



IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI
Nacrt zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima

Vrijeme trajanja javne rasprave: 30 dana od dana objavljivanja javnog poziva na internet stranici Ministarstva i portalu e-uprave.

Način sprovođenje javne rasprave: Ministarstvo unutrašnjih poslova je dana 11. aprila 2025. godine uputilo poziv za javnu raspravu građanima, naučnoj i stručnoj javnosti, državnim organima, političkim subjektima, nevladinim organizacijama, međunarodnim organizacijama, medijima i svim zainteresovanim organizacijama i zajednicama da se uključe u javnu raspravu i daju svoj doprinos u razmatranju Nacrta zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima.

Javna rasprava podrazumijeva održavanje okruglog stola i dostavljanje primjedbi, predloga i sugestija u pisanoj ili elektronskoj formi u roku od 30 dana od dana objavljivanja javnog poziva na internet stranici Ministarstva unutrašnjih poslova i portalu e-uprave, odnosno do 11. maja 2025. godine. U okviru javne rasprave organizovan je i okrugli sto, dana 10. maja 2025. godine, sa početkom u 11 sati u prostorijama stare zgrade Vlade, ulica Jovana Tomaševića.

Ovlašćeni predstavnici ministarstva koji su učestvovali u javnoj raspravi:

Rješenjem ministra unutrašnjih poslova obrazovana je Radna grupa za izradu Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima čiji članovi su pored predstavnika Ministarstva unutrašnjih poslova i predstavnici Ministarstva saobraćaja, Ministarstva prosvjete, nauke i inovacija, Višeg suda za prekršaje Crne Gore, Mašinskog fakulteta Univerziteta Crne Gore, Glavnog grada Podgorica, Opštine Ulcinj i NVO.

Podaci o broju i strukturi učesnika u javnoj raspravi:

- Fizička lica: 9;
- Organi državne uprave: 2;
- Organi lokalne samouprave: 15;
- NVO/NVU/PU: 36;
- Privredna društva i druga udruženja: 19.

Rezime dostavljenih primjedbi, predloga i sugestija, sa navedenim razlozima njihovog prihvatanja, odnosno neprihvatanja:

R.b r.	Podnosilac primjedbi, predloga i sugestija	Primjedbe, predlozi i sugestije	Obrazloženje	Odgovor na primjedbe, predloge i sugestije
1.	Milovan Kotlica	Prva primjedba se odnosi na član koji određuje da lice mlađe od 21. godine ne može voziti auto jači od 80 kW.	„80kW nije sportski niti jaki auto već srednja klasa. Ja vozim Reno Megan 81kW i to je prosječan porodični auto. U današnje vrijeme je luksuz kupovati poseban auto za mlađeg vozača a samo ćete napraviti još veće probleme sa parkingom dodatnih auta. Potrebno je granicu kW značajno povećati (recimo 120kW) jer ovako nema svrhu osim da pravite finansijske probleme porodicama i gužve u gradovima.“	Primjedba se ne prihvata. Analizom je utvrđeno da veliki broj mladih vozača učestvuje u saobraćajnim nezgodama čiji je uzrok prekoračenje dozvoljene brzine. U cilju zaštite ove grupe stanovništva zakonodavac se odlučio za ovakvo zakonsko rješenje.
2.	Milovan Kotlica	Primjedba se odnosi na drastično povećanje iznosa kazni.	„Povećanje kazni će samo da ugrozi finansijsku situaciju građana a nećemo dobiti bezbjedniji saobraćaj. Rješenje nijesu drakonske kazne koje će puniti budžet u nedostatku drugih prihoda već ugradnja kamera koje će evidentirati što više prekršilaca i tako uvesti red i saobraćajnu kulturu. Vrijeme saobraćajaca koji na mjestima sa čudnim ograničenjem pišu kazne treba da je prošlost i treba da ih zamijene kamere na mjestima koja su prepoznata kao opasna i na kojima ima dosta udesa. Drugi problem sa kaznama je što imate nedovoljnu naplatu i ažurno plaćaju samo savjesni vozači.	Primjedba se ne prihvata.

			Treba javno da iznesete podatke o stepenu naplate i šta planirate da uradite po tom pitanju.“	
3.	Martin Vuković	Smatram da je uvođenje instituta „mladog vozača“ previše restriktivno. Ako već postoji namjera da se zaštite novi vozači, onda bi daleko smislenije bilo postaviti takva ograničenja samo tokom prve godine nakon položenog vozačkog ispita, bez obzira na starosnu dob vozača. Na taj način bi se zaista uticalo na one kojima je to zaista potrebno – vozače bez stvarnog iskustva, a ne na sve mlade ljude kao grupu, što je nepravedno i nepotrebno restriktivno. Takođe, predložene novčane kazne (do 400 € za telefon, do 600 € za pojas) smatram neadekvatno visokim u odnosu na prosječna primanja građana u Crnoj Gori. Kazne treba da budu efikasne, ali srazmjerne ekonomskoj realnosti.	Ograničenje na vozila do 80 kW snage motora, kao i zabrana upravljanja između 23:00 i 06:00 časova, ne doprinose značajno bezbjednosti saobraćaja jer se problemi mogu desiti u bilo koje doba dana. Bezbjednost ne zavisi isključivo od snage vozila ni od vremena, već od ponašanja vozača. Potrebno je fokusirati se na pojačane kontrole i edukaciju, a ne ograničavati sve mlade vozače koji voze savjesno.	Primjedba se ne prihvata. Analizom je utvrđeno da veliki broj mladih vozača učestvuje u saobraćanim nezgodama čiji je uzrok prekoračenje dozvoljene brzine. U cilju zaštite ove grupe stanovništva zakonodavac se odlučio za ovakvo zakonsko rješenje.
4.	Dejan Konatar, dipl. ing. saobraćaja	U članu 4 Nacrta Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima sledeći stav: „Učesnik	Jasno definisati sve saobraćajno tehničke mogućnosti i sva saobraćajna pravila.	Primjedba se prihvata. Član 4 Poslije stava 2 dodaju se dva nova stava koja glase:

		u saobraćaju dužan je da postupa u skladu sa značenjem promenljivog saobraćajnog znaka i kad time odstupa od pravila saobraćaja, oznaka na kolovozu, stalne (fizičke) saobraćajne signalizacije.”		“Učesnik u saobraćaju dužan je da postupa u skladu sa značenjem saobraćajnog znaka i kada time odstupa od značenja oznake na kolovozu ili pravila saobraćaja. Učesnik u saobraćaju dužan je da postupa u skladu sa značenjem saobraćajnog znaka sa promjenljivim sadržajem poruka i kada time odstupa od značenja saobraćajnog znaka, oznake na kolovozu ili pravila saobraćaja.” Dosadašnji st. 3 i 4 postaju st. 4 i 5.
5.	Dejan Konatar, dipl. ing. saobraćaja	U članu 136 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima dodati poslije posljednjeg stava stav: „Upravljač puta koji je ovlašćen za upravljanjem saobraćajem obavlja promjenu sadržaja na promjenljivim saobraćajnim znakovima.“ .	Stav koji sam predložio naslanja se na ostatak člana 136. Treba definisati ko upravlja promjenljivim saobraćajnim znakovima. Isto tako član 8 ZOBS-a treba dodati Upravljača puta kao nekoga ko kontorliše, vrši nadzor i reguliše saobraćaj.	Primjedba se ne prihvata. Članom 13 Zakona o putevima definisano je da upravljanje javnim putevima obuhvata poslove i upravljanja saobraćajem. Takođe, članom 15 Zakona o putevima definisano je da se upravljanje saobraćajem na javnim putevima obezbjeđuje putem: 1) inteligentnih transportnih sistema (telekomunikacionih, optičkih, elektronskih i stacionarnih uređaja za praćenje, snimanje, kontrolu, bezbjednost i regulisanje saobraćaja, kontrolu stanja kolovoza i daljinsko obavješćavanje i upozoravanje, brojača saobraćaja, putnih meteoroloških stanica); 2) sistema i uređaja za naplatu putarine; 3) sigurnosne opreme u tunelima;

