

## ЗАКЉУЧЦИ СА ОКРУГЛОГ СТОЛА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА У ЈАВНОМ ПРЕВОЗУ ПУТНИКА

одржаног 14.11.2019. године,  
на Саобраћајном факултету – Универзитета у Београду, Војводе Степе 305

Циљ округлог стола је био да се, са стручног аспекта, идентификују и анализирају проблеми безбедности саобраћаја у јавном превозу путника и заузму ставови о могућим решењима уочених проблема. На округлом столу учешће су узели еминентни стручњаци из области безбедности саобраћаја, представници Министарства надлежног за послове саобраћаја, Министарства унутрашњих послова и других заинтересованих институција за област безбедности јавног превоза путника.

На округлом столу били су представљени уводни реферати, и то:

- Безбедност саобраћаја привредних возила (проф. др Крсто Липовац, Саобраћајни факултет - Београд),
- Утицај економски одрживог пословања на безбедност саобраћаја у сектору друмског транспорта (Горан Алексић, маг. инж. саобр. - Србијатранспорт),
- Проблеми недостатка возача аутобуса, анализа постојећих података, прогнозе и предлози (Мирко Вучинић, дипл. инж. - Панонтранспорт),
- Утицај едукације и стручност запослених у транспортним компанијама на безбедност саобраћаја (проф. др Далибор Пешић, Саобраћајни факултет - Београд),
- Безбедност деце и ученика у превозу путника друмским саобраћајем (асис. Ненад Марковић, Саобраћајни факултет – Београд)

На крају округлог стола, после дискусије, заузети су стручни ставови и препоруке који ће представљати основ за даље деловање у циљу заједничког унапређења безбедности саобраћаја у јавном превозу путника, подизања нивоа и квалитета услуга и као основ за остваривање неопходних права.

### Оквир за закључке:

**1. Проблем безбедности саобраћаја у јавном превозу путника није проблем транспорта, ово је озбиљан друштвени проблем.**

Стање у сектору транспорта путника је изузетно алармантно, са тенденцијама да у наредном периоду буде још сложеније.

Неопходно је усагласити мере системског деловања, тј. предлог краткорочних и дугорочних мера, а које треба усагласити са постављеним циљевима.

**2. Неопходно је усагласити пословно окружење у складу са директивама и праксом у ЕУ, кроз изједначавање акцизе на гориво, дигитализацију и фискализацију делатности.**

У догледно време у Србији ће бити отворено транспортно тржиште, без обзира на улазак Србије у ЕУ. Превозници из ЕУ и окружења имају мање трошкове пословања (акциза и друге накнаде на евродизел гориво), те је на отвореном тржишту скоро немогућ опстанак ове српске привреде у Србији.



Европске транспортне компаније, раде у повољнијим условима, па могу да акумулирају капитал и створе боље конкурентске услове (старост возила 3 до 5 година, зараде запослених су значајно веће, дигитална и информатичка основа је на високом нивоу...) и имају бољу стартну конкурентску позицију када се отвори транспортно тржиште Србије.

**Да би се сачувала домаћа транспортна привреда**, морају се хитно усагласити услови пословања, а тек онда почети разговори о либерализацији или отварању тржишта (после неколико година пословања у сличним условима као компаније у ЕУ).

**3. У оквиру нове Стратегије безбедности саобраћаја Србије (од 2021)** би требало издвојити посебан документ или поглавље: Национална стратегија безбедности саобраћаја у сектору јавног превоза путника.

**4. Решавање проблема недостатка професионалних возача** је потребно поделити у неколико области:

4.1. Унапређење процеса регрутовања нових возача: укинути услов поседовања Ц категорије за полагање за Д категорију, преиспитати и снизити старосну границу за полагање Д категорије и усагласити са најбољом праксом у ЕУ, повећањем броја одељења у средњим стручним школама које образују возаче, уз подизање нивоа квалитета образовања, стипендирањем младих ученика средњих школа, изменама прописа о војсци Србије, бољом промоцијом, подршком медија, итд.

