



Datum: 18.07.2026

Medij: Politika

Rubrika: Ekonomija

Autori: E.R.

Teme: Evropska komisija

Napomena:

Površina: 381



Naslov: Nepoznati detalji oko izdavanja vize D za vozače

Strana: 10



Foto: EPA/Nidal Saljic

Непознати детаљи око издавања визе Д за возаче

Још нису познати детаљи о томе како ће се дугорочне визе типа Д које за професионалне возаче са Западног Балкана предлаже Европска комисија издавати, а као најбрже и најреалније решење предлаже да се боравак више не рачуна по календарским данима већ према стварном времену проведеном у шенгенском простору, изјавио је председник Удружења за међународни транспорт Неђо Мандић, а преноси Танјуг. Према садашњем систему, дан уласка рачуна се као први, а дан изласка као последњи дан боравка, без обзира на то колико је сати возач заиста провео на територији Шенгена. „Сада, када имамо у минут и секунд евидентирано време, само треба да се каже да се рачунају 24 сата. То би нама дало додатних двадесет и више дана, што би за 50 до 60 одсто случајева било потпуно решење“, рекао је Мандић. Он је за РТС указао да би пуна примена правила да професионални возачи из Србије и земаља Западног Балкана у шенгенском простору могу да проведу највише 90 дана у периоду од 180 дана могла да угрози међународни превоз, извоз и снабдевање. Навео је да је још један од проблема неједначена примена правила међу државама чланицама. „Неке земље примењују једно, неке друго, и то је велики проблем. Нејединствена примена система је велики проблем“, казао је Мандић. Подсетио је да су представници превозника са Западног Балкана упутили заједничко писмо Бриселу после састанка одржаног у јуну и да је одговор ЕК брзо стигао, али да превозници нису задовољни понуђеним решењем.

Он је појаснио да се виза типа Д уобичајено издаје особама које су запослене или живе у држави која им је издала визу, као и да је Хрватска новим Законом о странцима предвидела могућност да је добију и држављани трећих земаља који не живе и не раде у Хрватској, али превозе робу за потребе њене привреде.

„Визу типа Д добијате када сте запослени или живите у земљи која вам је издала визу. Тада вас нико не контролише и слободно радите као грађанин Европске уније, односно земаља Шенгена“, навео је Мандић. Говорећи о том предложеном решењу, Мандић каже да оно отвара додатна административна и практична питања за превознике и возаче. „За сада имамо само Хрватску која је то предвидела, али још увек немамо правила и не знамо тачно како ће се визе издавати“, рекао је Мандић. Навео је и да осим тога питање боравка професионалних возача из Србије, БиХ, Црне Горе и Северне Ма-

► Неке земље примењују једно, неке друго, и то је велики проблем. Нејединствена примена система је велики проблем

кедоније у шенгенском простору представља проблем не само за транспортне компаније, већ и целокупну привреду која зависи од међународног превоза. „Овде није важна само делатност транспорта. То је један мали део привреде. Ми смо само услуга која опслужује привреду, произвођаче, извознике, увознике и све остале. Значи, ово погађа све“, рекао је Мандић. Он је казао да додатну несигурност изазивају различити подаци о броју преосталих дана боравка које возачи добијају приликом провере у систему. „Свакодневно смо проверавали у систему колико наши возачи имају дана и, зависно од времена и места где смо проверавали, добијали смо катастрофалне разлике - да имају још 90, 45 или 80 дана. Једноставно, ништа се не зна“, навео је Мандић. Професионални возачи у ЕУ не одлазе туристички, већ због посла, али да се на њих примењују иста правила као и на остале држављане трећих земаља.

Е.Р.

