНАЧНИХ ДОЗВОЛА УЗЕЋЕ СЕ У РАЗМАТРАЊЕ САМО ОНАЈ ЗАХТЕВ:

- ПОДНОСИОЦА КОЈИ ЈЕ ПРЕУЗЕО, ИСКОРИСТИО И РАЗДУЖИО СВЕ ДОЗВОЛЕ ИЗ СВОГ ГОДИШЊЕГ ПЛАНА РАСПОДЕЛЕ ЗА ЗАХТЕВАНИ КОНТИНГЕНТ ДОЗВОЛА,
- ПОДНОСИОЦА КОМЕ УТВРЂЕНИМ ПЛАНОМ РАСПОДЕЛЕ НИСУ ОДОБрене ЗАХТЕВАНЕ ДОЗВОЛЕ,
- ПОДНОСИОЦА КОЈИ ЈЕ РАЗДУЖИО ВЕЋ ДОДЕЉЕНЕ ДОЗВОЛЕ ПО ВАНРЕДНОМ ЗАХТЕВУ

ЗА ПРЕУЗЕТЕ КРИТИЧНЕ ДОЗВОЛЕ НА ОСНОВУ ВАНРЕДНОГ ЗАХТЕВА (Abt, CZ-bt, RUS-bt, RUS-BT HL, TR-3zem И СЛ.) ПОТРЕБНО ЈЕ НАКОН ЦАРИЊЕЊА ДОСТАВИТИ ФОТОКОПИЈУ МЕЂУНАРОДНОГ ТОВАРНОГ ЛИСТА А У СЛУЧАЈУ БИЛАТЕРАЛНОГ ПРЕВОЗА И ЈЕДИНСТВЕНУ ЦАРИНСКУ ИСПРАВУ (СМР И ЈЦИ).

Ono što nije objavljeno na oglasnoj tabli resornog ministarstva jeste spisak vraćenih neiskorišćenih i neoverenih kritičnih dozvola, kao i spisak prevoznika kojima su iste dodeljene. ■

NOVI PRISTUP TimoCom-U

Pristup TimoCom-u preko aplikacije Ponuđač berze tovara omogućava korišćenje svojih proizvoda sa mobilnih uređaja.

TimoCom korisnici nisu više vezani za svoj računar kada žele efikasno i jednostavno da traže ili nude naloge za utovar. Tržišni lider u Evropi među berzama tovara i tovarnog prostora je proširio svoju besplatnu aplikaciju Transportni barometar i preko nje omogućio pristup svojim proizvodima. Preko sigurnosnog pristupa integriranog u aplikaciju TC Login korisnici od sada mogu da se prijave na svoje naloge – bez obzira na to gde se nalaze. Korisnicima je na raspolaganju neograničen pristup svim TimoCom platformama na kojima su registrovani. Tako ćete ubuduće moći na berzi tereta TC Truck&Cargo® da pronalazite nove naloge dok još stojite na rampi za stari nalog, a preko platforme za praćenje TC eMap® moći ćete da uključite



praćenje vozila novog ponuđača. Ili, u slučaju odbijanja, možete na licu mesta preko berze skladišta da pronađete mesto za svoj tovar. Pri tome nije važno da li za svoje otpremanje u pokretu koristite tablet računar ili mobilni telefon. Podrazumeva se da je aplikacija Transportni barometar dostupna za sve operativne sisteme – Android, iOS i Windows.

