

## **ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДЕНОЈ ЈАВНОЈ РАСПРАВИ О НАЦРТУ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О РАДНОМ ВРЕМЕНУ ПОСАДЕ ВОЗИЛА У ДРУМСКОМ ПРЕВОЗУ И ТАХОГРАФИМА**

У складу са Законом о министарствима („Службени гласник РС“, бр. 128/20, 116/22 и 92/23-др.закон) и утврђеним делокругом рада, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре припремило је Нацрт закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима.

Одбор за привреду и финансије Владе Републике Србије, на седници одржаној 5. новембра 2024. године, донео је Закључак 05 Број: 011-10802/2024 од 5. новембра 2024. године, на предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у складу са чланом 41. став 3. Пословника Владе („Службени гласник РС“, бр. 61/06-пречишћен текст, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13, 76/14 и 8/19-др.уредба). Наведеним закључком утврђено је да се јавна расправа о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, одређује Програм јавне расправе о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, који је саставни део овог закључка и утврђује да ће се јавна расправа о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима спроводити у периоду од 6. новембра до 27. новембра 2024. године.

Јавна расправа о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 6. новембра до 27. новембра 2024. године. Текст Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, као и Програм јавне расправе био је објављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре [www.mgsi.gov.rs](http://www.mgsi.gov.rs) и на Порталу „е-Консултације“.

У оквиру јавне расправе Нацрту закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, одржан је округли сто у Београду у просторијама Привредне коморе Београда дана 15. новембра 2024. године, на којем је, путем презентације, представљен Нацрт закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима. На овом округлом столу учешће су узели представници државних органа, других институција, привредних субјеката, стручна јавност и друге заинтересоване странке, где су усменим изношењем предлога, коментара и сугестија дали свој допринос у изради овог прописа. На самом округлом столу, представници предлагача закона и чланови Радне групе, која је била основана за израду Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, узели су у разматрање све изнесене предлоге, коментаре и сугестије и образложили разлоге за прихватање, односно одбијање истих.

У оквиру округлог стола питања која су постављена представницима Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, као и другим члановима Радне групе, односила су се на обавезе Републике Србије у погледу хармонизације националних прописа са прописима ЕУ у предметној области; поступању надзорних органа која врше надзор над

спровођењем закона; доношења прописа о процени ризика транспортних компанија; обуци возача; правилима о радном времену, ноћном раду, одморима, паузама које прописује важећи закон; дефинисању одговорног лица; одредбама које се односе на градски и приградски превоз; поступањима судова у поступцима који се спроводе; дефиницијама у важећем закону; начину коришћења тахографа у возилу.

Током целокупне јавне расправе, дата је могућност да се примедбе, предлози и сугестије, које ће бити размотрене, достављају Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, путем електронске поште на адресу: [drumski@mgsi.gov.rs](mailto:drumski@mgsi.gov.rs), писаним путем на адресу министарства Немањина 22-26, 11000 Београд, односно путем Портала „е-Консултације“. Током јавне расправе, свим учесницима је, поред Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, било доступно Образложење овог закона где су, између осталог, наведени Разлози за доношење закона, односно објашњење основних правних института и појединачних решења.

Примедбе, предлоге и сугестије су доставили: Влатко Вуковић из Краљево; ЈКП ГСП „Београд“ из Београда; Драгиша Ивановић, дипл.инж.саоб. из Београда; НИШ ЕКСПРЕС ДОО из Ниша; Дарко Радуловић, Маст.инж.саобр; Удружење и синдикат возача „381“ из Београда; Татјана Ивановић, дипл.инж.саоб; НИС а.д. Нови Сад из Новог Сада; Мирослав Грбић; АМСС-ЦМВ, Сектор за стручно усавршавање, развој и безбедност саобраћаја, из Београда; Самостални синдикат путара Србије из Београда; Зоран Симовић и Жарко Ђорђевић.

По окончању поступка јавне расправе, Радна група која је припремила Нацрт закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, одржала је састанак 2. децембра 2024. године на коме је извршена анализа достављених примедби, предлога и сугестија.

Преглед примедби, предлога и сугестија, као и став Радне групе на исте дат је у наставку.

## **ПРИМЕДБЕ, ПРЕДЛОЗИ И СУГЕСТИЈЕ**

### **1) Влатко Вуковић, Краљево**

-Дат је предлог да се у тексту закона све речи написане словима које изражавају нумеричке вредности (нпр: три, девет) буду написане бројевима како би Закон био прегледнији и разумљивији возачима.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у супротности са чланом 40. Јединствених методолошких правила за израду прописа („Службени гласник РС“, број 21/10) где је прописано да се бројеви у пропису пишу до броја десет словима, а преко десет цифрама, осим када природа ствари захтева другачије.

Када су у питању одредбе Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, дати су следећи предлози за измену и допуну:

-У члану 3. став 1. тачка 39 (1) после речи „забрана кретања возила“, додати речи „између 2 одмора“.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у супротности са АЕТР Споразумом и прописима ЕУ (Директива 2002/15, дефиниција термина „расположивост“).

-У члану 3. став 1. треба додати нову тачку која гласи: „Дневно радно време је укупно време активности возача које не може бити дуже од 15 часова, ако возач користи скраћени дневни одмор и дуже од 13 часова, ако возач користи пуни дневни одмор“.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је то већ прописано у члану 8. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима и одређено трајањем најкраћег прописаног дневног одмора и периода у коме мора да се искористи.

-У члану 6. мења се став 5. и гласи: „Време расположивости члана вишечлане посаде сматра се паузом“.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у супротности са АЕТР Споразумом.

-У члану 6. став 6. речи „се може сматрати“, замењују речима „сматра се“.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата је у супротности са АЕТР Споразумом и реч „може“ се не може брисати. Такође, досадашња формулација није проузроковала никакве проблеме у примени.

-У члану 10. став 3. додају се после речи организује: „и да се склапају уговори о превозу који омогућавају да се превоз обави у складу са одредбама овог закона“.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је превозник дужан да организује рад возача тако да се возачи придржавају одредаба овог закона. Такође, сви који потписују одређене уговоре су одговорни за њихово поштовање и непотребно је прописивати овакву одредбу.

-У члану 41. став 3. нису дефинисани рокови за возила која нису из Европске уније (Турска, Кина, Русија....).

**Изјашњење:** Овај предлог се прихвата и биће саставни део Нацрта закона који ће се упутити у даљу процедуру. Дакле, у члану 41. став 3. Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, брисаће се речи: „у Европској унији“.

## 2) ЈКП ГСП „Београд“

Дата је сугестија да би Нацрт требао да укључи измену члана 56. став 1. тачка 12), односно члана 59. став 1. тачка 10), које у јавном линијском приградском и градском превозу путника, односно у међумесном линијском превозу путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Републике Србије, не искористи паузу од најмање 5 минута на сваком полазном стајалишту пре сваког поласка, супротно члану 6. став 4. овог закона. За ову сугестију дат је и предлог или да се казна веже за један дневни период управљања или да се ове казне пребаце у чланове које прописују мање новчане казне за превозника и возача.

