

ZAKON

O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

Član 1.

U Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS”, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – US, 55/14, 96/15 – dr. zakon, 9/16 – US, 24/18, 41/18, 41/18 – dr. zakon, 87/18, 23/19, 128/20 – dr. zakon i 76/23), u članu 178. posle stava 5. dodaje se stav 6. koji glasi:

„Izuzetno od stava 1. ovog člana, tokom praktične obuke ili praktičnog ispita za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti, lice koje je u postupku sticanja vozačke dozvole na osnovu člana 180. stav 5. ovog zakona, sme da upravlja motornim vozilom, odnosno skupom vozila bez vozačke dozvole, ukoliko ima uverenje, odnosno potvrdu o položenom vozačkom ispitu one kategorije kojom upravlja.” .

Član 2.

U članu 203. stav 2. tačka 1) posle reči: „odnosno” dodaju se reči: „uverenje ili” .

Posle stava 14. dodaje se novi stav 15. koji glasi:

„Izuzetno od stava 8. ovog člana, kvalifikaciona kartica vozača izdata do 31. decembra 2020. godine važi sedam godina od datuma izdavanja. Međunarodni kôd «95», upisan u vozačku dozvolu po osnovu kvalifikacione kartice izdate do 31. decembra 2020. godine važi do prestanka važenja te kvalifikacione kartice.” .

Dosadašnji stav 15. postaje stav 16.

Član 3.

U članu 246. posle stava 9. dodaje se stav 10. koji glasi:

„Izuzetno od stava 2. ovog člana, smatraće se tehnički ispravnim i vozilo za koje je Agencija izdala potvrdu u skladu sa odredbama člana 249. stav 18. ovog zakona, ako uređaji koje takvo vozilo poseduje zadovoljavaju propisane tehničke normative.” .

Član 4.

U članu 249. stav 14. reč: „specijalna” briše se.

Posle stava 15. dodaje se novi stav 16. koji glasi:

„Odredbe ovog člana ne primenjuju se na vozila, njihove uređaje, sklopove i opremu koji se, uz saglasnost Vlade, uvoze za potrebe realizacije kapitalnih projekata, projekata od posebnog značaja za Republiku Srbiju, kao i projekata od značaja za nauku, tehnološki razvoj i istraživanja ili obavljanje delatnosti od opšteg interesa. Ovo izuzeće se odnosi samo na period trajanja projekta, odnosno na period korišćenja u svrhu obavljanja delatnosti od opšteg interesa.” .

Dosadašnji stav 16. postaje stav 17.

Dosadašnji stav 17. koji postaje stav 18. menja se i glasi:

„Za vozila iz st. 14-16. ovog člana Agencija, na zahtev ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, ministarstva nadležnog za poslove odbrane, Vojske Srbije ili službi bezbednosti Republike Srbije, odnosno na zahtev ministarstva u čijem je delokrugu realizacija projekta, odnosno obavljanje delatnosti od opšteg interesa,

izdaje potvrdu, koja sadrži podatke o vozilu, potrebne za tehnički pregled i registraciju vozila.” .

Posle stava 18. dodaje se novi stav 19. koji glasi:

„Agencija vodi evidenciju o izdatim potvrdama iz stava 18. ovog člana.” .

Dosadašnji st. 18. i 19. postaju st. 20. i 21.

Član 5.

U članu 295. stav 1. posle reči: „pravnosnažno osuđivan” dodaje se zapeta, a reči: „za teže prekršaje” zamenjuju se rečima: „odnosno kome je izrečena vaspitna mera zbog učinjenih težih prekršaja” .

Član 6.

Posle člana 318. dodaje se član 318a koji glasi:

„Član 318a

Lice koje u skladu sa članom 178. stav 6. ovog zakona upravlja motornim vozilom, odnosno skupom vozila na osnovu uverenja, odnosno potvrde o položenom vozačkom ispitu one kategorije kojom upravlja, odgovorno je za prekršaj učinjen tokom praktične obuke ili praktičnog ispita za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti.” .

Član 7.

U članu 331a posle reči: „smer” dodaju se reči: „kretanja” , „dozvoljeni smerovi kretanja” i „zabrana saobraćaja za teretna vozila” ,” .

Član 8.

U članu 333. stav 1. tačka 78) posle reči: „smer” dodaju se reči: „kretanja” , „dozvoljeni smerovi kretanja” i „zabrana saobraćaja za teretna vozila” .

Član 9.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije” .

OBRAZLOŽENJE

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. stav 1. tačka 13) Ustava Republike Srbije, koji propisuje da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje režim i bezbednost u svim vrstama saobraćaja.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

1. Određivanje problema koje Zakon treba da reši

Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS”, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – US, 55/14, 96/15 – dr. zakon, 9/16 – US, 24/18, 41/18, 41/18 – dr. zakon, 87/18, 23/19, 128/20 – dr. zakon i 76/23, u daljem tekstu: Zakon) propisano je da vozač motornog vozila, odnosno skupa vozila, kome je upravljanje vozilom osnovno zanimanje, kada upravlja vozilom, odnosno skupom vozila kategorija C, C1, D, D1, CE, C1E, DE ili D1E, za obavljanje poslova profesionalnog vozača mora imati stečenu početnu kvalifikaciju, odnosno periodičnu obuku.

Dopunom člana 178. Zakona i novim članom 318a Zakona bi se doprinelo olakšavanju procedure za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti, odnosno praktične obuke i praktičnog ispita, s obzirom da postoji veliki pritisak transportne zajednice zbog nedostatka vozača.

Naime, nije propisana mogućnost upravljanja vozilom, odnosno skupom vozila bez vozačke dozvole za vozilo one kategorije kojim upravlja, odnosno nije propisana odgovornost kandidata-vozača tokom praktične obuke ili praktičnog ispita za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti. Takođe bi se doprinelo većoj bezbednosti saobraćaja na putevima tokom praktične obuke ili praktičnog ispita jer bi kandidat-vozač bio odgovoran za učinjeni prekršaj propisa o bezbednosti saobraćaja na putevima pa samim tim bi bio pažljiviji i odgovorniji tokom obuke i polaganja ispita.

Dalje, Zakonom je propisano da je vozilo tehnički ispravno ako ima ispravne sve propisane uređaje i opremu i ako zadovoljava sve tehničke normative za vozilo. Ovim predlogom zakona predviđa se mogućnost da, izuzetno, Agencija za bezbednost saobraćaja (u daljem tekstu: Agencija) izda potvrdu da vozilo ispunjava uslove za vršenje tehničkog pregleda i registraciju, iako uređaji, sklopovi i oprema na vozilima, nisu usaglašeni sa jednoobraznim tehničkim uslovima u skladu sa Sporazumom o usvajanju jednoobraznih tehničkih propisa za vozila sa točkovima, opremu i delove koji mogu biti ugrađeni i/ili korišćeni na vozilima sa točkovima i uslovima za uzajamno priznavanje dodeljenih homologacija na osnovu ovih propisa. Navedena mogućnost je predviđena samo u situaciji kada je vršenje tehničkog pregleda i registracija vozila neophodna za vozila koja se koriste za potrebe realizacije kapitalnih projekata, projekata od posebnog značaja za Republiku Srbiju, naučno-istraživačkih projekata ili obavljanje delatnosti od opšteg interesa. Takođe, izuzeće se odnosi samo za vreme dok traje projekat obuhvaćen izuzetkom, odnosno dok se vozilo koristi za obavljanje delatnosti od opšteg interesa. Ministarstvo u čijem je delokrugu realizacija projekta, odnosno obavljanje delatnosti od opšteg interesa, uz prethodno pribavljenu saglasnost Vlade, podnosi Agenciji zahtev za izdavanje potvrde da vozilo ne ispunjava sve propisane uslove. Na osnovu izdate potvrde se može izvršiti tehnički pregled vozila i registracija vozila.

Takođe, prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja, broj profesionalnih vozača kojima kvalifikaciona kartica (petogodišnji rok) ističe u 2024. godini je 82.303. Imajući u vidu navedeno, a polazeći od činjenice da je Agencija do sada ovlastila 33 centra za obuku profesionalnih vozača, udruženja prevoznika smatraju da postoji veliki rizik da veliki broj profesionalnih vozača koji su

kvalifikacionu karticu vozača stekli do 31. decembra 2020. godine kao i upisali međunarodni kôd «95» u vozačku dozvolu do 31. decembra 2020, neće moći da nastave da obavljaju poslove profesionalnog vozača usled nemogućnosti sticanja pet periodičnih obuka u roku od pet godina od dana izdavanja kvalifikacione kartice što je uslov za produženje iste. U prilog svemu navedenom, ne treba zaboraviti činjenicu da je 2020/2021. godina bila godina SOVID pandemije kada ovlašćeni centri za obuku nisu mogli održavati obavezne seminare unapređenja znanja. Zemlje članice EU su zbog pandemije svojim propisima (Uredba 2020/698 od 25. maja 2020. godine i Uredba 2021/267 od 16. februara 2021. godine) omogućile profesionalnim vozačima dodatni rok za sticanje pet periodičnih obuka u cilju produženja kvalifikacione kartice profesionalnog vozača.

Dopunom člana 203. Zakona omogućiće se ovim profesionalnim vozačima produžetak važenja kartice i kôda «95» najduže sedam godina od datuma izdavanja kartice. U praksi, to će značiti da će vozači koji obavljaju prevoz tereta i putnika na teritoriji Republike Srbije moći da nastave obavljanje svog posla bez izdavanja novih dokumenata. Vozači koji se bave međunarodnim prevozom tereta i putnika, kako bi se nesmetano kretali van granica Republike Srbije, moraće da podnesu zahtev za izdavanje nove vozačke dozvole u koju će biti upisan međunarodni kôd «95» sa rokom važenja najduže sedam godina od datuma izdavanja kartice.