				4) opreme i uređaja za zaštitu javnog puta; 5) saobraćajne signalizacije. Shodno tome, ne postoji potreba da se Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima dodatno propisuju aktivnosti koje upravljač puta može da radi.
6.	Dejan Konatar, dipl. ing. saobraćaja	Formiranje Agencije za bezbjednost saobraćaja	Formiranje Agencije po uzoru na zemlje regiona, u mnogome bi doprinijeli većoj bezbjednosti saobraćaja.	Primjedba se ne prihvata. Uporedna iskustva država iz kojih je prepisan ovaj model pokazala su da ovakvo institucionalno postavljen sistem bezbjednosti saobraćaja ne daje dobre rezultate što se može provjeriti prostim uvidom u statističke podatke tih zemalja kada je broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim i teško povrijeđenim licima u pitanju. Takođe, smatramo da Crnoj Gori nije potrebno ovako tijelo, niti bi se ono moglo formirati u skladu sa trenutno važećim Zakonom o državnoj upravi. Tijelo za koordinaciju bezbjednosti saobraćaja, čije je osnivanje predloženo shodno Strategiji poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2023-2030. u potpunosti ispunjava ulogu predloženog tijela.
7.	Rukija Ciguljin	Djelimično se slažem sa novim zakonom, sem odredbi za 80 kw.	Prije svega mislim da je diskriminatorno osobe do 21 godine ograničavati na 80kw, njihova starosna dob nije granica za snagu motornog vozila, i njihova savjest ne zavisi od starosne dobi što se moglo i primjetiti u prethodnim danima kada je lice od 43 godine vozilo autoputem	Primjedba se ne prihvata. Analizom je utvrđeno da veliki broj mladih vozača učestvuje u saobraćanim nezgodama čiji je uzrok prekoračenje dozvoljene brzine. U cilju zaštite ove

			239km/h. S obzirom da sam ja osoba sa invaliditetom procijenjenim na 100%, ja nisam u mogućnosti da upravljam motornim vozilom pa me ovaj zakon u potpunosti onemogućava u obavljanju svojih ličnih potreba. Kada kažem onemogućava direktno mislim na snagu motora koja je ograničena na 80 kw, motornim vozilom bi upravljao moj sin, koji ima manje od 21 godine, mislim da su osobe sa invaliditetom u ovom zakonu vrlo diskriminisane jer ne mogu samostalno da funkcionišu pa im je za to potreban asistent koji će da sa njima obavlja sve obaveze koje dan nosi a u to i spada da im je neophodno vozilo kojim će asistent upravljati. Posjedujem auto od 105 kw, za moju potrebu nisam uspjela pronaći auto tih dimenzija do 80 kw. Kada sam spomenula obaveze koje nosi dan mislila sam na sledeće, odlazak i povratka sa posla, odlazak kod lekara, preuzimanje terapije, kupovina potrebnih namirnica, lekarski pregledi van opštine Pljevlja i mnoge druge situacije koje dan nosi. Nadam se da postoji mogućnost da se izda potvrda mom sinu za upravljanje vozilom jačim od 80 kw, njega vidim kao savjesnog vozača koji	grupe stanovništva zakonodavac se odlučio za ovakvo zakonsko rješenje.
--	--	--	--	---

			nikada u životu ne bi napravio saobraćajni prekršaj. U prilogu Vam dostavljam dokumentaciju koja potvrđuje moj invaliditet kao i saobraćajnu dozvolu da se auto vodi na mene. Očekujem da će osobe sa invaliditetom dobiti ovu povlasticu jer je njima ovo besprekorno potrebno.	
8.	Uprava carina	Predlažemo izmjene i dopune teksta Nacrta zakona na način da se članom 107 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima u kategoriju vozila sa mogućnošću upotrebe plavih trepćućih ili rotacionih svjetala i sirene i statusom vozila sa pravom prvenstva kada daju navedene posebne zvučne i svjetlosne znake, uvrste i službena vozila carinske službe. Takođe, u članu 109, stav 2 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima potrebno je predvidjeti obavezu vozača vozila koje se kreće neposredno iza službenog vozila carinske službe koje daje posebne zvučne i svjetlosne znake da postupi po znacima i naredbama ovlašćenog carinskog službenika, odnosno da prati službeno vozilo carinske službe do pogodnog mjesta i da se bezbjedno zaustavi iza	Prethodno navedeno iniciramo kako bi ovlašćeni carinski službenici mogli nesmetano da obavljaju poslove carinskog nadzora i primjenjuju ovlašćenja iz Carinskog zakona, Zakona o carinskoj službi i podzakonskih akata koji uređuju oblast carinskih poslova. Posebno napominjemo da je carinska regulativa uskladenjena sa EU standardima te da i u zemljama Evropske Unije carinski službenici pri vršenju svojih službenih radnji imaju mogućnost korišćenja posebne zvučne i svjetlosne signalizacije na službenim vozilima. Naime, uređaji za davanje posebne zvučne i svjetlosne signalizacije (plavo trepćuće ili rotaciono svijetlo i sirena) bi se koristili na određenom broju službenih vozila koja koriste ovlašćeni carinski službenici prilikom vršenja carinskog nadzora na putevima. Ovo posebno imajući u vidu sve veći broj pojednostavljenih	Primjedba se prihvata. Odredbom Zakona će se precizno definisati koja vozila i pod kojim uslovima mogu posjedovati i koristiti svjetlosnu i zvučnu signalizaciju.

		navedenog vozila, kao i u stavu 3 istog člana predvidjeti mogućnost da se na službenim vozilima carinske službe mogu ugraditi i uređaji na kojima se izriču ili ispisuju naredbe i obavještenja vozačima koji se kreću ispred ili iza npr. STOP CARINA, CARINA PRATI ME.	carinskih postupaka koji se odvijaju mimo carinskih terminala i samim tim povećane potrebe kontrolisanja prevoznih sredstava na putevima, njihovog bezbjednog zaustavljanja, eventualnog preusmjeravanja na dodatne kontrole na carinskim terminalima ili drugim lokacijama na kojima se može obaviti pregled, skeniranje ili kontrola upotrebom druge carinske kontrolne opreme.	
9.	Zajednica opština Crne Gore	Predlažemo da se: - izvrši dopuna Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima na način da se: u članu 293 i čl. 294 st. 1 i 2 riječi: „komunalni inspektor“ zamjene riječima „ovlašćeno lice nadležnog organa lokalne uprave“ u odgovarajućem padežu.		Primjedba se djelimično prihvata. U Nacrtu zakona izbrisane su riječi „komunalni inspektor“ i na taj način se omogućava potpuna primjena Uredbi o povjeravanju poslova odnosno člana 4 iste, na način što će opštine utvrditi organizaciju vršenja povjerenih poslova.
10.	Zajednica opština Crne Gore	Pronalaženje načina i pravnog okvira, da sistem „oko sokolovo“ odnosno sistem evidentiranja prekršaja putem video zapisa, a koji video zapis bi predstavljali vjerodostojnu ispravu o prekršaju, shodno uporednoj praksi država iz okruženja bude primjenjiv i u našem pravnom sistemu. Naime, potrebno je izvršiti izmjene i dopune Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima koji bi predvidio kao		Primjedba se ne prihvata. U Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima članom 313 stav 1 tačka 1 propisano je da će se kao dokaz saobraćajnog prekršaja uzeti u obzir „video ili foto zapis“ na kojem se jasno mogu vidjeti: vozilo kojim je izvršen prekršaj, registarski broj tog vozila i bitna obilježja prekršaja. Izmjene ostalih zakona nijesu u nadležnosti ovog ministarstva.

