



## **ZAPISNIK SA OKRUGLOG STOLA O NEDOSTATKU PROFESIONALNIH VOZAČA U SRBIJI**

Okrugli sto u organizaciji "Srbijatransporta" je održan 09. oktobra 2018.godine  
u SP "Lasta" Beograd, Auto put za Niš br. 4.

### **Učesnici :**

1. Toni Gajić, generalni direktor SP „Lasta“ Beograd
2. Nenad Ivanović, SP „Lasta“ Beograd
3. Dejan Bogunović generalni direktor "Arriva Litas" Požarevac
4. Drago Tošić, "Arriva Litas" Požarevac
5. Radiša Momčilović, generalni direktor JKP "GSP Beograd" Beograd
6. Jasminka Ličina, JKP "GSP Beograd" Beograd
7. Jovica Vasiljević, v.d. sekretara za javni prevoz Grdada Beograda
8. Aleksandar Ivanović, zamenik generalnog direktora „Niš ekspres“ Niš
9. Vladislav Đorđević, „Niš ekspres“ Niš
10. Miroslav Nikolić, "Strela Obrenovac" Obrenovac
11. Duško Savić, pomoćnik direktora JGSP Novi Sad
12. Aleksandar Aleksić, generalni direktor JP "Suboticatrans" Subotica
13. Milan Vasović, JP "Suboticatrans" Subotica
14. Petar Pantelinac, Gradska uprava Grada Subotice
15. Nikola Lukić "Kavim Srbija"
16. Goran Aleksić generlani direktor Srbijatransport Beograd
17. Mirko Vučinić direktor PU „Panontransport“ Novi Sad
18. Lazar Mosurović, Republički saobraćajni inspektor

Prisutni su izložili sledeće,

Sastanak je otvorio i vodio generalni direktor Poslovnog udruženja drumskog saobraćaja "Srbijatransport", Goran Aleksić koji je ukazao na veliki problem nedostatka profesinonalnih vozača autobusa u Srbiji te negativan trend koji nas tek očekuje. Naveo je da je raznim institucijama pre više od godinu dana ukazano na postojanje problema na stručan i argumentovan način. U procesu predhodne izmene ZOBS-a, upućena je inicijativa MUPu za izmenu člana 180 i spuštanja starosne granice za polaganje vozačkog ispita za "C" i za "D" kategoriju uz brisanje uslova da se 2 godine poseduje "C" kategorija. Zahtev nije tada uvažen, a uputili smo inicijativu da predstavnik transportne privrede učestvuje u Radnoj grupi za novu izmenu i izradu ZOBSa, ali ni to nije uvaženo. Upućene su inicijative Nacionalnoj službi za zapošljavanje sa konkretnim predlogom za podsticaj i prekvalifikaciju nezaposlenih ali je dobijen odgovor da ne postoji deficit vozača jer na evidenciji nezaposlenih lica sa "D" kategorijom postoji 4.273 lica. Istovremeno su stalno otvoreni konkursi kod prevoznika, a i u auto škole se prijavljuje mali broj polaznika. Uputili smo dopis Ministarstvu prosvete za povećanje broja učenika u srednjim školama, jer se sada u 28 srednjih škola godišnje upisuje 1.040 učenika na smer za vozača motornih vozila.

Istaknuta je činjenica da je značajno smanjena populacija građana Srbije i da sada muške populacije (manje od 40.000 po generaciji, koja se pretežno bavi ovim poslom) od 18 do 30 godina starosti ima za oko 8.000 muškaraca manje po generaciji, nego što je to bilo pre 8 godina. Treba imati u vidu da je manje od 50% stanovništva sa završenom srednjom stručnom spremom. Priutan je evidentan, transparentan i veoma izražen odlazak profesionalnih vozača na rad u inostranstvo, ali s obzirom na donošenje pravilnika u vezi CPC (sertifikati o profesionalnoj kompetentnosti vozača) koji bi morao da se primeni do kraja godine, može se očekivati još značajniji intenzitet odlaska vozača iz Srbije.