Imajući u vidu sve navedeno, a uzimajući u obzir nedostatak profesionalnih vozača kao ogroman problem u transportnoj privredi generalno, potrebno je izmeniti Zakon na način kako je predloženo.

Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima propisana je mera privremenog oduzimanja predmeta koji je bio upotrebljen za izvršenje prekršaja prema vozaču učiniocu težeg prekršaja iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja, ukoliko je u poslednje dve godine pravosnažno osuđivan za teže prekršaje iz te oblasti. Iako se policijskom merom privremenog oduzimanja predmeta u navedenom slučaju postiže određeni efekat na unapređenju bezbednosti javnog saobraćaja, smatramo da pravni okvir treba dopuniti, kako bi se primena mere mogla odnositi i na maloletne vozače. S obzirom da važeći propisi dozvoljavaju učešće velikog broja maloletnih lica u saobraćaju u svojstvu vozača, a da na jedan manji broj njih postojeće sankcije nisu bile adekvatan odvrćajući faktor, očekujemo da će mera privremenog oduzimanja vozila doprineti njihovom privremenom udaljenju iz saobraćaja. Ujedno očekujemo da će za najveći broj ovih maloletnika samo postojanje privremene mere biti odgovarajuća generalna prevencija.

Takođe, u najkraćem periodu očekuje se postavljanje nove saobraćajne signalizacije, u skladu sa Uredbom o određivanju državnih puteva na kojima se mora obavljati tranzitni saobraćaj teretnih vozila kroz Republiku Srbiju („Tranzitni koridor”) („Službeni glasnik RS” , broj 55/23), shodno čemu je neophodna dopuna kaznenih odredaba u članu 331a i 333.

2. Ciljevi koji se donošenjem zakona postižu

Štite se ekonomski interesi Republike Srbije i doprinosi se boljoj bezbednosti saobraćaja.

3. Razmatrane mogućnosti da se problem reši i bez donošenja akta

Razmatranje problema deficita profesionalnih vozača planirano je prilikom izrade novog Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Međutim, kako je procedura za donošenje novog zakona dugotrajnije prirode, izmena Zakona je jedino rešenje.

4. Zašto je donošenje zakona najbolji način za rešavanje problema

Donošenje ovog zakona je i jedino rešenje za napred navedene probleme.

Samo izmenom Zakona može se postići navedeni cilj, jer su Zakonom utvrđeni uslovi za izdavanje kvalifikacione kartice i kôda «95».

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

U članu 1. Predloga zakona, dopunjuje se član 178. Zakona, kako bi se olakšala procedura za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti, odnosno praktične obuke i praktičnog ispita, s obzirom da postoji veliki pritisak transportne zajednice zbog nedostatka vozača, a imajući u vidu da nije propisana mogućnost upravljanja vozilom, odnosno skupom vozila bez vozačke dozvole one kategorije kojim se upravlja.

U članu 2. Predloga zakona dopunjuje se član 203. Zakona, budući da, prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja, broj profesionalnih vozača kojima kvalifikaciona kartica (petogodišnji rok) ističe u 2024. godini je 82.303. Naime, polazeći od činjenice da je Agencija do sada ovlasila 33 centra za obuku profesionalnih vozača, udruženja prevoznika smatraju da postoji veliki rizik da veliki broj profesionalnih vozača koji su kvalifikacionu karticu vozača stekli do 31. decembra 2020. godine kao i upisali međunarodni kôd «95» u vozačku dozvolu do 31. decembra 2020, neće moći da nastave da obavljaju poslove profesionalnog vozača usled nemogućnosti sticanja pet periodičnih obuka u roku od pet godina od dana izdavanja kvalifikacione kartice što je uslov za produženje iste. U prilog svemu navedenom, ne treba zaboraviti činjenicu da je 2020/2021. godina bila godina SOVID pandemije, kada ovlašćeni centri za obuku nisu mogli održavati obavezne seminare unapređenja znanja. Zemlje članice EU su zbog pandemije svojim propisima (Uredba 2020/698 od 25. maja 2020. godine i Uredba 2021/267 od 16. februara 2021. godine) omogućile profesionalnim vozačima dodatni rok za sticanje pet periodičnih obuka u cilju produženja kvalifikacione kartice profesionalnog vozača.

Dopunom člana 203. Zakona omogućiće se ovim profesionalnim vozačima produžetak važenja kartice i kôda «95» najduže sedam godina od datuma izdavanja kartice. U praksi, to će značiti da će vozači koji obavljaju prevoz tereta i putnika na teritoriji Republike Srbije moći da nastave obavljanje svog posla bez izdavanja novih dokumenata. Vozači koji se bave međunarodnim prevozom tereta i putnika, kako bi se nesmetano kretali van granica Republike Srbije, moraće da podnesu zahtev za izdavanje nove vozačke dozvole u koju će biti upisan međunarodni kôd «95» sa rokom važenja najduže sedam godina od datuma izdavanja kartice.

U članu 3. Predloga dopunjuje se član 246. Zakona stavom 10, u skladu sa dopunama člana 249.

U članu 4. Predloga zakona menja se, odnosno dopunjuje član 249. Zakona u st. 14, 16, 18. i 19. - predviđa se mogućnost da, izuzetno, Agencija za bezbednost saobraćaja izda potvrdu da vozilo ispunjava uslove za vršenje tehničkog pregleda i registraciju, iako uređaji, sklopovi i oprema na vozilima, nisu usaglašeni sa jednoobraznim tehničkim uslovima u skladu sa Sporazumom o usvajanju jednoobraznih tehničkih propisa za vozila sa točkovima, opremu i delove koji mogu biti ugrađeni i/ili korišćeni na vozilima sa točkovima i uslovima za uzajamno priznavanje dodeljenih homologacija na osnovu ovih propisa. Navedena mogućnost je predviđena samo u situaciji kada je vršenje tehničkog pregleda i registracija vozila neophodna za vozila koja se koriste za potrebe realizacije kapitalnih projekata, projekata od posebnog značaja za Republiku Srbiju, naučno-istraživačkih projekata ili obavljanje delatnosti od opšteg interesa. Takođe, izuzeće se odnosi samo za vreme dok traje projekat obuhvaćen izuzetkom, odnosno dok se vozilo koristi za obavljanje delatnosti od opšteg interesa. Ministarstvo u čijem je delokrugu realizacija projekta, odnosno obavljanje delatnosti od opšteg interesa, uz prethodno pribavljenu saglasnost Vlade, podnosi Agenciji zahtev za izdavanje potvrde da vozilo ne ispunjava sve propisane uslove. Na osnovu izdate potvrde se može izvršiti tehnički

pregled vozila i registracija vozila. Takođe, predviđeno je da Agencija vodi evidenciju o izdatim potvrdama.

U članu 5. Predloga zakona dopunjuje se član 295. Zakona, kojim je propisana mera privremenog oduzimanja predmeta koji je bio upotrebljen za izvršenje prekršaja prema vozaču učiniocu težeg prekršaja iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja, ukoliko je u poslednje dve godine pravosnažno osuđivan za teže prekršaje iz te oblasti. Naime, iako se policijskom merom privremenog oduzimanja predmeta u navedenom slučaju postiže određeni efekat na unapređenju bezbednosti javnog saobraćaja, smatramo da pravni okvir treba dopuniti, kako bi se primena mere mogla odnositi i na maloletne vozače. S obzirom da važeći propisi dozvoljavaju učešće velikog broja maloletnih lica u saobraćaju u svojstvu vozača, a da na jedan manji broj njih postojeće sankcije nisu bile adekvatan odvratajući faktor, očekujemo da će mera privremenog oduzimanja vozila doprineti njihovom privremenom uklanjanju iz saobraćaja. Ujedno, očekujemo da će za najveći broj ovih maloletnika samo postojanje privremene mere biti odgovarajuća generalna prevencija.

U članu 6. Predloga zakona, dodaje se novi član 318a. Zakona, budući da nije propisana odgovornost kandidata-vozača tokom praktične obuke ili praktičnog ispita za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti. Takođe, ovim treba da se doprinese većoj bezbednosti saobraćaja na putevima tokom praktične obuke ili praktičnog ispita jer bi kandidat-vozač bio odgovoran za učinjeni prekršaj propisa o bezbednosti saobraćaja na putevima pa samim tim bi bio pažljiviji i odgovorniji tokom obuke i polaganja ispita.

U čl. 7. i 8. dopunjuju se čl. 331a i 333. stav 1. tačka 78) Predloga zakona iz razloga što se u najkraćem periodu očekuje postavljanje nove saobraćajne signalizacije, u skladu sa Uredbom o određivanju državnih puteva na kojima se mora obavljati tranzitni saobraćaj teretnih vozila kroz Republiku Srbiju („Tranzitni koridor”) („Službeni glasnik RS” , broj 55/23), shodno čemu je neophodna dopuna ovih kaznenih odredaba.

U članu 9. Predloga zakona je završna odredba.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje Zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima nije potrebno obezbediti sredstva sa razdela 15 – Ministarstvo unutrašnjih poslova, kao ni sa razdela 22 – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.

PREGLED ODREDAVA ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA
KOJE SE MENJAJU

Član 178

Motornim vozilom, odnosno skupom vozila sme samostalno da upravlja vozač koji ispunjava propisane uslove i ima vozačku dozvolu za upravljanje vozilom one kategorije kojim upravlja.

