

MT REVIJA



VAŠ VODIČ KROZ SVET MEĐUNARODNOG TRANSPORTA

BROJ 1, GODINA I



U FOKUSU
SISTEM DIGITALNOG
TAHOGRAFA

STR. 18

INTERVJU

Milutin Mrkonjić

STR. 20



NAŠA FILOZOFIJA:
SVAKA KAP JE VAŽNA



Svaka kap je važna. Uštedite 7% goriva
uz I-shift, naš novi menjač koji razmišlja.
Saznajte više na volvotrucks.com/everydropcounts

Volvo Trucks. Driving Progress





Izlazi tromesečno.

2011. godina, Broj 1. Godina I

Besplatno.

Osnivač i izdavač:
PU "Međunarodni Transport"

Glavni i odgovorni umetnik:
Tatjana Ivanović

Redakcija:
Aleksandar Spasić
Zorica Jovanović

Lektor:
Jelena Dimitrijević

Tehničko uređenje:
Branko Rosić
Red Production

Štampa:
Grafeks

Adresa: Milutina Bojića 2/1, Beograd

Tiraž: 2.000 kom.

Sadržaj

4	Da li se po jutru dan poznaje
5	Porez na luksuz
	Pravilnik o vanrednom prevozu
6	Bezbednije kolone sa novom tehnologijom
8	Dnevnice za vozače
12	Zakon o platnom prometu
	ADR sertifikat
	Omogućena naplata u efektivnom stranom novcu
13	Korišćenje tahografa
	Novi zakon o privrednim društvima
14	Iz stručnog ugla
16	Refakcija akcize na dizel gorivo
	Dopuna krivičnog zakonika
17	Interventna grupa
	BSEC-URTA
	AETR sporazum
18	Sistem digitalnog tahografa
20	Uvek za dogovor
22	Nova uredba o raspodeli dozvola
24	Novi zakon o prevozu tereta
	Reprezentativnost udruženja prevoznika
25	Godišnji plan raspodele 2012
26	Mešovite komisije 2011
28	Najava događaja
30	Truck Business Fair 2010.
31	Truck Business Fair 2011.
32	Sajt MT
33	Ponuda proizvoda
34	Pitanja i odgovori

Da li se po jutru dan poznaje?

Polazeći od one narodne „po jutru se dan poznaje“, već 1. januara 2011. godine bilo je jasno da će i 2011. biti godina problema za srpske prevoznike.

Ranih jutarnjih sati prvog dana 2011. godine vredni srpski prevoznici suočili su se s činjenicom da mađarski carinski organi nisu dobili informaciju od nadležnih da su na poslednjem sastanku Mešovite komisije delegacije naših država dogovorile liberalizaciju tranzita za vozila kategorije EVRO 5 bezbedna.

Kašnjenje u uspostavljanju sistema za primenu digitalnih tahografa i odbijanje zahteva upućenog Ekonomskoj komisiji za Evropu pri Ujedinjenim nacijama da se Republici Srbiji produži rok za uvođenje sistema digitalnih tahografa dovelo je do toga da vozila opremljena digitalnim tahografom a registrovana u Republici Srbiji, od 1. januara 2011. godine ne mogu da učestvuju u drumskom saobraćaju u međunarodnom prevozu.

Prvi dan 2011. godine bio je i prvi dan primene Pravilnika o registraciji motornih i priključnih vozila, kojim je predviđeno izdavanje novih saobraćajnih dozvola i registarskih tablica. Nove saobraćajne dozvole blokirale su prevoznike kojima je registracija isticala u januaru 2011. godine jer je procedura za izdavanje novih saobraćajnih dozvola trajala više od 30 dana. Procedura je, naime, podrazumevala izdavanje potvrde na osnovu koje je dozvoljeno upravljanje vozilom na teritoriji Republike Srbije ali ne i upravljanje vozilom na teritoriji drugih država.

Početak 2011. godine značio je kraj nadanjima da će nakon liberalizacije tržišta uvoza nafte i naftnih derivata cena goriva pasti, čemu je pomoglo usvajanje izmena i dopuna Zakona o akcizama, kojim su promenjeni iznosi akciza na derivate nafte, naravno naviše, i to od 1. januara 2011. godine.

Nešto kasnije, tačnije četvrtog dana 2011. godine, stupio je na snagu izmenjeni i dopunjeni Pravilnik o načinu i postupku ostvarivanja poreskih oslobođenja kod PDV-a s pravom i bez prava na odbitak prethodnog poreza, kojim je bilo predviđeno da poresko oslobođenje za prevozne i ostale usluge povezane s uvozom dobara obveznik može da ostvari ako ima dokaz da je vrednost tih usluga sadržana u osnovici za obračun PDV-a pri uvozu dobara, a dokaz je bio overena kopija deklaracije o stavljanju robe u slobodan promet u kojoj je navedena vrednost sporednih troškova, izdata u skladu s carinskim propisima. Donosioci ovog propisa u tom trenut-

ku, i samo u tom trenutku, prevideli su da ne postoji zakonski osnov da prevoznik zadrži ili od bilo koga dobije kopiju bilo kog lista JCI-ja.

Šta je usledilo:

- mađarski državni službenici, za razliku od nekih drugih, u dane praznika bili su u pripravnosti, pa je problem rešen za nešto manje od 48 sati;

- do izlaska prvog broja MT REVIJE, sistem za primenu digitalnih tahografa u Republici Srbiji još nije uspostavljen, a njegovo uspostavljanje najavljuje se za decembar 2011. godine; međutim, ostala su bez odgovora pojedina pitanja, recimo to ko će nadoknaditi štetu srpskim prevoznicima koji su ranije nabavili vozila u koja je ugrađen digitalni tahograf, ali i onima koji su otkazali nabavku vozila za koje su već platili učešće, ili ko će odgovarati zbog činjenice da su, usled nemogućnosti da povećamo sopstvene transportne kapacitete, jedan deo prevoza za Republiku Srbiju i iz nje obavili strani prevoznici trošeći gorivo kupljeno u drugim državama, plaćajući poreze i doprinose u svojim državama i time obezbeđujući devizni priliv svojim državama;

- procedura izdavanja novih registarskih oznaka i saobraćajnih dozvola je prilagođena, ali za najznačajniji aspekt primene Pravilnika o registraciji – visoke administrativne troškove (procenjeno je da se na vozni park od šezdesetak vozila radi o iznosu od oko 40.000 evra za prijave izmene voznog parka, izmene „belih potvrda“, izmene TIR sertifikata, kartica za gorivo, kartica za putarinu, vremenskih dozvola za obavljanje vanrednog prevoza na teritoriji pojedinih država EU i sl.) – niko od nadležnih nije pokazao razumevanje;

- cene goriva u toku godine nisu opadale, a pozitivnog odgovora na zahteve prevoznika za povraćaj dela akcize na gorivo kupljeno u Srbiji a potrošeno u inostranstvu nije bilo;

- posle nekoliko dopisa, propisivanja novog dokaza za oslobađanje od PDV-a – PST obrasca – razgovora i sastanaka, sve je vraćeno na kraj 2010. godine: poresko oslobođenje za prevozne i ostale usluge povezane s uvozom dobara obveznik može da ostvari ako ima dokaz da je vrednost tih usluga sadržana u osnovici za obračun PDV-a pri uvozu dobara, pri čemu se pod dokazom podrazumeva dokument o vrsti usluge i iznosu sporednih troškova (račun ili drugi dokument koji služi kao račun, izdat u skladu sa Zakonom) ili prevozni dokument za izvršene usluge prevoza.

Porez na luksuz

Zakon o porezima na upotrebu, držanje i nošenje dobara („Sl. glasnik RS“, br. 26/2001, 80/2002, 43/2004, 31/2009 i 101/2010) definisao je početkom godine porez na upotrebu motornih vozila, između ostalog i za teretna vozila čija je najveća dozvoljena masa manja od 3,5 t. Ovaj porez iznosio je 84.370,00 dinara, što je svakako iznos koji obavljanje javnog prevoza robe u drumskom saobraćaju tzv. malim vozilima, u današnjim uslovima poslovanja, čini neodrživim.

Nezadovoljstvo prevoznika pojačavala je i činjenica da je Zakon predviđao dodatno umanjenje poreza od 50% za vozila kojima se obavlja auto-taksi prevoz i za specijalna vozila za obuku kandidata za vozače s ugrađenim dvostrukim nožnim komandama, ali ne i za teretna vozila najveće dozvoljene mase do 3,5 t kojima se obavlja delatnost prevoza tereta.

Udruženje je kod Ministarstva finansija pokrenulo inicija-

tivu za izmene i dopune pomenutog zakona da se obezbedi najmanje isti poreski tretman vozila kojima se obavlja auto-taksi prevoz, specijalnih vozila za obuku kandidata za vozače i teretnih vozila najveće dozvoljene mase do 3,5 t kojima se obavlja javni prevoz tereta.

Problem je rešen krajem marta, kada je Narodna skupština Republike Srbije po hitnom postupku usvojila izmene i dopune ovog zakona kojima su vlasnici malih vozila oslobođeni ove poreske obaveze.

Zajednički problem vlasnika malih vozila bio je razlog da se oni okupe i osnuju udruženja kombi prevoznika. Okupljeni u udruženje, uspeali su da reše i problem putarine tako što su vozila visine do 3 m čija je najveća dozvoljena masa manja od 3,5 t prebačena iz kategorije III u kategoriju II. Na ovaj način troškovi putarine znatno su smanjeni.



Pravilnik o vanrednom prevozu

Privredna društva koja obavljaju vanredni prevoz godinama čekaju uređivanje uslova i načina obavljanja ove vrste prevoza u Republici Srbiji. Tek usvajanjem Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima stvoren je pravni osnov za donošenje Pravilnika o vanrednom prevozu. Ministar za infrastrukturu, gđin Milutin Mrkonjić formirao je Radnu grupu za izradu ovog propisa 2009. godine.

Rad na uređivanju uslova i načina obavljanja vanrednog prevoza inicirao je okupljanje članova Udruženja koji obavljaju ovu vrstu prevoza i formiranje funkcionalne organizacije za van-

redni prevoz u okviru Udruženja, u maju 2010. godine.

Gotovo dve godine nakon formiranja Radne grupe, brojnih sastanaka i nekoliko verzija, donošenje pravilnika o vanrednom prevozu čijim tekstom su naši članovi zadovoljni očekuje se do kraja tekuće godine.

Ostaje činjenica da deo problema s kojim se privredna društva koja obavljaju vanredni prevoz suočavaju, nije mogao biti rešen Pravilnikom o vanrednom prevozu i da su za potpuno uređivanje obe oblasti potrebne izmene i dopune Zakona o javnim putevima.

BEZBEDNIJE KOLONE SA NOVOM TEHNOLOGIJOM

Više od 20 odsto svih nesreća u koje su umešani kamioni se odigra u saobraćajnim kolonama ili sličnim situacijama. Zbog toga je kompanija Volvo Trucks razvila sistem koji se zove Automatska pomoć u kolonama - Automated Queue Assistance, AQuA, koji pomaže vozaču u kolonama koje se sporo kreću, jer preuzima kontrolu nad vozilom. Ovaj sistem je demonstriran 21-22. juna tokom Finalnog događaja HAVEit u Geteborgu u Švedskoj.