**Изјашњење:** Како је током јавне расправе достављено неколико контрадикторних предлога за измену члана 6. а који се односе на паузе возача приликом обављања линијског градског и приградског превоза путника, као и међумесног линијског превоза путника на линијама дужине до 50 km, потребно је у наредном периоду посебно размотрити ова предлоге са свим заинтересованим странама. Оваква евентуална измена закона је битна и системска измена и она као таква захтева измену и допуну комплетног концепта који се односи на линијски градски и приградски превоз путника, као и међумесни линијски превоз путника на линијама дужине до 50 km. С тим у вези, овај предлог се не прихвата, а биће подробније разматран приликом следећих измена закона.

### **3) Драгиша Ивановић, дипл.инж.саоб.**

Дат је предлог који се односи на члан 6. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, који иначе није обухваћен Нацртом закона, у погледу трајања пауза и начина коришћења пауза возача у јавном линијском градском и приградском превозу путника, односно у међумесном линијском превозу путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Републике Србије. С тим у вези предлог је да се члан 6. став 4. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, измени тако да гласи:

„Изузетно од ст.1. и 3. овог члана, у јавном линијском градском и приградском превозу путника, односно у међумесном линијском превозу путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Републике Србије, возач чије је дневно време управљања дуже од четири часа мора да користи паузу у трајању од најмање 45 минута непрекидно или у више делова који не могу трајати краће од пет минута распоређених током периода управљања возилом.“

Овај предлог захтевао би и измене казних одредаба и то члан 56. став 1. тачка 12) и члан 59. став 1. тачка 10), па је достављен и предлог за измену наведених одредаба.

**Изјашњење:** Како је током јавне расправе достављено неколико контрадикторних предлога за измену члана 6. а који се односе на паузе возача приликом обављања линијског градског и приградског превоза путника, као и међумесног линијског превоза путника на линијама дужине до 50 km, потребно је у наредном периоду посебно размотрити ове предлоге са свим заинтересованим странама. Оваква евентуална измена закона је битна и системска измена и она као таква захтева измену и допуну комплетног концепта који се односи на линијски градски и приградски превоз путника, као и међумесни линијски превоз путника на линијама дужине до 50 km, као и прописане висине казни за ове одредбе. С тим у вези, овај предлог се не прихвата, а биће подробније разматран приликом следећих измена закона.

Такође треба напоменути да члан 6. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима није био предмет Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима.

#### 4) НИШ ЕКСПРЕС ДОО

Дато је укупно шест примедби и предлога за измену и допуну Нацрт закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, и то:

-У члану 3. Нацрта закона о изменама и допунама закона дефинисане су промене члана 8. Предлог се односи на дефинисање одредби у случају задржавања због више силе (задржавања на граничном прелазу, блокаде пута, отказа на возилу) у линијском и ванлинијском превозу путника да чланови једночлане или вишечлане посаде могу довршити дефинисан ред вожње при чему би на првом безбедном месту израдили термални испис из дигиталног тахографа, назначили разлог одступања од одредби Закона о радном времену и наставили са превозом путника.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер се не може допустити кршење одредаба закона ради испуњавања реда вожње, па чак и ако су у питању поменути разлози. Термин „виша сила“ не може да се односи на граничне прелазе, где је чекање извесно и очекивано, на блокаде пута јер свака блокада пута мора да се најави надлежним органима, као и на отказ на возилу јер је обавеза превозника да возило буде технички исправно.

-У Члану 11. је предложена измена Закона о радном времену при чему би се Потврда о активности возача издавала само у случају коришћења годишњег одмора, боловања или управљања возилом које није из области примене овог закона. Предлог се огледа у томе да се у члану оставе наводи да се Потврда о активностима возача издаје и за друга дужа одсуства (плаћена одсуства, неплаћена одсуства или коришћења слободних дана са одређеним роком, на пример: за одсуства дужа од 72 сата, 96 сата или 120 сата непрекидног одмора).

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је извршено даље усклађивање са АЕТР Споразумом (Анекс 3. АЕТР Споразума), као и јасно прецизирање у којим случајевима се Потврда о активностима возача може издавати. Сва друга одсуства се бележе употребом тахографа, односно ручним уносом од стране возача. Поменути рокови нису нигде прописани и као такви се не могу узимати у обзир. Такође, у претходном периоду је приликом надзора на путу примећено коришћење Потврде о активностима возача на непрописан начин, односно злоупотреба издавања ове потврде, тако да је Нацртом предложена измена члана 11. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима.

-Члан 8. став 14, дневни и недељни одмор. Предлог се односи да у случају када један возач до места преузимања возила користи други превоз (као путник у другом возилу) и редовно врши ручни уност активности расположивост, да кад се прикључи другом члану вишечлане

посаде почне да се рачуна период од 21 сат а не од момента кад је први возач кренуо до места преузимања возила.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у супротности са АЕТР Споразумом и прописима ЕУ.

-Члан 6. став 4. – паузе. Предлог се односи да се возачима у градском и приградском саобраћају до 50 км омогући коришћење паузе од најмање 5 минута на почетном термину, односно, да возач мора користити паузу од 5 минута на крају целог обрта. У постојећем Закону о радном времену возач мора користити непрекидну паузу од 5 минута на сваком полазном стајалишту.

**Изјашњење:** Како је током јавне расправе достављено неколико контрадикторних предлога за измену члана 6. а који се односе на паузе возача приликом обављања линијског градског и приградског превоза путника, као и међумесног линијског превоза путника на линијама дужине до 50 км, потребно је у наредном периоду посебно размотрити ове предлоге са свим заинтересованим странама. Оваква евентуална измена закона је битна и системска измена и она као таква захтева измену и допуноу комплетног концепта који се односи на линијски градски и приградски превоз путника, као и међумесни линијски превоз путника на линијама дужине до 50 км, као и прописане висине казни за ове одредбе. С тим у вези, овај предлог се не прихвата, а биће подробније разматран приликом следећих измена закона.

-Омогућити померање возила ван јавног пута – унутар компаније возила компанијском картицом или дефинисати другу картицу за дигитални тахограф за померање возила у гаражи. Кретање возила се врши на површини која не представља јавни пут у кратком временском интервалу за потребе танкирања погонског горива, одласка у просторијама за редовно сервисирање возила, хигијену возила или пробу возила унутар предузећа.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер препорука је да свако лице које врши померање возила користи своју картицу приликом наведених померања возила у сврхе извршења друмског превоза, јер се то и не може радити са тахографском картицом превозника која омогућава приказ, преузимање и штампање података сачуваних у тахографу који се односе на тог превозника и она се не може користити за кретање возила.

-У Нацрту закона о изменама и допунама закона није предвиђено у ниједном члану ослобађање од одговорности одговорног лица и предузећа у случају грешке возача у случају руковања или уноса акитновости уколико је одговорно лице или предеће открило прекршај, покренуло поступак и предузеле све мере у циљу отклањања неправилности (додатна обука возача, покретање дисциплинског поступка и дефинисање мера).