Stranac koji privremeno boravi u Republici Srbiji, na osnovu važeće putne isprave, strane lične karte ili vize ili državljanin Republike Srbije koji boravi ili prebiva u inostranstvu pa privremeno dođe u Republiku Srbiju, može upravljati vozilom na osnovu strane vozačke dozvole, odnosno međunarodne vozačke dozvole u vreme njenog važenja, pod uslovom reciprociteta za vreme svog privremenog boravka. Lice iz ovog stava dužno je da poseduje dokaz o dužini boravka u kontinuitetu na teritoriji Republike Srbije kada upravlja vozilom u saobraćaju, i da isti pruži na uvid na zahtev ovlašćenog službenog lica.

Strana vozačka dozvola, odnosno strana međunarodna vozačka dozvola prestaje da važi u saobraćaju na putevima Republike Srbije protekom roka od 12 meseci računajući od dana kada je strancu odobren privremeni boravak u kontinuitetu dužem od šest meseci ili stalno nastanjenje, od dana izdavanja diplomatske lične karte, odnosno od dana ulaska državljanina Republike Srbije koji privremeno ili stalno boravi u inostranstvu na teritoriju Republike Srbije.

Izuzetno od st. 1-3. ovog člana, vozač ne sme da upravlja vozilom u saobraćaju na putu:

- 1) kada mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno upravljanje,
- 2) kada je isključen iz saobraćaja.

Teritorijalno nadležna organizaciona jedinica ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove vodi registar o vozačima kojima su izdate vozačke dozvole, u skladu sa propisom o evidencijama i obradi podataka u oblasti unutrašnjih poslova.

IZUZETNO OD STAVA 1. OVOG ČLANA, TOKOM PRAKTIČNE OBUKE ILI PRAKTIČNOG ISPITA ZA STICANJE SERTIFIKATA O STRUČNOJ KOMPETENTNOSTI, LICE KOJE JE U POSTUPKU STICANJA VOZAČKE DOZVOLE NA OSNOVU ČLANA 180. STAV 5. OVOG ZAKONA, SME DA UPRAVLJA MOTORNIM VOZILOM, ODNOSNO SKUPOM VOZILA BEZ VOZAČKE DOZVOLE, UKOLIKO IMA UVERENJE, ODNOSNO POTVRDU O POLOŽENOM VOZAČKOM ISPITU ONE KATEGORIJE KOJOM UPRAVLJA.

Član 203.

Vozač motornog vozila, odnosno skupa vozila, kome je upravljanje vozilom osnovno zanimanje, kada upravlja vozilom, odnosno skupom vozila kategorija C, C1, D, D1, CE, C1E, DE ili D1E, za obavljanje poslova profesionalnog vozača mora imati stečenu početnu kvalifikaciju, odnosno periodičnu obuku, osim ukoliko upravlja:

- 1) vojnim vozilima, vatrogasnim ili vozilima policije,
- 2) vozilima čija konstruktivna brzina ne prelazi 45 km/h,
- 3) vozilima koja se koriste u vanrednim situacijama ili akcijama spašavanja,

4) vozilima čije se karakteristike ispituju na putu u cilju tehničkog razvoja, popravke ili održavanja, kao i novih ili prepravljanih vozila koja još nisu puštena u saobraćaj,

5) vozilima koja se koriste za osposobljavanje kandidata za vozače ili za obuku za sticanje početne kvalifikacije, odnosno periodične obuke,

6) vozilima čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 7,5 t, odnosno koja osim sedišta za vozača imaju više od 8, a najviše 16 sedišta i čija najveća dužina ne prelazi 8 m, kad obavlja prevoz za sopstvene potrebe,

7) vozilima koja prevoze materijal ili opremu koju vozač koristi u svrhu obavljanja njegovog osnovnog zanimanja, pod uslovom da upravljanje vozilom nije osnovno zanimanje vozača.

Vozač koji stiče početnu kvalifikaciju, mora da ispunjava sledeće uslove:

1) da ima vozačku dozvolu, odnosno UVERENJE ILI potvrdu o položenom vozačkom ispitu za upravljanje vozilima neke od kategorija navedenih u stavu 1. ovog člana,

2) da je završio propisanu obuku,

3) da je položio stručni ispit.

Izuzetno od uslova propisanih u stavu 2. tač. 2) i 3) ovog člana, početna kvalifikacija se priznaje:

1) vozaču koji je stekao pravo na upravljanje vozilima neke od kategorija iz stava 1. ovog člana, pre dana stupanja na snagu propisa iz stava 10. ovog člana,

2) vozaču koji, najkasnije u roku od jedne godine od dana stupanja na snagu propisa iz stava 10. ovog člana, stekne pravo na upravljanje vozilima neke od kategorija iz stava 1. ovog člana i

3) licu koje ima diplomu za obrazovni profil vozač motornih vozila i koje u toku školovanja odsluša sadržaj iz nastavnih planova i programa i položi završni ispit za obrazovni profil vozač motornih vozila.

Stručni ispit za sticanje početne kvalifikacije sprovodi Agencija.

Vozaču koji ispuni uslove iz st. 2. i 3. ovog člana izdaje se sertifikat o stručnoj kompetentnosti kojim se potvrđuje početna kvalifikacija (u daljem tekstu: početni CPC).

Periodična obuka sastoji se od obaveznih seminara unapređenja znanja u trajanju od najmanje 35 sati, u periodu od pet godina.

Vozaču koji završi periodičnu obuku izdaje se sertifikat o stručnoj kompetentnosti kojim se potvrđuje periodična obuka (u daljem tekstu: periodični CPC).

Na zahtev vozača, nadležni organi izdaju vozaču kvalifikacionu karticu vozača (u daljem tekstu: Kartica) i upisuju međunarodni kôd «95» u vozačku dozvolu, na osnovu početnog ili periodičnog CPC. Kartica i međunarodni kôd «95» upisan u vozačku dozvolu imaju rok važenja od pet godina.

Tokom upravljanja vozilom, vozač iz stava 1. ovog člana mora kod sebe imati sopstvenu Karticu ili međunarodni kôd «95» upisan u vozačku dozvolu.

Bliže uslove o načinu sticanja i izdavanja početnog i periodičnog CPC, Kartici, programu i načinu sprovođenja obuke za sticanje početne kvalifikacije i periodične obuke, način polaganja stručnog ispita, uslove koje mora da ispuni ispitna komisija za polaganje stručnog ispita, izgledu i sadržaju obrasca CPC, kartice i prijave za polaganje stručnog ispita za sticanje početnog SRS, vođenju, rokovima i načinu čuvanja evidencije donosi ministar nadležan za poslove saobraćaja, na predlog Agencije.

Privredno društvo ili drugo pravno lice, odnosno preduzetnik, dužni su da obezbede da poslove vozača iz stava 1. ovog člana obavljaju vozači koji poseduju Karticu ili upisan međunarodni kôd «95» u vozačku dozvolu.

CPC i Karticu izdaje i oduzima Agencija i vodi registar vozača u elektronskom obliku. SRS se izdaje na zaštićenom obrascu i sadrži podatke: ime i prezime, datum i mesto rođenja, datum izdavanja i rok važenja, broj/serijski SRS.

Kvalifikaciona kartica izdaje se na zaštićenom obrascu i sadrži podatke: ime i prezime, datum i mesto rođenja, datum izdavanja kartice, rok važenja kartice, izdavalac kartice, broj/serijski broj kartice, svojeručni potpis, prebivalište, kategorija vozila, fotografija. Rok čuvanja evidencija o izdatim CPC i karticama je sedam godina.

Registar vozača u elektronskom obliku sadrži evidencije o stručnom ispitu, izdatim i obnovljenim SRS i kvalifikacionim karticama.

Registar vozača sadrži podatke: redni broj, ime (ime jednog roditelja), prezime i JMBG, datum i mesto rođenja, adresa stanovanja, prebivalište, datum i mesto polaganja stručnog ispita, broj i datum izdavanja uverenja o položenom ispitu, broj, kategorije i rok važenja vozačke dozvole, broj/serijski broj SRS i kvalifikacione kartice, datum izdavanja SRS i kvalifikacione kartice, rubriku za napomenu, svojeručni potpis, fotografija, elektronska adresa, broj kontakt telefona.

IZUZETNO OD STAVA 8. OVOG ČLANA, KVALIFIKACIONA KARTICA VOZAČA IZDATA DO 31. DECEMBRA 2020. GODINE VAŽI SEDAM GODINA OD DATUMA IZDAVANJA. MEĐUNARODNI KÔD «95», UPISAN U VOZAČKU DOZVOLU PO OSNOVU KVALIFIKACIONE KARTICE IZDATE DO 31. DECEMBRA 2020. GODINE VAŽI DO PRESTANKA VAŽENJA TE KVALIFIKACIONE KARTICE.

Agencija obavlja poslove iz st. 4. i 12. ovog člana kao poverene.

Član 246.

Vozilo u saobraćaju na putu mora da ispunjava propisane tehničke uslove, tehničke propise i da bude tehnički ispravno.

Vozilo je tehnički ispravno ako ima ispravne sve propisane uređaje i opremu i ako zadovoljava sve tehničke normative za vozilo.

Vozila u saobraćaju na putu ne mogu imati uređaje, sklopove i opremu čija upotreba može ugroziti, ometati ili izazvati zabunu drugog učesnika u saobraćaju.

Vozila ne smeju na prednjoj strani da imaju uređaje ili materije koje daju, odnosno odbijaju svetlost crvene boje, a na zadnjoj strani koje daju, odnosno odbijaju svetlost bele boje, izuzev uređaja i materija predviđenih propisima iz stava 6. ovog člana, kao ni trepćuće svetlo koje nije predviđeno odredbama ovog zakona.

Na vozilu se ne smeju nalaziti niti koristiti uređaji koji daju, odnosno odbijaju svetlost vidljivu učesnicima u saobraćaju u bojama koje nisu predviđene propisima iz stava 6. ovog člana.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja donosi bliže propise o uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putu u pogledu dimenzija, tehničkih uslova i uređaja, sklopova i opreme i tehničkih normativa.