HAVEit, skraćenica od Highly Automated Vehicles for Intelligent Transport - Visoko automatizovana vozila za inteligentan transport, projekat je Evropske unije, čija je svrha razvoj naredne generacije inteligentnih vozila. Od kada je projekat započeo, 2008. godine, razvijeno je ukupno sedam inteligentnih i autonomnih rešenja. Sada, kada je projekat pri kraju ona se demonstriraju i izvlače zaključci. Jedan od sistema koji je prikazan je Automatska pomoć u kolonama - Automated Queue Assistance, AQuA, kompanije Volvo Trucks, koji je razvijen u saradnji sa kompanijom Volvo Technology.

“Vožnja u saobraćajnoj koloni je vrlo monoton proces. Vozač može stajati duže vreme, a u takvoj situaciji lako popusti pažnja, što dovodi do nesreća”, kaže Karl Johan Almqvist / Carl Johan Almqvist/, direktor sektora za saobraćaj i bezbednost proizvoda u kompaniji Volvo Trucks.

Tehnologija razvijena za AQuA pomaže da se minimiziraju rizici u kolonama. Opremanjem kamiona jednim brojem tehničkih karakteristika koje mogu da preuzmu kontrolu nad upravljanjem i brzinom vozila, vozač dobija pomoć u vožnji vozila i održavanju propisnog nivoa koncentracije. Kada se napravi saobraćajna kolona, vozač može da izabere da li da aktivira ovaj sistem koji radi pri malim brzinama. Moguće je ponovo preuzeti manuelnu kontrolu u svakom trenutku. Vozač je uvek konačno odgovoran za vozilo, pa zato, da bi se osigurao propisan fokus na saobraćaj,



Karl Johan Almqvist, direktor za saobraćaj i bezbednost proizvoda u kompaniji Volvo Trucks.

jedna kamera registruje koliko je vozač pažljiv i izdaje upozorenje ukoliko detektuje nedostatak koncentracije.

Cilj AQuA je da smanji opterećenje vozača koji je za volanom, poboljša bezbednost i smanji uticaj na životnu sredinu sprečavanjem nesreća koje opet mogu izazvati nove saobraćajne kolone. Međutim, proći će neko vreme dok ne vidimo AQuA na tržištu - ovu tehnologiju treba još rafinirati. Osim toga, kritični faktor je i prihvatanje ove tehnologije od strane krajnjih korisnika.

“Naše iskustvo pokazuje da je potrebno vreme da ljudi izgrade veru i predaju kontrolu novim sistemima. Naglašavam da je razvoj AQuA tehnologije indikacija onoga što bi budućnost mogla ponuditi”, kaže Karl Johan Almqvist.

“Kompanija Volvo Trucks puno investira u dalji razvoj ovog



Vozač može da izabere da aktivira sistem pritiskom na tastere na volanu.



AQuA je samo sistem za podršku. Kamera na instrument tabli stoga registruje koliko je vozač pažljiv i izdaje upozorenje ukoliko on nije dovoljno koncentrisan.



Niz inteligentnih komponenti, kao ovaj laserski skener, koristi se da detektuju saobraćaj ispred i duž vozila.

tipa sistema za podršku našim vozačima. Ovaj razvoj je važan deo težnje da se dostigne naša nulta vizija, gde nijedan Volvo kamion ne bi bio umešan u neku nesreću”, nastavlja on.

U okviru projekta HAVEit, Volvo je takođe razvio i dodatnu funkciju poznatu pod nazivom Aktivna zelena vožnja - Active Green Driving (AGD), koji je do sada testiran na Volvo autobusima, kao i tehnologiju Brake-by-Wire, sistem za kočenje koji je potpuno elektro-mehanički i koji ima potencijal za poboljšanje rada i stabilnosti tokom kočenja. 21. jun 2011.

ČINJENICE:

O Automatskoj pomoći u kolonama - Automated Queue Assistance (AQuA)

AQuA je sistem podrške za vozače kamiona u saobraćajnim kolonama. Cilj AQuA je da smanji opterećenje vozača, poboljša bezbednost i smanji uticaj na životnu sredinu. Korišćenjem niza inteligentnih komponenti, kao što su laserski skeneri, radarski senzori i kamere, ovaj sistem prati saobraćaj ispred i duž vozila. Na primer, može da detektuje obeležja na trakama, vozila ispred, ili pravac puta. Te informacije se zatim koriste za upravljanje, ubrzanje ili kočenje vozila u kolonama. Ovaj sistem, koji komunicira sa vozačem putem monitora na instrument tabli, obaveštava vozača kada se saobraćaj razredi i kad je vreme da on ponovo preuzme kontrolu nad vozilom. Štaviše, tu je i kamera koja registruje koliko je vozač pažljiv i izdaje upozorenje ukoliko vozač nije dovoljno koncentrisan. Ukoliko upozorenje ne podstakne vozača da reaguje, vozilo će potpuno stati u roku od par sekundi.

O Aktivnoj zelenoj vožnji - Active Green Driving (AGD)

AGD smanjuje potrošnju goriva predviđanjem kakav će biti saobraćaj u naredne dve-tri minute. Ovaj sistem se zasniva na izračunavanju podataka koje daju laserski skeneri koji registruju da li ima nekog vozila ili drugog objekta ispred kamiona, kao i kamera u boji koja prati semafore. Dodatne informacije pruža GPS sistem. Ova GPS jedinica je unapred isprogramirana sa mapama i pokazuje sve prepreke kojih možda ima duž ciljane rute kao i stanje na putu: zaobilaznice, semafore, brda i planirana zaustavljanja. Zahvaljujući AGD može se odabrati pogon/gorivo koje je najpodobnije za trenutnu situaciju: struja, dizel ili kombinacija ovo dvoje. AGD omogućava da se potrošnja go-



Stefan Bergkvist, inženjer koji radi na projektu HAVEit.

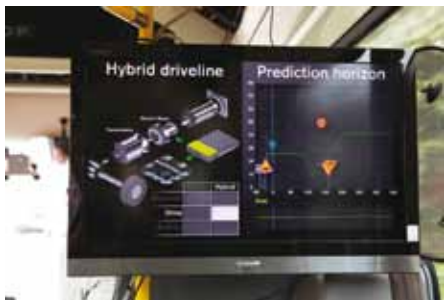
riva smanji za dodatnih 6-8 odsto (Volvo električno-hibridna pogonska linija već nudi oko 30 odsto smanjenja u potrošnji goriva u poređenju sa konvencionalnim dizel motorom). Sistem radi bez ikakvog uticaja od strane vozača.

O BRAKE-BY-WIRE

Brake-by-Wire je potpuno elektro-mehanički sistem kočenja koji ima potencijal da poboljša rad i stabilnost tokom kočenja. Ovaj sistem daje veći učinak kočenja za aktiviranje i naprednu kontrolu, što za rezultat ima bolju kontrolu stabilnosti i manju razdaljinu zaustavljanja u poređenju sa alternativnim sistemima. Sistem koristi principe samoprisile za generisanje snage kočenja. To znači vrlo malu potrošnju energije u poređenju sa alternativnim sistemima i manju proizvodnju buke.

O HAVEit

Istraživačko-razvojni projekat HAVEit (Visoko automatizovana vozila za inteligentni transport - Highly Automated Vehicles for Intelligent Transport), koji finansira Evropska unija, namenjen je da razvije istraživačke koncepte i tehnologije za visoko automatizovanu vožnju. Ovo će pomoći da se smanji opterećenje vozača, spreče nesreće, smanji uticaj na životnu sredinu i saobraćaj učini bezbednijim. Projekat je pokrenut u februaru 2008. godine, a 17 evropskih partnera iz automobilske i sektora snabdevanja, kao i iz naučne zajednice, saraduju na ovom projektu.



AGD poboljšava potrošnju goriva predviđanjem kakav će biti saobraćaj u naredna dva-tri minuta.



Kamera koja snima trake puta se koristi za detekciju obeležja na trakama puta.



Displej na instrument tabli pokazuje kada je AQuA aktivan.

Dnevnice za vozače

Činilo se da je sve jasno: prema Zakonu o radu zaposleni ima pravo na naknadu troškova u skladu s opštim aktom i ugovorom o radu za vreme provedeno na službenom putu u inostranstvu, najmanje u visini utvrđenoj posebnim propisima. Opštim kolektivnim ugovorom dogovoreno je da je poslodavac dužan da zaposlenom obezbedi naknadu troškova za vreme provedeno na službenom putu u inostranstvu pod uslovima i na način utvrđen odgovarajućim propisima. Kako poseban i/ili odgovarajući propis koji definiše visinu, uslove i način nadoknade troškova zaposlenih u privredi za vreme provedeno na službenom putu u inostranstvu ne postoji, privredni subjekti koji obavljaju delatnost prevoza u međunarodnom saobraćaju ovo pravo zaposlenih definisali su svojim opštim aktima i/ili ugovorima o radu. Ovakva praksa privrednih subjekata koji obavljaju delatnost prevoza u međunarodnom saobraćaju prisutna je već više decenija.

Međutim, u toku prošle godine neki od prevoznika suočili su se sa zahtevima bivših zaposlenih vozača za isplatu dnevnica za putovanje u inostranstvo obračunatih u visini propisanoj Uredbom o naknadi troškova i otpremnina državnih službenika i nameštenika. Gotovo svi ovakvi zahtevi vozača u ovom trenutku rešavaju se sudskim putem, a sudska praksa po ovom pitanju je različita. Nažalost, razlike ne postoje samo među sudovima i sudijama već i među nadležnim ministarstvima.

Naime, postoje potpuno oprečna mišljenja dva ministarstva. Jedno je mišljenje Ministarstva rada i socijalne politike, koje je prema našem uverenju neprihvatljivo i s pravnog i s ekonomskog aspekta, a prema kojem zaposleni kod poslodavca ima pravo na naknadu troškova za vreme provedeno na službenom putu u inostranstvu, u skladu s opštim aktom i ugovorom o radu, s tim što ta naknada ne može biti niža od naknade utvrđene u skladu s pomenutom uredbom. Drugo mišljenje jeste mišljenje Ministarstva za državnu upravu i lokalnu samoupravu prema kojem se Uredba, što je jasno već iz njenog naziva, primenjuje na ostvarivanje prava zaposlenih u državnim organima i organima lokalne samouprave, te da drugi poslodavci nisu u obavezi da primenjuju Uredbu.

U ovom trenutku, pa sve dok ovo pitanje ne bude rešeno, prevoznicima ostaje da se nadaju da će njihovi zaposleni ili sudije razumeti da je isplata dnevnica u skladu s pominjanom Uredbom ekonomski neodrživa, odnosno da delatnost obavljanja prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju čini neisplativom, što neminovno vodi gašenju prevozničkih firmi i radnih mesta.

Zbog činjenice da su se u toku 2010. godine pojedini prevoznici suočili s tužbama bivših vozača za isplatu razlike između propisane i isplaćene dnevnice za putovanje u inostranstvo, da je sudska praksa po ovom pitanju različita, kao i to da su mišljenja dva ministarstva oprečna, Udruženje je početkom aprila 2011. godine pokrenulo inicijativu za rešavanje ovog pitanja.