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, из 2018. године, уведена толеранција код мањих прекршаја и одређене одредбе не санкционишу правно и одговорно лице, а све остало је домену судског поступка због чега није потребно прописивати предложене одредбе, нарочито јер Закон о прекршајима („Службени гласник РС“, бр. 65/13,

13/16, 98/16-одлука УС, 91/19, 91/19-др-закон и 112/22-одлука УС) прописује када не постоји прекршајна одговорност правног и одговорног лица.

## 5) Дарко Радуловић, Маст.инж.саобр.

Достављен је мејл следеће садржине са сугестијама, коментарима, примедбама и предлозима:

„Хтео бих да укажем на неке од проблема које треба узети у обзир и расправити а самим тим наћи неко примерено решење. Превозници који се баве међународним превозом мање више су припремљени што се тиче возила и рада возача, као и самих ЕУ Закона о раду посаде возила.

Када су у питању домаћи превозници они су већ у незгодној позицији јер код њих је проблем радно време и послови који су специфични. Хтео бих да се осврнем на превознике који превозе житарице, уљарице као и шечерну репу. То су сезонски послови који се обављају у одређеном временском периоду, на које велики утицај имају временски услови. У том транспорту нема неких великих сати војње више се базира на проблему радног времена возача (време чекања које је некад и по неколико сати на неадекватним местима (улица, пут)).

Наиме, неки од проблема су рецимо ако возач чека на истовар и пред крај његовог радног времена уђе на истовар не може да остане у кругу фирме ако му истекне радно време, а ако не уђе на истовар губи ред и долази до проблема који се одражавају на сам истовар возила. Или уколико је у кругу фирме и дође до квара због којег не може да се истовара оног момента када се квар отклони возила се истоварају и нико не обраћа пажњу, да ли возач има радног времена на располагању или не. У кругу фирме не може остати нити одложити истовар, принуђен је да помери возило и изађе из круга фирме. Након изласка често је проблем сам паркинг који често није велик или га нема испред фирме. Ако инсистира да остане у кругу фирме може довести себе у неприлику забране уласка у ту фирму.

Затим уколико киша пада баржа буде затворена, оног момента кад стане киша, отворе баржу возач креће на истовар како не би плаћао додатне пенале због одлагања истовара, ризиковао добијање забране уласка у Луку, а са друге стране кршење радног времена доводи до високих казни.

Шећерна репа кад је у питању, више се проводи времена на чекању утовар/истовар што доводи до слабог учинка и рентабилности самих возила.

Исто је и са житарицама, када је лоше време нема утовара/истовара (квар на утовару, квар комбајна), што сам већ навео пример за баржу, а идентично је примеру и са чекањем на истовар као у примеру за шећерну репу.

То су послови који трају одређено време и сам недељни одмор за превознике а и возаче представља одређени губитак. Иако се превозници труде да испоштују све велики је притисак везан за губитке због мањка возача, јер возило мора да стоји због недељног одмора јер немају заменског возача. Односи се на превознике са малим бројем возила.

Што се тиче пуног недељног одмора ван возила, да ли у сваком месту где се нађу превозници има мотела, хотела где би могли да преноће? Да ли има паркинг који је адекватан и безбедан када су у питању возила, роба на возилима? Да ли превозници могу да прихвате додатан трошак? Ово су само нека од питања која можете очекивати од стране превозника.

Казнене одредбе су високе, ако сагледамо и саме цене превоза, одређени број превозника као и возача се повлачи из те професије јер су казне високе а цене превоза ниске.

Кад би у домаћем превозу био донет минимални ценовник на нивоу Републике Србије (некада је био минимални ценовник), испод којег ни један превозник не сме да вози, а изнад може зависно од способности превозника да договори вишу цену превоза, далеко би другачије понашање превозника и возача било и гледање на сам закон и његово поштовање. Знам да је тржиште слободно и да саме цене превоза иду договором, као и иду на нивоу понуда, али самим тим долази до проблема који се испољавају на оно сто је сам привредни стуб и будућност сваке државе а то је транспорт.

Врло добро знамо да би доношењем минималног ценовика на нивоу Републике Србије унапредили ову грану привреде, у свим погледима, решили проблеме које имамо већ дужи низ година. Тим би решили неке од проблема, прекорачење радног времена, манипулације, претоваре, исправност возног парка, прилагођавање превозника променама и стандардима. Замолио бих Вас да узмете у обзир ове предлоге, ако желимо нешто да унапредимо онда мењамо све препреке које су на том путу. Проблеме које сам навео сви знамо, сад кад мењамо закон, онда да искористимо прилику да исправимо да превозници и возачи гледају на позитиван начин промене. Оно што је добро то сви најлакше прихватимо и прилагодимо, напавимо тај корак учинимо ово добрим за све.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер у поменутом излагању постоје захтеви који нису предмет Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу, а у делу који се односи на овај закон истичемо да предложена изузећа у погледу врсте терета који се превози као и специфичности услова под којима се поједини превози обављају не постоје, као и да се због тога не могу кршити одредбе које се односе на радно време, управљање возилом паузе, одморе у току дневног рада, дневне и недељне одморе.

#### **б) Удружење и синдикат возача „381“**

-Дате су примедбе на текст у погледу промене у члану 8. став 12, неусклађивање контроле 56 уместо 28 радних дана (регулатива почиње са применом на територији ЕУ од 01.01.2025. године а по регулативи ЕУ 2024/1258), као и регистрације преласка државних граница, што је такође једна од регулатива која је већ на снази а помаже откривању нелегалних каботажа са којима Република Србија има проблем. Поред тога, волели бисмо и укључивање изјаве возача приликом контроле радног времена у просторијама превозника.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер у овом тренутку, а имајући у виду разлике које постоје између АЕТР Споразума и прописа ЕУ, није вршено даље усклађивање закона са свим одредбама тзв: Пакета мобилности 1 ЕУ из 2020. године јер би усвајањем поменутих предлога могло доћи до кажњавања наших превозника и возача који обављају међународне друмске превозе у складу са АЕТР Споразумом. Треба напоменути да надзорни органи Европске уније, наше возаче контролишу у складу са АЕТР Споразумом.

Такође, дати су предлози за измену и допуну одредби и то на следећи начин:

- Члан 3. став 1. тачка б: "Тахограф је уређај који се уграђује у моторна возила ради аутоматског или полуаутоматског приказа, евидентирања, штампања, чувања и преузимања података о кретању возила, возачима и о трајању активности возача."



**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер није прихватљиво мењати дефиниције које су преузете из АЕТР Споразума и прописа ЕУ и самим тим правити разлику између нашег законодавства и поменутих међународних прописа.

