



ПОСЛОВНО УДРУЖЕЊЕ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА

**СРБИЈАТРАНСПОРТ**

11000 Beograd, ul. Poenkareova 16,

АГЕНЦИЈА ЗА ЗАЈЕДНИЧКЕ ПОСЛОВЕ  
РЕПУБЛИЧКИХ ОРГАНА  
И И С А Р Н И Ц А - 3 8

ТРИМБЕРО: 20-08-2019

|      |       |          |        |
|------|-------|----------|--------|
| Број | Датум | Иницијал | Потпис |
|      |       |          |        |

20 AUG 2019



21000 Novi Sad, ul. Rumenački put 19

Broj 245 /2019

Beograd, 19. 08. 2019. године

**Ministarstvo građevonarstva, saobraćaja i infrastrukture**

**Ministar Prof. Dr Zorana Mihajlović**

**Sektor za drumski transport i bezbednost saobraćaja**

*Sasa Stojanovic*

Beograd, Nemanjina 22-26

**Predmet: Zahtev za odlaganje primene Pravilnika o načinu obavljanja organizovanog prevoza dece ("Sl. glasnik RS", br. 52/2019) i zahtev za sastanak sa predstavnicima poslovnih udruženja Srbijatransport i Panontransport, koja zastupaju interese prevoznika koji obavljaju delatnost prevoza putnika u drumskom saobraćaju**

Na VII sednic Poslovnog odbora za prevoz putnika u drumskom saobraćaju Poslovnog udruženja drumskog saobraćaja „Srbijatransport“ u Beogradu koji je održan dana 14. 08. 2019. godine predstavnici prevoznika su razmatrali Pravilnik o načinu obavljanja organizovanog prevoza dece ("Sl. glasnik RS", br. 52/2019)

Konstatovano je da je ovo veoma važan pravilnik i prevoznici podržavaju nameru institucija da se unapredi bezbednost saobraćaja a posebno da se oblast prevoza dece reguliše Pravilnikom koji bliže uređuje način obavljanja organizovanog prevoza dece autobusima.

Nakon detaljno urađenih analiza i konsultacija, smatramo da pomenuti pravilnik koji nije donet u saradnji sa predstavnicima transportne privreda, nejasnoćama i nedomicama može da prouzrokuje dodatne, a nepotrebne, obaveze prevoznicima, bez efekata na uređenje obavljanja delatnosti i bezbednost saobraćaja, zbog čega mislimo da je nužno izvršiti određene korekcije i promene kako bi se postigao pun efekat uz minimalne troškove poslovanja prevoznika.

Stav je da poseban linijski prevoz, odnosno svakodnevni prevoz dece, kao dnevnih migranata, od kuće do škole i obrnuto, na rutama do 50 km rastojanja, gde su gradsko-prigradski uslovi saobraćaja (male prosečne brzine kretanja zbog velike gustine saobraćaja i/ili postavljene saobraćajne signalizacije, semafora, ograničenja brzine kretanja vezana za naselje itd.) i gde se uglavnom koriste gradske ulice ili saobraćajnice lokalnog, odnosno regionalnog karaktera, ne treba stavljati u isti koš sa vanlinijskim prevozom, koji se obavlja ad-hok na dužim relacijama (ekskurzije, nastave u prirodi), većim prosečnim brzinama.

Stav je takođe da se odredbe pravilnika moraju definisati jasno, precizno i nedvosmisleno kao npr. obaveza član 6 stav 1 tačka 4 gde se navodi obaveza za vozača da je pre započinjanja prevoza koristio dnevni odmor u neprekidnom trajanju od 11 časova, što daje dilemu da li vozač treba da ima 11 časova neprekidnog odmora pre početka radnog dana u kome vrši prevoz dece ili neposredno pre početka obavljanja organizovanog prevoza dece, odnosno da li može da vrši dva organizovana prevoza dece tokom radnog dana, jutarnji odvoz u školu i popodnevni dovoz iz škole ili pre popodnevnog prevoza takođe mora da ima 11 časova odmora.