„Naš najveći zahtev je bio da se visoki bezbednosni standardi kompanije TimoCom prenesu i na korišćenje naših proizvoda sa mobilnih uređaja“, saopštava Marcel Frings, glavni predstavnik kompanije TimoCom. Ovaj važan aspekt je rešen preko dodatne bezbednosne opcije u aplikaciji. Prijavlivanje sa mobilnih uređaja se vrši preko TC Login. Ovaj bezbednosni pristup je već poznat na verziji za lični računar. Ako želite da koristite svoj TimoCom nalog dok ste na putu, morate dodatno da unesete individualni PIN broj. „Princip je sličan korišćenju bankovne kartice – samo još sigurniji“, objašnjava Frings. „TC Login, individualni PIN i određeni mobilni uređaj su u međusobnoj sprezi. Ako jedan deo slagalice nedostaje, ne možete da pristupite TimoCom-u.“

Isto kao kada bi moja bankovna kartica funkcionisala samo u kombinaciji sa mojim PIN-om i isključivo na određenim bankomatima. To je velika prednost u smislu bezbednosti za naše korisnike.“

Pošto je pristup integrisan u aplikaciju Transportni barometar, svim korisnicima su na raspolaganju i aktuelni podaci o tržištu drumskog transporta u Evropi. Kada na terenu pregovarate o ceni, imate bolje argumente.

Više informacija o TimoCom-u i pristupu sa mobilnih uređaja naći ćete na adresi www.timocom.rs. ■

O TIMOCOM-U

Kompanija TimoCom Soft-und Hardware GmbH osnovana je 1997. godine i bavi se pružanjem IT usluga svim preduzećima koja su učesnici u transportnom lancu. Za svega nekoliko godina, TimoCom se razvio od malog preduzeća do preduzeća srednje veličine. Sa velikim timom međunarodnih saradnika, TimoCom nudi dve evropske nagrađivane platforme: TC Truck&Cargo®, vodeća na tržištu među berzama tovara i tovarnog prostora, kao i TC eBid®, onlajn platformu za tendere u oblasti transporta.

Na berzi transporta TC Truck&Cargo® nude se tovar i tovarni prostor na nivou čitave Evrope. TC eBid® pomaže otpremnicima iz industrijske i trgovinske branše i špediterima sa upravljanjem tenderima i pojednostavljuje tok poslovanja između njih i pružalaca usluga iz oblasti transporta.

KONTAKT

Tina Pandža
Country Manager South-Eastern Europe
TimoCom Soft- und Hardware GmbH
In der Steele 2
DE-40599 Düsseldorf
+49 211 88 26 69 48
+49 211 88 26 a59 48
tpandza@timocom.com
www.timocom.com

DA LI SU ZA PREVOZE NA RELACIJAMA KOSOVO – DRŽAVA NEČLANICA EU POTREBNE TRANZITNE DOZVOLE U DRŽAVAMA ČLANICAMA EU?

Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (član 61. i Protokol 4) predviđa recipročno oslobađanje prevoza stvari u tranzitu preko teritorija strana ugovornica. Strane ugovornice su države članice Evropske zajednice sa jedne i Republika Srbija sa druge strane.

Sporazumom je predviđen neograničen pristup vozilima registrovanim u Republici Srbiji u tranzitu preko teritorije članice Evropske zajednice, na relaciji do države koja nije članica Evropske zajednice ili iz nje ka Republici Srbiji. Članom 135. SSP je definisano da se ovaj sporazum ne primenjuje na Kosovo, pa samim tim ni na prevoze na relacijama Kosovo – država nečlanica EU i obratno.

Dakle, za prevoze na relacijama Kosovo – država nečlanica EU i obratno SSP ne predstavlja osnov za liberalizaciju. ■

DA LI JEDNU ČESKU BILATERALNO TRANZITNU DOZVOLU MOGU KORISTITI I U BILETU I U TRANZITU?

Na sastanku Mešovite komisije za drumski saobraćaj između delegacija Republike Srbije i Republike Češke, održanog 19. i 20. novembra 2013. godine u Beogradu, dve strane su potvrdile da jedna bilateralno-tranzitna dozvola omogućava obavljanje prevoza i u sledećim slučajevima:

- tranzitni prevoz kroz teritoriju druge strane ugovornice, a u povratku mogući utovar robe sa teritorije druge strane ugovornice u cilju prevoza u državu registracije vozila (bilateralni prevoz), ili
- ulazak na teritoriju druge strane ugovornice u cilju istovara robe koja je prevezena iz države registracije vozila (bilateralni prevoz) i odlazak praznog vozila za treću zemlju, a na povratku za tranzitni prevoz preko teritorije druge strane ugovornice. ■

DA LI VOZAČKU KARTICU ZA DIGITALNI TAHOGRAF MORAM DA IMAM KOD SEBE I KADA NE UPRAVLJAM VOZILOM SA DIGITALNIM TAHOGRAFOM?