U nameri da ovim problemom upozna nadležne organe "Srbijatransport" je obavestavao medije i izašlo je nekoliko članaka a preduzeto je niz aktivnosti i koraka da se obrati institucijama direktno ili preko drugih asocijacija kao što su NALED, UPS, PKS. Svakako postoji zajednički interes da se prikupе konkretne činjenice i argumenti, koji će biti stručno obrađeni i dostavljeni nadležnim organima, u cilju razumevanja razmera problema i konkretnih posledica.

**Mirko Vučinić** je istakao da Zakonska regulativa koja uređuje drumskoj transport veoma kompleksna i da se u svim vrši primena regulativa EU. Kako u svim usaglašavanjima direktiva i prakse EU, tako i u ovom smislu treba primeniti propise i praksu koji važe u skoro svim zemljama EU, a koja omogućavaju polaganje za "D1" kategoriju sa 21 godinom starosti bez prethodnog uslova (osim posedovanja dozvole "B" kategorije), odnosno za "D" kategoriju pod uslovom da je kandidat ili stekao kvalifikaciju za vozača kroz redovno školovanje ili stekao CPC kvalifikaciju kroz pohađanje i polaganje inicijalnog kursa. Takođe je ukazao da je jedino kod nas u Republici Srbiji preduslov za polaganje "D" kategorije posedovanje "C" kategorije, dok zemlje EU propisuju obavezu posedovanja samo "B" kategorije kao preduslova za polaganje za "D" kategoriju.

Pošto je Srbija u postupku pridruživanja EU već prilagodila zakonodavstvo u delatnosti drumskog transporta (prava pristupa profesiji i obavljanja međunarodnog prevoza, kao i radnog vremena posada vozila u drumskom prevozu i tahografima), ne postoji ni jedan razlog da se ova usklađenost ne obavi i u pogledu uslova za sticanje kategorija za upravljanje autobusima i kamionima, pogotovo jer je sadašnja situacija takva da Srbiju stavlja u podređeni položaj u odnosu na ostale evropske zemlje. Istakao je posebno na veliki broj vozača, državljanina Srbije, koji poseduju dvojna državljanstva, odnosno imaju pasoše Hrvatske, Mađarske ili Rumunije, odlaze na rad u inostranstvo, kao i da nas čeka veliki problem da sadašnjim kao i potencijalnim investitorima, koji dolaze u Srbiju, obezbedimo dovoljan broj vozača, koji će autobusima prevoziti njihove zaposlena na posao i sa posla.

**Goran Aleksić** je istakao da je pomeranje starosne granice na 21 godinu za "C" i 24 godine za polaganje za "D" kategoriju napravio dramatično veliki vakum i nedostatak 6 generacija koje se obučavaju za "D" kategoriju, a posebno ako se ima u vidu da je ukidanjem vojnog roka, vojska prestala da produkuje nove vozače. Pored ovoga treba imati u vidu da je donošenjem Zakona o radnom vremenu posada vozila došlo do drastične promene u broju potrebnih vozača koji je porastao u odnosu na protekli period, što je takođe uticalo na povećanje potreba za vozačima. Prema trenutnim statistikama imamo prosečnu starost zaposlenog vozača u Srbiji preko 55 godina starosti. Dosta prevoznika sada mora da zapošljava penzionere koji su starosti i preko 70 godina dramatično ugrožava bezbednost saobraćaja. Sada prevoznici nemaju mogućnost izbora u selekciji i odabiru vozača pa je i time ugrožena bezbednost saobraćaja. Najpre je odliv vozača u inostranstvo krenuo iz teretnog transporta pa se odliv nastavio i u putničkom.

