



Zagreb, 18. listopada 2017.g.

Klasa: 023-03/17-05/64

Ur. br.: 311-39/08-17-01

Z A P I S N I K

sa prvog sastanka Strukovne skupine putničkog prometa HGK - Komore Zagreb, održanog 10. listopada 2017. godine

Nazočni članovi Strukovne skupine: Hrvoje Meštrović (Meštrović prijevoz d.o.o.); Berislav Saraja (Čazmatrans-nova d.o.o.); Dražen i Damir Pavlović (Čazmatrans-promet d.o.o.); Ana Sarajlić (Jelinak d.o.o.); Danijel Kudek (Zagrebački holding d.o.o. - Podružnica ZET); Igor Krznarić (Maluks promet d.o.o.); Luka Grgurić (Samoborček d.o.o.); Franjo Grgurić (Autoturist Samobor d.o.o.); Davor Puh (Puh-tours d.o.o.); Marko Zelenika (Croatia bus d.o.o. i Pleso prijevoz d.o.o.)

Djelatnici HGK- Komore Zagreb: Marko Došen i Vesna Komorčec

Dnevni red:

1. Problematika radne snage (vozači, radnici u održavanju)
2. Izmjena Zakona o fiskalizaciji
3. Izmjena Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
4. Razno

AD 1)

Sastanak je otvorio Marko Došen, tajnik Strukovne skupine, pozdravio sve nazočne te ih je upoznao s razlogom sazivanja ovog sastanka. Zahvalio se prisutnima na odazivu uz napomenu da je poziv za održavanje sastanka poslan na puno više adresa, da su teme sastanka iznimno važne za poslovanje ove struke te ujedno izrazi žaljenje na slabijem odazivu prijevoznika.

Predsjednik Strukovne skupine, Hrvoje Meštrović nastavio je s temom o nedostatku radnika rekavši da zakonske regulative usporavaju priliv vozača i radnika na tehničkom održavanju. Potražnja je velika a ponuda na tržištu rada premala, dodao je, da se većina radnika sa tržišta odluči zaposliti u ZET-u kojemu ne mogu konkurirati ostali prijevoznici linijskog prometa jer se financira iz gradskog Proračuna, samim tim omogućuje radnicima bolje uvjete i veća primanja.

Ostali prijevoznici uključili su se u raspravu na ovu temu, složivši se da bi trebalo motivirati radnike povećanjem plaća, uzevši u obzir sve troškove prijevoza, jedini način kako provesti riječi u djelo je isključivo povećanjem cijena usluge prijevoza.

G. Saraja se uključio te rekao da bi realnu cijenu prijevoza trebala izračunati formulom: potrošnja goriva jednog vozila x 4, dodavši da je cijena goriva nešto jeftinija u ostalim zemljama EU u odnosu na našu zemlju, te da jedino ZET prati spomenuti izračun (zbog financiranja iz gradskog proračuna) dok ostali prijevoznici nemaju iste mogućnosti.

Direktori Croatia busa d.o.o. i Autoturista d.o.o. su iznijeli svoja iskustva kako zadovoljiti potrebu za radnicima. Obje tvrtke su zbog povećavanja voznog parka bile prinuđene financirati edukaciju radnika koje su nakon završenog školovanja zaposlili uz potpisivanje ugovora u kojem se uvjetovao ostanak u firmi u dogovorenom vremenskom roku. Ovim postupkom su dobili radnike, početnike bez stečenog radnog iskustva tako su privremenom mjerom zadovoljili trenutne potrebe za radnicima, no opet postoje slučajevi gdje ti radnici prijevremeno odlaze.

Raspravljalo se na koji način motivirati buduće učenike da se upisuju za deficitarna zanimanja kao što je vozač, mehaničar, autoelektričar, mehatroničar, ujedno zahtijevati od Ministarstva rada da uvede kvote bez ograničenja za rad radnika iz zemalja sličnog govornog područja (BiH, Srbija, Kosovo, Crna Gora, Makedonija)

Razmatrala se i mogućnost zapošljavanja mlađih umirovljenika sukladno Zakonu o radu.

