

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,  
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ  
Н/Р министра Томислава Момировића  
Немањина 22-26  
11000 Београд

У Београду, MM . 2021. године

**ПРЕДМЕТ:** Заједничка иницијатива за решавање акутних проблема српских превозника

**ПОДНОСИОЦИ:** Пословно удружење превозника робе у међународном друмском саобраћају „Међународни транспорт“, Београд  
Привредна комора „Међународни транспорт и логистика“, Београд  
Удружење за међународни друмски транспорт путника и робе „МДТ СИСТЕМ“, Краљево  
Пословно удружење друмског саобраћаја „Србијатранспорт“, Београд  
Пословно удружење „Војвођанин“, Нови Сад  
Удружење транспортера и логистичара „СТИЛ“, Београд

Поштовани г. Момировићу обраћамо Вам се са:

## ИНИЦИЈАТИВОМ

у вези проналажења решења за акутне проблеме са којима се сусрећу српски превозници.

Овим путем иницирамо формирање посебног стручног тима за системско и оперативно решавање проблема транспорта и снабдевања привреде и грађана. Сматрамо да је партнерство надлежних институција са приватним сектором у овим условима пословања кључно.

Подносиоци Иницијативе предлажу следеће:

### ➤ Хитна измена система оспособљавања професионалних возача

Недостатак професионалних возача у друмском транспорту је евидентан а хитна реакција државе за ублажавање овог проблема је неопходна уз креирање даље стратегије за омасовљење ове професије. Школовање кроз средње стручне школе, мањи намети за приступ професији возача и обавезе у смислу смањивања времена кроз заједничко деловање аутошкола и центара за стручно оспособљаване су потребни као решење проблема. Можда су могуће субвенције едукације и пореске олакшице за запослење дефицитарних професија (смањење пореза и доприноса како би се омогућило повећање примања запослених) су најбитније ставке за решење овог проблема.

Лиценцирање професионалних возача само по себи није спорно и представља нужност процеса усаглашавања домаћег законодавства са законодавством Европске уније. Међутим, приликом доношења законског оквира овог поступка нису уважене околности на тржишту рада и економске околности, као ни све могућности које дају прописи Европске уније, а на које су српски превозници благовремено упозоравали. Резултат је креирање непримерено скупог система лиценцирања возача – цене обавезних обука возача су и по неколико пута веће од цена у другим европским државама. У овом тренутку још увек је рано оцењивати квалитет обука и ефекте истих али изражавамо сумњу да ће ефекти оправдати успостављање овако скупог система.

Поменуте околности тржишта рада подразумевају изражен проблем недостатка возачког кадра. Проблем није локалног карактера, напротив - са овим проблемом суочавају се све европске државе па и државе са других континената што додатно усложњава ситуацију у Србији због чињенице да је српским возачима омогућено да релативно лако пронађу посао у другим, економски развијенијим државама. Избором предлагача прописа да обука за стицање тзв. почетног ЦПЦ буде обавезна и прописивањем високих захтева за центре за обуку креиран је скуп систем лиценцирања професионалних возача у Србији који не делује у правцу ублажавања проблема недостатка возачког кадра, већ управо супротно. Истовремено, многе европске државе већ планирају и/или предузимају мере за ублажавања проблема недостатка возачког кадра, и то управо мере усмерене ка олакшавању процеса лиценцирања возача – *online* спровођење, смањење администрације, ценовна политика, привремена суспензија и слично.

Уверавамо Вас да је велика већина српских превозника јединствена у ставу да је постојећи систем лиценцирања професионалних возача изразито неповољан и скуп и да га је потребно изменити. Такав став је већ генерисао бојкот овог система од стране одређеног броја српских превозника и возача. Верујемо да Србија може и мора уподобити систем лиценцирања возача околностима у којима се као индустрија налазимо и да су измене и допуне законског оквира нужне.

➤ **Предлажемо да се измени доња старосна граница за професионалне возаче у Закону о безбедности саобраћаја на путевима**

Предлажемо снижавања старосне границе и посебних услова за поседовање возачке дозволе категорија потребних за обављање послова професионалног возача у јавном саобраћају, тако што би се наша регулатива ускладила са решењима у ЕУ, а посебно са одредбама прописа који важе, на пример, у СР Немачкој. Наглашавамо да се ради о регулативи Европске уније (2003/59 EZ) коју је СР Немачка само имплементирала након измене регулативе (EU 2019/1243), а очекује се да ће и остале државе то учинити, што је успорено, пре свега захваљујући пандемији.