-Члан 3. став 1. тачка 44: "Некомерцијални превоз је сваки друмски превоз, осим јавног превоза или превоза за сопствене потребе, за који се не прима директна или индиректна накнада за обављање превоза, односно којим се директно или индиректно не остварује приход било за лице које управља возилом или за друга правна или физичка лица, а који није повезан са професионалном или комерцијалном делатношћу."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер није прихватљиво мењати дефиниције које су преузете из прописа ЕУ и самим тим правити разлику између нашег законодавства и прописа ЕУ и на тај начин утицати на неусклађеност нашег прописа са ЕУ прописима из ове области.

-Члан 8. став 6. треба да се брише. Став 12. не треба мењати, разлог образложен у даљем тексту.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је поменута одредба члана 8. став 6. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима прописана и АЕТР споразумом, док се став 12. истог члана мења јер је став да је овде потребно извршити усаглашавање са ЕУ прописом. Такође, указујемо да измена у ставу 12. није у супротности са АЕТР Споразумом.

-Члан 11. став 1: "Уколико је возач у одређеном периоду времена одсуствовао са рада због боловања, годишњег одмора, плаћеног или неплаћеног одсуства или је управљао возилом које није из области примене овог закона, превозник је дужан да за сваки такав период возачу изда Потврду о активностима возача."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је извршено даље усклађивање са АЕТР Споразумом (Анекс 3 АЕТР Споразума), као и јасно прецизирање у којим случајевима се Потврда о активностима возача може издавати. Сва друга одсуства се бележе употребом тахографа, односно ручним уносом од стране возача. Такође, у претходном периоду је приликом надзора на путу примећено коришћење Потврде о активностима возача на непрописан начин, односно злоупотреба издавања ове потврде, тако да је Нацртом предложена измена члана 11. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима.

-Члан 14. став 3: "Превозници, власници или корисници возила у које је уграђен дигитални тахограф су одговорни за исправност тахографа, док су превозници, власници, корисници и возачи возила дужни да обезбеде прописно коришћење дигиталног тахографа и картица возача."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је и возач одговоран за исправност тахографа, а предложена измена је због тога у супротности са АЕТР Споразумом и ЕУ прописима.

-Члан 14. став 4: "Превозници, власници или корисници возила у које је уграђен аналогни тахограф су одговорни за исправност тахографа, док су превозници, власници, корисници и возачи возила дужни да обезбеде прописно коришћење аналогног тахографа и тахографских листића."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је и возач одговоран за исправност тахографа, а предложена измена је због тога у супротности са АЕТР Споразумом и ЕУ прописима.

-Члан 14. став 6: "Забрањено је коришћење уређаја или направе за манипулацију са тахографом, сигналом који се од извора сигнала шаље ка тахографу, тахографским листићем или картицом возача које могу да доведу до злоупотребе у смислу измене, прикривања, брисања или уништавања меморисаних или евидентираних података, односно евидентирања нетачних података. У возилу не сме да се налази уређај или направа која се изричито користи у сврху извршења наведених манипулација."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је сврха друге реченице у овом ставу да је забрањено имати било какав уређај или направу у возилу којом може да се врши манипулација, без обзира да ли ће се користити у те сврхе или не.

-Члан 14. став 7: "Забрањена је производња, дистрибуција, оглашавање, односно продаја уређаја који су пројектовани, односно изричито намењени за манипулацију са тахографом."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је забрањено производити, дистрибуирати, оглашавати, односно продавати уређаје који су намењени за манипулацију без обзира да ли се они могу користити и за неке друге сврхе.

-Члан 16а додаје се и гласи:

"Члан 16а

Возач возила дужан је да региструје сваки прелазак државне границе.

Уколико је на возилу уграђен дигитални или смарт тахограф друге генерације, возач је дужан да забележи прелазак државне границе уносом стандардне словне ознаке државе на чију територију ступа. Уколико је на возилу уграђен аналогни тахограф, возач је дужан да на полеђини тахографског листића читљиво напише датум, време и место (назив граничног прелазак) преласка државне границе, као и километражу возила у датом тренутку.

Регистрација преласка државне границе региструје се на самом граничном прелазу уколико постоји паркинг, односно на првом месту где се након уласка у државу возач може безбедно зауставити тако да не омета кретање саобраћаја.

Уноси из става 3. и 4. овог члана врше се искључиво када возило није у покрету.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата, јер је наведени предлог део ЕУ Пакета мобилности 1, а имајући у виду разлике које постоје између АЕТР Споразума и прописа ЕУ, није вршено даље усклађивање закона са свим одредбама тзв: Пакета мобилности 1 ЕУ из 2020. године јер би усвајањем поменутих предлога могло доћи до кажњавања наших превозника и возача који обављају међународне друмске превозе у складу са АЕТР

Споразумом. Треба напоменути да надзорни органи Европске уније, наше возаче контролишу у складу са АЕТР Споразумом.

„Изузетно, у ставу 5. овог члана, уколико је у возило уграђен смарт тахограф друге генерације, овај унос може бити регистрован док је возило у покрету, уколико тахограф региструје прелазак државне границе.“

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата, јер је наведени предлог део ЕУ Пакета мобилности 1, а имајући у виду разлике које постоје између АЕТР Споразума и прописа ЕУ, није вршено даље усклађивање закона са свим одредбама тзв: Пакета мобилности 1 ЕУ из 2020. године јер би усвајањем поменутих предлога могло доћи до кажњавања наших превозника и возача који обављају међународне друмске превозе у складу са АЕТР Споразумом. Треба напоменути да надзорни органи Европске уније, наше возаче контролишу у складу са АЕТР Споразумом.

-Члан 21. став 7: "Агенција је дужна да изда заменску картицу у року од осам радних дана од пријема захтева из става 1. овог члана. Картица која се издаје ради замене изгубљене или украдене картице имаће датум истека 5 година од дана издавања."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у супротности са АЕТР Споразумом и ЕУ прописима.

-Члан 22. став 6: "Картица возача која је издата од надлежног органа друге државе уговорнице АЕТР споразума, мора бити замењена за важећу картицу која је издата у Републици Србији у року од 6 месеци."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер АЕТР Споразум прописује да се картице возача издате од стране уговорнице међусобно признају. Дакле, не постоји обавеза замене картице.

-Члан 40. став 3: "Уз пријаву за полагање испита лице прилаже доказ да има најмање средње образовање у четворогодишњем трајању у подручју рада саобраћај, електротехника или машинство и обрада метала."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је став да је, имајући у виду досадашње искуство у погледу полагања испита за техничара, трогодишње средње образовање довољан услов да се кандидат пријави за полагање испита. Није потребно вршити даље поштравање овог услова и тако лицима са трогодишњим средњим образовањем онемогућити да се баве пословима техничара.

-Члан 40. став 7: "Агенција може за извођење обуке ангажовати правно лице које је стручно и материјално оспособљено да обавља те послове, након што се утврди да правно лице испуњава све услове за обављање послова обуке."

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер Агенција за безбедност саобраћаја може ангажовати само правно лице које је стручно и материјално оспособљено, тј. које мора да испуни све услове који су предвиђени да буду прописани подзаконским актом који прописује Агенција за безбедност саобраћаја.