Ovde su prisutni ljudi koji imaju izuzetan autoritet i kredibilitet i potrebno je da se dogovorimo koje mere da preduzimamo i kojim putem dalje da idemo svi zajedno, i želim da apelujem na svakog od vas da koristi i pojedinačne prilike za uticaj i ukazivanje na potrebu rešavanja. Problem nedostatka profesionalnih vozača je problem širih razmera, jer će najveći problem imati korisnici usluga, a pre svega investitori i privrednici. Naše zahteve, sa drugim inicijativama treba objediniti i dodati argumente koje je uputila PKS kako bi imali sve potrebne parametre. Istaknuto je da je veliki problem i potreba uspostavljanja ekonomski održivog poslovnog ambijenta ali da "Srbijatransport" sve probleme treba da rešava insitucionalnim putem, a ne putem štrajkova i protesta, jer to nije način i ne može dati kvalitetne rezultate. Premijerki Ana Brnabić i svim relavantnim insitucijama su upućeni dopisi vezani za refakciju akcize i očekujemo najavljene sastanke. Radimo intenzivno i očekujemo da se zakažu sastanci u Ministarstvu finansija i drugim insitucijama, u cilju rešavanja problema prevoznika.

**Toni Gajić** se obratio skupu sa konstatacijom da svi prevoznici imaju iste "muke" i probleme sa porastom troškova poslovanja i nedostatkom vozača, ali da nije dovoljno da se međusobno ispričamo, nego je potrebno da postoji razumevanje i volja druge strane da reši ove probleme.

Skupu se obratio **Jovica Vasiljević**, v.d sekretara Sekretarijata za javni prevoz Grada Beograda, koji je naglasio važnost detaljnog istraživanja i prikupljanja konkretnih i uporednih zakonskih rešenja u zemljama EU. Treba imati u vidu da je Ministarstvo unutrašnjih poslova predlažak Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, te da će se u skorom periodu radi potpuno novi zakon o bezbednosti saobraćaja, koji bi bio usaglašen u potpunosti sa svim propisima EU. Uvažavajući izložene probleme i osnovu iznetog, iskazano je razumevanje za probleme prevoznika uz konstataciju očekivane primena CPC pravilnika u drumskom transportu putnika i robe u Srbiji.

**Dejan Bogunović** je naglasio da je ova inicijativa bila na razmatranju i na dve grupacije Privredne komore Srbije, kao i da je procesuirana preko NALED-a. Već je pre godinu dana održan sastanak u MUP-u na veoma visokom nivou, gde su istaknuti i argumentovani navedeni problemi. Takođe smo sa ovi problemom upoznali sve druge forume i medije, ali najveća pažnja u medijima se skreće pri situacijama kada novi vozač ne poznaje grad, pa pita putnika da mu pokaže trasu kretanja linije. Već je postala praksa da se vozači iz unutrašnjosti angažuju u Beogradu i žive u kolektivnim smeštajima što može direktno da ugrozi bezbednost saobraćaja. Ogroman problem je kvalitet novozaposlenog voznog osoblja i na žalost više nije moguće vršiti selekciju vozača pri zapošljavanju. To je nekada bila uobičajena praksa, gde se vršila selekcija na više nivoa a prolaznost je bila oko 50%. Sada su prevoznici u situaciji da angažuju svakoga ko ima "D" kategoriju, jer zbog njihovog nedostatka, nema izbora. Alarmantna je činjenica da trenutno ima oko 14 agencija koje dolaze iz zapadnih zemalja i animiraju vozače za rad u inostranstvu. Od Nove godine će biti otvoreno tržište Nemačke i za naše vozače, pa terba očekivati veliki odliv vozača. Problem je naravno mnogo dublji i tiče se i cena prevoza, odnosno cena po kojima prevoznici rade, kao i zarada vozača. Posao vozača više nije atraktivan, imajući u vidu iznos zarade. Mi takođe finansiramo polganje za "D" kategoriju ali nema dovoljno zainteresovanih kandidata.