Smatramo da, sa aspekta raspoloživog vremena, imajući u vidu da je od donošenja do početka primene ostavljen period nešto duži od 30 dana isti nije moguće primeniti u tako kratkom vremenskom periodu iz sledećih razloga:

- Potreban je određeni period da se autobusi koji nemaju ugrađene sigurnosne pojaseve, jer to nije predviđeno propisima iz bezbednosti saobraćaja, a nemaju mogućnosti naknadne ugradnje, jer to nije predvideo proizvođač (radi se o vozilima gradsko-prigradskog tipa), budu zamenjena drugim vozilima koja ispunjavaju propisane uslove.
- Za promenu boje vozila potreban je period od najmanje mesec dana kako bi se izvršila priprema karoserije, nanošenje zaštitne farbe, a zatim i osnovne boje vozile, te nakon „pečenja“ i sušenja farbe izvršilo označavanje vozila u skladu sa važećim propisima, kako spoljnjim tako i unutrašnjim oznakama.
- Nakon promene boje vozila, potrebno je zakazati i izvršiti tehnički pregled vozila, a nakon toga i promeniti podatke upisane u saobraćajnu dozvolu, što takođe traje najmanje 7 do 10 dana.
- U narednom koraku potrebno je podneti zahtev Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, radi promene Izvoda licence za predmetno vozilo.
- Potreban je i određeni vremenski period za nabavku adekvatne uniforme za vozače, s tim što ističemo da je neopravdano isključena mogućnost posedovanja polo majce sa kragnom (dugih ili kratkih rukava) umesto košulje.

Nadalje, većina organizatora prevoza, a naročito lokalne samouprave koje se u ime škola pojavljuju kao organizatori prevoza, će takođe imati problem da primeni odredbe ovog pravilnika, s obzirom na skori početak nove školske godine, godišnje odmora koji su u toku kao i određeni vremenski period koji je potreban za izmenu postojećih ugovora ili za izmenu konkursne dokumentacije, ukoliko se radi o javnim nabavkama koje su u toku.

Na osnovu svega navedenog poslovna udruženja drumskog saobraćaja Srbijatransport i Panontransport traže odlaganje primene Pravilnika o načinu obavljanja organizovanog prevoza dece (*"Sl. glasnik RS", br. 52/2019*) koji je donet krajem jula 2019 a koji bi trebao da stupi na snagu od 01. septembra 2019.godine, za najmanje 6 meseci.

Insistiramo da se održi operativno radni sastanak predstavnika prevoznika sa potpredsednicom vlade i ministrom zaduženim za drumski saobraćaj prof. dr Zoranom Mihajlović i predstavnicima Ministarstva građevinarstva saobraćaja i infrastrukture – Sektora za drumski saobraćaj kao donosioca Pravilnika o načinu obavljanja organizovanog prevoza dece (*"Sl. glasnik RS", br. 52/2019*). Na sastanku bi uzeli učešće predstavnici poslovnih udruženja Srbijatransport i Panontransport, kao udruženja koja se zalažu za uređene delatnosti drumskog prevoza i zastupaju interese prevoznika koji obavljaju delatnost prevoza putnika u drumskom saobraćaju.

**Pored navedenih opštih primedbi, sa aspekta rokova i preciznosti želimo da Vam ukažemo i na sledeće bitne činjenice uz detaljno obrazloženje:**