4.2. Унапређење система образовања возача моторних возила: диференцијацијом образовних смерова на посебан смер возача теретних моторних возила и посебан смер возача аутобуса (јер је целокупна регулатива како у ЕУ тако и у РС за ове врсте превоза различита), уз примену дуалног образовања током школовања и приступ едукацији усагласити са најбољом праксом земаља у ЕУ.

4.3. Обезбеђивање добрих, конкурентних услова рада и мотивисати возаче да остану у Србији: обезбедити да возачи, радећи у складу са законом могу пристојно зарадити, унапредити возни парк, успоставити СИПРАК (систем праћења и развоја кадрова), уз могућности сталног стручног усавршавања и напредовања у својој пословној средини, дестимулисати одлазак из земље или одлазак пролонгирати.

**5. Учесници скупа су подржали напоре да се унапреди правни оквир за превоз деце.**

**Правилник о организованом превозу деце** предвиђа низ добрих решења која су подржана на скупу, а посебно да се унапреди квалитет возног парка. Међутим, поједине делове Правилника би требало преиспитати и изменити. Привредници су спремни да припреме предлоге за унапређење Правилника. Нпр. тешко ће бити обезбедити да само жути аутобуси врше (повремено) превоз деце, а да то буде економски исплативо. Трбало би подстицати да аутобуси који служе само за превоз деце буду једнообразни (жути), али оставити и могућност превоза деце у другим аутобусима, у јавном превозу путника.

Неопходно је да се овај Правилник и слични подзаконски акти доносе уз консултацију са представницима привреде.

Размотрити оправданост примене овог Правилника на превоз деце који се у целости обавља само на територији једне локалне самоуправе. Наиме, у градском и градско-приградском саобраћају тренутне и просечне брзине аутобуса су знатно испод 50 km/h, што је и максимална дозвољена брзина за ову категорију возила.

**Посебно је значајно да се унапреди безбедност превоза деце у ванлинијском превозу** на дужа растојања: лимитирањем старосне границе за возила, дефинисањем минимума техничке опремљености и карактеристика возила итд.

## 6. Потребно је преиспитати понашање превозника и цене услуга на тржишту.

Од државе очекујемо да сузбије нелојалну конкуренцију и изједначе услови пословања као у земљама ЕУ.

**Посебно је значајно** да се за јавни комерцијални превоз путника снизи акциза на евродизел гориво и да држава обезбеди субвенције за набавку нових аутобуса за јавни превоз путника.

Са друге стране, неопходно је да превозници унапреде организацију и смање цене превоза, како би били конкуренти са другим видовима превоза, а посебно алтернативним начинима организовања заједничког превоза више корисника (Сива економија, Viber групе и сл.).

## 7. Улога факултета:

Факултети ће наставити да врше трансфер знања и најбољих искустава из света у Србију, јачаће везе са привредом, образовати будуће инжењере и друге стручњаке, организовати стручно усавршавање менаџера, одговорних лица за транспорт и инжењера у компанијама, стално прилагођавати наставне планове и програме потребама привреде.

Факултет и представници привреде морају заједно бити укључени у израду стратешких докумената, како за појединачне компаније, тако и за јавни превоз путника у локалним самоуправама, на нивоу региона или на нивоу државе.

На безбедност саобраћаја у локалној заједници веома важан утицај има јавни превоз путника као комунални сервис, али и однос локалне заједнице према комуналној услузи јавног превоза путника је значајан по разним основама.

## 8. Упутити закључке са састанка свим релевантним институцијама и медијима.

**Упутити иницијативу за заједнички састанак** Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у циљу заједничког сагледавања акционог плана за уређење пословног окружења и унапређења безбедности саобраћаја у сектору транспорта путника.

За

Катедру за безбедност  
саобраћаја и моторна возила,  
Универзитета у Београду

  
проф. др. Крсто Липовац

За

Институт Саобраћајног  
факултета у Београду

  
проф. др. Далибор Пешић

За

Унију послодаваца Србије

  
Горан Алексић