		vjerodostojnu ispravu o prekršaju „video ili foto zapis“ na kojem se jasno mogu vidjeti: vozilo kojim je izvršen prekršaj, registarski broj tog vozila i bitna obilježja prekršaja. Takođe izmjenama i dopunama ovog zakona i Zakona o komunalnoj policiji bi se dala mogućnost komunalnoj policiji da vrši audio i video snimanje javnog mjesta radi obavljanja poslova iz svoje nadležnosti, a prije svega radi otkrivanja i rasvjetljavanja prekršaja, što je preduslov za korišćenje sistema „oko sokolovo“ u ove svrhe, dok bi se način i uslovi preduzimanja ovih radnji bliže regulisali Odlukom o komunalnom redu jedinica lokalne uprave.		
11.	Zajednica opština Crne Gore	U članu 3 Nacrta koji se odnosi na novi član 13a, na kraju stava 1 umjesto tačke staviti zarez i riječi: „odnosno budžeta jedinice lokalne samouprave, u slučaju povjeravanja poslova koji se odnose na premještanje vozila: koja nijesu uklonjena sa kolovoza u slučaju iz člana 57; parkiranih suprotno članu 58; parkiranih na mjestima iz člana 60 stav 1 i u slučaju iz člana 290 stav 4 i člana 301 stav 4 ovog zakona."		Primjedba se ne prihvata. Ovdje se radi o prihodu od novčanih kazni, a ne od troškova premještanja, koji pripadaju onome kod koga su i nastali. Čanom 7 Zakona o prekršajima Crne Gore propisano je: „Sredstva naplaćena od novčanih kazni koje su izrečene za prekršaj prihod su budžeta države, izuzev sredstava naplaćenih od novčanih kazni za prekršaje kojima se krše propisi, nad čijom primjenom nadzor vrši organ lokalne uprave, koji predstavljaju prihod lokalne samouprave.“.

				Predložena izmjena bi dakle bila u suprotnosti sa citiranim članom.
12.	Zajednica opština Crne Gore	U članu 45 riječi: „brišu se“ zamijeniti riječima: „zamjenjuju se riječima: „ovlašćeno lice nadležnog organa lokalne uprave““. U članu 46 stav 1 riječi: „brišu se“ zamijeniti se riječima: „zamjenjuju se riječima: „ovlašćenog lica nadležnog organa lokalne uprave“. U članu 46 stav 2 zamijeniti tako da glasi: „U stavu 3 riječi: „odnosno komunalni inspektor“ zamjenjuju se riječima: „ovlašćeno lice nadležnog organa lokalne uprave““.		Primjedba se djelimično prihvata. U predmetnim članovima izbrisane su riječi „komunalni inspektor“ i na taj način se omogućava potpuna primjena Uredbi o povjeravanju poslova odnosno člana 4 iste, na način što će opštine utvrditi organizaciju vršenja povjerenih poslova.
13.	Zajednica opština Crne Gore	U članu 4 Nacrta zakona koji se odnosi na član 14 stav 2 Zakona, poslije riječi „kolovozu“ dodati zarez i riječi: „biciklističkom putu, biciklističko-pješačkoj stazi, pješačkoj stazi, odnosno trotoaru“.	U članu 4 je propisana obaveza za učesnike u saobraćaju da postupaju u skladu sa značenjem oznaka na kolovozu, pri čemu nijesu uzete u obzir druge saobraćajne površine po kojima se kreću učesnici u saobraćaju.	Primjedba se prihvata.
14.	Zajednica opština Crne Gore	Poslije člana 7 dodati novi član koji glasi: „U članu 40 stav 4 poslije riječi: „saobraćajnim znakom“ dodati zarez i riječi: „odnosno oznakom na kolovozu“.	Članom 40 stav 4 Zakona propisano je: „Vozač koji ulazi vozilom na put koji je saobraćajnim znakom označen kao put sa prvenstvom prolaza	Primjedba se prihvata.

			dužan je da propusti sva vozila koja se kreću tim putem.". U praksi su prisutne situacije da na prilazu raskrsnici ne postoje mogućnosti za postavljanje saobraćajnog znaka kojim se definiše prvenstvo prolaza, već je potrebno stvoriti zakonske preduslove da se to reguliše oznakom na kolovozu, kao što su: isprekidana linija zaustavljanja, neisprekidana linija zaustavljanja ili ispis „STOP".	
15.	Zajednica opština Crne Gore	U članu 15 Nacrta koji se odnosi na član 122 stav 1 Zakona na kraju teksta brisati tačku i znake izvoda i dodati riječi: „za državne puteve, odnosno organa lokalne uprave nadležnog za poslove saobraćaja za opštinske puteve.“ U članu 16 stav 1 Nacrta koji se odnosi na član 123 stav 1 Zakona na kraju teksta brisati tačku i znake izvoda i dodati riječi: „za državne puteve, odnosno organ lokalne uprave nadležan za poslove saobraćaja za opštinske puteve.“	Predložene dopune imaju za cilj usklađivanje sa članom 13 Zakona o putevima kojim je upravljanje državnim putevima utvrđeno u nadležnost organa uprave za poslove saobraćaja, dok je upravljanje opštinskim putevima utvrđeno u nadležnost jedinica lokalne samouprave. Takođe, potrebno je detaljnije usklađivanje odredbi čl. 122, 123 i 124 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima sa članom 17 stav 1 tačka 5 i stavom 2 Zakona o putevima kojim je propisano da organ uprave odnosno organ lokalne uprave izdaju saglasnost za održavanje sportskih i drugih manifestacija na javnom putu, kao jedan od dokaza u postupku za odobravanje navedenih aktivnosti na javnom putu pred organom	Primjedba se prihvata.

			uprave nadležnim za policijske poslove.	
16.	Zajednica opština Crne Gore	U članu 19 koji se odnosi na dva nova stava, u drugom novom stavu posle riječi „saobraćajna signalizacija,, dodati zarez i riječi: „oprema i uređaji,,.	Predložena dopuna ima za cilj usklađivanje sa članom 15 Zakona o putevima koji prepoznaje sadržaje puta od značaja za upravljanje putem.	Primjedba se prihvata.
17.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Potrebno je izvršiti usaglašavanje pojmova u nacrtu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima i predloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju	Imajući u vidu da je u nacrtu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima u članu 7 tačka 47a navedeno da: „lako električno vozilo je motorno vozilo sa najmanje dva točka, sa mehaničkim upravljačem, bez mjesta za sjedjenje, čija trajna nominalna snaga elektromotora nije veća od 0,6 kW, čija najveća konstruktivna brzina ne prelazi 25km/h i čija masa praznog vozila ne prelazi 35kg;”, dok je u članu 5 stav 1 tačka 2 predloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju koji je Vlada Crne Gore utvrdila na sjednici održanoj 27.03.2025.godine navedeno: „2) vozilo je motorno vozilo koje se pokreće isključivo mehaničkom snagom na kopnu sa najvećom konstruktivnom brzinom većom od 25 km/h, odnosno najvećom neto masom većom od 25 kg i najvećom konstruktivnom brzinom većom od 14 km/h, kao i svako	Primjedba se ne prihvata. Ova dva zakona regulišu različite oblasti i po logici stvari bilo je neophodno uskladiti Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju sa ovim zakonom s obzirom da on propisuje uslove koje mora da ispuni vozač i vozilo da bi učestvovalo u saobraćaju. Dakle predloženo rješenje propisuje gore pomenute uslove za lako električno vozilo i samo vozilo koje ih ispunjava može učestvovati u saobraćaju na putu. Takođe, od značaja je pomenuti da Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima za učestvovanje ovih vozila ne predviđa nikakvu vrstu registracije već ih podvodi pod norme koje se odnose na bicikla.