Izuzetno od stava 6. ovog člana, ministar nadležan za unutrašnje poslove, uz saglasnost ministra za poslove saobraćaja, donosi propise kojima se bliže određuju uslovi koje moraju da ispunjavaju vozila koja koriste ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove, službe bezbednosti Republike Srbije, vozila državnog organa nadležnog za zaštitu i spasavanje i vatrogasne jedinice, kao i vatrogasna vozila dobrovoljnih vatrogasnih jedinica u saobraćaju na putu u pogledu dimenzija, tehničkih uslova i uređaja, sklopova i opreme i tehničkih normativa.

Izuzetno od stava 6. ovog člana, ministar nadležan za saobraćaj, uz saglasnost ministra nadležnog za poljoprivredu, donosi propise kojima se bliže određuju uslovi koje moraju da ispunjavaju pčelarska vozila u saobraćaju na putu u pogledu dimenzija, tehničkih uslova i uređaja, sklopova i opreme i tehničkih normativa, sadržaj i način vođenja evidencija koje se vode za ova vozila.

U saobraćaju na putu ne sme da učestvuje prevozno sredstvo koje ovim zakonom nije određeno kao vozilo.

IZUZETNO OD STAVA 2. OVOG ČLANA, SMATRAĆE SE TEHNIČKI ISPRAVNIM I VOZILO ZA KOJE JE AGENCIJA IZDALA POTVRDU U SKLADU SA ODREDBAMA ČLANA 249. STAV 18. OVOG ZAKONA, AKO UREĐAJI KOJE

TAKVO VOZILO POSEDUJE ZADOVOLJAVAJU PROPISANE TEHNIČKE NORMATIVE.

Član 249.

Motorna i priključna vozila koja se pojedinačno ili serijski proizvode, odnosno uređaji, sklopovi i oprema na vozilima, moraju biti usaglašeni sa jednoobraznim tehničkim uslovima u skladu sa Sporazumom o usvajanju jednoobraznih tehničkih propisa za vozila sa točkovima, opremu i delove koji mogu biti ugrađeni i/ili korišćeni na vozilima sa točkovima i uslovima za uzajamno priznavanje dodeljenih homologacija na osnovu ovih propisa.

Pre puštanja u saobraćaj vozila iz stava 1. ovog člana, vozila koja se uvoze kao upotrebljavana i vozila koja se prepravljaju, mora se utvrditi i da li ova vozila ispunjavaju propisane uslove u skladu sa ovim zakonom.

Uverenje (potvrdu) o ispunjenosti uslova iz stava 2. ovog člana izdaje Agencija.

Jedan primerak uverenja iz stava 3. ovog člana za pojedinačno proizvedeno ili prepravljeno vozilo mora se nalaziti u vozilu, kada vozilo učestvuje u saobraćaju na putu, a vozač je dužan da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica.

Ispitivanja pojedinačno proizvedenih vozila, vozila koja se prepravljaju, odnosno vozila koja se uvoze kao upotrebljavana sprovodi Agencija. Agencija može ovlastiti pravno lice koje ispunjava propisane uslove da vrši ispitivanja pojedinačno proizvedenih vozila, vozila koja se prepravljaju i vozila koja se uvoze kao upotrebljavana.

Bliže uslove o postupku i načinu ispitivanja pojedinačno proizvedenih, odnosno prepravljenih vozila, odnosno vozila koja se uvoze kao upotrebljavana, periodičnog pregleda vozila, uređaja za pogon vozila na alternativna goriva, uslovima koje mora ispunjavati pravno lice koje vrši ispitivanja, izdavanje potvrda o ispravnosti uređaja za pogon vozila na alternativna goriva i vođenje evidencije o obavljenim ispitivanjima i načinu provere ispunjenosti uslova od strane pravnog lica, kao i obrascu zahteva, donosi ministar nadležan za poslove saobraćaja, na predlog Agencije.

Homologaciona ispitivanja pojedinačno ili serijski proizvedenih vozila, odnosno uređaja, sklopova i opreme na vozilima i kontrolu saobraznosti novoproduzvenih vozila, kao i kontrolu saobraznosti proizvodnje vozila, uređaja, sklopova i opreme na vozilima sprovodi Agencija. Agencija može ovlastiti pravno lice koje ispunjava propisane uslove da vrši homologaciona ispitivanja pojedinačno ili serijski proizvedenih vozila, uređaja, sklopova i opreme na vozilima i kontrolu saobraznosti novoproduzvenih vozila, uređaja, sklopova i opreme na vozilima.

Bliže uslove o postupku i načinu homologacionih ispitivanja i kontrole saobraznosti i uslovima koje mora ispunjavati pravno lice koje vrši homologaciona ispitivanja odnosno kontrolu saobraznosti novo proizvedenih vozila, odnosno uređaja, sklopova i opreme na vozilima i načinu provere ispunjenosti uslova od strane pravnog lica, kao i obrascu zahteva, donosi ministar nadležan za poslove saobraćaja, na predlog Agencije.

Agencija naredbom određuje koji se od pravilnika, koji su sastavni deo Sporazuma iz stava 1. ovog člana, primenjuje u Republici Srbiji.

Bliže uslove za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica i sistema, sastavnih delova i zasebnih tehničkih jedinica namenjenih za takva vozila, vozila sa dva i tri točka i četvorocikle i poljoprivrednih i šumskih vozila, donosi ministar nadležan za poslove saobraćaja, na predlog Agencije.

Ukoliko se prilikom vršenja provere ispunjenosti uslova prema st. 6. i 8. ovog člana utvrdi da je pravno lice prestalo da ispunjava propisane uslove, da su uređaji i oprema pomoću kojih se vrše ispitivanje vozila i homologaciona ispitivanja neispravni ili ne ispunjavaju druge propisane uslove, ili da se ispitivanje vozila, homologaciona

ispitivanja i kontrola saobraznosti ne vrše savesno i na propisan način, Agencija može oduzeti ovlašćenje, odnosno dozvolu tom pravnom licu.

Bliže uslove o merama protiv emisije gasovitih zagađivača i čvrstih zagađujućih čestica iz motora sa unutrašnjim sagorevanjem koji se ugrađuju u vandrumsku pokretnu mehanizaciju donosi ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, na predlog Agencije.

Poslove iz st. 3. i 9. ovog člana Agencija obavlja kao poverene.

Odredbe ovog člana ne primenjuju se na ~~specijalna~~ vozila, njihove uređaje, sklopove i opremu, dok ih koriste ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove, ministarstvo nadležno za poslove odbrane, Vojska Srbije ili službe bezbednosti Republike Srbije.

Odredbe ovog člana ne primenjuju se na vozila, njihove uređaje, sklopove i opremu dok se koriste isključivo u svrhe realizacije infrastrukturnih projekata, na zahtev ministarstva u čijem delokrugu je realizacija infrastrukturnog projekta. Ovo izuzeće se odnosi samo na period trajanja infrastrukturnog projekta.

ODREDBE OVOG ČLANA NE PRIMENJUJU SE NA VOZILA, NJIHOVE UREĐAJE, SKLOPOVE I OPREMU KOJI SE, UZ SAGLASNOST VLADE, UVOZE ZA POTREBE REALIZACIJE KAPITALNIH PROJEKATA, PROJEKATA OD POSEBNOG ZNAČAJA ZA REPUBLIKU SRBIJU, KAO I PROJEKATA OD ZNAČAJA ZA NAUKU, TEHNOLOŠKI RAZVOJ I ISTRAŽIVANJA ILI OBAVLJANJE DELATNOSTI OD OPŠTEG INTERESA. OVO IZUZEĆE SE ODNOSI SAMO NA PERIOD TRAJANJA PROJEKTA, ODNOSNO NA PERIOD KORIŠĆENJA U SVRHU OBAVLJANJA DELATNOSTI OD OPŠTEG INTERESA.

Za vozila koja se uvoze kao upotrebljavana, a koja nisu usaglašena sa jednoobraznim tehničkim uslovima iz stava 1. ovog člana, Agencija izdaje uverenje iz stava 3. ovog člana ukoliko se prethodno utvrdi da vozilo ispunjava odgovarajuće zahteve iz propisa koji bliže uređuje uslove o postupku i načinu ispitivanja vozila koja se uvoze kao upotrebljavana iz stava 6. ovog člana.

~~Za vozila iz st. 14. i 15. ovog člana Agencija izdaje potvrdu da vozilo ne ispunjava uslove iz stava 1. ovog člana, koja sadrži podatke o vozilu, potrebne za registraciju. Agencija vodi evidenciju o izdatim potvdama.~~ **ZA VOZILA IZ ST. 14-16. OVOG ČLANA AGENCIJA, NA ZAHTEV MINISTARSTVA NADLEŽNOG ZA UNUTRAŠNJE POSLOVE, MINISTARSTVA NADLEŽNOG ZA POSLOVE ODBRANE, VOJSKE SRBIJE ILI SLUŽBI BEZBEDNOSTI REPUBLIKE SRBIJE, ODNOSNO NA ZAHTEV MINISTARSTVA U ČIJEM JE DELOKRUGU REALIZACIJA PROJEKTA, ODNOSNO OBAVLJANJE DELATNOSTI OD OPŠTEG INTERESA, IZDAJE POTVRDU, KOJA SADRŽI PODATKE O VOZILU, POTREBNE ZA TEHNIČKI PREGLED I REGISTRACIJU VOZILA.**

AGENCIJA VODI EVIDENCIJU O IZDATIM POTVRDAMA IZ STAVA 18. OVOG ČLANA.

Odredbe ovog člana ne primenjuju se na vozila od istorijskog značaja (oldtajmer) i vozila za sportska takmičenja.