-Члан 59. став 2. тачка 10) се брише, уместо тога у члану 57. додаје се тачка 12а. и гласи: "које возачу возила у јавном линијском приградском и градском превозу путника, односно

у међумесном линијском превозу путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Републике Србије, не омогући да по реду вожње искористи паузу од најмање 5 минута на сваком полазном стајалишту пре сваког поласка, супротно члану 6. став 4. овог закона;"

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер се возач такође мора казнити у случају да не користи прописану паузу. Такође, за одредбу члана 6. став 4. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима већ постоји казнена одредба за превозника у члану 56. став 1. тачка 12) поменутог закона.

## 7) Татјана Ивановић, дипл.инж.саоб.

Дата су укупно четири предлога за измену и допуну Нацрта закона, и то:

**ПРЕДЛОГ 1:** Овај предлог се односи на члан 1. Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима.

Предлог је да члан 2. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима („Службени гласник РС”, бр. 96/15 и 95/18) гласи:

„Члан 2.

Овај закон се примењује на друмски превоз:

- 1) терета, када је највећа дозвољена маса возила већа од 3,5 t;
- 2) путника, возилима која су својом конструкцијом и опремом прилагођена за превоз више од девет лица, укључујући возача.

Изузетно од става 1. овог члана, одредбе овог закона се не примењују на МЕЂУНАРОДНИ друмски превоз:

- 1) возилима чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h;
- 2) возилима чији је власник односно корисник полиција, служба цивилне заштите и ватрогасна служба, када се превоз обавља у сврху извршавања задатака служби и под њиховим надзором;
- 3) возилима, укључујући и возила која се користе за некомерцијални превоз хуманитарне помоћи, када се користе у ванредним ситуацијама или акцијама спашавања;
- 4) специјализованим возилима која се користе у медицинске сврхе;
- 5) возилима када се испитују на путу у сврху техничког развоја или одржавања и новим или преправљеним возилима која нису регистрована за кретање у саобраћају;
- 6) возилима чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t, када се користе за некомерцијални превоз терета;
- 7) возилима од историјског значаја (олдтајмер), по прописима државе у којој су регистрована, када се користе за некомерцијални превоз путника или терета;
- 8) специјалним возилима за превоз оштећених и неисправних возила, када се користе до 100 km од седишта, односно огранка превозника;

9) возилима чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t када се користе за превоз материјала, опреме или механизације коју возач користи у току свог рада и која се користе најдаље до 100 km од седишта односно огранка превозника, уколико управљање возилом није основна активност (делатност) лица које управља возилом и не ради се о јавном превозу;

10) ВОЗИЛИМА У ЈАВНОМ ЛИНИЈСКОМ ПРЕВОЗУ ПУТНИКА НА ЛИНИЈАМА ДУЖИНЕ ДО 50 КМ.

Изузетно од става 1. овог члана, одредбе овог закона не примењују се на друмски превоз који се обавља у целини на територији Републике Србије:

- 1) специјализованим возилима за превоз опреме циркуса и забавних паркова;
- 2) специјализованим возилима за превоз новца и/или драгоцености;
- 3) специјализованим возилима за превоз кошница;
- 4) ВОЗИЛИМА ИЗ СТАВА 2. ТАЧ. 1)-7).

Изузетно од става 1. овог члана, одредбе чл. 4-12. овог закона не примењују се на друмски превоз који се обавља у целини на територији Републике Србије:

1) возилима када се користе за одржавање канализационих система, за заштиту од поплава, за одржавање водоводних, гасоводних и електродистрибутивних инсталација, за сакупљање и одлагање КОМУНАЛНОГ ОТПАДА ИЗ ДОМАЋИНСТАВА;

2) возилима када се користе за одржавање и управљање путевима;

3) возилима када се користе за одржавање телефонско-телеграфске мреже, за радио-телевизијску дифузију и возилима када се користе за откривање радио или телевизијских предајника и/или пријемника;

4) возилима када се користе за прикупљање млека са сточних газдинстава и за допремање посуда за млеко или млечних производа намењених за животињску исхрану;

5) возилима пружалаца универзалних услуга чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t када се користе за испоруку пошиљака као универзалне услуге у складу са прописима из области поштанских услуга, најдаље до 100 km од седишта, односно огранка превозника, уколико управљање возилом није основна активност (делатност) лица које управља возилом;

6) теретним возилима намењеним за вршење рада на начин да се возилом не може превозити никакав други терет;

7) возилима када се користе за оспособљавање и спровођење испита кандидата за возача ради стицања возачке дозволе или за оспособљавање и спровођење испита возача за стицање сертификата о стручној компетентности

8) СПЕЦИЈАЛНИМ ВОЗИЛИМА ЗА ПРЕВОЗ ОШТЕЋЕНИХ И НЕИСПРАВНИХ ВОЗИЛА, КАДА СЕ КОРИСТЕ ДО 100 КМ ОД СЕДИШТА, ОДНОСНО ОГРАНКА ПРЕВОЗНИКА;

9) ВОЗИЛИМА ЧИЈА НАЈВЕЋА ДОЗВОЉЕНА МАСА НЕ ПРЕЛАЗИ 7,5 Т КАДА СЕ КОРИСТЕ ЗА ПРЕВОЗ МАТЕРИЈАЛА, ОПРЕМЕ ИЛИ МЕХАНИЗАЦИЈЕ КОЈУ ВОЗАЧ КОРИСТИ У ТОКУ СВОГ РАДА И КОЈА СЕ КОРИСТЕ НАЈДАЉЕ ДО 100 КМ

ОД СЕДИШТА ОДНОСНО ОГРАНКА ПРЕВОЗНИКА, УКОЛИКО УПРАВЉАЊЕ ВОЗИЛОМ НИЈЕ ОСНОВНА АКТИВНОСТ (ДЕЛАТНОСТ) ЛИЦА КОЈЕ УПРАВЉА ВОЗИЛОМ И НЕ РАДИ СЕ О ЈАВНОМ ПРЕВОЗУ.

Изузетно од става 1. овог члана, одредбе овог закона не примењују се на друмски превоз који се обавља возилима чији је власник или корисник Војска Србије, као и возилима војних снага других држава и организација које према посебном споразуму користе путеве Републике Србије.

Посебан пропис о радном времену, паузама и одморима посаде војних возила у друмском превозу, времену управљања војним возилом, условима које мора да испуни тахограф, односно граничник брзине, у погледу одобрења типа и начин коришћења тахографа, тахографских листића и тахографских картица доноси министар надлежан за послове одбране.

Возила у која мора бити уграђен тахограф и изузећа од уградње тахографа дефинисана су прописом којим се уређују услови које морају да испуњавају возила у саобраћају на путу у погледу димензија, техничких услова и уређаја, склопова и опреме и техничких норматива.

Одредбе овог закона примењују се и на друмски превоз путника возилима са 7+1 и 8+1 места за седење којима се обавља лимо сервис.”.

**Изјашњење:** Овај предлог се прихвата и биће саставни део Нацрта закона који ће се послати у даљу процедуру.

**ПРЕДЛОГ 2:** Предлог се тиче члана 4. Нацрта

Предлог је да члан 4. гласи:

“Члан 4.