Uz sve navedeno g. Saraja je spomenuo kompliciranost našeg sustava kod zapošljavanja radnika, odnosno broj dokumenata koje radnik mora predati prilikom zapošljavanja, dok spomenutu praksu ne provode ostale zemlje EU, ne opterećuju se bespotrebnom papirologijom, dakle, osim što imaju veću cijenu rada imaju brži i jednostavniji postupak zapošljavanja.

G. Meštrović se vratio na temu cijena usluge prijevoza te izjavio da su po regijama različite interesne sfere u ovoj branši, stoga bi trebalo urediti pravila jednaka za sve tzv. „preporučena cijena“ kao u Komori arhitekata, građevinara i odvjetnika.

Na isto se nadovezao Damir Pavlović pitajući se zašto prijevoznici ne mogu složno zatražiti od Vlade RH povlaštenu cijenu goriva, kao poljoprivrednici i ribari, na taj način bi se smanjili troškovi prijevoza.

Prijedlog o kodeksu prilikom zapošljavanja radnika, ostao je samo prijedlog, ideja je bila ako radnik prelazi iz jedne tvrtke u drugu da se kontaktira tvrtka i informira o radniku. Rečeno je da je ovo neostvarivo, jer, *ako ja neću zaposliti radnika koji je napustio tvoju firmu, netko drugi će ga zaposliti.*

U raspravu se uključio g. Puh (Puh tours d.o.o.), koji ne obavlja linijski prijevoz nego povremeni prijevoz putnika (turiistički), problem je kako je rekao što prijevoznici iz zemalja EU imaju niži PDV od naših, a još veći problem je što strani autobusi dovoze

turiste u našu zemlju da pri tom ne plaćaju nikakav porez, samim tim su konkurentniji od naših za 25%.

Zaključak 1. točke dnevnog reda:

- za zanimanja vozač, mehaničar, auto električar i sl. ukinuti ograničenja (kvote) i dozvoliti slobodno zapošljavanje iz okolnih zemalja
- zahtijevati od srednjih škola da povećaju broj upisa učenika za tehnička zanimanja (vozač motornog vozila, autolimar, autoelektričar, mehaničar)
- da svi prijevoznici prema svojim mogućnostima istraže i ukalkuliraju povećanje cijene prijevoza što bi omogućilo povećanje cijene rada.
- traži se promjena zakonske regulative da se uvede tzv. „normativ“ (minimalna cijena prijevoza ispod koje se ne bi smjelo raditi), radi zaštite cijene rada, povećanje kvalitete i sigurnosti prijevoza.

Sa svim navedenim upoznati:

- Ministarstvo rada i mirovinskog sustava
- Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta
- Udruženje cestovnog putničkog prometa pri HGK, gospodina Antuna Presečkog, predsjednika Udruženja

AD 2)

Od 1.7. ove godine primjenjuju se fiskalni računi u prijevozu putnika uz izuzetak za lokalni linijski prijevoz.

Svi prisutni su se složili da je u linijskom prijevozu spomenuto dosta otežavajuća stavka zbog zadržavanja autobusa na stanicama, ne mogućnost spajanja na sustav Porezne uprave i sve ostale nuspojave koje su nastale primjenom fiskalizacije.

Uz sve navedeno dodali su, vrijeme trajanja jedne linije otprilike iznosi od 15 do 30 minuta, s izdavanjem fiskalnih računa ovo vrijeme se povećava do razine da se ne može poštivati vozni red te je pred vozačima ogroman pritisak i situacija je neodrživa.

G. Meštović se primjenom ovog Zakona obratio Ministarstvu financija i obrazložio da njegove linije iako imaju dozvolu kao županijske imaju karakteristike lokalnih, te zatražio izuzeće fiskalizacije. Ministarstvo je odgovorilo da jedinice lokalne samouprave svojim odlukama, a na temelju posebnih propisa, uređuju linijski prijevoz putnika u javnom prometu na svom području, sukladno tome, ako je odlukom jedinice lokalne samouprave uređeno obavljanje linijskog prijevoza putnika i na područjima drugih jedinica lokalne samouprave, u takvim slučajevima nema obveze fiskalizacije prodaje karata.