Снижавање старосне границе за приступ професији професионалног возача теретних возила и аутобуса, јесте предуслов за могућности поступања Министарства просвете, науке и технолошког развоја у смислу корекције програма образовања и успостављања образовног профила „возач аутобуса“, али и значајно повећања броја оделења образовног профила професионалног возача.

Указујемо на неопходне и хитне мере које се морају предузети у овом тренутку. Предлажемо да подржите и подстакнете иницијативу субвенционисање обуке за стручну професионалну компетенцију за професионалне возаче (плаћање свих трошкова полагања за Ц, ЦЕ, Д и ДЕ категорије и трошкове ЦПЦ почетне обуке) и запошљавања професионалних возача у Србији за лица млађа од 30 година.

Према информацијама Агенције за безбедност саобраћаја, од 2019. године је преко 160.000 возача преузело сертификат професионалне компетенције као стеченог права у складу са законом. Према нашим сазнањима сада се у 28 средњих школа у Србији уписује 1.040 ученика на смер „возач моторног возила“ што је веома мало. Према садашњој ситуацију на тржишту радне снаге, тај број би требао да се утростручи.

Указујемо на чињеницу да је већ више од 10 година Војска Србије бесплатно не обучава возаче моторних возила, те је овај недостатак веома изражен. Истовремено, дошло је до велике потражње за професионалним возачима у земљама ЕУ (посебно Немачкој), где је стандард грађана знатно већи и зараде запослених значајно више.

Чињеница је да недостатак професионалних возача на тржишту радне снаге и **недостатак конкуренције снижава квалитет рада**, а тиме и квалитет услуге урушавајући безбедност саобраћаја. Огромну штету трпе послодавци који обављају транспорт (материјалну, финансијску, добар углед ...) али и корисници услуга друмског транспорта.

➤ **Задржавања теретних возила и српске робе на граничним прелазима и унутрашњим царинарницама**

Српски превозници и српска извозна привреда се деценијама суочавају са проблемом, неразумно дугих задржавања теретних возила и српске робе на граничним прелазима али и у унутрашњим царинарницама.

Овај проблем чини нашу транспортну и извозну привреду мање конкурентном јер српска теретна возила прелазе далеко мање километара од возила наших колега из европских земаља а српска роба дуже путује до страних тржишта. Наше возаче чини фрустрираним, уморним и незадовољним условима рада (због мање пређених километара, мања је зарада и већа дангуба), због чега их је све мање. Задржавање на границама и унутрашњим царинарницама представља нецаринску баријеру за спољну трговину и утиче на одлуке потенцијалних инвеститора да (не)инвестирају у нашој земљи. Такође, овај проблем умањује ефекте инфраструктурних улагања у наше коридоре јер повећава време транзита страних теретних возила и робе кроз нашу земљу, те одлуку да будемо заобиђени.

Свесни смо чињенице да ова задржавања нису увек последица поступања српских надлежних органа или последица српских процедура. Ипак, сасвим смо сигурни да до решења овог проблема не може доћи без активног, континуираног, координираног рада наших надлежних и сарадње са суседним земљама и институцијама Европске уније.

Српски превозници и њихови возачи се надају и очекују да српске власти енергично раде, без посустајања, на решавању или бар ублажавању проблема задржавања теретних возила на граничним прелазима и унутрашњим царинарницама. Уверени смо да даљи економски напредак наше земље зависи и од решавања овог проблема.

#### ➤ **Проблем задржавања исте регистарске ознаке код губитка или оштећења регистарске таблице**

Уколико би се за комерцијала возилаа, у случају губитка или крађе регистарских таблица, омогућило издавање нових регистарских таблица са истим регистарским бројем, трошкови превозника (временски и финансијски) у вези са административним поступцима који су последица промене регистарске ознаке возила (лиценца за превоз и изводи лиценци, сертификати, уређаји за плаћање путарине у иностранству, годишње дозволе за вангабаритни превоз издате у другим државама и др) би били смањени.