Evropskim sporazumom o radu posade na vozilima koja obavljaju međunarodne drumske prevoze (AETR) propisano je da ako vozač upravlja vozilom u koje je ugrađen analogni tahograf, mora biti u mogućnosti da pruži na uvid, uvek kada to kontrolni organ zahteva:

- (i) tahografske listiće za tekuću nedelju i listiće koje je koristio tokom prethodnih 28 kalendarskih dana,
- (ii) karticu vozača ako je poseduje i
- (iii) sve ručne unose ili štampane ispise koji se odnose na tekuću nedelju i prethodnih 28 kalendarskih dana, u skladu sa zahtevima ovog sporazuma.

Dakle, ukoliko vozač poseduje karticu vozača za digitalni tahograf, mora je imati kod sebe i pružiti je na uvid kontrolnom organu i onda kada ne upravlja vozilom u koje je ugrađen digitalni tahograf. ■



DA LI JE POTREBNO DA DOMAĆI PREVOZNIK POSEDUJE POJEDINAČNU DOZVOLU ZA PREVOZ NA TERITORIJI REPUBLIKE SRBIJE?

Zakonom o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju dozvola je definisana kao „isprava kojom se stranom prevozniku dozvoljava pristup i kretanje na teritoriji Republike Srbije, a domaćem prevozniku pristup i kretanje na teritorijama drugih država“.

Iako je članom 4. stav 1. Zakona propisano da se pri obavljanju međunarodnog javnog prevoza u teretnom vozilu domaćeg prevoznika mora nalaziti original važeće odgovarajuće dozvole za međunarodni javni prevoz stvari i međunarodni tovarni list (CMR) popunjen i overen pečatom prevoznika, kaznenim odredbama Zakona propisano je da će se domaći prevoznik kazniti za prekršaj iz člana 4. stav 1. ukoliko se pri obavljanju međunarodnog javnog prevoza u teretnom vozilu domaćeg prevoznika ne nalazi međunarodni tovarni list (CMR).

Dakle, domaćem prevozniku dozvola nije potrebna na teritoriji Republike Srbije već isključivo na teritoriji države za koju je izdata. Kazna za neposredovanje strane dozvole u vozilu domaćeg prevoznika na teritoriji Republike Srbije nije propisana. ■

MEĐUNARODNI TRANSPORT

Udruženje je dobrovoljno, profesionalno, neprofitno i nevladino udruženje prevoznika tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju koji prihvataju njegov Statut.

ANGAŽOVANJE TRANSPORTNIH KAPACITETA

Članovima Udruženja je dostupna usluga prijema SMS poruka sa oglasima za transport tereta u međunarodnom prevozu.

PONUĐA PROIZVODA I USLUGA

Kroz primenu sistema objedinjene nabavke preko komercijalnih partnera Udruženja, članovima je omogućena nabavka širokog spektra proizvoda i usluga po najpovoljnijim uslovima.

U ponudi je širok asortiman proizvoda svetski renomiranih proizvođača čime je garantovan kvalitet proizvoda. Postoji mogućnost odloženog plaćanja, kao i dodatnih popusta u slučaju avansnog plaćanja. Isporuka se vrši do mesta koje zahteva kupac.