1. Imajući u vidu da se pravilnik primenjuje na organizovani prevoz dece i maloletnih lica koji organizuju ustanove za obrazovanje i vaspitanje, kulturno - umetnička društva, sportski klubovi i sl., kao i učenika srednjih škola koja putuju u organizaciji tih škola, kao vanlinijski prevoz, poseban linijski prevoz ili prevoz za sopstvene potrebe, a da je članom 9 stav 1 propisana i obaveza organizatora prevoza da najkasnije u roku od 48 časova, pre otpočinjanja prevoza, obavesti nadležni organ unutrašnjih poslova o nameri obavljanja organizovanog prevoza a posebno o: prevozniku, mestu i vremenu polaska, broju angažovanih autobusa, broju angažovanih vozača autobusa i broju prijavljene deca, odnosno maloletnih lica, postavlja se se pitanje da li prevoznik može ugovoriti prevoz u periodu koji je kraći od 48 sati. Preciznije postavljaju se dileme odgovornosti i komercijalnih elemenata ugovora prevoznika sa organizatorima izleta, kulturno-umetničkim društvima, sportskim klubovima, obrazovnim institucijama a posebno za osnovno i srednje obrazovanje i sl.
2. Članom 3 pravinika definisano je da se obavljanje organizovanog prevoza dece vrši autobusom koji poseduje važeću registracionu nalepnicu i Potvrdu o tehničkoj ispravnosti vozila koja nije starija od 30 dana. Procena je da preko 3.600 vozila vrše prevoz dece od kojih 1.250 vozila obavlja prevoz dece koji ima karakteristike posebnog linijskog prevoza i organizuje se u skladu sa odredbama zakona kojim se uređuje prevoz putnika u drumskom saobraćaju. Cena tehničkog pregleda za autobus do 22 sedišta iznosi oko 6.000,00 dinara a za autobus sa više od 22 sedišta oko 8.000,00 dinara. Očekivani broj povećanja tehničkih pregleda u skladu sa ovim pravilnikom je za vanlinijski prevoz  $2.350 \text{ autobusa} \times 7.000,00 \text{ din} \times 6 \text{ pregleda} = 98.700.000,00 \text{ dinara}$  (840.000 evra), a za poseban linijski prevoz  $1.250 \text{ bus} \times 8.000,00 \text{ din} \times 10 \text{ pregleda} = 100.000.000 \text{ dinara}$  (850.000 evra). To je ukupan godišnji trošak prevoznika, samo za tehničke preglede od oko 1.700.000 evra. Pored ovog troška, treba imati u vidu, druge troškove prevoznika i gubitak zbog neostvarenog transportnog rada i isključenja vozila iz saobraćaja za 27.000 tehničkih pregleda vozila, zakazivanje, odlazak, pregled vozila, povratak vozila uz dnevno angažovanje profesionalnog vozača za realizaciju poslova obavljanja tehničkih pregleda autobusa. Stav prevoznika je da je svrsishodnije definisati maksimalnu starost vozila koja vrše organizovan prevoz dece, u smislu zamora materijala i karakteristika sklopova vozila, te da maksimalna starost vozila angažovanih za prevoz dece ne treba da prelazi 15 godina, a da se propiše posedovanje Potvrde o tehničkoj ispravnosti koja nije starija od 60 dana za vozila starija od 10 godina. Ostali autobusi će u skladu sa Zakonom o bezbednosti saobraćaja vršiti redovne tehničke preglede (godišnje i šestomesečne).
3. Članom 3 pravinika definisano je da obavljanje organizovanog prevoza dece vrši se autobusom koji imaju ispravne sigurnosne pojaseve za sva deklarisana sedišta koja moraju biti tapacirana. Potpuno pozdravljamu nameru podizanja bezbednosti prevoza dece i primenu člana 5 pravilnika kojim se jasno propisuje da obavljanje organizovanog prevoza dece ne sme započeti ukoliko sva deca nisu propisno vezana sigurnosnim pojasevom. Primena ovakve odredbe je trenutno teško primenljiva kada se obavlja prevoz dece u školu i iz škole, a koji je poseban linijski prevoz ili prevoz za sopstvene potrebe i koji u smislu učestalosti i prevoznog puta ima karakteristike posebnog linijskog prevoza, organizuje se u skladu sa odredbama zakona kojim se uređuje prevoz putnika u drumskom saobraćaju. Naime trenutno se ovakav prevoz obavlja u značajnom procentu gradskim i prigradskim vozilom. To ukazuje da su neophodne značajne organizacione promene i finansijske investicije za uspostavljanje poslovnih aktivnosti koje će imati značajno veće troškove i nedovoljno eksploataciono iskorišćenje vozila. Ovakva sistemska izmena voznog parka i nabavka vozila nija moguća u ovako kratkom roku.