Аргумент „постоји могућност злоупотребе регистарских таблица“ је према нашем мишљењу апсолутно неприхватљив. Уверени смо да је једини разуман, праведан, правичан и делотворан начин спречавања злоупотреба, ако их има, ускраћивање права и прописивање забрана и казни за оне који те злоупотребе чине а не онима који их не чине. Не постоји ни један разлог да се онима који се понашају у складу са законима ускрати право на боље услове пословања због бојазни да ће неко злоупотребити то право, па чак и ако би тако било лакше.

Зато предлажемо измену Правилника у делу који се односи на задржавање исте регистарске ознаке код губитка или крађе и то тако да одредба:

*Уместо регистарске таблице која је изгубљена или украдена не може се издати нова регистарска таблица са истим регистарским бројем пре него што истекну две године од дана кад је пријављен губитак или крађа регистарске таблице.*

буде одредба:

*Уместо регистарске таблице која је изгубљена или украдена не може се издати нова регистарска таблица са истим регистарским бројем пре него што истекну две године од дана кад је пријављен губитак или крађа регистарске таблице, осим за возила која обављају међународни јавни превоз терета и путника, која поседују извод лиценце за превоз издате у надлежном министарству.*

#### ➤ **Проблеми у оцени техничке исправности теретних возила**

Број притужби превозника, власника комерцијалних возила на поступак оцене техничке исправности возила је од 5. јула ове године, односно од дана пуне примене Правилника о техничком прегледу, изузетно висок. Неке од тих притужби, односно проблема превозника су:

- проблеми који су последица непотпуних и/или нејасних и/или одредби Правилника о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима који нису у складу са променама у производњи комерцијалних возила новије генерације до којих је дошло применом нови технологија (пример: јачина лед светала на новим генерацијама теретних возила премашује највеће дозвољене вредности прописане овим правилником);

- проблеми који су последица непостојања јасних и детаљних инструкција/упутстава надлежних о начину провере испуњености појединих техничких услова и опреме за поједина возила:
  - пример 1: возила са подизном осовином код којих на прописан начин – неоптерећено возило, није могуће измерите силе кочења;
  - пример 2: мерење коефицијента кочења код полуприколица на прописан начин добијају се мање вредности измерене масе на другој осовини јер точкови те осовине не належу у потпуности на мерне ваљке те је мањи коефицијент пријањања а фабрички, активирањем радне и паркирне кочнице, долази до блокаде точкова;
  - пример 3: није дефинисана радна температура и начин достизања те температуре за мерење издувних гасова а истовремено, код ЕУРО 6 возила није препоручљиво да раде на „леру“ а нека од тих возила се и гасе на 5 минута;
  - пример 4: резервни точак је обавезна опрема возила врсте *N* облика каросерије тегљач али се ова возила испоручују од стране произвођача и без носача резервног точка па остаје отворено питање где се у том случају мора налазити резервни точак);
- проблеми који су последица неадекватних уређаја и опреме за техничке прегледе;

Истовремено, субјекти који врше проверу техничке исправности возила, сваку нејасну и спорну ситуацију (сваки проблем), због ризика од затварања линије техничког прегледа због грешке до које је дошло из било ког разлога, намерне или немарне, определе се да проблем и ризик пребаце на власника возила.

Наглашавамо да превозници, власници комерцијалних возила немају интерес да делатност превоза обављају технички неисправним возилима. Напротив, интерес сваког превозника је да своју делатност обављају безбедно, без безбедносних инцидената и акцидената јер су финансијске и моралне последице истих више него што српски превозници могу и желе да истрпе.

Указујемо да су пословна удружења већ указивала на разне конкретне проблеме, те то треба имати у виду при сагледавању решења.

Овај проблем нужно је решавати неопходним изменама и допунама прописа који уређују ову област и израдом инструкција/упутстава радницима на техничким прегледима.