Zaključak 2. točke:

Tražiti da se u Zakonu o fiskalizaciji prometa gotovinom izmjeni dio u kojem bi se naglasilo da sve linije javnog linijskog prijevoza putnika koje prometuju unutar 50 km ne podliježu primjeni fiskalnih računa.

AD 3)

Nacrt novog prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu je u izradi, govori se da ga priprema određeni Odvjetnički ured pod ingerencijom Ministarstva prometa i veza.

Prijevoznici bi rado sudjelovali u izradi istog, ili barem predložili svoje mišljenje o Nacrtu prijedloga Zakona s ciljem da zaštite i olakšaju svoje poslovanje u budućnosti.

Spomenuli su integrirani prijevoz, koji će prema regulativama EU uskoro profunkcionirati na našim prostorima.

Riječ je o novom sustav lokalnog javnog prijevoza putnika u kojem su sva vozila javnog prijevoza (vlakovi, autobusi, tramvaji) objedinjena u zajednički sustav prijevoza putnika u regiji. Za sve linije javnog prijevoza vrijedit će jedinstvene zajedničke karte na području cijele regije. Ovaj sustav koriste napredne zemlje EU.

- prijevoznici se pitaju, kada dođe do spomenutog, hoće li biti sastavni dio integriranog prijevoznog sustava ili ne, stoga bi predložili da se **traži produženje postojećih dozvola za obavljanje linijskog prijevoza na minimalno 10 godina.**
- uvođenjem integriranog prijevoza na neko područje, **suradnju bi trebalo ponuditi prijevozniku koji obavlja linijski prijevoz na tom području.**
- isto tako traže se izmjene u Zakonu vezanu za **posebni prijevoz putnika, tako da se posebni prijevoz putnika provodi samo na područjima na kojima ne postoji javni linijski prijevoz putnika.**

Potrebno je izmijeniti odredbu kod **korištenja posebnog prijevoza, posebno što se tiče prijevoza učenika osnovnih škola**, na način da se on dozvoljava isključivo ako ne postoji odgovarajući javno-linijski prijevoz putnika. Trenutno je prisutno neracionalno korištenje prijevoza učenika, tako da istovremeno na linijama voze javno-linijski autobus i posebni prijevoz, čime su značajno smanjeni prihodi u javnom prijevozu i ugrožena je njegova opstojnost.

O spomenutim izmjenama potrebno je obavijestiti nadležno Ministarstvo.

AD 4)

G. Kudek je prisutne upoznao sa poteškoćama na ZET - ovoj liniji Zagreb - Velika Gorica, spomenuo je da bi trebalo mijenjati postojeći vozni red zbog nemogućnosti stizanja na pojedina stajališta i ostalih komplikacija, prijevoznici su mu savjetovali da

pričeka do izglasavanja novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu u kojem će dosadašnji način usklađivanja voznih redova vjerojatno biti promijenjen, odnosno uređen kao u ostalim članicama EU, te će sporni vozni red moći izmijeniti na jednostavniji način.

Dotaknuo se i teme integriranog prijevoza za koji je kazao da će funkcionirati u suradnji sa Hrvatskim željeznicama.

Prijevoznici su još raspravljali o plaćanju poreza na susjednim granicama te izrazili žaljenje, što RH ne primjenjuje isti princip za strane prijevoznike. U raspravu se uključila gđa Sarajlić te podijelila svoja iskustva oko plaćanja poreza na granici obzirom da njezina tvrtka ima sjedište u BiH i RH.

Između ostaloga spomenuli su oslobađanje trošarina iz goriva kako bi smanjili troškove poslovanja.

Zatražili su još primjenu i provedbu zakona kada se radi o oporezivanju dohotka u kojem se **naknada za prijevoz poslodavcu ne oporezuje**. Smatra se da pojam naknade za prijevoz treba značiti samo **kupljena karta** te da se poslodavci često koriste izlikama ignorirajući zakon.

Sve ostale oblike naknade za prijevoz, gotovina i slično trebalo bi oporezivati.

O svim nabrojanim i razrađenim temama će se izvijestiti nadležne institucije i Udruga cestovnih prijevoznika pri HGK.

Predsjednik Strukovne skupine:
Hrvoje Meštrović

Tajnik Strukovne skupine:
Marko Došen

Zapisnik sastavila:
Vesna Komorčec