4. Član 8 pravilnika je posebno neprihvatljiv iz više razloga i nadovezuje se na ostale probleme jer je njime definisano da se organizovani prevoz dece, koji se obavlja kao poseban linijski prevoz ili prevoz za sopstvene potrebe koji u smislu učestalosti i prevoznog puta ima karakteristike posebnog linijskog prevoza, vrši autobusima koji moraju biti žute boje. Takvim autobusima upravljaju profesionalni vozači koji nose službeno odelo, što i nije sporno, ali je to dalje definisano da to podrazumeva belu košulju, pantalone tamne boje, kravatu u boji pantalona i odgovarajuće cipele. Poseban linijski prevoz dece do škole i od škole, prema našim anketama i proceni, u Srbiji svakodnevno obavlja oko 1.250 autobusa. Sva ova vozila delom svog dnevnog angažovanja obavljaju prevoz dece kroz poseban linijski prevoz u smislu svakodnevnog prevoza dece u školu i iz škole. Takva vozila vrše prevoz zaposlenih, pre vožnji dece, obavljaju javni linijski prevoz u špicevima. Za ugovorene ili komunalne poslove prevoznicima je nametnuta obaveza boje autobusa (npr: u Beogradu crvena, Novom Sadu plava, Subotici bela, ...). Dalje ističemo veoma važnu činjenicu da brend prevoznika i zaštitna prepoznatljiva boja ima veoma veliki značaj za prevoznike ali i za poverenje putnika u kvalitet usluge tog prevoznika, odnosno ima značajnog uticaja na konkurentnost i tržišnu poziciju prevoznika. Ukoliko je žutim autobusima dozvoljeno da se obavljaju i drugi poslovi, odnosno da se može vršiti prevoz zaposlenih, učestvovati u javnom prevozu ili neki drugi vanlinijski saobraćaj, onda smisao „žute“ boje, kao vozila na koje ostali učesnici u saobraćaju treba da obrate posebnu pažnju, gubi smisao. Ukoliko, takvim žutim autobusima nije dozvoljeno da obavljaju bilo koji drugi prevoz, onda je iskorišćenost i angažovanje vozila na izuzetno niskom nivou te je ekonomska cena takvih usluga veoma visoka. Cena farbanja jednog standardnog autobusa iznosi oko 2.000 evra, što proizilazi da se ovakvim nesmotrenim pravilnikom prevoznicima nameće dodatni trošak od oko 2.500.000 evra. Takođe je potrebno vreme za farbanje autobusa značajno duže od 30 dana. Podržavamo potrebu podizanja bezbednosti saobraćaja a posebno prevoza dece i vidnog obeležavanja vozila. U tom smislu smatra se da je pravilnikom potrebno predvideti posebne obaveze pri ukrcaju i iskrcaju dece a ne samo uključene sve pokazivače pravca. Kada je poseban prevoz dece, predlog je da autobusi imaju žuto trepćuće ili rotirajuće svetlo, posebno definisano magnetno obeležje ili posebno obeležavanje vozila reflektujućim trakama. Moguće je naravno propisati i obavezu posedovanja magnetnih tabli žute reflektujuće boje, npr. za bočne strane dužine 2 metra i širine 0.5 metara i nešto manjih dimenzija za prednji i zadnji deo vozila, tako da se iste moraju postaviti kada se vrši organizovan prevoz dece, a zatim i da se mogu skinuti kada nisu potrebne. Postoji više predloga i mogućnosti ali je potpuno neprihvatljivo rešenje koje je izabrano u ovom pravilniku. Uniforma vozača je definisana na nespretnan način, pa tako bela košulja isključuje svetloplavu, ili crne pantalone predpostavljaju crnu kravatu, što je u ovom slučaju potpuno neprihvatljivo. Dalje, smatramo da su okolnosti prevoza dece u pojedinim lokalnim samoupravama, ruralnim područjima i manjim školama organizovana kroz javni linijski prevoz, odnosno prevoz po redu vožnje definisan kao komunalna delatnost i ugovorena sa lokalnom samoupravom. Bezbednost vozila, tehnička ispravnost, starost vozila, potvrda o tehničkoj ispravnosti, pa i uniforma vozača su definisani ugovorom sa lokalnom samoupravom, te pojedine elemente odgovornosti za prevoz dece i đaka treba definisati za školske uprave i škole.

5. Članom 7 pravilnika definisano je da, ako se organizovani prevoz dece obavlja kao poseban linijski prevoz ili prevoz za sopstvene potrebe, vozač može preuzeti ulogu grupnog pratioca u saobraćaju, a da se deca i maloletna lica ponašaju na takav način da ne ometaju vozača i ne narušavaju opštu bezbednost. Stavom 4 je dalje definisano da Grupni pratioci (ovde vozač) u saobraćaju su dužni da obezbede mir i disciplinu tokom vožnje. Članom 5 je definisano da prevoz dece ne sme započeti ukoliko sva deca nisu propisno vezana sigurnosnim pojaseom i to može biti u nadležnosti odgovornosti vozača. Tokom vožnje vozač ne može biti nadležan i odgovoran za ponašanje dece, đaka, odnosno maloletnih lica u smislu grupnog pratioca. Nadležnosti vozača u ovom smislu se odnose na poslove vezane za ukrcaj, iskrcaj putnika, bezbedno zaustavljanje i uključivanje u saobraćaj i na bezbedno učešće u saobraćaju tokom vožnje, uz eventualno postupanje u vanrednim situacijama, odnosno bezbedno zaustavljanje vozila i tek onda postupanje