			priključno vozilo koje se upotrebljava sa tim vozilom, bez obzira da li je prikačeno ili ne, osim vozila koja se kreću po šinama i kolica namijenjenih licima sa invaliditetom;”, mišljenja smo da je potrebno izvršiti usaglašavanje pojmova u ovim zakonskim propisima.	
18.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Detaljnije zakonsko regulisanje lakih vozila na električni pogon	Smatramo da predloženim tekstom nijesu jasno definisane površine kojima se smiju kretati laka vozila na električni pogon. Nije potpuno jasno da li se mogu kretati biciklističko-pješačkom stazom. Takođe, predlažemo da donja granica za upravljanje ovim sredstvom bude 16 godina bez obzira na površinu kojom se kreću, budući da je u predloženom tekstu u članu 90a, ograničenje samo predviđeno za vožnju javnim putevima. Nadalje predlažemo da vozači moraju nositi fluorescentni prsluk i zaštitnu kacigu.	Primjedba se djelimično prihvata. U dijelu koji se odnosi na godine zakonom je propisano da lice mlađe od 16 godina ne može da upravlja lakim električnim vozilom na javnim putevima iz razloga što je ovo Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima i ne tretira privatne površine i površine koje nijesu predviđene za saobraćaj.

19.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Rigidnije sankcionisanje tehnički neispravnih vozila	Predlažemo da se za vozila koja se uključuju u saobraćaj a da ne ispunjavaju potrebne uslove u smislu tehnike ispravnosti predvide obavezna isključenja na način što se vozila momentalno isključuju iz saobraćaja, oduzimaju i za njih plaća ležarina i dodatne novčane kazne, slično kao kod nepropisnog parkiranja vozila. Naime, cilj uvođenja odnosno uređenja situacija u kojima vozila koja ne ispunjavaju potrebne uslove učestvuju u saobraćaju jeste da se pravovremeno i preventivno djeluje na sve učesnike u saobraćaju u smislu značaja propisnog ponašanja odnosno ispravnosti vozila kako bi se smanjio negativan uticaj i posledice kretanja takvih vozila koje se odražavaju na sve učesnike u saobraćaju, ugrožavajući njihovu bezbjednost i pravila saobraćaja, suprotno sadašnjem rješenju u kojem se sankcionisanje svodi na naknadno utvrđivanje prekršajne odgovornosti nakon što je šteta već pričinjena bez mogućnosti preventivnog djelovanja kako na ponašanje, tako i na svijest vozača.	Primjedba se ne prihvata. Vozila koja nisu tehnički ispravna se, shodno važećem Zakonu, isključuju iz saobraćaja ili šalju na vanredni tehnički pregled. Svako dalje ograničenje u vidu oduzimanja vozila bilo bi nesvrshodno i onemogućavalo bi vlasnika da otkloni neispravnosti i dovede vozilo u tehnički ispravno stanje što je krajnji cilj. Kaznena politika je od strane zakonodavca usklađena sa težinom i vrstom prekršaja.
-----	---------------------------------------	--	---	---

20.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Jasnije normativno definisanje odgovornosti za održavanje puteva i saobraćajne signalizacije	Odgovornost za održavanje puteva, postavljanje i održavanje signalizacije, vjerujemo da je potrebno detaljnije urediti u odnosu sada važeće odredbe Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima. Smatramo da je potrebno uticati na smanjenje broja saobraćajnih nezgoda kroz pravilno održavanje infrastrukture i saobraćajne signalizacije. Prema zvaničnim izvještajima Ministarstva unutrašnjih poslova Crne Gore, na putevima je u 2022-oj godini stradalo 74 lica, 2023-oj 78 lica, a u 2024-oj 75 lica. Ovi podaci ukazuju na neophodnost u poboljšanju bezbjednosti saobraćaja na putevima, odnosno na potrebu za dodatnim ulaganjem u održavanje puteva, uključujući postavljanje adekvatne saobraćajne signalizacije i oznaka.	Primjedba se ne prihvata. Što se tiče zahtjeva/predloga da se zakonom uredi oblast puteva i saobraćajne signalizacije, smatramo da je predlog suvišan jer je ova oblast detaljno razrađena odredbama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, Zakona o putevima, Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji i Pravilnikom o privremenoj saobraćajnoj signalizaciji, skoro na identičan način kao i zakonsko rješenje Republike Hrvatske a koje je dostavljeno kao primjer. Član 12 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima Privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji projektuje, gradi, rekonstruiše, održava i upravlja putevima, dužno je da to čini na način koji omogućava bezbjedno odvijanje saobraćaja. Član 133 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima Javni putevi moraju da se obilježe saobraćajnom signalizacijom, kojom se učesnici u saobraćaju upozoravaju na opasnost koja im prijeti na putu, odnosno dijelu puta, na ograničenja, zabrane i obaveze kojih se učesnici u saobraćaju moraju pridržavati i daju

				potrebna obavještenja za bezbjedno i nesmetano odvijanje saobraćaja u skladu sa zakonom kojim se propisuju javni putevi. Saobraćajnom signalizacijom moraju da se obilježe i opasnosti privremenog karaktera, naročito one koje nastanu usljed iznenadnog oštećenja ili onesposobljavanja puta, kao i privremena ograničenja i privremene zabrane u saobraćaju, a ta signalizacija se mora ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih je postavljena. Član 134 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima Saobraćajna signalizacija se postavlja i održava tako da učesnici u saobraćaju mogu na vrijeme i lako da ih uoče danju i noću i da blagovremeno postupe u skladu sa njihovim značenjem. Saobraćajna signalizacija mora se ukloniti, dopuniti ili zamijeniti, ako njeno značenje ne odgovara izmijenjenim uslovima saobraćaja na putu ili zahtjevima bezbjednosti saobraćaja. Član 155 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima Dio puta na kome su nastale prepreke, odnosno oštećenja koje se ne mogu odmah ukloniti, odnosno otkloniti ili na kome se izvode radovi mora biti
--	--	--	--	--

				obilježen postavljanjem privremene saobraćajne signalizacije, propisanom saobraćajnom signalizacijom, a učesnici u saobraćaju obezbijeđeni postavljanjem branika. Postavljanje privremene saobraćajne signalizacije i branika iz stava 1 ovog člana obezbjeđuje upravljač puta. Izvođač radova dužan je da, prije početka radova, postavi privremenu saobraćajnu signalizaciju i obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi i da tu signalizaciju održava tokom izvođenja radova, a nakon završetka radova da je ukloni. Upravljač puta, odnosno izvođač radova mora, u skladu sa zakonom, postaviti privremenu saobraćajnu signalizaciju na dijelu puta na kome su nastale prepreke ili oštećenja koja se ne mogu odmah ukloniti ili na dijelu puta na kojem se izvode radovi, tako da stvori uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja. Član 39 - Zakon o putevima Održavanje javnih puteva je izvođenje određenih vrsta radova kojima se čuva upotrebna vrijednost puta i obezbjeđuje nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja. Javni putevi se moraju održavati da se na njima može vršiti nesmetan i
--	--	--	--	--

				bezbjedan saobraćaj za koji su namijenjeni, a na način i pod uslovima koji su određeni ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbjednost saobraćaja. Član 54 - Zakon o putevima Državni putevi se planiraju, projektuju, rekonstruišu, grade i održavaju, radi nesmetanog i bezbjednog odvijanja saobraćaja na njima. Bezbjednost državnih puteva u pogledu bezbjednosti saobraćaja na njima obezbjeđuje se sprovođenjem: - ocjene uticaja državnih puteva na bezbjednost saobraćaja; - revizije bezbjednosti državnih puteva; - rangiranja državnih puteva prema bezbjednosti saobraćaja i upravljanja tim putevima; - provjere bezbjednosti državnih puteva. Postupci iz stava 2 ovog člana primjenjuju se u fazi planiranja, projektovanja, građenja i eksploatacije državnih puteva. Za gore navedene odredbe postoje propisane adekvatne kazne.
--	--	--	--	---