Za autonomna vozila, koja nisu usaglašena sa jednoobraznim tehničkim uslovima iz stava 1. ovog člana, Agencija izdaje uverenje iz stava 3. ovog člana ukoliko se prethodno utvrdi da vozilo ispunjava odgovarajuće zahteve iz propisa koji bliže uređuje uslove o postupku i načinu ispitivanja autonomnih vozila u svrhu testiranja, uslove koje mora ispunjavati pravno lice koje vrši ispitivanja, vođenje evidencije o obavljenim ispitivanjima autonomnih vozila, način provere ispunjenosti uslova od strane pravnog lica, kao i obrazac zahteva, koji donosi ministar nadležan za poslove saobraćaja, na predlog Agencije.

Član 295

Policijski službenik će u kontroli saobraćaja, odnosno u vršenju nadzora, od učinioca težeg prekršaja iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja na putevima, koji je u poslednje dve godine pravnosnažno osuđivan, ~~za teže prekršaje~~ **ODNOSNO**

KOME JE IZREČENA VASPITNA MERA ZBOG UČINJENIH TEŽIH PREKRŠAJA iz ove oblasti, privremeno oduzeti predmet koji je bio upotrebljen za izvršenje tog prekršaja.

Policijski službenik može u kontroli saobraćaja, odnosno u vršenju nadzora, privremeno, od učinioca prekršaja oduzeti predmet podoban za dokazivanje protivravnog ponašanja.

Policijski službenik može u kontroli saobraćaja, odnosno u vršenju nadzora, privremeno, od učinioca prekršaja oduzeti predmet namenjen ili upotrebljen za izvršenje prekršaja i ako nisu ispunjeni uslovi iz stava 1. ovog člana, osim motornog vozila.

Troškove nastale u vezi sa čuvanjem privremeno oduzetog predmeta snosi lice od koga je predmet oduzet.

Privremeno oduzimanje predmeta iz st. 1. i 3. ovog člana može trajati do okončanja postupka pred nadležnim sudom. Oduzeti predmet iz stava 2. ovog člana teritorijalno nadležna organizaciona jedinica ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, nakon isteka roka od 24 časa, bez odlaganja dostavlja pravnom, odnosno fizičkom licu od koga je predmet oduzet, osim ako zakonom nije drugačije određeno.

ČLAN 318A

LICE KOJE U SKLADU SA ČLANOM 178. STAV 6. OVOG ZAKONA UPRAVLJA MOTORNIM VOZILOM, ODNOSNO SKUPOM VOZILA NA OSNOVU UVERENJA, ODNOSNO POTVRDE O POLOŽENOM VOZAČKOM ISPITU ONE KATEGORIJE KOJOM UPRAVLJA, ODGOVORNO JE ZA PREKRŠAJ UČINJEN TOKOM PRAKTIČNE OBUKE ILI PRAKTIČNOG ISPITA ZA STICANJE SERTIFIKATA O STRUČNOJ KOMPETENTNOSTI.

Član 331a

Novčanom kaznom u iznosu od 50.000 dinara kazniće se za prekršaj lice koje ne postupi u skladu sa saobraćajnim znakom "obavezan smer KRETANJA", „DOZVOLJENI SMEROVI KRETANJA” I „ZABRANA SAOBRAĆAJA ZA TERETNA VOZILA”, kada obavlja tranzitni prevoz vozilom čija je najveća dozvoljena masa veća od mase navedene na pripadajućoj dopunskoj tabli znaka.

Član 333

Novčanom kaznom u iznosu od 5.000 dinara kazniće se za prekršaj lice koji postupi suprotno odredbama iz sledećih članova ovog zakona:

- 1) člana 21,
- 2) člana 22. stav 4,
- 3) člana 25. st. 1. i 2,
- 4) člana 26. st. 2. i 3, kazniće se vozač,
- 5) člana 27,
- tač. 6) i 7) (*brisane*)
- 8) člana 31. st. 1-4

- 9) člana 32. st. 2-4,
- 10) člana 33. stav 2,
- 11) člana 34,
- 12) člana 37. stav 3,
- 13) člana 38,
- 14) člana 42. stav 2,
- 15) člana 43. stav 1. i člana 45. stav 1. tač. 1), 2) i 3), vozač koji se u naselju kreće brzinom koja je za više od 10 km/h do 20 km/h veća od dozvoljene,
- 16) člana 44. i člana 45. stav 1. tač. 1), 2) i 3), vozač koji se van naselja kreće brzinom koja je za više od 10 km/h do 20 km/h veća od dozvoljene,
- 17) člana 45. stav 1. tačka 4), vozač koji se u, odnosno van naselja kreće brzinom koja je za više od 10 km/h do 20 km/h veća od dozvoljene,
- 18) (*brisana*)
- 19) člana 46,
- 20) člana 48,
- 21) člana 49,
- 22) člana 51. st. 1, 2, 3. i 4,
- 23) člana 55. stav 3. tač. 3), 9), 11) i 13) i stav 6,
- 24) člana 56,
- 25) člana 59. stav 1. tačka 2) i st. 2. i 3,
- 26) člana 62,
- 27) člana 63,
- 28) člana 64,
- 29) člana 66. stav 1. tač. 1), 2), 3), 6), 7), 8), 8a), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18), 19), 21) i 22),
- 30) člana 67. stav 1. tač. 1) i 2),
- 31) člana 68,
- 32) člana 69. st. 3, 4. i 5,

- 33) člana 70. st. 1. i 2, za vozača vučnog vozila,
- 34) člana 71. stav 2, za vozača vučnog i vučenog vozila,
- 35) člana 73, za vozača vučnog i vučenog vozila,
- 36) člana 76, za vozača vučnog vozila,
- 37) člana 77. stav 2, vozač koji umesto dugih koristi kratka svetla,
- 38) člana 77. stav 3,
- 39) člana 79. stav 1, vozač koji za vreme magle umesto kratkih ili svetala za maglu koristi duga svetla,
- 40) člana 80. stav 2,
- 41) člana 81. stav 1. tačka 1), ukoliko pešak sa sobom vodi dete mlađe od 12 godina,
- 42) člana 81. stav 1. tačka 7),
- 43) člana 82,
- 44) člana 83. stav 1,
- 45) člana 86. stav 2,
- 46) člana 89. st. 3. i 4,
- 47) člana 90, stav 1. tač. 3), 4), 5) i 6), za vozače motornog vozila,
- 48) (*brisana*)
- 49) člana 91. stav 2, za vozača bicikla, odnosno tricikla,
- 50) člana 92,
- 51) člana 93. st. 1. i 5,
- 52) člana 94,
- 53) člana 95. st. 1. i 3, kazniće se vodič kolone,
- 54) člana 96. st. 1. i 3,
- 55) člana 97,
- 56) člana 99. stav 4,
- 57) člana 100. stav 2,
- 58) člana 101, kazniće se pešak,

58a) (*brisana*)

59) člana 103. stav 2. tačka 1) i stav 3,

60) člana 104. st. 1, 4. i 5,

tač. 61) i 62) (*brisane*)

63) člana 106. stav 6,

64) člana 107. stav 2,

65) člana 108. stav 6,

66) člana 109. stav 4,

67) člana 111. stav 2. tač. 2) i 3),

68) člana 112. stav 3. tač. 2), 3), 5) i 6),

69) člana 113. st. 1. i 3,

70) člana 114,

71) člana 116. stav 3, kazniće se vozač traktora,

72) člana 118. stav 1,

73) člana 119. st. 1, 2. i 4,

74) člana 120. stav 1,

75) člana 121. stav 1,

76) člana 122. st. 1. i 5,

76a) člana 122a st. 1. i 2,

77) člana 131. stav 2, kazniće se vozač koji ne poseduje, odnosno ne koristi zimsku opremu na propisan način,

78) člana 132. stav 3, osim kada je to ovim zakonom na drugačiji način propisano (svetlosni saobraćajni znakovi, saobraćajni znakovi ograničenja brzine kretanja, zabrane preticanja, prelaženja preko neisprekidane uzdužne linije u traku namenjenu za saobraćaj vozila iz suprotnog smera u svrhu preticanja, saobraćajni znak "obavezan smer KRETANJA" , „DOZVOLJENI SMEROVI KRETANJA” I „ZABRANA SAOBRAĆAJA ZA TERETNA VOZILA", kada lice obavlja tranzitni prevoz vozilom čija je najveća dozvoljena masa veća od mase navedene na pripadajućoj dopunskoj tabli znaka i dr.),

79) člana 146. stav 6,

- 80) člana 155. stav 2,
- 81) člana 160. stav 3, kazniće se vozač koji se ne pridržava odredbi iz dozvole,
- 82) člana 161. stav 2, kazniće se vozač koji ometa kretanje pešaka i biciklista u zoni usporenog saobraćaja,
- 83) člana 161. stav 2, kazniće se vozač koji se kreće brzinom koja je do 10 km/h veća od dozvoljene,
- 84) člana 162. stav 1, kazniće se vozač koji se kreće brzinom koja je za više od 10 km/h do 20 km/h veća od dozvoljene,
- 85) člana 163. stav 2, kazniće se vozač koji se kreće brzinom koja je za više od 10 km/h do 20 km/h veća od dozvoljene,
- 86) člana 164. st. 1. i 4,
- 87) člana 166. stav 6,
- 88) *(brisana)*
- 89) člana 184. stav 2,
- 90) i 91) *(brisane)*
- 92) člana 190. stav 5,
- 93) člana 228. st. 1. i 3,
- 94) član 228. stav 2, kazniće se kandidat za vozača,
- 95) člana 246. stav 1, osim u pogledu uređaja za zaustavljanje, za upravljanje, pneumatika, uređaja za spajanje vučnog i priključnog vozila, tahografa i graničnika brzine,
- 96) člana 249. stav 4,
- 97) člana 252. stav 6,
- 98) člana 272. stav 3,
- 99) člana 306. stav 3,
- 100) člana 78. stav 4, danju,
- 101) člana 121. stav 2, kazniće se vozač čijoj je vozačkoj dozvoli, odnosno posebnoj dozvoli istekao rok važenja ne više od šest meseci,
- 102) člana 178. stav 1, kazniće se vozač kome je istekao rok važenja vozačke dozvole najviše šest meseci i vozač kome nakon isteka probne vozačke dozvole nije izdata vozačka dozvola u narednih šest meseci,

103) člana 205. stav 1, kazniće se vozač tramvaja kome je istekao rok važenja vozačke dozvole najviše šest meseci, odnosno posebne dozvole za upravljanje tramvajem,

104) člana 264. stav 10,

105) člana 268. stav 1, ukoliko je istekao rok važenja registracione nalepnice ne više od 30 dana.