U cilju omogućavanja veće pravne i ekonomske sigurnosti privrednih subjekata koji obavljaju delatnost prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju, a samim tim i njihovih zapo-

slenih, traženo je od **Ministarstva rada i socijalne politike da dâ i objavi mišljenje prema kojem se, do donošenja propisa na osnovu člana 118 tačka 3 Zakona o radu, prava zaposlenih u privredi na naknadu troškova za vreme provedeno na službenom putovanju u inostranstvu uređuju isključivo opštim aktima poslodavaca i ugovorom o radu.** S obzirom na to da mišljenje Ministarstva rada i socijalne politike nije obavezujuće za sudske organe, dalje je **neophodno obezbediti identično „autentično tumačenje“ Zakona koje daje Narodna skupština Srbije.**

EKONOMSKI ASPEKT

Osim pravnog aspekta, važno je istaći i ekonomski aspekt mišljenja Ministarstva rada i socijalne politike, koji predstavlja prvi i suštinski razlog iz kojeg je ono neprihvatljivo za privredne subjekte koji obavljaju delatnost prevoza u međunarodnim drumskom saobraćaju. Naime, ovakvo mišljenje čini neisplativim (ekonomski neodrživim) obavljanje delatnosti prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju jer dovodi do situacije u kojoj troškovi izvršenja usluge prevoza prevazilaze cenu prevoza na međunarodnom tržištu. Ono je i necelishodno jer vodi ka gašenju bezmalo dve hiljade privrednih subjekata koji obavljaju prevoz tereta i prevoz putnika u međunarodnom drumskom saobraćaju, a time i nekoliko desetina hiljada radnih mesta. Osim gubitka radnih mesta, s obzirom na to da se radi o pretežno izvoznorijentisanom delatnosti, država gubi i značajan deo deviznog priliva. Dalje, nije zanemarljiv ni gubitak u srpskom budžetu ako se ima u vidu da su u pitanju najveći potrošači dizel goriva u Republici Srbiji, koji po svakom rezervoaru plaćaju oko 400 evra akcize na gorivo (oko 12.000 evra po vozilu godišnje). Treba naglasiti i to da bi svako poskupljenje prevozne usluge značilo i manju konkurentnost srpskih proizvoda na međunarodnom tržištu, a time i manji izvoz.

POSLEDNJE DATO MIŠLJENJE

Sredinom maja ove godine Ministarstvo rada i socijalne politike dalo je novo mišljenje, prema kojem nema smetnji da se opštim aktom ili ugovorom o radu licu zaposlenom na poslovima vozača u međunarodnom transportu koje je upućeno na službeno putovanje u inostranstvo, a nema mesto boravka u inostranstvu, već je u tranzitu kroz stranu državu, predvidi umanjenje dnevnice najviše do 40% iznosa dnevnice utvrđenog u Spisku dnevnica po stranim državama.

Mada se ovakvo mišljenje ne može smatrati rešenjem pitanja načina obračuna dnevnica vozača u međunarodnom drumskom transportu, ono ipak pokazuje da su nadležni shvatili i prihvatili da problem postoji.

NEZAVISNO STRUČNO MIŠLJENJE

Zbog činjenice da postoje suprotna mišljenja dva ministarstva, od nezavisnog stručnog lica zatražena je analiza relevantnih propisa koji se odnose na dnevnicu kao deo troška za vreme službenog putovanja.

U ovom mišljenju navedeno je da je Uredba doneta na osnovu Zakona o platama državnih službenika i nameštenika, a ne na osnovu Zakona o radu. Kako je primena uredbe kao podzakonskog akta uvek ograničena na odnose i subjekte koji su određeni tim zakonom, to se Uredba o naknadi troškova i otpremnina državnih službenika i nameštenika odnosi na državne službenike i nameštenike. Pored njih, a u skladu s predviđenom shodnom primenom Uredbe, ona se odnosi i na izabrana, postavljena i imenovana lica i zaposlene u organima lokalne samouprave, i to do stupanja na snagu propisa kojim će se urediti prava po osnovu rada u organima lokalne samouprave. Ovim je primena Uredbe proširena na tačno određenu kategoriju lica koja prava iz radnog odnosa ostvaruju u organima lokalne samouprave.

MOTORNA ULJA KOJA OSVAJAJU SVET



NOVOSADSKI SAJAM

Na ovogodišnjem
78. međunarodnom poljoprivrednom
sajmu u Novom Sadu osvojili smo:

VELIKU ZLATNU MEDALJU
u kategoriji motornih ulja za teretni
program (Euro 4, Euro 5)
za motorno ulje BISON
10W 40 LOW SAPS FULL SYNTHETIC

i ZLATNU MEDALJU za motorno ulje
BISON SHPD 15W 40 E9 LOW SAPS
EURO 4 I EURO 5 MINERAL OIL



BISON
OIL
Made in England



UVOZNIK I ZASTUPNIK

BRATAČIĆ
Tomić
d.o.o.
EXPORT-IMPORT

Od osnivanja preduzeća 1993. godine gradimo poverenje, nudimo kvalitet i sigurnost.

Sedište firme i maloprodaja: 21214 Sirig, Vuka Karadžića 11
021/849-731, 021/849-780

Kancelarija Novi Sad, Hajduk Veljkova 11, Master Centar
021/551-869; 021/4736-016, 063/855-0-555

Maloprodaja: Novi Sad, Temerinski put 43a

Stovarište i maloprodaja: 21235 Temerin, Novosadska 571
021/841-804, 021/840-707, 062/888-0-444, 062/888-0-555

www.bracatomic.co.rs www.bison.co.rs E-mail: bracatomic@eunet.rs

**MOTORNA ULJA, MAZIVA, ADITIVI, AUTO-KOZMETIKA
TRAKTORI, POLJOMEHANIZACIJA GRAĐEVINSKI MATERIJAL
OPEKA, ŠLJUNAK, FRAKCIJA, SEPARISANI KAMEN I TUCANIK**



ENGLESKA MOTORNA ULJA I MAZIVA NA NAŠEM TRŽIŠTU INVESTICIJA U KVALITET

Poznato je da od kvaliteta motornog ulja zavisi dobar rad motora, trajnost svih njegovih delova pa i potrošnja goriva. Tehnologija motora brzo napreduje tako da se danas proizvedeni motori bitno razlikuju od onih od pre desetak godina, uz sve veće zahteve u pogledu zagađenja životne sredine. Odgovor na sve te potrebe su kvalitetna engleska motorna ulja „Bison” i „Greenway” čiji je vlasnik kompanija „EXOL” koja je najveća samostalna kompanija u proizvodnji ulja i maziva u Ujedinjenom Kraljevstvu koju na našem tržištu kao generalni zastupnik i uvoznik distribuira preduzeće „Braća Tomić” iz Siriga. Radi se o sredstvima vrhunskog kvaliteta namenjenim za podmazivanje automobila, transportnih sistema, poljoprivrednih i industrijskih mašina i uređaja – kaže direktor Zdravko Tomić. i nastavlja: – Poslovni cilj našeg preduzeća je snabdevanje tržišta isključivo onim proizvodima koji su u skladu sa najvišim standardima i specifikacijama koje dostavljaju proizvođači opreme. Naša grupa vam poručuje: Ukoliko kupujete nisko kvalitetne jeftine proizvode na taj način skraćujete radni vek i ulja i mašina. Kupovinom jeftinih proizvoda ćete uštedeti samo na kvalitetu. Na našem tržištu postoji i



Zdravko Tomić u poseti kompaniji EXOL, Velika Britanija

preduzeće istog imena „Exol” ali drugačijeg logoa, sa kojom engleska kompanija „EXOL” i „Braća Tomić” nemaju nikakve veze. Nije retkost da potrošači budu dovedeni u zabunu jer se upravo najkvalitetniji proizvodi falsifikuju. Kupujući gore navedena ulja i maziva brenda „Bison” i „Greenway” čiji su „Braća Tomić” uvoznici u potpunosti ste sigurni da je proizvod sertifikovan, pouzdan i originalan i da obezbeđuje vrhunsku zaštitu motora i ostale opreme.

Uvoznik i generalni zastupnik za Srbiju i teritoriju EX-YU

BRAĆA
Tomić
d.o.o.
EXPORT-IMPORT



Dostava robe na adresu kupca...



Potrebni distributeri i poddistributeri na teritoriji Srbije i zemljama u regionu

Zakon o platnom prometu

Zakon o izmenama i dopunama Zakona o platnom prometu stupio je na snagu 16. maja 2011. godine. Ovim izmenama i dopunama predviđeno je između ostalog:

- da ukoliko su u trenutku plaćanja računi preduzeća u blokadi radi izvršenja prinudne naplate, novčane obaveze ne mogu se izmiriti onako kako je to do sada rađeno (npr. asignacijom, cesijom, pristupanjem, preuzimanjem ili ustupanjem duga, kompenzacijom, niti na bilo koji drugi način);
- uvođenje registra menica i ovlašćenja koji će voditi Narodna banka Srbije, a kojoj dužnik treba da podnese zahtev za registraciju.



ADR sertifikat

Početak primene novog Zakona o transportu opasnog tereta (22. maja 2011. godine) otvorio je pitanje obaveznosti posedovanja Sertifikata o odobrenju za vozila sa ceradom.

Izdvojila su se dva stava po pitanju obaveznosti posedovanja Sertifikata. Jedan je bio stav pojedinih eksperata iz oblasti prava i oblasti transporta opasnih tereta, da iz odredaba Zakona proizlazi da, počevši od 22. maja 2011. godine, Sertifikat o odobrenju za vozilo nije potreban za vozila sa ceradom, a informacije dobijene od kolega iz drugih država potvrđivale su ovaj stav. S druge strane, pojedina tela ovlašćena za ocenjivanje usaglašenosti vozila za transport određenog opasnog tereta u Republici Srbiji, koja su dužna da izdaju Sertifikat o odobrenju za vozilo u skladu sa ADR, i nakon 22. maja 2011. godine nastavila su da izdaju Sertifikat o odobrenju za vozila sa ceradom. Osim toga, značajan broj naručilaca transporta opasnog tereta i dalje je zahtevao da sva vozila imaju Sertifikat o odobrenju za vozila.

U cilju rešavanja dileme u vezi s obavezom posedovanja Sertifikata o odobrenju za vozilo, Udruženje se obratilo nadležnom ministarstvu, Ministarstvu za infrastrukturu i energetiku, tražeći tumačenje ovih odredaba Zakona. Prema tumačenju nadležnog ministarstva, Sertifikat o odobrenju za vozilo za transport određenog opasnog tereta potreban je uvek kada je u pitanju cisterna.

Za sva ostala vozila (cerada, furgon, hladnjača, platforma i dr.), osim kada se na njima transportuju eksploziv ili demontažne cisterne, kontejner-cisterne, prenosive cisterne ili gasni kontejneri određenog kapaciteta, Sertifikat o odobrenju za vozilo za transport određenog opasnog tereta nije potreban.

Omogućena naplata u efektivnom stranom novcu

Gotovo dve godine (novembar 2009. godine) od kada je Udruženje prvi put pokrenulo inicijativu za izmenu i dopunu tada važećeg propisa u vezi s naplatom u efektivnom stranom novcu, kada je tražilo od NBS da omogući naplatu i od fizičkih i od pravnih lica, NBS je u septembru 2011. ponovo donela Odluku o slučajevima i uslovima plaćanja, naplaćivanja, uplata i isplata u efektivnom stranom novcu.

Prema novoj odluci, rezident – pravno lice, preduzetnik i ogranak stranog pravnog lica mogu, u obavljanju delatnosti za koju su registrovani, vršiti naplatu u efektivnom stranom novcu i **po**

osnovu izvoza robe i usluga koji se ne može naplatiti preko banke, do iznosa od 15.000 evra po transakciji.

Efektivni strani novac rezident uplaćuje na svoj devizni račun kod banke – najkasnije u roku tri radna dana od dana naplate i dužan je da pri uplati efektivnog stranog novca na svoj devizni račun u banci priloži dokumentaciju kojom dokazuje osnov po kojem je stekao taj novac (jedinstvena carinska isprava za izvoz robe, ugovor ili faktura za izvoz usluge, ugovor ili profaktura za avansnu naplatu izvoza, izjava odgovornog lica da se izvoz robe i usluga ne može naplatiti preko banke, račun i sl.).