21.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Rigidnije sankcionisanje neregistrovanih i neosiguranih vozila zatečenih u saobraćaju	Prepoznati problem neregistrovanih i neosiguranih vozila u saobraćaju, a koje predstavlja ozbiljan bezbjednosni, te indirektno finansijski rizik vjerujemo da treba tretirati sa strožijom kaznenom politikom. Naime, u praksi se pokazalo da su takva vozila često tehnički neispravna, što značajno povećava rizik od saobraćajnih nezgoda i ugrožava bezbjednost svih učesnika u saobraćaju. Pored toga, šteta nastala u nezgodama koje prouzrokuju neosigurana vozila isplaćuje se iz Garantnog fonda Nacionalnog biroa osiguravača, koji se finansira iz doprinosa osiguravajućih društava. Veći broj ovih šteta koje se ne mogu u potpunosti naplatiti u regresnom postupku, može u krajnjem indirektno uticati na povećanje premija osiguranja za građane. Smatramo da bi strožije sankcionisanje vozača neregistrovanih i neosiguranih vozila doprinijelo smanjenju njihovog broja u saobraćaju, povećanju bezbjednosti i očuvanju	Primjedba se ne prihvata. Kaznena politika je od strane zakonodavca usklađena sa težinom i vrstom prekršaja.
-----	---------------------------------------	---	--	---

			sigurnosti osiguravajućeg sistema.	
22.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Definisanje glavnog puta u situacijama gdje ne postoji saobraćajni znak za put sa prvenstvom prolaza	Članom 40 stav 5 važećeg Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima predviđeno je da: “Vozač je dužan da propusti sva vozila koja se kreću putem na koji se uključuje i kad taj put nije saobraćajnim znakom označen kao put sa prvenstvom prolaza, ako vozilom ulazi sa zemljanog puta na put sa asfaltnim zastorom ili ako na put ulazi sa površine na kojoj se ne vrši saobraćaj.” Po našem mišljenju, ovaj stav bi trebalo upotpuniti odredbom koja bi jasno definisala da je vozač dužan da propusti sva vozila koja se kreću putem na koji se uključuje i kad taj put nije saobraćajnim znakom označen kao put sa prvenstvom prolaza, ako vozilom ulazi sa sporednog puta na glavni put, kao i ako vozilom ulazi sa zemljanog puta na put sa asfaltnim zastorom ili ako na put ulazi sa površine na kojoj se ne vrši saobraćaj.	Primjedba se ne prihvata. Zakon ne poznaje kategoriju glavnog i sporednog puta. Pravila prolaska kroz raskrsnicu su precizno regulisana postojećim odredbama Zakona. Nadalje, predlog da se definiše glavni put u situacijama gdje ne postoji saobraćajni znak za put sa prvenstvom prelaza, nije prihvatljiv jer isti ne može biti primjenjiv u praksi.

			Pod glavnim putem iz prethodnog stava ovog člana smatrali bi se magistralni i regionalni putevi (brze ceste).	
23.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Zakonsko definisanje obavezne elektronske razmjene podataka o osiguranim vozilima	Kao dio unapređenja zakonskih rješenja u novom Zakonu o bezbjednosti saobraćaja na putevima, predlažemo uvođenje odredbi koje se odnose na obaveznu elektronsku razmjenu podataka o obaveznom osiguranju motornih vozila između Ministarstva i Udruženja – Nacionalnog biroa osiguravača. Cilj ovog prijedloga je pojednostavljenje i ubrzanje procesa registracije vozila, kao i eliminisanje potrebe za dostavljanjem štampanih obrazaca polisa osiguranja. Time bi se smanjila administrativna opterećenja za građane i nadležne institucije, povećala efikasnost sistema i doprinijelo daljoj digitalizaciji javne uprave. Predložene odredbe mogle bi glasiti: "Podaci o obaveznim osiguranjima u saobraćaju čuvaju se u Informacionom centru, koji je organizovan u okviru Udruženja društava za osiguranje koja	Sugestija se ne prihvata. Nacionalni biro osiguravača Crne Gore je institucija formirana u cilju ostvarivanja zajedničkih interesa Društava koja obavljaju poslove obaveznih i drugih poslova osiguranja u Crnoj Gori. Mišljenja smo da ovakav tip udruženja nije moguće uvrstiti u zakon i stvoriti obavezu MUP-u da jednom privatnom udruženju dostavlja podatke. Ne postoji zakonska prepreka da se ovi podaci razmjenjuju na dobrovoljnoj osnovi ili kroz zaključivanje sporazuma o saradnji kojim bi se precizirao odnos.

			obavljaju poslove obaveznih osiguranja u saobraćaju. Razmjena podataka o obaveznim osiguranjima u saobraćaju između Ministarstva i Udruženja vrši se isključivo u elektronskoj formi, na način i u rokovima koji će biti propisani posebnim podzakonskim aktima." Uvođenjem ove mjere značajno bi se smanjio administrativni teret i omogućila efikasnija kontrola osiguranja vozila u saobraćaju.	
24.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Preciznije definisanje odredbe člana 298 stav 4, kojim je definisano da vozilo iz stava 3 ovog člana (vozilo - presretač), za vrijeme dok vrši poslove otkrivanja i dokazivanja saobraćajnih prekršaja, ne primjenjuju se odredbe ovog zakona o ograničenju brzine, propuštanju pješaka, zabrani presijecanja kolone pješaka, zabrani preticanja i obilaženja vozila i zabrani korišćenja uređaja za komunikaciju, pod uslovom da ne ugrožava bezbjednost drugih učesnika u saobraćaju.	Smatramo da je ovako definisani stav opasan po bezbjednost svih ostalih učesnika u saobraćaju, i da ga treba uskladiti sa odredbom čl. 35 st. 1, odnosno preciznije definisati u smislu da je vozač presretača dužan da brzinu kretanja vozila prilagodi karakteristikama i stanju puta, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta, gustini saobraćaja i drugim saobraćajnim uslovima, tako da vozilo može blagovremeno zaustaviti pred svakom preprekom koju pod datim okolnostima može da vidi ili	Primjedba se ne prihvata. Zakon je neophodno sagledati u cjelini. Naime, već u stavu 4 člana u okviru koga je predloženo preciznije definisanje upravo je propisana odredba kojom se odredbe zakona o ograničenju brzine, propuštanju pješaka, zabrani presijecanja kolone pješaka, zabrani preticanja i obilaženja vozila i zabrani korišćenja uređaja za komunikaciju, ne primjenjuju pod uslovom da se ne ugrožava bezbjednost drugih učesnika u saobraćaju.