У члану 11. став 1. мења се и гласи: „Уколико је возач у одређеном периоду времена одсуствовао са рада због боловања, годишњег одмора ИЛИ ПО ДРУГОМ ОСНОВУ УТВРЂЕНОМ ПРОПИСОМ О РАДУ (ПЛАЋЕНО И НЕПЛАЋЕНО ОДСУСТВО) или управљао возилом које није из области примене овог закона, превозник је дужан да за сваки такав период возачу изда Потврду о активностима возача.”.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је извршено даље усклађивање са АЕТР Споразумом (Анекс 3 АЕТР Споразума) и прописима ЕУ, као и јасно прецизирање у којим случајевима се Потврда о активностима возача може издавати. Сва друга одсуства се бележе употребом тахографа, односно ручним уносом од стране возача. Такође, у претходном периоду је приликом надзора на путу примећено коришћење Потврде о активностима возача на непрописан начин, односно злоупотреба издавања ове потврде, тако да је Нацртом предложена измена члана 11. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима.

**ПРЕДЛОГ 3:** Предлог се тиче члана 29. Нацрта.

Предлог је да се брише члан 29. Нацрта.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је изменама и допунама закона из 2018. године оваква казнена одредба избрисана, а у претходном периоду надзорни органи су приликом надзора на путу уочили да већи број возача не даје или нема доказе који су прописани чланом 18. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, чиме су избегавали санкционисање прекршаја који се могу утврдити увидом у тахографске листиће, картицу возача и др. На тај начин, обесмишљава се комплетан систем тахографа и досадашња пракса је показала да је потребно додати и казне за превозника како би се избегло и потенцијална злоупотреба од стране превозника на начин да сугеришу возачима да немају или да не дају на увид сва прописане документе из члана 18. овог закона.

**ПРЕДЛОГ 4:** Предлог се тиче члана 40. став 1. Нацрта. Предлог је да се у члану 40. став 1. речи “30 дана” замене речима “од једне године”.

**Изјашњење:** Овај предлог се прихвата и биће саставни део Нацрта закона који ће се послати у даљу процедуру.

## **8) НИС а.д. Нови Сад**

Начелне примедбе на текст Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима су следеће:

-Сматрамо да је потребно да се пропише да инспекцијска тела која спроводе инспекцијски надзор морају бити опремљена читачима за даљинско читавање података с паметних тахографа (ДСРЦ пријемник и програм).

**Изјашњење:** Наведено је већ прописано чланом 21. став 7. тачка 5) Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима.

-Потребно је прописати да возила чија је маса од 2,5 до 3,5 тоне, која су категорије N1, а која учествују у међународном превозу морају бити опремљена дигиталним тахографом.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер у овом тренутку, а имајући у виду разлике које постоје између АЕТР Споразума и прописа ЕУ, није вршено даље усклађивање закона са свим одредбама тзв: Пакета мобилности 1 ЕУ из 2020. године. Треба напоменути да надзорни органи Европске уније, наше возаче контролишу у складу са АЕТР Споразумом.

-Предлажемо да се казнене одредбе за недостављање картице на време од стране физичких лица (за возаче) поопштре (у вези са члановима 18. став 5. и 15. став 5. важећег Закона), а да се пропише да превозник може да буде ослобођен одговорности због непреузимања података уколико приложи доказ да је возача на време информисао о његовој обавези.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер се овим изменама и допунама није повећавао новчани износ казни у члановима закона у којима се налазе поменуте казне.

-У пракси се често дешава да, приликом инспекцијског надзора, превозник буде кажњен јер није податке преузео на време, без обзира што је возача информисао (нпр. навођењем обавезе у уговору о раду, затим смс или порукама путем вибера или на други начин) о обавези достављања картице како би подаци били преузети најмање једном у 28 дана. Возач

не осећа обавезу достављања картице правовремено, јер не сноси никакве консеквенце, мада је законом прописана казна за физичко лице.

Такође, достављене су следећи предлози за измену и допуну Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима:

-У члану 3. Нацрта закона којим се мења члан 8. важећег Закона, потребно је додати нови став 2. и став 3. који гласе:

„Став 5. мења се и гласи: „Члан посаде возила може имати највише три скраћена дневна одмора између свака два недељна одмора, ОСИМ У СЛУЧАЈУ ИЗУЗЕТКА СТАВА 4. ИЗ ОВОГ ЧЛАНА.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер постојећа одредба закона није проузроковала проблеме са организацијом рада вишечлане посаде.

-Став 7. мења се и гласи: „Недељни одмор мора да започне најкасније по завршетку шестог 24-часовног периода у којима је члан посаде реализовао радно време или расположивост.“

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер важећа одредба није двосмислена, односно завршетак недељног одмора, који може да траје и дуже од 24 часа, је почетак било које друге активности возача која није одмор (управљање возилом, остали послови, расположивост).

Досадашњи став 2. постаје став 4.

-Члан 4. Нацрта закона којим се мења члан 11. став 1. важећег Закона, потребно је изменити тако да гласи:

„У члану 11. став 1. мења се и гласи: „Уколико је возач у одређеном периоду времена користио боловање, годишњи одмор, имао одсуство са посла које не представља дневни или недељни одмор, превозник је дужан да за сваки такав период возач изда Потврду о активностима возача.“

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у супротности са АЕТР Споразумом.

-Потребно је додати и нови став 2. Нацрта закона који гласи:

„Потврда се не издаје за активности које представљају време управљања, остало радно време, време расположивости, време пауза, одмора у току дневног рада, дневних и недељних одмора, већ се ове активности евидентирају помоћу тахографа, ручним уносом у тахограф или уписивањем података на полеђину тахо листића или термалног папира за испис или други валидан документ.“

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је непотребно имајући у виду дефиницију за „активност возача“ у важећем члану 3. став 1. тачка 43), као и члан 16. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима,

Предлажемо измену члана 3. став 1. тачка 1) важећег Закона, тако да гласи:

„Возило је свако моторно возило, вучно возило, приколица или полуприколица укључујући и скуп возила, и то: ...“

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер се Закон о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима односи на друмске превозе терета возилима односно скупом возила, када је највећа дозвољена маса возила или скупа возила већа од 3,5 тона, па



се из тог разлога у дефиницији речи „возила“ морају оставити речи „укључујући и скуп возила“. Такође, напомињемо да је чланом 79. став 1. тачка 1) подтачка (4) Правилника о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима прописано да путничка возила морају имати тахограф, ако се возилом, односно скупом возила обавља друмски превоз на који се примењују прописи о радном времену посаде возила и тахографима, као и да је чланом 79. став 1. тачка 5) подтачка (5) истог правилника прописано да теретно возило мора имати тахограф, ако теретно возило односно скуп возила има највећу дозвољену масу преко 3,5 тона.