**Aleksandar Aleksić** je istakao da je još tokom 2015. godine upozorio na problem koji čeka transportnu privredu Srbije a tiče se odliva vozača. Ono što je tada tek počelo da pogađa Suboticu i severne delove naše zemlje, sada se proširilo na celu zemlju. Istakao je da je od 2014. godine kada je došao u Suboticatrans i kada je izvršena poslovna i finansijska konsolidacija, došlo do problema jer se zarade ne mogu povećavati (sada je proseak između 41.000 i 42.000 dinara). Od 2016 počeli su da školuju vozače, ali na zadnjem konkursu se prijavilo samo dva kandidata. Takođe, kandidati su na nezadovoljavajućem nivou. Bojim se da će tek nakon neke nezgode sa ozbiljnim posledicama, sistem obratiti pažnju na nedostatak vozača. Iz Suboticatrans-a je za 3 godine otišlo 50% vozača. Kao primer je da je jedna žena, vozač najavila odlazak, jer ide da radi u trafiku gde će raditi za 38.000 dinara gde će joj biti lakše nego da vozi atobus za 42.000 dinara.

Sledeći problem na koji je ukazao je da u Subotici nema nezaposlenih. U poslednjem periodu, dobrim radom Vlade Srbije došao je veliki broj investitora i otvoreno je mnogo novih radnih mesta, a svi imaju potrebu za prevozom zaposlenih na posao i sa posla i mi iz Suboticatrans-a trenutno obavljamo taj prevoz. Šta će biti kada Suboticatrans ne bude imao vozača da zadovolji sve zahteve. Javna preduzeća sve ovo što ste naveli takođe tangira ali mi imamo i dodatni problem nemogućnosti povećanja zarada. Bojim se da će od Nove godine biti veoma velikih problema. Apelujem da ne treba odustajati, nego dalje istrajati u našim inicijativama.

**Milan Vasović** iz Suboticatrans-a je naglasio potrebu da se problem osvetli sa svih strana i da je bezbednost saobraćaja mnogo više ugrožena nego što se to prikazuje u javnosti, a to treba potencirati. Razlog je nedostatak kriterijuma i selekcije pri izboru vozača. Postoji određeni broj preduzeća u javnom sektoru, ali je izlaz u decentralizaciji tako da svaka lokalna samouprava može da odlučuje o visini zarada u javnom sektoru za koji je nadležna. Što se tiče školovanja vozača, krajnje je nelogično da neko ko završi srednju saobraćajnu školu treba da čeka do 24. godine da bi počeo da vozi autobus. Treba razmisliti o uvođenju minimalne cene rada u sektor transporta. Treba naglasiti negativne posledice, ako sistem stane. Dovedi smo strane investitore, ali ako njihove radnike ne možemo dovesti na posao, ceo trud je uzaludan.

**Miroslav Nikolić** je nalgasio da ljudi odlaze na zapad, ne samo zbog plate, nego i zbog penzija koje ostvaruju u inostranstvu, a i zbog boljih uslova za celu porodicu. Ponekad odlaza i za malo veće plate. Ukazano je na alarmantnu situaciju koja se očekuje od nove godine i zbog mogućnosti značajnijeg odlaska vozača koji će do nove godine morati da imaju CPC, kao i zbog mera koje su donele mnoge države u EU koje se odnose na lakše zapošljavanje građana van EU a koji obavljaju određene deficitarne profesije. Sve podnete inicijative su dobre, treba na njima insistirati, ali je neophodno izvršiti i pritisak putem medija.