			predvidi, odnosno da vozilom upravlja na način kojim ne ugrožava bezbjednost saobraćaja. Dakle, u skladu sa navedenim predlog je da odredba čl. 298 st. 4. glasi: „Na vozilo iz stava 3 ovog člana, za vrijeme dok vrši poslove otkrivanja i dokazivanja saobraćajnih prekršaja, ne primjenjuju se odredbe ovog zakona o ograničenju brzine, propuštanju pješaka, zabrani presijecanja kolone pješaka, zabrani preticanja i obilaženja vozila i zabrani korišćenja uređaja za komunikaciju, pod uslovom da vozač presretača brzinu kretanja vozila prilagodi karakteristikama i stanju puta, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta, gustini saobraćaja i drugim saobraćajnim uslovima, tako da vozilo može blagovremeno zaustaviti pred svakom preprekom koju pod datim okolnostima može da vidi ili predvidi, odnosno da vozilom upravlja na način kojim ne ugrožava bezbjednost saobraćaja.	Ista odredba propisana je i članom 107 Zakona za sva vozila sa prvenstvom prolaza.
25.	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore	Preciznije definisanje odredbi koje se odnose na kretanje raskrsnicom sa kružnim tokom saobraćaja	Imajući u vidu da je trenutna zakonska regulativa takva da vozač vozila koje se kreće spoljnom trakom u kružnom toku, ni u jednoj varijanti nije kriv za	Primjedba se ne prihvata. Kretanje raskrsnicom sa kružnim tokom saobraćaja uslovljeno je pravilima saobraćaja kao što je slučaj i sa svim

			eventualni nastanak saobraćajne nezgode, smatramo da bi saobraćaj u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja trebalo drugačije, odnosno preciznije definisati. Naime, i horizontalna i vertikalna saobraćajna signalizacija dozvoljava da se spoljnom saobraćajnom trakom vozi pun krug, a imajući u vidu da je takvo vozilo u svojoj traci, onda nema ni njegove krivice ukoliko dođe do saobraćajne nezgode. Ovo je potvrđeno kako od strane saobraćajnih vještaka, saobraćajnih policajaca, tako i u dosadašnjoj sudskoj praksi. Međutim, u poslednje vrijeme na novim saobraćajnicama, konkretno novi bulevar Podgorica – Danilovgrad, saobraćajnom signalizacijom je, iz desne trake prije ulaska u kružni tok dozvoljeno kretanje pravo i desno, a iz lijeve trake pravo i lijevo, što će dovesti do raznih spornih situacija vezanih za krivicu i doprinos učesnika u slučajevima eventualnih saobraćajnih nezgoda. U inostranstvu postoje različita rješenja, od jasno iscrtanih putanja, zaustavnih linija pa do čak fizički razdvojenih traka i isključenja.	ostalim raskrsnicama. Da li će saobraćajna signalizacija regulisati kretanje u takvoj raskrsnici zavisi od tehničkih karakteristika iste i ne može se predvidjeti ista situacija za sve, jer ni mogućnosti kretanja, koja u mnogome zavisi od prečnika, nijesu iste.
--	--	--	---	---

			Za najbolje rješenje su svakako potrebne ozbiljne studije, dosta vremena i dosta ozbiljnog rada, ali smatramo da je neophodno da saobraćajna signalizacija odmah bude usklađena svuda u Crnoj Gori gdje su raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja u kojima su dvije saobraćajne trake.	
26.	Nacionalni biro osiguravača	Povećanje novčanih kazni vezanih za zabranu korišćenja mobilnih telefona prilikom vožnje, odnosno usklađivanje kazni vezanih za zabranu korišćenja mobilnih telefona prilikom vožnje sa kaznama za zabranu korišćenja alkohola i psihoaktivnih supstanci.	Iako je već predloženo povećanje kaznenih odredbi na 150 - 400e (sa 90 - 250e), smatramo da kazne treba još povećati ili ih izjednačiti, odnosno uskladiti sa kaznenim odredbama za upotrebu alkohola i psihoaktivnih supstanci, posebno imajući u vidu činjenicu da najnovija istraživanja pokazuju da je kucanje poruka opasnije od prisustva 0,6 prom. alkohola u organizmu kod vozača, odnosno opasnije od duplo većeg promila alkohola od dozvoljenog. Vrijeme reagovanja vozača dok koristi mobilni telefon je i do 50% sporije u poređenju sa normalnom vožnjom, a do 30% sporije u odnosu na vožnju sa 0,8 prom. alkohola. O navedenom nesporno svjedoči i povećan broj udesa udarom otpozadi, lančanih udesa, kao i prelaska na traku za suprotni smjer (čeoni sudar).	Sugestija se ne prihvata. Kaznena politika je od strane zakonodavca usklađena sa težinom i vrstom prekršaja.

			Upotreba vozila je po zakonu upotreba opasne stvari, i svjesno korišćenje mobilnog telefona tokom vožnje je i svjesno dovođenje u opasnost života svih učesnika u saobraćaju, pa se osim grube nepažnje može čak govoriti i o eventualnom umišljaju.	
27.	Služba za vršenje komunalnog nadzora, Komunalna policija opštine Bar	Odredbama člana 293 i 294 koje se mijenjaju prestaju da važe poslovi koji su shodno članu 1 Uredbe o povjeravanju dijela poslova uprave policije prijestonici Cetinje i Opštinama Bar, Budva, Bijelo Polje, Tivat, Kotor, Nikšić, Ulcinj i Herceg Novi („Službeni list Crne Gore“, br.007/13 od 04.02.2013, 032/13 od 08.07.2013, 046/14 od 31.10.2014) povjereni nadležnom organu opštine, odnosno u konkretnom slučaju Službi za vršenje komunalnog nadzora, Komunalnoj policiji opštine Bar.		Primjedba se ne prihvata. Ukoliko Opština Bar ne želi da vrši poslove premještanja vozila potrebno je da inicira izmjenu Uredbe u tom pravcu.
28.	VIP TAXI BUDVA	Predlog izmjene člana 264 – Redovni tehnički pregled Član 264 stav 4 mijenja se i glasi: „Redovnom šestomjesečnom tehničkom pregledu moraju se podvrgavati: 1. motorna i priključna vozila	1. Tehnički pregled – balans između bezbjednosti i ekonomskih realnosti Predložena izmjena člana 264 ima za cilj da uspostavi ravnotežu između potrebe za bezbjednošću u saobraćaju i ekonomskih realnosti prevoznika. Nastavak	Primjedba se ne prihvata Tehnička ispravnost je veoma bitan faktor bezbjednosti saobraćaja. Kako se u ovom slučaju radi o taxi vozilima i rent-a-car vozilima koja se koriste mnogo više od prosječnog automobila, kao vozila za javni prevoz, čime su u većem riziku od oštećenja i

		kojima se obavlja javni prevoz putnika; 2. motorna i priključna vozila za prevoz opasnih materija; 3. motorna i priključna vozila koja se koriste za obuku kandidata za vozače; 4. motorna vozila koja imaju ugrađene uređaje za davanje posebnih svjetlosnih i zvučnih znakova ili se koriste kao vozila iz čl. 105 i 107 ovog zakona (vozila pod pratnjom i vozila sa prvenstvom prolaza); 5. motorna i priključna vozila za iznajmljivanje bez vozača (rent-a-car)." Iza stava 4 dodaje se novi stav 5, koji glasi: „Izuzetno od tač. 1 i 5 stava 4 ovog člana, motorna vozila kojima se obavlja auto-taksi prevoz i limo servis, kao i vozila za iznajmljivanje bez vozača (rent-a-car), a koja nijesu starija od deset godina, podliježu redovnom tehničkom pregledu jednom godišnje, u skladu sa rokovima za registraciju.“	obaveznog šestomjesečnog tehničkog pregleda za sva vozila kojima se obavlja javni prevoz putnika i vozila za iznajmljivanje bez vozača, bez obzira na starost vozila, predstavlja značajan finansijski teret za prevoznike, posebno za male preduzetnike i rent-a-car kompanije. Ova mjera je posebno opterećujuća za vozila koja su relativno nova i redovno održavana, a koja već prolaze godišnji tehnički pregled prilikom registracije. Dodatno, policija ima zakonsko pravo da uputi svako vozilo na vanredni tehnički pregled ukoliko sumnja u njegovu ispravnost, što dodatno osigurava bezbjednost u saobraćaju.	habanja, to je važnije da se redovno pregledaju kako bi se osigurala njihova ispravnost i samim tim bezbjednost svih učesnika.
--	--	--	---	---