-Члан 16. став 14. важећег Закона потребно је прецизирати јер је нејасно да ли возач уноси словну ознаку државе тек када почне радно време (односно када почне активност волана или чекића – управљања возилом или осталог радног времена) или за њега обавеза уноса словне ознаке државе важи чим отпочне арбајт сате, односно дневне активности?

Нпр. возач отпочиње радни дан – дневне активности у 7.00 тако што има 2 сата расположивости, а затим у 9.00 управља возилом 2 сата. Нејасно је да ли унос словне ознаке државе мора да уради у 7.00 или у 9.00 часова.

У важећем пропису не постоји дефинисан термин тзв. „арбајт сати“, односно дневних активности возача од почетка радног дана до завршетка радног дана тј. од завршетка претходног дневног или недељног одмора до почетка наредног дневног или недељног одмора. Сматрамо да би било корисно дефинисати овај појам како би се јасно разграничила разлика између радног времена и дневних активности возача, као и недоумице које изазива приликом тумачења. У енглеској верзији 165/2014 постоји термин даилу воркинг период (дневни радни период), који се разликује од термина даилу воркинг тиме (дневно радно време) и који означава тзв. „арбајт сате“.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је важећом одредбом и члану 16. став 14. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима јасно прописано да обавеза уноса стандардне словне ознаке државе наступа на почетку радног времена у возилу, односно на завршетку радног времена у возилу.

## 9) Мирослав Грбић

Дате су следеће примедбе и сугестије на текст Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима:

- Важећим законом није прецизно дефинисана казнена одредба члана 61. став 1 тачка 32) која гласи „које у дигитални тахограф не унесе податке о држави почетка, односно завршетка рада на возилу, супротно члану 16. став 14. овог закона (члан 12. став 5. бис Анекса АЕТР споразума)“ у погледу јасне дефиниције прекршаја.

Наиме, остаје нејасно да ли појединачно прекршај чини, пропуштање уношења словне ознаке државе почетка или државе завршетка рада на возилу, или прекршај могу чинити пропуштање уношења државе почетка и државе завршетка рада на возилу.

Наведено је битно из разлога што, ако возач у току дана не врши уношење словне ознаке на почетку и крају радног времена, остаје нејасно да ли се наведеном возачу сачињавају 1 или 2 прекршајна налога. Наведено добија на значају, ако возач уопште не врши унос земље почетка и земље завршетка рада на возилу, те је нејасно да ли му током надзора на путу, за

текући и претходних 28 дана, треба сачинити више од 20 или више од 40 налога (када се све сабере)? Ситуација се додатно компликује приликом надзора у просторијама превозника када се контролишу подаци за претходних годину дана. Ситуацију додатно отежава чињеница да програм за контролу Tachospeed, не чува овај податак за претходних годину дана, већ брише из евиденције након 2-3 месеца након читавања.

Око предметног прекршаја и надзорни органи на територији Р. Србије, немају јединствен став, као ни прекршајни судови. Прекршајни апелациони суд је до скоро имао став да превозници који се баве националним превозом, немају обавезу уноса државе почетка и државе завршетка, те су ослобађали од прекршајне кривице возаче, који нису вршили уношење предметних података, а који су подносили прекршајним судовима захтеве за судско ослобављање.

Због свега наведеног потребно је прецизније дефинисати казнену одреду, тј. члан 61. став 1. тачка 32). Такође, предлажем да се наведени прекршај може констатовати само за период, текућег дана и претходних 28 дана од дана читавања картице, као и за укидање наведене обавезе за оне возаче који се искључиво баве националним превозом. Наиме, за возаче који су запослени у правним лицима који поседују лиценцу за обављање националног превоза, предметни подаци нису од значаја, тако да и пропуштање њиховог уношења, нема значаја за обављање транспорта.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је чланом 34. Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима већ извршено раздвајање казни за поменуте случајеве, а поменуте казнене одредбе се односе и на обављање домаћег друмског превоза на који се овај закон примењује.

- Важећим Законом није прецизно дефинисана казнена одредба члана 59. став 1 тачка 40) која гласи „које не уписује на тахографски листић ручно своје активности осим управљања возилом, читко и без прљања листића, ако је у возило уграђен аналогни тахограф, односно не врши ручни унос својих активности у дигитални тахограф коришћењем апликације за ручни унос, супротно члану 16. став 9. овог закона (члан 12. став 2.б) Анекса АЕТР споразума)“, у погледу јасне дефиниције прекршаја.

Наиме, остаје нејасно да ли појединачно прекршај чини, пропуштање вршења једног ручног уноса или ручног уноса у посматраном периоду, нпр. за претходних 28 дана.

Наведено је битно из разлога што, ако возач не врши ручни унос активности, било на дигиталном тахографу или тахографском листићу, остаје нејасно да ли се наведеном возачу сачињава 1 прекршајни налог, или онолико прекршајних налога колико је појединачних ручних уноса, возач пропустио да изврши у посматраном периоду. Наведено добија на значају, када се зна да казна за прекршај износи 40 000,00 динара, те у зависности од ситуације у пракси наведена сума, може бити значајно умножена.

Ситуацију додатно компликује и техника вршења ручних уноса на првим верзијама дигиталног тахографа (YU тахографи), као и уочавање извршених ручних уноса приликом надзора на поменутих тахографима.

Око предметног прекршаја и надзорни органи на територији Р. Србије, немају јединствен став, као ни прекршајни судови. Поједини прекршајни судови у случају сачињеног већег броја прекршајних налога, на поднети захтев возача за судско одлучивање, обједине предмет, третирајући га као један прекршај у продуженом трајању, док неки прекршајни

судови, третирају сваки захтев као појединачни предмет. Због свега наведеног, потребно је прецизније дефинисати казнену одредбу.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер нема потребе мењати ову одредбу ради прецизирања, јер се казна односи на сваки појединачни ручни унос, а прекршајни суд има право да одреди да ли се ради о стицају или прекршају у продуженом трајању.

#### 10) АМСС-ЦМВ, Сектор за стручно усваршавање, развој и безбедност саобраћаја

Достављени су следећи предлози за измене и допуне Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима:

-Члан 6. став 5: Време расположивости може се сматрати паузом (Предлог: Прецизно навести шта се подразумева под речи МОЖЕ, или избрисати овај став).

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у супротности са АЕТР Споразумом. Указујемо да је одредба члана 6. став 5. у потпуности преузета из АЕТР Споразума. Такође, брисање овог става није прихватљиво.

-Допунити члан 4. став 2. при чему треба навести шта се сматра почетком дневног радног времена а шта завршетком дневног радног времена или у члану 3. навести дефиницију дневног радног времена.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у члану 3. став 1. тачка 33) Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима већ дефинисано радно време. Из достављеног предлога није јасно шта се подразумева под термином „дневно радно време“, односно шта се подразумева када се захтева да се тачно наведе почетак дневног радног времена и завршетка дневног радног времена.

- У закону све вредности које се могу изразити нумерички треба их писати бројевима. Нпр. Члан 40. предлога закона пише ... најмање три године ... у року од 30 дана ...