sa putnicima (ovde decom i maloletnim licima). Suština je da vozač ne može u toku vožnje preuzeti odgovornost grupnog pratioca a posebno u povremenom prevozu učenika u i iz škole. Takođe se u ovim slučajevima definišu prioritete i postupanja vozača kada neki (određeni broj učenika) neće da se vežu pojasevima i u skladu sa pravilnikom vozač ne vozi učenike u školu. Odnosno potrebno je definisati obaveze i odgovornost vozača autobusa pri preuzimanju uloge grupnog pratioca, kako usaglašava prioritete bezbednosti putnika, bezbednosti saobraćaja, obaveze u radu i ispunjavanja ugovorenih komercijalnih obaveza.

Članom 6 pravilnika definisano je da se prevoza dece vrši autobusom kojim upravlja vozač koji poseduje dokaze o aktivnosti vozača za tekući dan i prethodnih 28 dana kojima se dokazuje da je propisno koristio dnevne i nedeljne odmire i najduže vreme upravljanja vozilom u poslednjih sedam dana pre započinjanja prevoza, kao i da je pre započinjanja prevoza koristio dnevni odmor u neprekidnom trajanju od najmanje 11 časova. Ovakvo rešenje je moguće primeniti samo za prevoz dece i maloletnih lica koja vožnja traju duže od 4 sata i koja se realizuju kroz vanlinijski prevoz, odnosno ekskurzije, izleti ili druga organizovana putovanja. Ovakvo rešenje definiše da vozač pre prevoza dece i maloletnih lica, ne sme obavljati druge poslove i vožnje i da je pre „započinjanja prevoza“ koristio dnevni odmor u neprekidnom trajanju od najmanje 11 časova. Time se isključuje svako angažovanje vozača da tog dana obavlja posao vožnje autobusa (tog ili nekog drugog) pre započinjanja prevoza dece i maloletnih lica. Pri organizovanom prevozu dece koji se obavlja kao poseban linijski prevoz ili prevoz za sopstvene potrebe koji u smislu učestalosti i prevoznog puta ima karakteristike posebnog linijskog prevoza, a posebno pri prevozu đaka, uobičajeno je angažovanje vozača pre započinjanja konkretnog prevoza učenika u jutarnjim časovima, gde se vrše prevozi zaposlenih. Ovo je posebno izraženo pri započinjanja prevoza učenika u popodnevним časovima, međusmenama ili prevoz učenika iz druge smene. Tako da je ovakva formulacija apsolutno neprihvatljiva.

6. Članom 9 pravilnika definisano je da Prilikom obavljanja organizovanog prevoza dece radi realizacije ekskurzije, nastave u prirodi, izleta, odnosno aktivnosti kulturno-umetničkih društava, sportskih klubova i sl., organizator prevoza najkasnije u roku od 48 časova pre otpočinjanja prevoza obaveštava nadležni organ unutrašnjih poslova o: prevozniku, mestu i vremenu polaska, broju angažovanih autobusa, broju angažovanih vozača autobusa i broju prijavljene dece i drugih lica koja učestvuju u izvođenju putovanja. Ovde se obavezuju sve škole i vaspitne ustanove, sva kulturno umetnička društva i sva sportska društva. Postavlja se pitanje da li se može prihvatiti zahtev za ugovor o prevozu koji ima kraći rok od 48h. Da li svi podaci moraju biti tačni i koje je prihvatljivo odstupanje podataka? Da li može doći do zamene prijavljenog vozača ako ispunjava sve uslove? Dalje nije definisano da li moraju svi koji koriste prevoz da budu maloletni ili deo ekipe (polovina kluba ili slično, odnosno postavlja se pitanje čime je definisana odgovornost organizatora, naručioca prevoza za prijavljivanja prevoza, odnosno vozača u smislu ovog pravilnika.

S poštovanjem,

Poslovno udruženje drumskog transporta  
"PANONTRANSPORT,"

Direktor udruženja

Mirko Vučinić



Poslovno udruženje drumskog saobraćaja  
"SRBIJATRANSPORT"

Generalni direktor udruženja

Goran Aleksić