#### ➤ **Проблеми у спровођењу појединих одредби Закона о превозу терета у друмском саобраћају**

Мишљења смо да одредбе у вези са условом одговарајућег броја радно ангажованих возача (један од услова за добијање лиценце за превоз, односно извода лиценци) треба променити тако да не утиче директно на позитивну оцену испуњености услова за добијање лиценце односно извода лиценце. С обзиром да, с једне стране, постоји одредба која обавезује превозника да возилом из његовог возног парка управља искључиво возач који радно ангажован од стране тог превозника, као и чињенице да посао превозника може имати и карактер сезоналности, с друге стране, верујемо да постоји основ за промену утицаја овог услова без већих последица на примену Закона о раду.

Оправдано тражимо да у овим пословним околностима поступање код издавања извода лиценци буде без условљавања броја возача.

Осим тога, због притужби превозника на високе захтеве у погледу стицања сертификата о професионалној оспособљености лица одговорних за превоз по основу полагања испита, сматрамо да постоји потреба за преиспитивањем оправданости високих захтева и критеријума за полагање испита.

На нека од ових проблем српски превозници су и раније указивали али су реакције надлежних изостале или су биле неадекватне и нису довеле до очекиваних резултата. Имајући у виду да ови проблеми нису настали изненада и преко ноћи, јасно је да не могу очекивати брза и једноставна решења али је јасно и да се активности за њихово решавање морају предузети САДА и ОДМАХ. У супротном, привреда и грађани ће, пре или касније, због непоступања надлежних бити суочени са последицама поремећаја у ланцима снабдевања, сличним онима са којима се суочавају привреда и грађани Велике Британије данас. Верујемо да је свима у интересу да се предупреду овакви и/или слични сценарији.

- **Иницијатива за корекције фискалне политике према привреди и смањења акциза на еводизел гориво за комерцијалну транспортну привреду која поседује лиценцу за обављање јавног превоза у друмском саобраћају у смислу усаглашавања са директивом ЕУ број 2003/96/ЕЗ**

Предлог је у потпуности усклађен са Директивом Европске уније број 2003/96/ЕЗ о реструктурирању система опорезивања енергената и електричне енергије у Европској заједници, која третира опорезивање енергената и електричне енергије и која препоручује олакшице и ниже цене енергената за комерцијалну транспортну привреду. Директивом ЕУ прописан је износ свих такси на еводизел гориво у износу од 330 евра / 1.000 литара за јавни друмски транспорт и комерцијалну услугу јавног превоза на тржишту и не препоручује олакшице рефакције акцизе за превоз за сопствене потребе.

Истичемо да се бенефити фискалне политике које предвиђа и прописује директива ЕУ не односи на превоз за сопствене потребе, већ је прописан само за легалну привреду која поседује лиценцу за обављање делатности и обавља јавни превоз на комерцијалним принципима у функцији подстицања конкурентности.

Друмски транспорт партиципира са преко 80% у свим токовима путника и робе у Републици Србији и има велику важност за Републику Србију. Друмски транспорт представља крвоток привреде и друштва и представља кључни фактор који утиче како на свеукупни пословни амбијент, тако и на квалитета живота грађана. Системски приступ развоју тржишта, подизање конкурентности и развој сектора јавног друмског транспорта као веома важне привредне делатности за кориснике услуга и квалитет живота грађана уз интеграцију са другим привредним системима и тржиштима, основни је предуслов развој Србије, привлачење и подстицање инвестиција.

\*\*\*

Срдчан поздрав,

ПОДНОСИОЦИ:

Пословно удружење превозника робе у међународном друмском саобраћају „Међународни транспорт“, Београд

Привредна комора „Међународни транспорт и логистика“, Београд

Удружење за међународни друмски транспорт путника и робе „МДТ СИСТЕМ“, Краљево

Пословно удружење друмског саобраћаја „Србијатранспорт“, Београд

Пословно удружење „Војвођанин“, Нови Сад

Удружење транспортера и логистичара „СТИЛ“, Београд

The image shows several handwritten signatures in blue ink over horizontal lines. To the right of the signatures are several official blue circular stamps. One prominent stamp is from 'MTL' (Међународни транспорт и логистика) with the text 'MEĐUNARODNI TRANSPORT I LOGISTIKA' and 'BEOGRAD'. Another stamp is from 'MDT SISTEM' with the text 'međunarodni drumski transport putnika i robe' and 'Dimitrija Tucovića 42/8, KRALJEVO'. There are also stamps from 'SRBIJATRANSPORT' and 'VOJVOĐANIN'.