Ukoliko je lice izvršenjem prekršaja iz stava 1. ovog člana izazvalo neposrednu opasnost za drugog učesnika u saobraćaju, ili prouzrokovalo saobraćajnu nezgodu kazniće se novčanom kaznom u iznosu od 6.000 do 18.000 dinara.

ČLAN 9.

OVAJ ZAKON STUPA NA SNAGU OSMOG DANA OD DANA OBJAVLJIVANJA U „SLUŽBENOM GLASNIKU REPUBLIKE SRBIJE”.

ANALIZA EFEKATA

1. UVOD

❖ **Naziv dokumenta**

Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima

❖ **Oblast planiranja i sprovođenja javnih politika koju pokriva**

Ovim zakonom uređuju se određeni uslovi i procedure koji su od značaja za funkcionisanje transportne privrede i kaznena politika, odnosno mere generalne prevencije za maloletne učinioce saobraćajnih prekršaja.

2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

❖ **Informacije o postojećem stanju i potrebama za intervencijom u cilju postizanja željene promene**

Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS”, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – US, 55/14, 96/15 – dr. zakon, 9/16 – US, 24/18, 41/18, 41/18 – dr. zakon, 87/18, 23/19, 128/20 – dr. zakon i 76/23, u daljem tekstu: Zakon) propisano je da vozač motornog vozila, odnosno skupa vozila, kome je upravljanje vozilom osnovno zanimanje, kada upravlja vozilom, odnosno skupom vozila kategorija C, C1, D, D1, CE, C1E, DE ili D1E, za obavljanje poslova profesionalnog vozača mora imati stečenu početnu kvalifikaciju, odnosno periodičnu obuku.

Naime, nije propisana mogućnost upravljanja vozilom, odnosno skupom vozila bez vozačke dozvole za vozilo one kategorije kojim upravlja, odnosno nije propisana odgovornost kandidata-vozača tokom praktične obuke ili praktičnog ispita za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti.

Dalje, prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja, broj profesionalnih vozača kojima kvalifikaciona kartica (petogodišnji rok) ističe u 2024. godini je 82.303. Imajući u vidu navedeno, a polazeći od činjenice da je Agencija do sada ovlastila 33 centra za obuku profesionalnih vozača, udruženja prevoznika smatraju da postoji veliki rizik da veliki broj profesionalnih vozača koji su kvalifikacionu karticu vozača stekli do 31. decembra 2020. godine kao i upisali međunarodni kôd «95» u vozačku dozvolu do 31. decembra 2020, neće moći da nastave da obavljaju poslove profesionalnog vozača usled nemogućnosti sticanja pet periodičnih obuka u roku od pet godina od dana izdavanja kvalifikacione kartice što je uslov za produženje iste. U prilog svemu navedenom, ne treba zaboraviti činjenicu da je 2020/2021. godina bila godina SOVID pandemije kada ovlašćeni centri za obuku nisu mogli održavati obavezne seminare unapređenja znanja. Zemlje članice EU su zbog pandemije svojim propisima (Uredba 2020/698 od 25. maja 2020. godine i Uredba 2021/267 od 16. februara 2021. godine) omogućile profesionalnim vozačima dodatni rok za sticanje pet periodičnih obuka u cilju produženja kvalifikacione kartice profesionalnog vozača.

Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima propisana je mera privremenog oduzimanja predmeta koji je bio upotrebljen za izvršenje prekršaja prema vozaču učiniocu težeg prekršaja iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja, ukoliko je u poslednje dve godine pravosnažno osuđivan za teže prekršaje iz te oblasti. Iako se policijskom merom privremenog oduzimanja predmeta u navedenom slučaju postiže određeni efekat na unapređenju bezbednosti javnog saobraćaja, smatramo da pravni okvir treba dopuniti, kako bi se primena mere mogla odnositi i na maloletne vozače.

❖ **Projekcija željenog stanja, do koga će se doći promenom**

Dopunom člana 178. Zakona i dodavanjem novog člana 318a doprinelo bi se olakšavanju procedure za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti, odnosno praktične obuke i praktičnog ispita, s obzirom da postoji veliki pritisak transportne zajednice zbog nedostatka vozača. Takođe bi se doprinelo većoj bezbednosti saobraćaja na putevima tokom praktične obuke ili praktičnog ispita jer bi kandidat-vozač bio odgovoran za učinjeni prekršaj propisa o bezbednosti saobraćaja na putevima pa samim tim bi bio pažljiviji i odgovorniji tokom obuke i polaganja ispita.

Dopunom člana 203. Zakona omogućiće se ovim profesionalnim vozačima produžetak važenja kartice i kôda «95» najduže sedam godina od datuma izdavanja kartice. U praksi, to će značiti da će vozači koji obavljaju prevoz tereta i putnika na teritoriji Republike Srbije moći da nastave obavljanje svog posla bez izdavanja novih dokumenata. Vozači koji se bave međunarodnim prevozom tereta i putnika, kako bi se nesmetano kretali van granica Republike Srbije, moraće da podnesu zahtev za izdavanje nove vozačke dozvole u koju će biti upisan međunarodni kôd «95» sa rokom važenja najduže sedam godina od datuma izdavanja kartice.

S obzirom da važeći propisi dozvoljavaju učešće velikog broja maloletnih lica u saobraćaju u svojstvu vozača, a da na jedan manji broj njih postojeće sankcije nisu bile adekvatan odvracajući faktor, očekuje se da će mera privremenog oduzimanja vozila doprineti njihovom privremenom udaljenju iz saobraćaja. Ujedno se očekuje da će za najveći broj ovih maloletnika samo postojanje privremene mere biti odgovarajuća generalna prevencija.

❖ **Označavanje problema, njihovih uzroka i posledica**

Nije propisana mogućnost upravljanja vozilom, odnosno skupom vozila bez vozačke dozvole za vozilo one kategorije kojim upravlja, odnosno nije propisana odgovornost kandidata-vozača tokom praktične obuke ili praktičnog ispita za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti.

Dalje, prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja, broj profesionalnih vozača kojima kvalifikaciona kartica (petogodišnji rok) ističe u 2024. godini je 82.303. Imajući u vidu navedeno, a polazeći od činjenice da je Agencija do sada ovlastila 33 centara za obuku profesionalnih vozača, udruženja prevoznika smatraju da postoji veliki rizik da veliki broj profesionalnih vozača koji su kvalifikacionu karticu vozača stekli do 31. decembra 2020. godine kao i upisali međunarodni kôd «95» u vozačku dozvolu do 31. decembra 2020, neće moći da nastave da obavljaju poslove profesionalnog vozača usled nemogućnosti sticanja pet periodičnih obuka u roku od pet godina od dana izdavanja kvalifikacione kartice što je uslov za produženje iste. U prilog svemu navedenom, ne treba zaboraviti činjenicu da je 2020/2021. godina bila godina SOVID pandemije kada ovlašćeni centri za obuku nisu mogli održavati obavezne seminare unapređenja znanja. Zemlje članice EU su zbog pandemije svojim propisima (Uredba 2020/698 od 25. maja 2020. godine i Uredba 2021/267 od 16. februara 2021. godine) omogućile profesionalnim vozačima dodatni rok za sticanje pet periodičnih obuka u cilju produženja kvalifikacione kartice profesionalnog vozača.

Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima propisana je mera privremenog oduzimanja predmeta koji je bio upotrebljen za izvršenje prekršaja prema vozaču učiniocu težeg prekršaja iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja, ukoliko je u poslednje dve godine pravosnažno osuđivan za teže prekršaje iz te oblasti. Iako se policijskom merom privremenog oduzimanja predmeta u navedenom slučaju postiže određeni efekat na unapređenju bezbednosti javnog saobraćaja, smatramo da pravni okvir treba dopuniti, kako bi se primena mere mogla odnositi i na maloletne vozače.

❖ **Identifikacija uslova za stvaranje promene**

Samo izmenom Zakona može se doprineti rešenju navedenih problema. Zakonom je utvrđeno da vozač motornog vozila, odnosno skupa vozila, kome je upravljanje vozilom osnovno zanimanje, kada upravlja vozilom, odnosno skupom vozila kategorija C, C1, D, D1, CE, C1E, DE ili D1E, za obavljanje poslova profesionalnog vozača mora imati stečenu početnu kvalifikaciju, odnosno periodičnu obuku. Ali nije propisana mogućnost upravljanja vozilom, odnosno skupom vozila bez vozačke dozvole za vozilo one kategorije kojim upravlja, odnosno nije propisana odgovornost kandidata-vozača tokom praktične obuke ili praktičnog ispita za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti.

Takođe, Zakonom je propisana mera privremenog oduzimanja predmeta koji je bio upotrebljen za izvršenje prekršaja prema vozaču učiniocu težeg prekršaja iz oblasti bezbednosti javnog saobraćaja, ukoliko je u poslednje dve godine pravosnažno osuđivan za teže prekršaje iz te oblasti, ali nisu obuhvaćeni maloletnici.