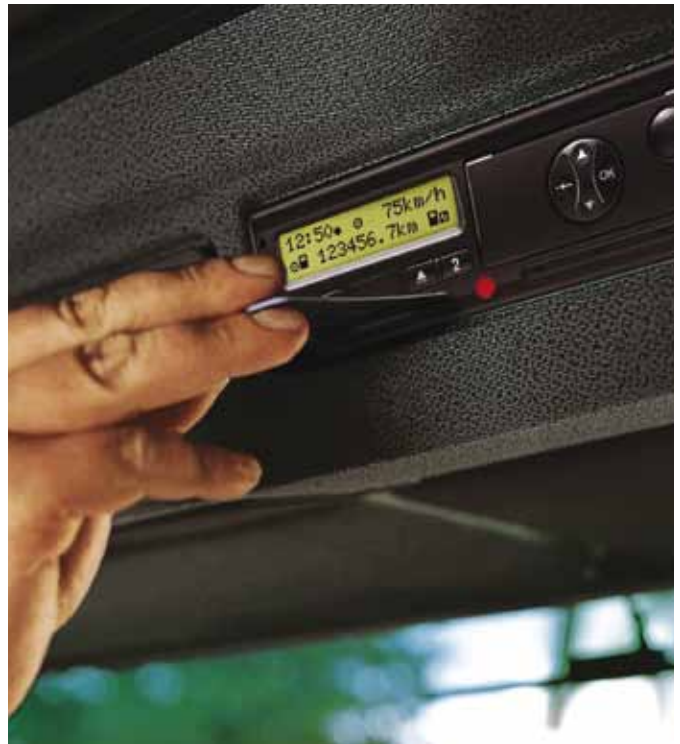
Korišćenje tahografa

Tri meseca pošto je na internet stranici Udruženja objavljen Nacrt pravilnika o načinu korišćenja tahografa, kojim se uređuje način upotrebe i korišćenja analognih i digitalnih tahografa ugrađenih u motorna vozila, s pozivom članovima da daju svoje primedbe i sugestije, isti je objavljen u Službenom glasniku Republike Srbije br. 43 od 14. juna 2011. godine, a stupio je na snagu 22. juna 2011. godine.

Usled činjenice da sistem digitalnih tahografa u našoj zemlji nije uspostavljen, početak primene određaba Pravilnika o načinu korišćenja tahografa koje se odnose na korišćenje kartica vozača i kartica prevoznika, kao i na preuzimanje podataka sa digitalnog tahografa odložen je za 1. mart 2012. godine. Više o ovom problemu pročitajte u tekstu SISTEM DIGITALNIH TAHOGRAFA.

Sekretarijat Udruženja je ubrzo po donošenju Pravilnika pripremio uputstvo za korišćenje analognog tahografa. Istovremeno, započelo se s intenzivnim radom na kreiranju koncepta obuke menadžmenta i vozača za korišćenje digitalnog tahografa i izradi uputstva za njegovo korišćenje.

Tekst Pravilnika o načinu korišćenja tahografa, kao i uputstvo za korišćenje analognog tahografa članovi mogu preuzeti na internet stranici Udruženja.



Novi zakon o privrednim društvima

Novi Zakon o privrednim društvima („Sl. glasnik RS“, br. 36/2011) stupio je na snagu 4. juna 2011. godine, uz odlaganje primene do 1. februara 2012. godine, osim člana 344 stav 9 i člana 586 stav 1 tačka 8) ovog zakona, koji će se primenjivati od 1. januara 2014. godine.

Prelaznim i završnim odredbama ovog zakona predviđeno je između ostalog da:

- postojeća društva svoj kapital usklade s odredbama ovog zakona do dana početka njegove primene (1. februara 2012. godine), osim u pogledu uloga u radu i uslugama koji su upisani ili uplaćeni do dana stupanja na snagu ovog zakona (4. juna 2011. godine);

- postojeća društva s ograničenom odgovornošću svoje organe usklade s odredbama ovog zakona do dana početka njegove primene (1. februara 2012. godine);

- postojeća akcionarska društva svoj osnivački akt usklade s odredbama ovog zakona do dana početka njegove primene (1. februara 2012. godine);

- vlasnici postojećih ortočkih radnji svoju formu obavljanja delatnosti promene u pravnu formu privrednog društva propisano ovim zakonom, najkasnije do 1. marta 2013. godine;

- preduzetnici koji nisu prevedeni iz registra opštinskih jedinica lokalnih samouprava u registar privrednih subjekata u skladu sa Zakonom o registraciji privrednih subjekata („Sl. glasnik RS“, br. 55/2004, 61/2005 i 111/2009 – dr. zakoni), danom početka primene ovog zakona budu brisani iz registra u koji su upisani (1. februar 2012. godine);

- poslovna udruženja usklade svoja osnivačka akta i poslovanje s odredbama ovog zakona do dana početka primene ovog zakona (1. februar 2012. godine).

Dakle, **obavezu usklađivanja s odredbama novog Zakona o privrednim društvima imaju sva postojeća privredna društva i preduzetnici, a rok za usklađivanje je 1. februar 2012. godine.**

Novi Zakon o privrednim društvima možete preuzeti sa internet stranice Udruženja, odeljak PROPISI.

REFAKCIJA AKCIZE NA DIZEL GORIVO

Na zajedničkom sastanku našeg udruženja i udruženja MDT SISTEM iz Kraljeva, održanom 8. juna 2011. godine, jedno-glasno je doneta odluka da se nadležnima uputi zahtev da se srpskim prevoznicima koji obavljaju delatnost prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju dâ pravo na refakciju akcize na dizel gorivo kupljeno u Republici Srbiji a potrošeno u inostranstvu. Nadležnima je kao rok za davanje odgovora na ovaj zahtev postavljen 17. jun 2011. godine, nakon kojeg je planirano da se, u zavisnosti od odgovora nadležnih, pristupi organizaciji i sprovođenju protesta srpskih prevoznika, i to do ispunjenja zahteva.

Na sastanku je izabran i Protestni odbor od sedam članova sa zadatkom da organizuje i sprovede protest srpskih prevoznika u slučaju neispunjenja zahteva.

Protestni odbor je pozvao srpske prevoznike da podrže zahtev koji je upućen nadležnim organima potpisivanjem izjave. Ovom pozivu odazvalo se više od 130 prevoznika, koji su bili spremni da, sa oko 300 vozila, podrže ovaj zahtev.

Odgovor nadležnih organa na zahtev koji im je prosleđen nije dobijen u roku koji je ostavljen, zbog čega je Protestni odbor doneo odluku da se u četvrtak, 23. juna 2011. godine održi protest upozorenja srpskih prevoznika, odnosno da se u utorak, 28. juna 2011. godine započne sa generalnim protestom srp-

skih prevoznika, ukoliko nadležni ne odgovore na zahtev koji im je prosleđen.

Obaveštenje o ovakvoj odluci Protestnog odbora, osim resor-nom ministarstvu, prosleđeno je i Vladi Republike Srbije, Mi-nistarstvu finansija, kao i Ministarstvu ekonomije i regionalnog razvoja.

Dan pre početka protesta, 22. juna 2011. godine, usledio je poziv za sastanak. Na sastanku je dogovoreno da Vlada formira Radnu grupu koja će u narednih 15 dana dati predlog rešenja za ispunja-vanje zahteva koji su srpski prevoznici uputili nadležnima, zbog čega je protest upozorenja zakazan za 23. jun odložen.

Nakon gotovo tri nedelje Vlada Republike Srbije donela je Od-luku o obrazovanju Radne grupe za izradu predloga modela podrške domaćim prevoznicima koji obavljaju međunarodni prevoz tereta u drumskom saobraćaju kao izvozno orijentisa-noj grani („Sl. glasnik RS“ br. 51/2011 od 13. 7. 2011), koja je stupila na snagu 21. jula 2011. godine.

Ni posle više od četiri meseca predlog modela za podršku nije dogovoren i čeka se odgovor nadležnih na predlog prevoznika.

DOPUNA KRIVIČNOG ZAKONIKA

Domaći prevoznici koji se bave međunarodnim transportom suočili su se u poslednje vreme sa novim, izuzetno opasnim slučajevima. Naime, pojedini nesavesni vozači, uglavnom radi nanošenja što veće štete svom poslodavcu i najčešće na udalje-nim i nepoznatim lokacijama u inostranstvu, trajno napuštaju teretno motorno vozilo i teret koji im je na prevoz poveren, čime prouzrokuju ogromnu materijalnu štetu i narušavaju ugled svih savesnih domaćih prevoznika, kao i naše zemlje u inostranstvu. Po napuštanju vozila i tereta ove vozače teško je pronaći, a nije isključeno ni to da teretno vozilo i teret po pret-hodnom dogovoru ustupaju nekome uz izvesnu naknadu.

Imajući ovo u vidu, kao i interes domaćih prevoznika i korisnika usluga u drumskom međunarodnom transportu, u maju 2011. godine Udruženje se obratilo Ministarstvu pravde sa inicijati-vom za dopunu Krivičnog zakonika novim krivičnim delom – „napuštanje motornog vozila“.

PREDLOG NOVOG KRIVIČNOG DELA

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 četiri stotine 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 pet stotina hiljada dinara, učinilac će se kazniti zatvorom od jedne do osam godina.

INTERVENTNA GRUPA

Nakon brojnih zahteva za uspostavljanje efikasnije kontrole stranih prevoznika na teritoriji naše zemlje koje je Udruženje uputilo nadležnom ministarstvu, koje bi, u saradnji s drugim nadležnim organima, doprinelo zaštiti srpskih prevoznika od nelojalne konkurencije, pomoćnik ministra za drumski transport, gđin Milorad Ilić u junu 2011. godine izdao je nalog za formiranje interventne grupe za kontrolu primene propisa o međunarodnom javnom prevozu stvari kroz Republiku Srbiju za strane prevoznike.

Članovi interventne grupe su gđin Miomir Cvetković – vođa grupe, gđin Stanimir Lipovac i gđin Mladen Karađorđević. Predviđeno je da članovi interventne grupe jednom mesečno podnose izveštaj o svom radu načelniku inspekcije za drumski saobraćaj i pomoćniku ministra za drumski transport.

AETR SPORAZUM

Evropski sporazum o radu posade na vozilima koja obavljaju međunarodne drumske prevoze (AETR) Srbija, odnosno tadašnja SFRJ, ratifikovala je još 26. aprila 1964. godine. AETR je od tada pa do 2010. godine imao šest izmena i dopuna, koje naša zemlja nije ratifikovala.

Ocenjujući da je u interesu domaćih prevoznika koji obavljaju prevoz u međunarodnom drumskom saobraćaju da pravila u vezi s vremenima upravljanja, pauzama i odmornima koja važe u državama potpisnicama – a to su praktično sve evropske države – budu dostupna na srpskom jeziku, Udruženje je pozitivno odgovorilo na zahtev Ministarstva za infrastrukturu i energetiku, Sektora za puteve i bezbednost, i po preporuci Kancelarije za evropske integracije, angažovalo stručne, pravno-tehničke i jezičke redaktore, koji su izvršili redakturu prevoda šest amandmana AETR-a.