29.	VIP TAXI BUDVA	Predlog dopune člana 270 – Potvrda o podnijetom zahtjevu za registraciju Iza stava 6 dodaje se novi stav 7, koji glasi: „O podnijetom zahtjevu za registraciju vozila Ministarstvo izdaje potvrdu kojom se privremeno odobrava upravljanje vozilom koje već posjeduje registarske tablice, pod uslovom da je ispunjen uslov iz stava 1 tačka 3 ovog člana (dokaz o osiguranju), i da ne postoji zabrana upravljanja iz stava 1 tačka 5 ovog člana. Potvrda se izdaje na period ne duži od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva.“	U praksi, nakon podnošenja zahtjeva za registraciju vozila, izdavanje nove saobraćajne dozvole može trajati više sedmica. U tom periodu, vozilo ne može učestvovati u saobraćaju, što dovodi do zastoja u poslovanju i finansijskih gubitaka za prevoznike. Predložena dopuna člana 270 omogućava izdavanje privremene potvrde kojom se odobrava upravljanje vozilom dok se ne izda nova saobraćajna dozvola, pod uslovom da vozilo već posjeduje registarske tablice (nije novo uvezeno, odnosno nije prva registracija) i važeću polis osiguranja.	Primjedba se ne prihvata. Zbog uvođenja savremenih sistema za kontrolu bezbjednosti saobraćaja učestvovanje vozila bez registarskih tablica onemogućilo bi utvrđivanje identiteta vozača koji je počinio prekršaj. Takođe, učestvovanje vozila u saobraćaju uslovljeno je postojanjem registarskih oznaka.
30.	Ranko Djaković	Smatram neprihvatljivim da se građanima starijim od 57 godina ograničava važenje vozačke dozvole na tri godine jer se time dovode u neravnotežan položaj u odnosu na ostale građane, izlažu maltretiranju i dodatnim troškovima i krše se njihova Ustavom zagarantovana prava. Radi se o kategoriji vozača koji		Primjedba se ne prihvata. Stariji od 65 godina imaju za 50% veću vjerovatnoću da dožive saobraćajnu nezgodu u kojoj će smrtno stradati, od prosječnog rizika za ostatak stanovništva shodno analizama bezbjednosti saobraćaja. Prema nekim istraživanjima, vozači stariji od 65 godina najčešći su učesnici

		po svim statistikama izazivaju najmanje saobraćajnih udesa.		saobraćajnih nezgoda. Prema statističkim podacima, lica starija od 65 godina čine uglavnom oko 1/5 ukupnog stanovništva, ali svaki četvrti poginuli u saobraćajnoj nezgodi je lice starije od 65 godina. Naime, oko 25% poginulih i oko 10% povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama su stariji od 65 godina. Osobe starije od 65 godina imaju slabiji vid, slabiji sluh, smanjenu fizičku snagu i fleksibilnost, hronične bolesti, sporije reagovanje, pamćenje i druge mentalne promjene.
31.	Luka Krajnović	Predlažem da se odredba člana 176a stav 1 tačka 2 Nacrta zakona dopuni izuzecima, tako da se zabrana upravljanja vozilima snage preko 80 kW za lica mlađa od 21 godine ne primjenjuje na lica koja su prije stupanja na snagu zakona već bila registrovani vlasnici takvog vozila.	Uvođenje zabrane upravljanja vozilima snage preko 80 kW za mlade vozače bez propisivanja prelaznih odredbi ima karakter retroaktivnog djelovanja zakona na štetu građana, što je u suprotnosti sa temeljnim pravnim i ustavnim načelima. Moj član porodice ne ispunjava zakonom propisan uslov, odnosno nije navršio 21. godinu, a isti je registrovani vlasnik putničkog vozila marke Audi Q5 iz 2021. godine, snage 204 KS, koje je kupljeno i registrovano u februaru 2025. godine, kada predmetna zakonska zabrana nije postojala, niti je bila u zakonodavnoj proceduri. Time je ostvareno pravo stečeno u skladu sa tada	Primjedba se ne prihvata. U konkretnom slučaju ne radi se o retroaktivnoj primjeni norme, jer ona predstavlja samo uslove u pogledu upravljanja i ne odnosi se na prava koja su već ostvarena. Predloženom normom se ne dira u prava vlasništva nad motornim vozilom, jer lice mlađe od 21 godinu svakako može da bude vlasnik, štaviše vozilo koje ste naveli i dalje može da vozi lice mlađe od 21 godinu života, ako je sa njim u vozilu lice koje ispunjava zakonom propisane uslove.

			važećim zakonom. Primjena novih ograničenja na lica koja su u trenutku sticanja vlasništva postupala u skladu sa važećim propisima predstavlja kršenje načela pravne sigurnosti i povjerenja građana u pravo, koje je zagarantovano članom 147 Ustava Crne Gore, kojim se propisuje da zakoni i drugi propisi ne mogu imati povratno dejstvo, osim ako je to u korist građana. U skladu sa navedenim, apelujem da zakonodavac uvaži potrebu za uvođenjem prelaznih odredbi koje će zaštititi legitimna očekivanja i stečena prava građana, kako bi se očuvala pravna sigurnost i poštovala načela vladavine prava.	
32.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	Koridor za prolazak vozila hitnih službi, definisati ga kako bi se osigurao koridor za prolazak hitnih službi i kako bi se stekla navika kod vozača, kao i sama vozačka kultura o ujednačenom načinu osiguravanja koridora za navedena vozila kada ona treba da stignu do odredišta na kojima vrše intervenciju. Smatramo da treba u Zobs-u definisati kako se postupa u navedenim slučajevima i obezbijediti potreban koridor za prolaz.		Primjedba se ne prihvata. Članom 108 zakona propisana je obaveza vozača koji na putu susretne ili ga sustigne vozilo, odnosno vozila sa prvenstvom prolaza, da propusti ta vozila, da im omogući mimoilaženje i preticanje, odnosno obilaženje, a po potrebi da ukloni vozilo sa kolovoza ili se zaustavi, kao i da se pridržava naredbi koje mu daju lica iz pratnje, odnosno da kretanje nastavi kad ova vozila prođu.

33.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 21 Zakona o izmjenama i dopunama zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, u novom članu 176 a, propisali ste da mladi vozač može da upravlja samostalno sa vozilom do 80 kw. Smatramo da treba dodatno ograničiti snagu motora, odnosno smanjiti predloženo rješenje od 80 kw na najviše 66 kw.		Primjedba se ne prihvata.
34.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 200 stav 6 važećeg Zobs-a predviđeno je da traktorom može upravljati samo lice koje ima vozačku dozvolu za vozila T kategorije a pošto je traktor sa priključnim vozilom vidjeti može li njime upravljati i vozač CE kategorije. Ranije je moglo i sa B kategorijom.		Primjedba se ne prihvata. Sve kategorije vozila, odnosno upravljanje vozilima određene kategorije, odvojene su još izmjenama zakona iz 2014. godine. Ovo je urađeno upravo iz razloga što je sistem upravljanja vozilom različit za svaku kategoriju vozila.
35.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 201 stav 1, važećeg Zobs-a, predviđeno je da se u vozačku dozvolu unose oznake svih kategorija kojima vozač ima pravo da upravlja, na osnovu svjedočanstva koje je izdala auto škola. Smatramo da treba pojasniti jer se nerijetko javljaju problemi oko upisa, npr ako neko položi C kategoriju ne upisuje mu se C1 kategorija i slično. Takođe smatramo da je obrazac vozačke		Primjedba je već unijeta u Nacrt zakona.