❖ **Identifikacija mogućih rizika da do promene ne dođe**

Prepoznati rizici za sprovođenje predloženih rešenja:

- Komplikovana procedura sticanja vozačke dozvole po povlašćenom starosnom uslovu;
- Problemi u smislu tehničke regulacije za vozila u tranzitu zbog već postojeće signalizacije koja se odnosi na tranzitni saobraćaj u odnosu na naseljena mesta;
- Nedostatak kapaciteta za odlaganje privremeno oduzetih vozila.

3. INFORMACIJE O REZULTATIMA SPROVEDENE ANALIZE EFEKATA

1) Označenje opšteg cilja – projekcije, odnosno vizije željenog stanja

Unapređenje bezbednosti saobraćaja na putevima i zaštita ljudi i imovine.

2) Označenje pokazatelja efekata javne politike, na osnovu kojih će se vrednovati postignutost opšteg cilja, uz obavezno navođenje bazne vrednosti

Efekat koji se želi postići je – unapređenje sistema bezbednosti saobraćaja kroz smanjenje stradanja, odnosno odgovornije ponašanje učesnika u saobraćaju na putevima Republike Srbije.

3) Označenje posebnih ciljeva, koji doprinose ostvarenju opšteg cilja

1. Rešavanje problema profesionalnih vozača – vozači koji obavljaju prevoz tereta i putnika na teritoriji Republike Srbije moći će da nastave obavljanje svog posla bez izdavanja novih dokumenata; olakšaće se procedure za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti, odnosno praktične obuke i praktičnog ispita.

2. Podizanje nivoa odgovornosti vozača, uključujući maloletne vozače.

4) Označenje pokazatelja ishoda posebnih ciljeva, na osnovu kojih će se vrednovati postignutost tog cilja

Ishodi koji se žele postići su:

1. Rešavanje problema profesionalnih vozača – vozači koji obavljaju prevoz tereta i putnika na teritoriji Republike Srbije moći će da nastave obavljanje svog posla bez izdavanja novih dokumenata; olakšaće se procedure za sticanje sertifikata o stručnoj kompetentnosti, odnosno praktične obuke i praktičnog ispita.

2. Podizanje nivoa odgovornosti vozača, uključujući maloletne vozače.

5) Označenje razmatranih opcija za postizanje posebnih ciljeva

Jedina opcija za postizanje navedenih posebnih ciljeva su predložene izmene Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima.

6) Relevantne informacije o rezultatima sprovedene analize efekata u odnosu na razmatrane opcije i predložene mere

Prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja, broj profesionalnih vozača kojima kvalifikaciona kartica (petogodišnji rok) ističe u 2024. godini je 82.303. Imajući u vidu navedeno, a polazeći od činjenice da je Agencija do sada ovlasila 33 centra za obuku profesionalnih vozača, udruženja prevoznika smatraju da postoji

veliki rizik da veliki broj profesionalnih vozača koji su kvalifikacionu karticu vozača stekli do 31. decembra 2020. godine kao i upisali međunarodni kôd «95» u vozačku dozvolu do 31. decembra 2020, neće moći da nastave da obavljaju poslove profesionalnog vozača usled nemogućnosti sticanja pet periodičnih obuka u roku od pet godina od dana izdavanja kvalifikacione kartice što je uslov za produženje iste. U prilog svemu navedenom, ne treba zaboraviti činjenicu da je 2020/2021. godina bila godina SOVID pandemije kada ovlašćeni centri za obuku nisu mogli održavati obavezne seminare unapređenja znanja. Zemlje članice EU su zbog pandemije svojim propisima (Uredba 2020/698 od 25. maja 2020. godine i Uredba 2021/267 od 16. februara 2021. godine) omogućile profesionalnim vozačima dodatni rok za sticanje pet periodičnih obuka u cilju produženja kvalifikacione kartice profesionalnog vozača.

(1) Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i pravilno definisanje promene koja se predlaže

❖ Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti?

- Broj vozača komercijalnih vozila, u smislu željenog porasta tog broja zbog pomoći transportnoj privredi, odnosno privredi Republike Srbije u celini;
- Smanjenje broja mladih vozača koji čine najteže prekršaje u oblasti bezbednosti saobraćaja u cilju povećanja njihove i opšte bezbednosti.

❖ Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.

U predmetnim oblastima se sprovodi Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima i Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS” , br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – US, 55/14, 96/15 – dr. zakon, 9/16 – US, 24/18, 41/18, 41/18 – dr. zakon, 87/18, 23/19, 128/20 – dr. zakon i 76/23). Međutim, praksa je pokazala da su nužne izmene, odnosno dopune ovog zakona, kako bi se ostvarili gore navedeni ciljevi.

❖ Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?

Važeći propisi i dokumenti javnih politika su Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima i Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima.

❖ Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema.

Prema podacima Agencije za bezbednost saobraćaja, broj profesionalnih vozača kojima kvalifikaciona kartica (petogodišnji rok) ističe u 2024. godini je 82.303. Imajući u vidu navedeno, a polazeći od činjenice da je Agencija do sada ovlasila 33 centra za obuku profesionalnih vozača, udruženja prevoznika smatraju da postoji veliki rizik da veliki broj profesionalnih vozača koji su kvalifikacionu karticu vozača stekli do 31. decembra 2020. godine kao i upisali međunarodni kôd «95» u vozačku dozvolu do 31. decembra 2020, neće moći da nastave da obavljaju poslove profesionalnog vozača usled nemogućnosti sticanja pet periodičnih obuka u roku od pet godina od dana izdavanja kvalifikacione kartice što je uslov za produženje iste. U prilog svemu navedenom, ne treba zaboraviti činjenicu da je 2020/2021. godina bila godina SOVID pandemije kada ovlašćeni centri za obuku nisu mogli održavati obavezne seminare unapređenja znanja. Zemlje članice EU su zbog pandemije svojim propisima (Uredba 2020/698 od 25. maja 2020. godine i Uredba 2021/267 od 16. februara 2021. godine) omogućile profesionalnim vozačima dodatni rok za sticanje pet periodičnih obuka u cilju produženja kvalifikacione kartice profesionalnog vozača.

❖ Koja promena se predlaže?

Predlaže se izmena Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima.

❖ **Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?**

Jedina opcija za postizanje navedenih ciljeva su predložene izmene Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima.

❖ **Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena?**

Ciljne grupe su svi učesnici u saobraćaju na putevima.

❖ **Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?**

Ne postoje dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena.

❖ **Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?**

Ne.

❖ **Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (status quo).**

Ukoliko se odustane od intervencije, transportna privreda će biti u velikom nedostatku po pitanju kadrova. Moguća posledica toga bi mogla biti uvoz radne snage iz inostranstva, odnosno iz zemalja u kojima je kvalitet osposobljavanja vozača upitan.

Takođe, izostala bi jaka generalna prevencija usmerena na maloletne vozače, koji predstavljaju sve veći broj učesnika u saobraćaju, što bi moglo doprineti umanjenju nivoa bezbednosti saobraćaja u zemlji.

Neusvajanje izmene koja se odnosi na član 331a bi otežala, a u pojedinim slučajevima i onemogućila efikasno vođenje tranzitnog komercijalnog saobraćaja na putevima Republike Srbije.

Odredba kojom se precizira odgovornost vozača prilikom praktične obuke ili praktičnog ispita za sticanje CPC obezbeđuje pravnu sigurnost kod činjenja eventualnih saobraćajnih prekršaja ili drugih delikata tokom tog procesa.

❖ **Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?**

Predloženom izmenom vezanom za CPC se dovršava regulativa u pogledu davanja povlašćenih starosnih uslova za sticanje vozačke dozvole za upravljanje komercijalnim vozilima, što kao praksa postoji i u drugim zemljama i što na određeni način dozvoljavaju i evropski propisi (direktiva EU).

(2) Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva

❖ **Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva?**

Radi unapređenja bezbednosti u saobraćaju na putevima, radi pomoći ugroženoj transportnoj privredi, i u cilju pomoći upravljaču puta u poslovima vođenja tranzitnog saobraćaja.

❖ **Šta se predmetnom promenom želi postići?**

Predmetnom promenom želi se postići sledeće:

1. Rešavanje problema nedostatka profesionalnih vozača autobusa i teretnih vozila;
2. Olakšan postupak tehničke regulacije saobraćaja;
3. Uticaj na maloletne vozače koji nisu usvojili pozitivne stavove u procesu osposobljavanja za vozače.

❖ **Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioritarnim ciljevima Vlade?**

Da.

❖ **Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?**

Pokazatelji učinka su sledeći:

- Broj novih vozača komercijalnih vozila;
- Smanjenje broja težih prekršaja od strane maloletnih vozača;
- Visina novčanih sredstava od naplate putarine za vozila u tranzitu.

(3) Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika

❖ Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „status quo” opcija?

Razmatrano je rešavanje problema prilikom izrade novog Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Međutim, kako je procedura za donošenje novog zakona dugotrajnije prirode, a ove izmene su hitno potrebne, izmena Zakona je jedino rešenje.

❖ Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?

Nisu, jer je reč o zakonom definisanim normama, čiji je efekat praksa demantovala.

❖ Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično) ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?

Podsticaj transportnoj privredi je dat u smislu produženja važenja kvalifikacione kartice vozača, odnosno kôda «95», u cilju prevazilaženja problema vezanih za dinamiku periodične obuke.

❖ Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljačko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?

Da.

❖ Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?

Promena stavova maloletnih lica se može delimično postići i informativno edukativnim merama, ali se pun efekat može očekivati samo uz predloženu meru privremenog oduzimanja vozila od maloletnih lica.

❖ Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?

Da. Problem se ne može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora, u pogledu uticaja na ponašanje maloletnika u saobraćaja.