Gotovo godinu dana nakon što je završena redaktura prevoda šest amandmana AETR-a, na Prvoj sednici Drugog redovnog zasedanja Narodne skupštine Republike Srbije, 18. oktobra 2011. godine usvojen je Zakon o potvrđivanju Amandmana 1–6. na Evropski sporazum o radu posada na vozilima koja obavljaju međunarodne drumske prevoze (AETR).

BSEC-URTA

BSEC-URTA – Unija Udruženja drumskih prevoznika iz crnomorskog (BSEC) regiona ove godine, tačnije 24. novembra, u okviru 20. zasedanja Skupštine proslavila je jubilej, deset godina od svog osnivanja, na kome je i naše Udruženje, koje već pet godina ima status posmatrača u ovoj uniji, imalo predstavnika.

BSEC-URTA sve ove godine uspešno koordinira naporima svojih članica usmerenim ka promovisanju i zaštiti zajedničkih sektorskih interesa u BSEC regionu, kao i na širem međunarodnom nivou. Potencijal BSEC regiona i energija u okviru delatnosti drumskog transporta glavna su motivacija za porodicu BSEC-URTA u postavljanju globalne perspektive, kao i dostizanju viših ciljeva kako bi postala istinski pragmatična i orijentisana prema rezultatima – zajedničkim uspesima – i ničemu drugom.

Takođe podsećamo da Republika Srbija već drugu godinu zaredom predsedava Pilot-projektom BSEC dozvola, u kojem učestvuje sa još šest država iz BSEC regiona. BSEC dozvola je multilateralna dozvola za javni međunarodni drumski prevoz stvari obavljen u tranzitu preko teritorije jedne ili više država članica učesnica, koji vrše prevoznici osnovani u državi članici učesnici, koristeći vozila registrovana u državi članici učesnici. Učesnici Pilot-projekta su Albanija, Jermenija, Gruzija, Moldavija, Rumunija, Srbija i Turska.

Uvek za dogovor

Milutin Mrkonjić, dipl. inž. građ.
Ministar za infrastrukturu i energetiku

Ministarstvo za infrastrukturu i energetiku Vlade Republike Srbije je ministarstvo nadležno za poslove u oblasti drumskog saobraćaja, odnosno poslove koji na direktan način utiču na obavljanje delatnosti naših članova. Zbog toga smo želeli da sagovornik prvog broja MT revije bude upravo prvi čovek ovog ministarstva, ministar Milutin Mrkonjić, diplomirani građevinski inženjer.



Na kojim poslovima je trenutno angažovan Sektor za drumski transport Ministarstva za infrastrukturu i energetiku?

– Vlada, Ministarstvo i kamiondžije, kako ih ja obično nazivam, imaju isti cilj i zadatak: bolji prevoz i bolja zarada naših kamiondžija na međunarodnom transportnom tržištu. Obim prevoza je najbolji pokazatelj stanja privrede u zemlji i zbog toga se stalno raspitujem da li raste prevoz robe, jer ako raste, evidentan je i privredni rast u zemlji. Ministarstvo je pripremio novi zakon o prevozu tereta u drumskom saobraćaju i novu uredbu o raspodeli međunarodnih dozvola. Posle dvadeset godina, na moderan tržišni način uređujemo međunarodni transport. Vrlo mali broj srpskih prevoznika nastao je iz privatizacije društvenih preduzeća. Gotovo svi su počeli s jednim do dva kamiona, a neki su danas stigli i do stotinu, pa i dvesta i više kamiona najkvalitetnije kategorije. Zato i kažem da je međunarodni transport najuspešnija srpska privatizacija.

Koji su najveći problemi srpskih prevoznika?

– Takoreći ih svakodnevno rešavam. Oni su i posledica ekonomske krize u Evropi, smanjuje se obim posla i zarada u transportu. Ozbiljan problem je i prezaduženost, jer da bi bili konkurentni na evropskom tržištu, prevoznici su se zadužili prilikom nabavke kvalitetnog voznog parka (kamioni Euro 5 kategorije). Naravno, veliki problem je i, kako to ja vidim – nedovoljan broj međunarodnih transportnih dozvola.

Šta Ministarstvo čini da kamiondžijama pomogne u rešavanju tih problema?

– Preduzimamo mere da prevoznici dobiju beneficije za ostvareni devizni priliv naše zemlje, pa verujem da će Ministarstvo finansija tretirati prevoznike kao deo izvozno orijentisane srpske privrede i da će to imati svoje dobre posledice po budžet

za 2012. godinu. S bankama se razgovara oko dobijanja boljih uslova lizinga, a tu je najteže postići dogovor. Problem nedovoljnog broja dozvola intenzivno rešavamo u poslednje tri godine, te tako svake godine broj CEMT kao i pojedinačnih dozvola uspevamo da povećamo za oko 30%.

Bilateralna saradnja?

– Ove godine u punoj saradnji s prevozničkim udruženjima održali smo već devet sastanaka Mešovitih komisija, i to sa Crnom Gorom, Francuskom, Bugarskom, Turskom, Nemačkom, Češkom, Hrvatskom, Moldavijom i Ukrajinom, a planirano je još najmanje šest, od kojih su najznačajniji oni s Rusijom i Italijom. Nedovoljan broj dozvola srpskim prevoznicima smatramo kao još jedini preostali vid sankcija prema srpskoj privredi.

Na početku Vašeg mandata naši kamioni nisu mogli u Hrvatsku i Mađarsku?

– To su za nas najznačajnije zemlje u tranzitu: za Hrvatsku sada postoji dovoljan broj dozvola, a s Mađarskom je ostvarena delimična liberalizacija. Što se broja dozvola tiče, trenutno je kritično samo s Italijom i delimično Rusijom.

Posebno ste se angažovali oko dobijanja ruskih dozvola?

– Mogu da obećam da ćemo do kraja mandata ove vlade trajno rešiti dozvole s Rusijom.

Da li ste imali većih problema u odnosima s prevoznicima?

– Bilo je svojevremeno čak i štrajkova, ali oni su rešeni otvorenim razgovorom i dogovorom Ministarstva i pojedinih prevozničkih udruženja. Zbog obostranog poštovanja tih dogovora danas dobro funkcionišemo.

Kada ćete biti zadovoljni kada je u pitanju međunarodni transport?

– Često sam isticao da i u drumskom, i u vazdušnom, vodnom i železničkom saobraćaju nema granica, putni tokovi treba da su slobodni i u međunarodnim odnosima o tome svi treba da brinemo. Moj cilj i zadatak mojih saradnika jeste potpuna liberalizacija, odnosno odvijanje bilateralnog i tranzitnog prevoza bez dozvola.

Često ističete da u međunarodnom transportu radi više od 20.000 ljudi?

– Prema našoj proceni, u međunarodnom transportu je oko 25.000 ljudi, a to je podatak koji treba često isticati u javnosti. Oni su u 2011. godini ostvarili prihod od oko 350 miliona evra. To je izuzetno značajan devizni priliv zemlje i to treba ceniti i poštovati.



Nedo Mandić, predsednik Udruženja i Milutin Mrkonjić, ministar za infrastrukturu i energetiku

Kako ocenjujete saradnju Vas i Vašeg ministarstva s našim Udruženjem?

– Kamiondžije su vredni, preduzimljivi ljudi, veoma dobro organizovani i esnafski čvrsto povezani, ali pritom i objektivni, uvek idu u susret problemima, ne čekaju da ih ovi preteknu, onemogućće u poslu, i zbog toga između ostalog uživaju i moju podršku i moje simpatije. Mislim da postoji poštovanje i veliko poverenje između Ministarstva i Vašeg udruženja, a veoma dobro saradujemo i s predsednikom Vašeg udruženja, Neđom Mandićem.



S leva na desno: Nedo Mandić, predsednik Udruženja, Milutin Mrkonjić, ministar za infrastrukturu i energetiku, Milorad Ilić, pomoćnik ministra za infrastrukturu i energetiku, Miroslav Nikolić, Koncern Srboeksport i Dejan Tomašević, M&B trans

SEKTOR ZA PUTEVE I BEZBEDNOST

Sektor za puteve i bezbednost našeg ministarstva bio je u proteklom periodu angažovan oko priprema i donošenja niza propisa iz oblasti bezbednosti saobraćaja, kao što su Zakon o potvrđivanju Amandmana 1–6. na Evropski sporazum o radu posada na vozilima koja obavljaju međunarodne drumske prevoze (AETR), Pravilnik o izmenama i dopunama pravilnika o podeli motornih vozila i uslovima za vozila u saobraćaju na putevima i Pravilnik o načinu korišćenja tahografa. U narednom periodu planiramo izradu Zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima kako bi se otklonili problemi u primeni, ispravili uočeni nedostaci i definisala objektivna odgovornost prevoznika za prekršaje koje počini vozač ili neko drugo lice, Zakona o radnom vremenu posade vozila kojim će se u potpunosti zaokružiti pravni okvir organizacije radnog vremena posade vozila i Pravilnika o izmenama i dopunama Pravilnika o podeli motornih vozila i uslovima za vozila u saobraćaju na putevima, a sve to u skladu s evropskim propisima, uz uvažavanje specifičnosti srpskog tržišta, odnosno zahteva srpske transportne privrede.

NOVA UREDBA O RASPODELI DOZVOLA

Septembra 2010. godine udruženje MDT SISTEM iz Kraljeva iznelo je kao jedan od svojih štrajkačkih zahteva i zahtev za izmenu i dopunu Uredbe o načinu raspodele i kriterijumima za dodelu stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima i kroz pregovore s nadležnim ministarstvom dogovorilo formiranje radnog tela čiji zadatak je da evidentira probleme koji nastaju u primeni važeće uredbe i da predloži rešenja za prevazilaženje tih problema.

Nakon formiranja radnog tela Udruženje je organizovalo više skupova i radnih sastanaka sa svojim članovima na temu načina i kriterijuma za raspodelu dozvola. Ova tema bila je na dnevnom redu X Skupštine Udruženja, održane decembra 2010. godine, na sednicama Upravnog odbora i drugih organa Udruženja, skupovima prevoznika održanim u maju i avgustu ove godine.

Rezultat diskusija vođenih tokom svih ovih događaja jeste zauzimanje stava da je izmena i dopuna Uredbe neophodna da bi se otklonili uočeni problemi, ali bez ugrožavanja osnovnih principa, pod kojima se pre svih podrazumevaju:

- utvrđivanje godišnjeg plana raspodele dozvola,
- postojanje fiksnog i promenljivog dela raspodele,
- postojanje jasno definisanih, izmerljivih kriterijuma raspodele, i
- vršenje revizija godišnjeg plana.

Zauzeti su sledeći opšti stavovi o tome šta je potrebno izmeniti:

1. precizno definisati rok za utvrđivanje godišnjeg plana raspodele dozvola, i to najkasnije do 25. decembra tekuće za narednu godinu;
2. promeniti način definisanja fiksnog dela godišnjih kontingenata pojedinačnih, vremenskih i CEMT dozvola;
3. preciznije definisati kriterijume za ocenu kritičnosti dozvola;
4. uvesti obavezne i neobavezne revizije plana raspodele dozvola;
5. preciznije definisati način informisanja prevoznika o podacima iz Opšteg dela plana;

OGRAIČENJE BROJA VOZILA U RASPODELI

Potrebno je obezbediti da kod kritičnih kontingenata (pojedinačnih, vremenskih i CEMT) kod kojih nije došlo do povećanja broja dozvola u odnosu na prethodnu godinu, ili je došlo do povećanja manjeg od 20%, broj vozila koji učestvuje u raspodeli promenljivog dela takvog kontingenta bude isti kao i prethodne godine. Dakle, ograničiti ukupan broj vozila, ali ne i kvalitet vozila u voznim parkovima. Istovremeno, kod kritičnog kontingenta, na svako povećanje od 20% i više, broj vozila koji učestvuje u raspodeli promenljivog dela takvog kontingenta povećava se za 10% u odnosu na prethodnu godinu.