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је у супротности са чланом 40. Јединствених методолошких правила за израду прописа („Службени гласник РС“, број 21/10) где је прописано да се бројеви у пропису пишу до броја десет словима, а преко десет цифрама, осим када природа ствари захтева другачије.

-У члану 12. евидентирати да се и прелазак државне границе може сматрати као један од разлога одступања од одредаба чл. 4-8, само у случајевима ако је возач граничном прелазу приступио након коришћења дневног или недељног одмора.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер за наведени случај (прелазак државне границе) АЕТР Споразумом или ЕУ прописима није предвиђено да возач може да одступи од појединих одредаба које се помињу у члану 12. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима.

## 11) Самостални синдикат путара Србије

Примедба на текст Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима је следећа:

-У Члану 2. став 5. тачка 2. дошло је до измене која у актуелном нацрту гласи “возилима када се користе за одржавање и управљање путевима“. У важећем Закону имамо сличну формулацију која гласи „Возилима за одржавање и управљање путевима“. Специфичности посла, нарочито за време обављања зимске службе/чишћења снега захтевају одређену флексибилност. Међутим, целокупна област се изузима од примене овог Закона и препушта уређењу послодавцу.

У стварности примена оваквог решења се злоупотребљава и подразумева изузимање свих возила за одржавање и изградњу путева од примене овог Закона јер је тумачење ове одредбе немогуће контролисати ретроактивно.

Изузимањем од примене на све посаде одредбе чл. 4.-12. закона којима се уређују радно време, време управљања возилом, пауза, одмори у току дневног рада и дневног и недељног одмора, значајно се угрожава њихова безбедност и здравље, као и безбедност других учесника у саобраћају. Ово због тога што се искључивом применом Закона о раду не обезбеђују потребни услови рада који би смањили ризик који настаје услед преморености посада. Зато иницирамо да се изврше измене поменутог Закона како би се и на возила за одржавање и управљање путевима примењивали чл. 4.-12. Закона о радном времену посаде возила у друмском саобраћају и тахографима, или да се врати првобитно решење које је постојало у закону из 2015.године, „специјалним возилима за одржавање и управљање путевима“.

**Изјашњење:** Чланом 2. став 5. тачка 2) Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима прописано да се одредбе чл. 4-12. овог закона не примењују на друмски превоз који се обавља у целини на територији Републике Србије возилима за одржавање и управљање путевима.

С тим у вези, приликом обављања друмског превоза искључиво у сврхе одржавања и управљања путевима, у целини на територији Републике Србије, на превозника и посаду тих возила не примењују се одредбе чл. 4-12. поменутог закона. Међутим, приликом обављања оваквог друмског превоза, превозник и посада возила морају да се придржавају осталих одредаба овог закона, односно тахограф мора да се користи на прописан начин. У случају да се истим возилима обавља друмски превоз у неке друге сврхе које нису обухваћене чланом 2. став 5. тачка 2) Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима, изузећа од чл. 4-12. се не могу примењивати.

Наведено изузеће је прописано због специфичности послова и друмских превоза која се обављају у сврхе одржавања и управљања путевима, односно чињенице да се не врши комерцијални превоз терета приликом кога посаде возила морају да се придржавају свих одредаба предметног закона. Напомињемо да је Европским споразумом о раду посада на возилима која обављају међународне друмске превозе (АЕТР) прописано много шире изузеће у смислу да се наведени споразум не примењује у целости на међународни друмски превоз који се обавља возилима служби за одржавање и управљање путевима. Такође, прописи Европске уније из ове области прописују да државе чланице могу прописати овакво изузеће на својој територији, када се врши друмски превоз у сврхе одржавања и

управљања путевима. Законом о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима („Службени гласник РС“, број 95/18) из 2018. године, за друмске превозе који се искључиво обављају у сврхе одржавања и управљања путевима, у целини на територији Републике Србије, ово изузеће је прописано само за чл. 4-12. овог закона, чиме се за дневно и недељно радно време возача, односно дневно и недељно време управљања возилом примењују одредбе Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05, 54/09, 32/13, 75/14, 13/17-УС, 113/17 и 95/18). Овим изменама из 2018. године прописано је правилно коришћење тахографа и у овим возилима за време обављања друмских превоза у сврхе одржавања и управљања путевима, чиме се жели постићи унапређење безбедности саобраћаја на путевима на начин да тахограф омогућава бележење основних параметара кретања односно коришћења возила, као што су пређени пут, време управљања возилом и друго.

За примењивање одредаба Закона о раду, инспекцијски надзор над применом тог закона врши инспекција рада Министарства за рад, запошљавање, борачка и социјална питања.

Имајући горенаведено у виду, овај предлог се не прихвата.

## **12) Зоран Симовић**

Примедба се односи на члан 11. став 1. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима и гласи:

Уколико изоставите термине „одсутствовао са посла, био расположив, обављао друге послове“, који су постојали у претходном члану 11. став 1. мали превозници (са аналогним тахографом и два-три возила) који немају посла за сва возила свакога дана, неће више моћи да издају потврду возачу који не ради на пример 10 дана (јер нема посла) или управља возилом три пута у месецу, што у пракси врло често постоји. Ови возачи мораће да цртају гомилу листића а због тога могу да имају проблема са полицијом. Такође, морали би да израдите нове Потврде о активностима.

**Изјашњење:** Овај предлог се не прихвата јер је извршено даље усклађивање са АЕТР Споразумом (Анекс 3 АЕТР Споразума) и прописима ЕУ, као и јасно прецизирање у којим случајевима се Потврда о активностима возача може издавати. Сва друга одсуства се бележе употребом тахографа, односно ручним уносом од стране возача. Такође, у претходном периоду је приликом надзора на путу примећено коришћење Потврде о активностима возача на непрописан начин, односно злоупотреба издавања ове потврде, тако да је Нацртом предложена измена члана 11. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима. Ако возачи имају уредну документацију којом доказују све своје активности за текући дан и претходних 28 дана, неће имати никакве проблеме са надзорним органима приликом вршења надзора на путу. Такође, измена изгледа и саржаја Потврде о активностима возача није потребна.

## **13) Жарко Ђорђевић**

Примедба и предлог на Нацрта закона о изменама и допунама Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима је следећа:

Члан 4. ст. 2. дефинише најдуже дневно радно време, чланови 55 – 61. (ст. 1, тачка 2) дефинишу казнене одредбе за прекорачење дневног радног времена, али у ЗОРВ није дефинисан појам дневног радног времена.

Предлог:

У члану 3. став 1. треба додати нову тачку која гласи: „Дневно радно време је укупно време активности возача између два одмора“.

Члан 41. став 3. не дефинише возила која нису из Европске уније.

**Изјашњење:** Како је овај предлог достављен 28. новембра 2024. године, односно након периода одржавања јавне расправе, исти није узет у разматрање.

Нацрт закона је током одржаног округлог стола и током јавне расправе добио подршку већине заинтересованих страна, а након усвајања појединих предлога, примедби и сугестија, иновирани Нацрт закона који ће бити достављен у даљу процедуру допринеће даљем уређењу система у овој области.