**Aleksandar Ivanović** je istakao da je najveći problem što danas ovde nema predstavnika insitucija, posebno predstavnika našeg resornog ministarstva (MGSI), koje je pozvano, Agencije za bezbednost saobraćaja i MUP-a koji treba da čuju ovo što mi pričamo, a ne da pričamo samo mi između sebe. Ukoliko ne mobilizujemo širu javnost nećemo uraditi ništa, te je potrebna medijska sktivnost i da barem jednom nedeljno izađe tekst problemima prevoznika, o nedostatku vozača i mogućim rešenjima. Treba odraditi ozbiljnu pripremu i razgovor sa novinarima, kao i intenzivnu inicijativu u komunikaciji prema ministarstvu i da se zajedno traže rešenje problema. Predloženo je da ponovo ide inicijativa za refakciju akcize jer je rast cene goriva ozbiljan problem prevoznika.



**Vladislav Đorđević** je zastupao tezu da je sadašnja starosna granica ispravna, te da mladi ljudi kada dobiju autobus kao opasnu stvar, da obavljaju prevoz, kao opasnu delatnost, ugrožavaju bezbednost saobraćaja. Predložio je da ponovo putem Nacionalne službe za zapošljavanje uputimo inicijativu da se obezbedi podrška i da se izdvoje određena sredstava napraviti ugovore sa prevoznicima koji bi delatnost osposobljavanja obavljali.

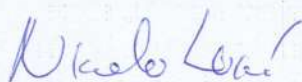
**Nikola Lukić** je istakao da se sve češće dešava neodržavanje polazaka zbog nedostatka vozača. Mislim da imamo logične i razumne zahteve, pa ne vidim da neko ko ima pravo da vozi veliki kamion, ne može da vozi i minibus. U Izraelu je granica za polaganje za „D“ kategoriju spuštena na 18 godina, pa je inicijativa koju zahtevamo, a koja je već predviđena regulativom EU, korektna i logična.

Drugi deo priče je da se izbaci odredba 2 godine čekanja, odnosno uslova da se 2 godine poseduje „C“ kategorija kao uslov za polaganje „D“ kategorije, što praktično nema nikakvog smisla i što treba da se izbaci. Treba napraviti operativni plan i treba svi ponovo da našim potpisima potpišemo jedan zajednički zahtev i hitno ga pošaljemo u MUP. Pošto oni nisu došli na današnji sastanak, treba mi da se najavimo i da odemo kod njih. Podržavam i medijske aktivnosti u narednom periodu. Moj predlog je da ako treba sve krenemo ispočetka, napravimo adekvatnu dokumentaciju, dostavimo nadležnim organima i tražimo sastanak. Što se tiče refakcije akcize, treba da tražimo dalje sastanke sa nadležnim organima, jer prema našim kalkulacijama država ništa ne gubi, već dobija, a naši zahtevi su u skladu sa propisima EU.

Zaključak je da se nastavi sa intenzivnim aktivnostima u smislu obezbeđivanja regularnog poslovnog ambijenta za ekonomski održivo poslovanje, snižavanja starosne granice za polaganje ispita za „C“ i „D“ kategoriju i povećanje refakcije akcize na evrodizel gorivo za prevoznike koji poseduju licencu za komercijalno obavljanje delatnosti.

#### **Gransko udruženje poslodavaca drumskog saobraćaja Srbije Srbijatransport Beograd**

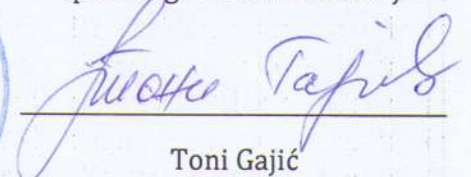
Predsednik udruženja



Nikola Lukić



Predsednik  
Upravnog odbora udruženja



Toni Gajić

#### **Poslovno udruženje drumskog saobraćaja „Srbijatransport“ Beograd**

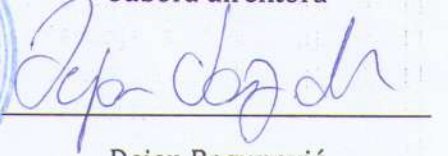
Generalni direktor



Goran Aleksić



Predsednik  
odbora direktora



Dejan Bogunović

**Beograd, 09. 10. 2018. godine**