6. onemogućiti da vozila u zakupu učestvuju u raspodeli pojedinačnih i vremenskih dozvola koje su kritične, kao što je to slučaj i kod raspodele CEMT dozvola;
7. ograničiti ukupan broj vozila (ali ne i kvalitet vozila) koji može da učestvuje u raspodeli kritičnih kontingenata (pojedinačnih, vremenskih i CEMT) kod kojih nije došlo do povećanja broja dozvola u odnosu na prethodnu godinu, ili je došlo do povećanja manjeg od 20%;
8. kod primene kriterijuma broja vozača, koeficijent vozača prevoznika stavljati u odnos sa koeficijentom 1 (jedan), a ne s prosečnim;
9. uvažiti zavisnost koeficijenta korišćenja voznog parka i od broja dozvola u planu;
10. ublažiti uticaj ostvarenog prometa na fiksni deo plana raspodele tako da se po osnovu ovog kriterijuma broj dozvola u fiksnom delu plana raspodele umanjuje najviše do 50%;
11. definisati restriktivne rokove vraćanja samo za dozvole uzete van plana, uzimajući u obzir veličinu kontingenta, udaljenost zemlje, način korišćenja;
12. promeniti pravilo za određivanje broja dozvola koje se prevozniku mogu jednovremeno dodeliti;
13. izvršiti kategorizaciju nepravilnosti prema njihovoj ozbiljnosti i utvrditi adekvatne posledice tih nepravilnosti.

FIKSNI DEO PLANA

Definisati fiksni deo godišnjih kontingenata pojedinačnih dozvola tako da se prevoznicima garantuje najmanje onoliko dozvola koliko su pravilno iskoristili u periodu oktobar-oktobar, a u koje se ne računavaju dozvole dobijene na osnovu korišćenja kombinovanog prevoza, *dozvole dobijene iz dodatnih kontingenata* i dozvole iz 3%. Uvođenjem pravila da se dozvole dobijene iz dodatnih kontingenata ne računavaju u fiksni deo plana smanjuje se verovatnoća da dođe do tzv. probijanja fiksa i skaliranja.

Definisati fiksni deo godišnjih kontingenata CEMT dozvola tako da on čini broj dozvola s liste efikasnosti korišćenja CEMT dozvola, pri čemu se pod efikasnom CEMT dozvolom podrazumeva svaka dozvola korišćena najmanje dva meseca kojom je ostvareno najmanje 80 bodova u periodu januar-oktobar (svedeno na broj dana korišćenja), odnosno najmanje 10 bodova u periodu od svaka dva meseca. Broj bodova za vožnju zavisi od udaljenosti države utovara i istovara i tipa vožnje (bilateralna, treća zemlja, prazna vožnja). Nadležni organ, u saradnji s udruženjima prevoznika, do 20. septembra tekuće godine utvrđuje broj bodova za obavljene vožnje koji će biti primenjen prilikom utvrđivanja efikasnosti korišćenja CEMT dozvola za narednu godinu i stavlja ih na uvid prevoznicima.

NEPRAVILNOSTI I POSLEDICE

- u slučaju „preklapanja vožnji“ CEMT (vremenskom) dozvolom i pojedinačnom dozvolom priznaje se vožnja u CEMT (vremenskoj) dozvoli
- u slučaju gubitka više od 10% od broja dobijenih CEMT dozvola u prethodne tri godine dozvola se proglašava nevažećom, a rezervna se dodeljuje prvom sledećem prevozniku s liste čekanja
- u slučaju nerazduženja listova iz dnevnika putovanja u propisanom roku blokira se plan pojedinačnih dozvola do razduženja, a u slučaju kašnjenja dužeg od 30 dana CEMT dozvola se oduzima, a rezervna se dodeljuje prvom sledećem prevozniku s liste čekanja
- u slučaju netačno („lažno“) prikazane vožnje prevozniku se oduzima CEMT dozvola, a rezervna se dodeljuje prvom sledećem prevozniku s liste čekanja i ne utvrđuje se efikasnost tako oduzete dozvole
- u slučaju razduženja neiskorišćene ali overene pojedinačne dozvole prevozniku se umanjuje raspolaganje u tekućoj godini i fiks za narednu godinu za dve dozvole
- u slučaju prekoračenja roka za vraćanje dozvola prevozniku se blokira plan do razduženja
- u slučaju razduženja neiskorišćene dozvole nakon 15. decembra prevozniku se umanjuje fiks za narednu godinu za dve dozvole
- u slučaju netačno („lažno“) podnetih podataka za razduženje prevozniku se ukida fiks za tekuću godinu i umanjuje mu se fiks u narednoj za 30%
- u slučaju netačno date izjave o vozilima u voznom parku (prijava prodatog ili nepostojećeg vozila) o vozačima (prijava neprijavljenih vozača) i o ostvarenom prometu prevozniku se umanjuje fiks i u tekućoj i u narednoj godini za 30%.

Mada je zahtev prevoznika bio i primena ovako izmenjenog načina raspodele i kriterijuma za raspodelu već za 2012. godinu, i to u najvećem mogućem obimu, jasno je da ovaj zahtev neće biti ispunjen.

Naime, krajem oktobra ove godine Ministarstvo za infrastrukturu i energetiku objavilo je tekstove Nacrta uredbe o načinu

PRAVILA ZA DODELU DOZVOLA

- prevoznik koji nema plan:
 - KRITIČNE nema pravo raspolaganja
 - NEKRITIČNE $1 \leq 0,1$ po vozilu ≤ 10
 - Prevoznik koji ima plan:
 - KRITIČNE 20%
 - NEKRITIČNE
 - dok ima dozvole na planu
 - veća od dve vrednosti
 - 20%
 - i
 - $1 \leq 0,1$ po vozilu ≤ 10
 - kad potroši dozvole sa plana
 - manja od dve vrednosti
 - 20%
 - i
- broj vozila – broj CEMT i vremenskih dozvola ali ne manje od $1 \leq 0,1$ po vozilu ≤ 10

Istovremeno, neophodno je definisati izuzetke, ali i u slučaju izuzetaka broj dozvola koje se jednovremeno mogu dodeliti prevozniku ne može biti veći od *broj vozila – broj CEMT i vremenskih dozvola*.

raspodele i kriterijumima za dodelu stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima i Nacrta uredbe o načinu korišćenja i obrascu multilateralne CEMT dozvole i dnevnika putovanja i otvorilo javnu raspravu o istim, koja je trajala do 7. novembra 2011. godine. Po okončanju javne rasprave sledi razmatranje primedaba i utvrđivanje konačnog teksta uredbe, koji se potom dostavlja drugim nadležnim organima na mišljenje, a tek nakon toga šalje se Vladi na usvajanje.

Važno je istaći i to da je Nacrt uredbe o načinu raspodele i kriterijumima za dodelu stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima koji je stavljen na javnu raspravu sadržao u sebi neka od rešenja predloženih od prevoznika, ali ne i sva rešenja, zbog čega je Udruženje dalo primedbe na objavljeni nacrt. Da li će ove primedbe biti prihvaćene ili ne, ostaje da se vidi u narednom periodu.

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 gđina 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 predlagača, 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 završetak. Našem 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, gđina 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.

Reprezentativnost udruženja prevoznika

Kako je prošlo gotovo godinu dana od pokretanja inicijative za utvrđivanje reprezentativnosti udruženja prevoznika kod nadležnog ministarstva a da po tom pitanju ništa nije urađeno, Upravni odbor PU „MEĐUNARODNI TRANSPORT“ Beograd na svojoj sednici održanoj 5. oktobra 2011. godine doneo je odluku da se nadležnom ministarstvu ponovo uputi zahtev za utvrđivanje reprezentativnosti udruženja prevoznika. Odluka je inicirana nezadovoljstvom velikog broja članova Udruženja načinom na koji pojedinci manipulišu činjenicom

da postoji više udruženja i da su njihovi stavovi po pojedinim važnim pitanjima različiti.

U obrazloženju odluke Upravnog odbora navedeno je da će, ukoliko iz nekog razloga nadležno ministarstvo ne prihvati ovu inicijativu, Udruženje inicirati osnivanje više (najmanje 10) udruženja prevoznika od svojih članova. Udruženja ovako osnovana od članova PU „MEĐUNARODNI TRANSPORT“ Beograd, u zavisnosti od potrebe, pred nadležnim ministarstvom nastupaće samostalno ili zajednički.

Godišnji plan raspodele 2012

Zahtev za utvrđivanje godišnjeg plana raspodele dozvola za 2012. godinu prevoznici su podnosili od 17. oktobra do 1. novembra 2011. godine pošto je Ministarstvo za infrastrukturu i energetiku prethodno na svojoj zvaničnoj internet stranici objavilo formulare zahteva i vrednosti pojedinih kriterijuma za raspodelu CEMT dozvola.

Bazna kvota CEMT dozvola Republike Srbije za 2012. godinu, koju utvrđuje Međunarodni transportni forum, u odnosu na 2011. godinu povećana je za 19 dozvola i iznosi 176 baznih CEMT dozvola. Bazne CEMT dozvole preraspodeljene su tako da 55 dozvola važi za kategoriju minimum EURO III bezbedno vozilo i 121 dozvola za kategoriju minimum EURO V bezbedno vozilo. Nakon množenja sa zadatim koeficijentima to daje 275 CEMT dozvola za kategoriju minimum EURO III bezbedno vozilo i 1210 CEMT dozvola za kategoriju minimum EURO V bezbedno vozilo, ukupno 1485 CEMT dozvola za 2012. godinu (167 CEMT dozvola više nego 2011. godine).

Pošto su pojedine države zadržale ograničenja u važnosti određenog broja CEMT dozvola na svojoj teritoriji (Austrija, Grčka, Italija, Mađarska i Rusija), utvrđeni su sledeći konačni kontingenti CEMT dozvola za 2012. godinu:

e3s I-H	96
e3s A-H	96
e5s I	138
e5s GR-H	75
e3s GR-H	15
e5s H	353
e5s	110
e5s H-RUS	534
e3s H-RUS	68

Redosled kojim su navedeni kontingenti CEMT dozvola predstavlja i redosled raspodele.

Godišnji plan raspodele dozvola sastoji se iz fiksnog i promenljivog dela. Fiksni deo plana raspodele CEMT dozvola iznosi 100%, što praktično znači da se prevozniku u 2012. godini dodeljuje CEMT dozvola koju je imao i u 2011. godini, pod uslovom da ima dovoljan broj vozila u kategoriji za koju važi CEMT dozvola.