❖ Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?

Da.

❖ Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?

Izabrana je opcija izmena, odnosno dopuna Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS” , br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – US, 55/14, 96/15 – dr. zakon, 9/16 – US, 24/18, 41/18, 41/18 – dr. zakon, 87/18, 23/19, 128/20 – dr. zakon i 76/23).

(4) Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata

❖ Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?

Pojačana produkcija vozača će povoljno uticati na transportnu privredu, a time i privredne tokove u celini.

S obzirom da posledice saobraćajnih nezgoda nepovoljno utiču na državu i u ekonomskom smislu, to je unapređenje bezbednosti saobraćaja u vezi sa učešćem maloletnika jedan od načina predupređivanja tih negativnih uticaja.

❖ Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Za Ministarstvo unutrašnjih poslova nema troškova sprovođenja predloženih izmena i dopuna.

❖ **Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?**

❖ Za sprovođenje Zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima nije potrebno obezbediti sredstva sa razdela 15 – Ministarstvo unutrašnjih poslova.

❖ **Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?**

-

(5) Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata

❖ **Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?**

Koristi od predloženih izmena i dopuna će imati transportna privreda, u smislu unapređenja kadrovskih kapaciteta. Naročito se očekuje oporavak transportnih preduzeća u međunarodnom transportu.

❖ **Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?**

Transportna preduzeća će biti konkurentnija na inostranom tržištu.

❖ **Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?**

Da, u skladu sa ekonomskim zakonima tržišta.

❖ **Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničko-tehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?**

Ne.

❖ **Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?**

Utiče preko potencijalnog smanjenja stradanja u saobraćaju, i preko pojačane naplate putarina za vozila u tranzitu.

❖ **Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?**

Povoljne.

(6) Ključna pitanja za analizu efekata na društvo

❖ **Kolike troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati građanima?**

-

❖ **Da li će efekti realizacije izabrane opcije štetno uticati na neku specifičnu grupu populacije i da li će to negativno uticati na uspešno sprovođenje te opcije, kao i koje mere treba preduzeti da bi se ovi rizici sveli na minimum?**

Efekti realizacije izabrane opcije neće štetno uticati na neku specifičnu grupu populacije.

❖ **Na koje društvene grupe, a posebno na koje osetljive društvene grupe, bi uticale mere izabrane opcije i kako bi se taj uticaj ogledao (pre svega na siromašne i socijalno isključene pojedince i grupe, kao što su osobe sa invaliditetom, deca, mladi, žene, stariji preko 65 godina, pripadnici romske nacionalne manjine, neobrazovani, nezaposleni, izbegla i interno raseljena lica i stanovništvo ruralnih sredina i druge osetljive društvene grupe)?**

Mere izabrane opcije najpre će pozitivno uticati na profesionalne vozače. Takođe, izmene zakona treba da doprinesu opštoj bezbednosti svih učesnika u saobraćaju na putevima.

❖ **Da li bi i na koji način izabrana opcija uticala na tržište rada i zapošljavanje, kao i na uslove za rad (npr. promene u stopama zaposlenosti, otpuštanje tehnoloških viškova, ukinuta ili novoformirana radna mesta, postojeća prava i obaveze radnika, potrebe za prekvalifikacijama ili dodatnim obukama koje nameće tržište rada, rodnu ravnopravnost, ranjive grupe i oblike njihovog zapošljavanja i slično)?**

Povoljan uticaj na tržište profesionalnih vozača.

❖ **Da li izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman, ili dovode do direktne ili indirektno diskriminacije različitih kategorija lica (npr. na osnovu nacionalne pripadnosti, etničkog porekla, jezika, pola, rodnog identiteta, invaliditeta, starosne dobi, seksualne orijentacije, bračnog statusa ili drugih ličnih svojstava)?**

Omogućen je ravnopravan tretman.

❖ **Da li bi izabrana opcija mogla da utiče na cene roba i usluga i životni standard stanovništva, na koji način i u kojem obimu?**

-

*Pitanja pod rednim br. 7) i 8) nisu relevantna za ovaj izveštaj.

(7) Ključna pitanja za analizu efekata na životnu sredinu

Izabrana opcija ne utiče na životnu sredinu, kvalitet i strukturu ekosistema, zdravlje ljudi.

(8) Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata

❖ **Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?**

Ne

❖ **Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?**

Postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije.

❖ **Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti?**

Nije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje.

❖ **Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?**

Izabrana opcija je u saglasnosti sa važećim propisima.

❖ **Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost?**

Izabrana opcija pozitivno utiče na vladavinu prava, dok je uticaj na bezbednost primarni cilj Zakona, a samim tim i ovih izmena.

❖ **Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?**

Ne.

❖ **Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?**

Nisu potrebne dodatne mere.

Moguće je sprovođenje odmah nakon usvajanja.

(9) Ključna pitanja za analizu rizika

❖ **Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocima odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?**

Obezbeđena je podrška svih ključnih zainteresovanih strana.

❖ **Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije? Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?**

-
- 1) **Relevantne informacije o rezultatima poređenja opcija**
Razmatrano je rešavanje problema deficita profesionalnih vozača prilikom izrade novog Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima.
- 2) **Obrazloženje predloga optimalne opcije**
Kako je procedura za donošenje novog zakona dugotrajnije prirode, a aktuelni problemi zahtevaju brzu reakciju, izmena Zakona je jedino rešenje.
- 3) **Informaciju o rezultatima analize „status quo” opcije, uz navođenje razloga zbog kojih se ne preporučuje**
Aktuelni problemi zahtevaju adekvatnu intervenciju u zakonodavnom okviru, koja je preduslov za njihovo dalje rešavanje.
- 4) **Ako predložena opcija podrazumeva izmenu postojećeg, odnosno usvajanje novog propisa, obrazloženje zbog čega je to neophodno, odnosno zbog čega nije predložena opcija, odnosno mera koja ne podrazumeva izmenu postojećeg, odnosno usvajanje novog propisa**
Donošenje ovog zakona je i jedino rešenje za napred navedene probleme.

4. INFORMACIJE O INICIJATIVI ZA IZRADU DOKUMENTA JAVNE POLITIKE SADRŽE OSNOVNE PODATKE O PODNOSIOCU INICIJATIVE ZA IZRADU DOKUMENTA JAVNE POLITIKE I PREDMETU INICIJATIVE

Izmena Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima predlaže se usled brojnih inicijativa Privredne komore Srbije i udruženja prevoznika.

Uz ove inicijative, predložene su izmene od strane Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Agencije za bezbednost saobraćaja, institucija u čijoj nadležnosti je primena ovog zakona.

5. INFORMACIJE O OBJAVI OTPOČINJANJA RADA NA DOKUMENTU JAVNE POLITIKE, SADRŽE PODATKE O VREMENU I NAČINU OBJAVE.

Nije sprovedena javna rasprava.

6. INFORMACIJE O SPROVEDENIM KONSULTACIJAMA sadrže podatke o:

- 1) **Vremenu, obimu i metodama konsultacija;**
-
- 2) **Učesnicima konsultativnog procesa;**
-
- 3) **Pitanjima koja su bila predmet konsultacija;**
- 4) **Primedbama, sugestijama i komentarima koji su uzeti u razmatranje i onima koji nisu uvaženi, kao i o razlozima za njihovo neprihvatanje;**
- /
- 5) **Uticaju rezultata konsultacija na izbor mera iz dokumenta javnih politika.**
-

IZJAVA O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE
--

1. Ovlašćeni predlagač propisa: Vlada

Obrađivač: Ministarstvo unutrašnjih poslova

2. Naziv propisa

Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima

Draft Law on amendments on the Law on road traffic safety

3. Usklađenost propisa sa odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum),

a) Odredba Sporazuma koja se odnose na normativnu saržinu propisa

Naslov VIII - Politike saradnje, Član 8 - Transport

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma

Opšti rok, član 72, u vezi sa članom 8. Sporazuma

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma

Delimično ispunjava

g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma

Potpuna usklađenost sa navedenim odredbama Sporazuma ostvariće se nakon donošenja planiranih zakonskih i podzakonskih akata

d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije

Nema

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije**a) Navođenje primarnih izvora prava EU i ocene usklađenosti sa njima /**

Nema

b) Navođenje sekundarnih izvora prava EU i ocene usklađenosti sa njima

Nema

v) Navođenje ostalih izvora prava EU i usklađenost sa njima

Nema

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost

Nema

d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije

Nema

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske

unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Nacrtom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe direktive).

U NPAA predviđeno je donošenje Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima za 3. kvartal 2026. godine, pod identifikacionom oznakom 2024-181. Reč je o potpuno novom zakonu, kojim će se temeljno preispitati postojeća zakonska rešenja, sa stanovišta njihove primenljivosti, odnosno usklađenosti sa novinama u oblasti bezbednosti saobraćaja na putevima, kao i propisima Evropske unije, u tzv. drugoj fazi usklađivanja (prvo značajno usklađivanje izvršeno je 2018. godine). Budući da Radna grupa, obrazovana za izradu navedenog zakona, nije bila u mogućnosti da se redovno sastaje i menjan je njen sastav više puta, usled pandemije COVID virusa, izmene sastava Narodne skupštine i Vlade, kao i drugih brojnih obaveza, rezultat u vidu teksta novog zakona je izostao.

Kako je u oblasti profesionalnih vozača bila neophodna hitna zakonska intervencija, paralelno sa izradom novog zakona, pristupilo se izradi Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima. Dakle, namera je da se Predlogom zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja doprinese normiranju rešenja za goruće probleme u navedenoj oblasti, te se iz tog razloga u ovom momentu ne vrši usklađivanje za propisima Evropske unije.

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?

/

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

Ne.

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti

Nije bilo učešća konsultanata u izradi Predloga zakona.