ASORTIMAN PROIZVODA

- AdBlue (BASF)
- ADR uputstvo (u skladu sa ADR 2013)
- Akumulatori (Topla)
- Antifrizi (Adeco, Shell)
- CMR obrasci (7 listova i 12 listova, uz mogućnost štampanja podataka firme)
- Felne (Maxion)
- GPS uređaji za praćenje vozila (Almaks)
- Interkuleri i hladnjaci – novi ili reparacija vaših (NRF-Holandija)
- Krovne klime za teretna vozila i delovi za sve vrste klima za teretna vozila
- Komplet prve pomoći (Galenika)
- Lanci za sneg (Sila, Yetti)
- Merdevine (aluminijumske teleskopske) korisne kod pripreme vozila za utovar ili istovar
- Nalepnice (ograničenje brzine: 70km/h, 80km/h, 90km/h; euro kategorija motora: III, IV, V, VI; oznaka države: SRB)
- Navigacije (Garmin)
- Oprema za vozila (Waeco frižideri, Waeco invertori i konvertori napona)
- Pneumatici (Aeolus, Barum, Bridgestone, Continental, Dunlop, Fulda, Firestone, Good Year, Kormoran, Michelin, Sava, Semperit, Pirelli, Uniroyal)
- Potvrda o odsustvovanju vozača - "Žute trake"
- Protektiranje i protektirani pneumatici
- Sijalice za teretna vozila (Osram)
- Specijalne tečnosti (tečnost za pranje vetrobrana, auto šampon, aditiv za poboljšanje filtrabilnosti goriva, destilovana voda,...)
- Taho listići (Kienzle)
- Ulja (Castrol, Shell)
- Uređaji za preuzimanje podataka sa digitalnog tahografa i kartice vozača (VDO)
- Uverenje o odobrenju
- Vazdušni jastuci (SABO)

ASORTIMAN USLUGA

- Posebni uslovi za sipanje goriva u Srbiji na MOL pumpama
- Rezervacija i prodaja karata za trajekte (dinarsko fakturisanje!)
- Kupovina rezervnih delova i/ili servis u Mercedes-Benz Srbija i Crna Gora uz popuste do 20% samo za članove
- Osiguranja po uslovima samo za članove (auto-odgovornost, kasko osiguranje, cmr osiguranje, putno-zdravstveno osiguranje, osiguranje imovine...)
- Uslužno preuzimanje podataka sa kartica vozača za digitalne tahografe (uz mogućnost davanja izveštaja)
- Pribavljanje sertifikata za priključna vozila
- Prodaja karata za evropske tunele: Frejus, Mont Blanc (dinarsko fakturisanje!)
- IQ kartice za sipanje goriva u inostranstvu
- Plaćanje putarine u Evropi i povraćaj PDVa iz inostranstva
- Paket mobilne telefonije – u okviru VIP mobile ili Telenor mreže formiran je poseban paket usluga u okviru koga možete razgovarati sa kolegama - prevoznicima po ceni od 0 din/min uz mogućnost prijema grupnih SMS poruka Udruženja.
- TimoCom - berza utovara (popust za nove korisnike-članove Udruženja)
- Yes Money kartice (mogućnost trenutne dostave novca vozačima, plaćanje karticama i podizanje novca u inostranstvu)
- Pribavljanje dozvola za Švedsku
- Provera likvidnosti firmi u Srbiji
- Plaćanje administrativnih taksi za izdavanje stranih dozvola za firme u blokadi



**Poslovno udruženje „Međunarodni Transport“
Milutina Bojića 2/1, 11000 Beograd, Srbija**

011 / 324 10 36
011 / 324 71 47
011 / 323 92 87
011 / 322 13 44

office@pumedtrans.com
www.pumedtrans.com



**UNION OF ROAD TRANSPORT
ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA
ECONOMIC COOPERATION REGION**



The European Road Hauliers Association (UETR)



**PRIVREDNA KOMORA
MEĐUNARODNI TRANSPORT I LOGISTIKA**



MOL KARTICE **JEDNOSTAVAN NAČIN DA UŠTEDITE**

Specijalni uslovi za članove Udruženja