Broj CEMT dozvola koji preostane nakon utvrđivanja fiksnog dela plana raspodeljuje se prevoznicima prema definisanim kriterijumima i njihovim vrednostima, i to:

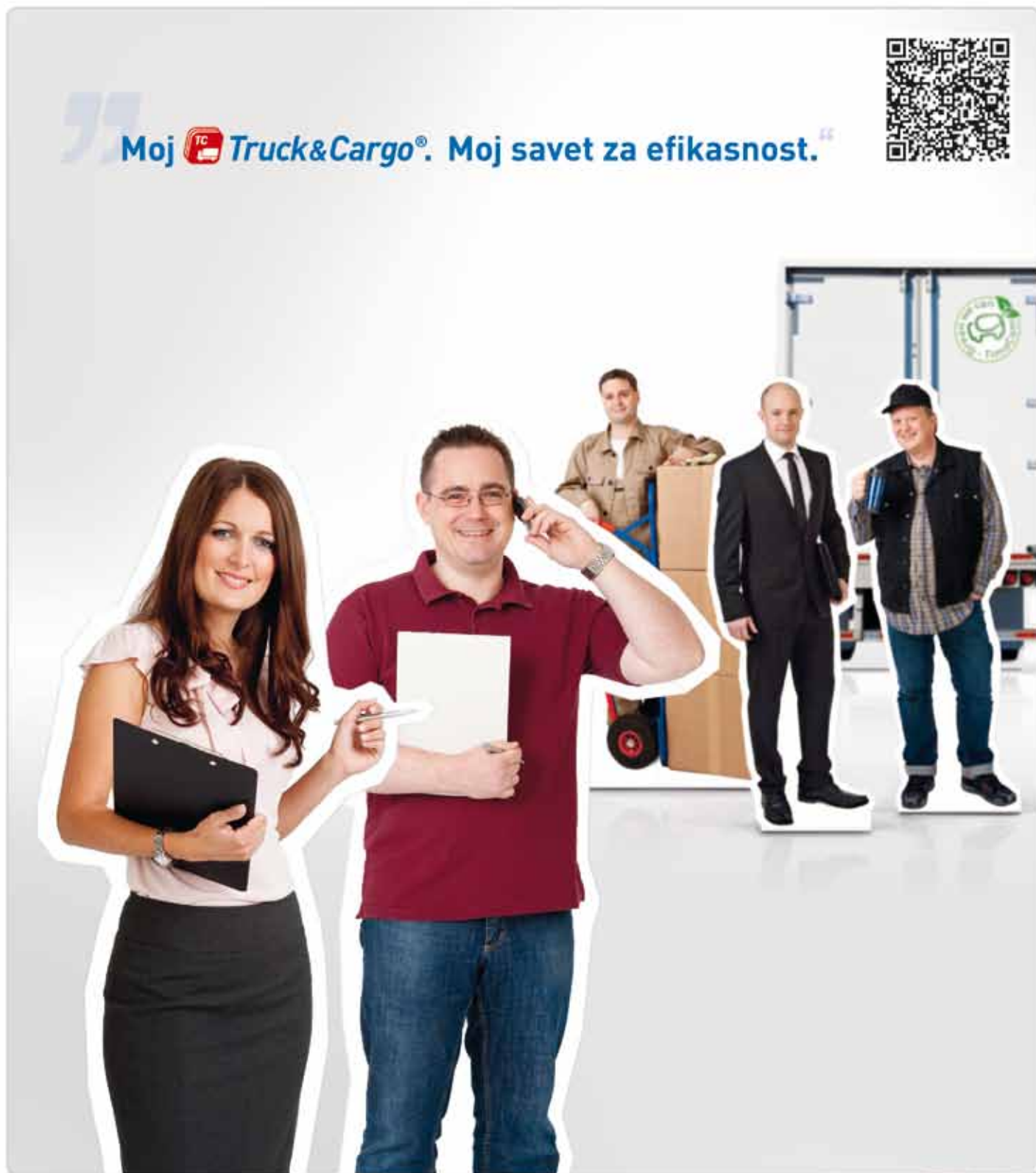
Očekuje se da Ministarstvo za infrastrukturu i energetiku utvrdi plan raspodele dozvola za 2012. najkasnije do kraja tekuće godine. Međutim, pre utvrđivanja plana raspodele očekuje se utvrđivanje predloga plana, na koji će prevoznici moći staviti primedbe ili pak podneti izjavu o odustajanju od određenog broja dozvola po kontingentima.

Po objavljivanju predloga plana raspodele prevoznicima koji su bili u neprekidnoj blokadi od 60 dana računajući od 1. novembra unazad (praktično u periodu od 1. septembra do 1. novembra) biće ostavljen rok u kojem će nadležnom ministarstvu morati da dostave dokaz o izlasku iz blokade. U suprotnom, ovim prevoznicima neće biti utvrđen konačan godišnji plan raspodele za 2012. godinu.

	KONTINGENTI CEMT DOZVOLA	KRITERIJUM DOZVOLA		KRITERIJUM VOZILA
		broj pojedinačnih dozvola	kontingenti pojedinačnih	broj vozila u kategoriji
1.	e3s I-H	30	Ib	4
2.	e3s A-H	40	Abt	4
3.	e5s I	30	Ib	1.5
4.	e5s GR-H	20	Dbt+GRbt	1.5
5.	e3s GR-H	20	Dbt+GRbt	4
6.	e5s H	15	Fbt+CZbt+Hb	1.5
7.	e5s	15	Fbt+CZbt	1.5
8.	e5s H-RUS	10	Hb+RUSbt+Dbt	1.5
9.	e3s H-RUS	10	Hb+RUSbt+Dbt	4



“ **Moj  Truck&Cargo®. Moj savet za efikasnost.** ”



Izbegnite skupe prazne vožnje i poboljšajte iskorišćenost Vašeg voznog parka!
TC Truck & Cargo® - lider među berzama tovара i tovarnog prostora u Evropi otvara Vam mnoštvo novih poslovnih mogućnosti: Dvde nalazite dnevno do 300,000 internacionalnih ponuda tovara i tovarnog prostora - sa tendencijom rasta! Testirajte nas i uskoro ćete i Vi reći: „Moj TimoCom. Moja prednost.”

Više informacija na temu TC Truck & Cargo® i drugih proizvoda TimoCom-a dobićete telefonskim putem na +49 211 88 26 24 00.



NAJAVA DOGAĐAJA

4. BG CAR SHOW

Hala 1, Hala 2, Hala 1A, Hala 4

08.03.2012 - 14.03.2012

Automobili, auto prikolice, oprema i pribor, motori i sistemi prenosa, hodni deo vozila, šasije, oprema za vozila, prateća industrija, strukovne organizacije, udruženja, klubovi, mediji...

49. MEĐUNARODNI SALON PRIVREDNIH VOZILA (OICA)

Hala 1, Hala 2, Hala 3, Hala 1A, Hala 4

27.03.2012 - 31.03.2012

Privredna vozila, laka privredna vozila, prikolice i poluprikolice, karoserije, motori i sistemi prenosa, hodni deo vozila, šasije, oprema za vozila, prateća industrija, logistika, telematika, špedicija, osiguranje, finansijske institucije, strukovne asocijacije, mediji.



DELTA GENERALI

BEOTRUCK



VAŠE JE
SAMO DA UŽIVATE



KOMPLETNA REŠENJA ZA OSEĆAJ KOMFORA

WAECO nudi rešenja za savršen osećaj komfora.

Ponuda podrazumeva veliki izbor kamionskih frižidera, parking klima uređaja, aparata za kuvanje vode i kafe, naponskih invertora, pretvarača napona, parking senzora, sistema za video navođenje pri parkiranju i gasnih detektora.

zastupnik za
Srbiju, Crnu Goru, Bosnu i Hercegovinu i Makedoniju



POLARKLIMA

Polar Klima d.o.o.

A. Sinjska 39 | 11000 Beograd

T. +381 11 3049 448

E. office@polarklima.com

W. www.polarklima.com

TBF2011

www.pumedtrans.com



Na sajtu Udruženja, na stranici INFO-CENTAR, članovima su dostupna različita uputstva za vozače i direktore, godišnji planovi prevoznika od 2004. do 2011. godine, korisne informacije po zemljama, liste potraživanja i liste vozača.

UPUTSTVA ZA VOZAČE I DIREKTORE:

- Uputstvo za vozače u vezi sa vremenima upravljanja, pauzama i odmorima
- Pitanja i odgovori u vezi korišćenja analognog tahografa
- Lista saveta za bezbedan utovar i obezbeđivanje tereta
- Lista saveta za vozače - bezbedna i udobna vožnja
- Uputstvo za vozače o eko vožnji
- Administrativni postupak vezan za promenu voznog parka

KORISNE INFORMACIJE PO ZEMLJAMA

- dozvoljene mase i dimenzije
- zabrane kretanja
- obavezna oprema na vozilu
- zimska oprema
- posebna pravila i uputstva

sajt



ponuda iy biltena

Pitanje:

Koje su obaveze vozača prema srpskim nadležnim kontrolnim organima prilikom nadzora vremena upravljanja vozilom, pauza i odmora na putu? Kako da postupim kada policajac neće da overi tahografski listić?

Odgovor:

Vozač je dužan da na zahtev nadležnog organa da na uvid tahografske listiće sa svim pisanim zabeleškama, kao i potvrde o odsustvovanju vozača, i to za tekući dan i prethodnih 28 dana (član 11 Uredbe o vremenu odmora i upravljanja vozača motornih vozila kada obavljaju međunarodni prevoz, kao i o primeni sistema digitalnih tahografa).

Imajući u vidu da se tahografski listić ne vadi iz tahografa pre završetka dnevnog vremena upravljanja osim ako to nije naloženo tokom kontrole nadzornih organa (član 18 stav 3 Pravilnika o načinu korišćenja tahografa) i da neovlašćeno vađenje tahografskog listića iz kućišta tahografa predstavlja prekršaj koji se u državama članicama EU rangira kao težak ili vrlo težak prekršaj, propisana je **obaveza ovlašćenog službenog lica koje, prilikom nadzora na putu, zahteva otvaranje analognog tahografa i vađenje tekućeg tahografskog listića radi vizuelne kontrole, da po završetku kontrole overi radnju, najmanje potpisom na poleđini tahografskog listića** (član 23 Pravilnika o načinu korišćenja tahografa), odnosno **da na zahtev vozača izda potvrdu koja sadrži najmanje naziv organa koji je izdao potvrdu, pravni osnov za njeno izdavanje, ime i prezime vozača; registarski broj vozila; datum i vreme trajanja kontrole (od-do); mesto kontrole; broj službene značke, ime, prezime, odnosno potpis policijskog službenika** (član 22 stav 3 Pravilnika o načinu vršenja kontrole i neposrednog regulisanja saobraćaja na putevima i vođenju obaveznih evidencija o primeni posebnih mera i ovlašćenja).

U praksi postoje slučajevi u kojima su vozači, želeći da izbegnu probleme i visoke novčane kazne u drugim državama, odbili da odgovore na zahtev i da izvade tekući tahografski listić jer je policijski službenik tvrdio da neće overiti kontrolu. Ovo je rezultiralo pokretanjem prekršajnog postupka usled odbijanja postupanja po znacima i naredbama koje daje policijski službenik ili zakonom ovlašćeno drugo lice za neposredno regulisanje

ili kontrolu saobraćaja (član 166 stav 1 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima). Napominjemo da je u ovakvim situacijama neophodno da vozač u primedbi na Zapisnik obrazloži svoje (ne)postupanje.

Pitanje:

Da li je srpskom vozaču potrebna licenca/sertifikat da bi mogao da vozi u državama EU?

Odgovor:

Vozači zaposleni u srpskim transportnim preduzećima mogu nesmetano, bez posedovanja bilo kakvog sertifikata ili licence, voziti na teritoriji naše zemlje, kao i na teritoriji bilo koje strane države.

Propis Evropske unije, odnosno *Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta 2003/59/EZ koja propisuje obavezu posedovanja sertifikata o stručnoj osposobljenosti za profesionalne vozače, ne odnosi se na vozače zaposlene u srpskim transportnim preduzećima, već isključivo na vozače državljanke država članice Evropske unije i vozače državljanke drugih država zaposlene u preduzećima osnovanim u državama članicama Evropske unije.*

Sertifikat/licenca za obavljanje poslova profesionalnog vozača predmet je Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Za primenu određaba Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima koje se tiču licenciranja vozača neophodno je usvajanje podzakonskih akata kojima će se bliže definisati ova materija. Radna grupa za izradu potrebnih podzakonskih akata formirana je u januaru 2010. godine. Udruženje ima svoje predstavnike u ovoj Radnoj grupi.

Do donošenja podzakonskih akata Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima ne postoji zakonski osnov za izdavanje sertifikata/licenca za obavljanje poslova profesionalnog vozača, kao ni zakonska obaveza pohađanja bilo kakve obuke u Republici Srbiji.

Pitanje:

Da li je tačno da prema novom zakonu o privrednim društvima upotreba pečata u poslovnoj komunikaciji između privrednih društava više nije obavezna?

Odgovor:

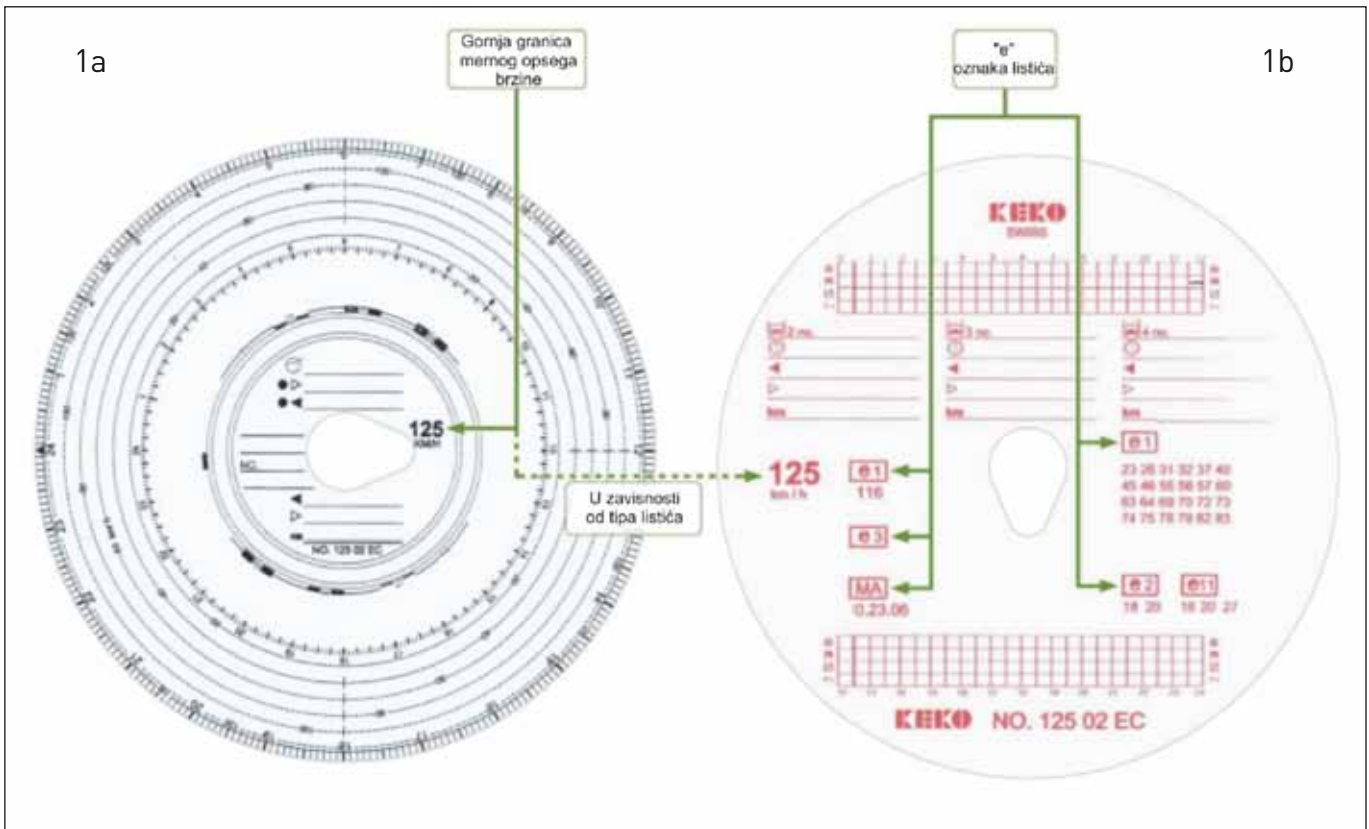
Prema novom zakonu o privrednim društvima (član 25 stav 3 Zakona o privrednim društvima, „Sl. glasnik RS“, br. 36/2011), privredno društvo nije dužno da upotrebljava pečat u poslovnoj komunikaciji. Ono što je interesantno jeste činjenica da su se pečati redovno upotrebljavali s opštim ubeđenjem da je to obavezno, iako upotreba pečata nije bila obavezna ni do sada jer nije postojala zakonska odredba koja bi privredna društva obavezivala na upotrebu pečata. U sudskoj praksi moguće je naći odluke kojima su sudovi jasno izrazili stav da upotreba pečata nije obavezna i da izostanak pečata ne dovodi u pitanje punovažnost pravnog posla. Novi zakon sada propisuje da upotreba pečata nije obavezna, što i samu odredbu čini interesantnom jer se generalno smatra da sve što nije propisano kao obavezno, to i nije. Istovremeno, s obzirom na to da nije propisana zabrana upotrebe pečata, pečat se i dalje može koristiti. Da li će se običaj, odnosno praksa upotrebe pečata promeniti, ostaje da vidimo.

POZITIVNA PRAKSA

Preduzeće MARTI TRANS d.o.o. iz Beograda obratilo se Sekretarijatu za savet pošto je vozač ovog prevoznika po presudi Prekršajnog suda proglašen KRIVIM jer nije postupio po nalogu policijskog službenika, odnosno nije dao na uvid tahografski listić koji mu se u trenutku kontrole nalazio u tahografu.

Vozač je uredno stavio primedbu na zapisnik kojom je objasnio da nije postupio po naredbi jer policajac nije imao kod sebe potvrdu kojom bi potvrdio da tahograf nije otvoren neovlašćeno.

Prevoznik, odnosno vozač, u skladu s instrukcijama Sekretarijata uložio je žalbu na presudu. Sud je uvažio žalbu i preinačio presudu.



Slika 1. Način obeležavanja tipa tahografskog listića

Pitanje:

Kako da znam koji tahografski listić odgovara tipu analognog tahografa koji je ugrađen u motorno vozilo kojim upravljam?

Odgovor:

Prema članu 6 stav 5 Pravilnika o načinu korišćenja tahografa („Sl. glasnik RS“, br. 43/2011) odgovarajući tahografski listić je listić koji ima:

- 1) odobrenje tipa;
- 2) odštampanu oznaku tipa tahografa (oznaku „e“ i prve dve cifre u nastavku) u kojem listić može da se koristi;
- 3) gornju granicu mernog opsega brzine koja se poklapa s najvećom dozvoljenom brzinom tahografa.

Svi analogni tahografi imaju odobrenje tipa „e“ (na primer, e1 23) i maksimalnu brzinu V_{max} koja je najčešće $V_{max} = 125$ km/h. Ovi podaci nalaze se na pločici koja je vidljiva kada se otvori kućište tahografa ili modularna kaset.

Informacija o gornjoj granici mernog opsega brzine listića odštampana je na prednjoj strani tahografskog listića (vidi sliku 1a), dok su na poleđini tahografskog listića odštampane oznake tipa tahografa u kojima listić može da se koristi (vidu sliku 1b).

Pitanje:

Da li su u slučaju prevoza za Švajcarsku potrebne tranzitne dozvole kroz države članice EU?

Odgovor:

Počevši od 1. februara 2010. godine, kada je Prelazni sporazum o trgovini i trgovinskim pitanjima između Evropske zajednice i Republike Srbije stupio na snagu, prevoz tereta u tranzitu preko teritorija strana ugovornica oslobođen je režima dozvola.

Ovo praktično znači liberalizaciju prevoza tereta koji obavlja srpski prevoznik u tranzitu preko teritorije EU s određim u trećoj državi ili prevoza tereta iz treće države kojem je određeno Republika Srbija, gde se pod trećom državom podrazumeva država nečlanica EU. Dakle, radi se o vožnjama s teretom kod kojih je utovar ili istovar u Republici Srbiji.

U konkretnom slučaju, kada se radi o prevozima na relaciji Srbija – Švajcarska, ili obrnuto, kao i kada je vozilo natovareno, nisu potrebne tranzitne dozvole kroz države članice EU.



Zajedno
možemo spasiti
milion
života.

www.decadeofaction.org

LIDERI PRODAJE



PRIJATELJ NA PUTU

www.rapidex.co.rs



TÜVRheinland®
CERT
ISO 9001



Originalni Mercedes-Benz rezervni delovi.

Deo Vašeg uspeha.

Neka originalni Mercedes-Benz rezervni delovi budu deo Vašeg uspeha.

Konkurencija među servisnim radionicama jača je nego ikad. Mi znamo da je svaki zadovoljan klijent dragocen resurs. Originalni Mercedes-Benz rezervni delovi povećaće konkurentnost Vašeg poslovanja pružanjem izuzetne pouzdanosti Vašim vozilima. Upoznajte se sa prednostima Mercedes-Benz originalnih rezervnih delova.

Pet dobrih razloga da se odlučite za originalne Mercedes-Benz rezervne delove.

Bolji kvalitet. Mercedes-Benz originalni rezervni delovi posebno su razvijeni za svaki model vozila i u savršenom su skladu sa ostalim komponentama u vozilu. Svaki Mercedes-Benz originalni rezervni deo proizveden je u skladu sa preciznim specifikacijama razvijenih i kontrolisanih od strane proizvođača. Ovo je naša garancija ugradne preciznosti i dugotrajnosti.

Veća bezbednost. Originalni Mercedes-Benz rezervni delovi uvek se nalaze na čelu tehnološkog razvoja i podležu strogim procedurama testiranja. Odobrenje našeg sektora razvoja garantuje dugoročne, sigurne performanse.

Veća dostupnost. Kao proizvođač automobila, obezbeđujemo i kompletan asortiman originalnih Mercedes-Benz rezervnih delova za nova vozila, savremene klasike, ali i starinske modele vozila. Naša sofisticirana logistička mreža obezbeđuje da su originalni Mercedes-Benz rezervni delovi dostupni što je pre moguće.

Unapređena usluga. Originalni Mercedes-Benz rezervni delovi su uvek usklađeni sa najnovijim tehnološkim napretkom. Isto važi i za naše tehničke informacije i sisteme. Naše kvalifikovano osoblje rado će Vas posavetovati o bilo kojoj temi, od tehničkih upita do poručivanja delova.

Bolja vrednost. Originalni Mercedes-Benz rezervni delovi predstavljaju kombinaciju vrhunskog kvaliteta, izvanredne dugotrajnosti i sveobuhvatne usluge – sve to na jednom mestu, i po pristupačnoj ceni. To je ono što naše proizvode čini tako ekonomičnim. Učinite originalne Mercedes-Benz rezervne delove delom Vašeg uspeha.

Opcije poručivanja. Sve porudžbine možete slati putem e-maila, telefona ili faksa. Uvek možete lično doći i u ovlašćeno Mercedes-Benz dilerstvo. Radujemo se svakoj Vašoj poseti.

125! godina inovacija



Mercedes-Benz