		dozvole neadekvatan kad su u pitanju A1 i A2 kategorija, jer se nalaze u istoj rubrici i gotovo uvijek se pogrešno upisuju navedene kategorije, odnosno vozač koji položi A1 kategoriju upisuje mu se i A2 kategorija. Države u okruženju imaju razdvojene rubrike za A1 i A2 kategoriju, kao što je i kod nas za AM i A kategoriju. Isto tako ako dođe do promjene Nastavnog plana i programa vozačkog ispita, u kome je predviđeno polaganje prve pomoći, pa ona bude premještena da se polaže nezavisno, treba predvijeti da uz svjedočanstvo o položenom ispitu budući vozač treba da priloži i potvrdu od nadležnog organizatora da je položio Prvu pomoć.		
36.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	Smatramo da lica kojima se izrekne privremena zabrana treba da budu u obavezi da prisustvuju teorijskoj nastavi u auto školi i da moraju da obave određeni broj časova praktične obuke ili seminaru unapređenja znanja i da je položio ispit iz oblasti unapređenja znanja, što bi bio dodatni uslov za sticanje	Smatramo da bi ovo bilo značajno jer bi i te kako odvaraćalo vozače od prekršaja u saobraćaju i činilo njihovo upravljanje vozilom kontrolisanim i pažljivijim, znajući da je put do ponovno sticanja prava na upravljanje vozilom dalek i zahtjevan, a kako je to predviđeno i u okolnim državama.	Primjedba se ne prihvata.

		prava na upravljanje nakon privremenog ograničavanja.		
37.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 216 stav 1, važećeg Zobs-a, predviđeno je da za vrijeme praktične obuke u vozilu može biti i ovlašćeni predstavnik auto škole koji posjeduje važeću licencu za instruktora vožnje. Smatramo da to može biti i drugo lice koje ovlasti direktor auto škole ili sam direktor.		Primjedba se ne prihvata. Obuci kandidata za vozača mogu prisustvovati samo lica koja imaju potrebna stručna znanja i kvalifikacije.
38.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 219 stav 3 tačka 1, važećeg Zobs-a, predviđeno je da je auto škola dužna da obezbijedi najmanje dva instruktora vožnje. Smatramo da je odredba neprecizna i da je treba bolje definisati, npr. da su to lica koja su u radnom odnosu (ugovor o radu) u auto školi. Takođe, razmotriti mogućnost da broj povremeno angažovanih lica - instruktora ne može biti veći od broja lica - instruktora koja su u stalnom radnom odnosu.		Primjedba se ne prihvata. Ovaj zakon ne bavi se radnim odnosima. Odredba „dužna da obezbijedi najmanje dva instruktora“ podrazumijeva da oni moraju biti u radnom odnosu i da moraju imati zaključene Ugovore o radu, shodno Zakonu o radu.
39.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 223 stav 5, važećeg Zobs-a, predviđeno je da se licenca za instruktora vožnje izdaje sa rokom važenja do navršenih 67 godina života, odnosno važi samo za vrijeme dok važi i njegova vozačka dozvola za tu kategoriju vozila.	. Pošto ovo ograničenje nije propisano u državama EU, a ni u državama u našem okruženju, smatramo da ne treba stvarati zakonske uslove koji nijesu propisane u Direktivi EU i koji su nastali kao posledica slučajne okolnosti. Isto tako licima starijim	Sugestija se ne prihvata. Samo ograničenje propisano je u skladu sa odredbom Zakona o radu koji predviđa prestanak radnog odnosa po sili zakona sa 67 godina života. Nadovezujemo se na gornju sugestiju u kojoj je upravo traženo da se propiše

			od 67 godine života dozvoljeno je da upravljaju motornim vozilima a broj tih lica je neuporedivo veći od broja instruktora vožnje, koji su još i deficitaran kadar. Isto tako napominjemo da u dosadašnjem radu instruktori vožnje koji su stariji od 67 godina nisu imali saobraćajne nezgode ili na bilo koji drugi način ugrozili bezbjednost u saobraćaju. Smatramo da se ovaj starosni uslov eliminiše i podigne starosna granica kao i da ljeakarsko uvjerenje bude eliminacioni dokument koji bi se preko 67 godine izdavao svake godine.	obaveza zasnivanja radnog odnosa za instruktore vožnje. Sem navedenog, navedeno ograničenje je uvedeno u cilju unapređenja stanja bezbjednosti saobraćaja.
40.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 228 stav 2, važećeg Zobs-a predviđeno je da sva motorna vozila, osim motocikala, moraju imati svjetlosni i zvučni signal koji signalizira aktiviranje duplih nožnih komandi.	Smatramo da ovo treba da se odnosi samo za putnička vozila pošto kod vozila C1, C, C1E, CE, D1 D1E i D i DE ispitivači, koji dolaze iz redova dva Ministarstva, se nalaze neposredno ispred duplih komandi i mogu veoma lako uočiti njihovu upotrebu.	Sugestija se ne prihvata.
41.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 228 stav 1, važećeg Zobs-a predviđeno je da sva motorna vozila, osim motocikala, moraju imati duple nožne komande i kočnice i kvačila.	Smatramo da ova odredba ne treba da se odnosi na vozila D1, D, D1E i DE kategorije ukoliko imaju pomoćnu kočnicu na strani instruktora vožnje i pošto su to lica koja već imaju položenu C kategoriju najmanje dvije godine.	Sugestija se ne prihvata. Samostalno upravljanje vozilom u saobraćaju na putu od strane lica koje nema vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije protivno je odredbama ovog zakona. Naime, postavlja se pitanje uloge instruktora vožnje u vozilu koje nema

			Ovakvo rješenje imate i u ostalim državama u okruženju.	ugrađene duple komande i njegova odgovornosti.
42.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 228 stav 4, važećeg Zobs-a, predviđeno je da vozilo za obuku vozača ne može imati automatski mjenjač.	Smatramo da je neophodno da se stvori zakonska mogućnost da se obuka može vršiti i na vozilima sa automatskim mjenjačem, kao što je u svim državama u EU. Upravo iz razloga priznavanja naših vozačkih dozvola u zemljama EU Ministarstvo prosvjete i inovacija je propisalo uslove za auto škole kako bi ispunile uslove i kako bi naše vozačke dozvole bile jednako valjane a onda nemamo opciju obuke na vozilima sa automatskim mjenjačem. Ukoliko nije trenutno moguće realizovati izdavanje vozačke dozvole za takva vozila predlažemo da odredba ovog člana bude sa odloženom primjenom od 12 ili 18 mjeseci od dana stupanja na snagu Zobs-a a da se u tom periodu uspostave određeni preduslovi koje prate izdavanje vozačkih dozvola.	Sugestija se ne prihvata. Iako evropske direktive daju ovakvu mogućnost nacionalnim zakonodavstvima mišljenja smo da bezbjednost saobraćaja u Crnoj Gori nije na evropskom nivou i iz tog razloga ne prihvatamo ovu sugestiju. Naime, sva istraživanja su pokazala da je obučenost kandidata koji su se obučavali na vozilima sa automatskim mjenjačima slabija u odnosu na one koji su obučavani na vozilima sa manuelnim mjenjačima kao i njihova sposobnost pravovremenih i adekvatnih reakcija na situacije u saobraćaju.
43.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 238 stav 2, važećeg Zobs-a, predviđeno je izdavanje svjedočanstva nakon položenog vozačkog ispita. Smatramo da treba dodati „a nakon što kandidat izmiri finansijske obaveze prema auto školi“.		Sugestija se ne prihvata. Predmet ovog zakona nisu potraživanja auto škola prema kandidatima.

44.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 240 A stav 2, važećeg Zobs-a, nakon tačke 4, kao i u istom članu u stavu 3 nakon tačke 5 dodati tačke 5 i 6 koje bi glasile „položen instruktorski ispit i radno iskustvo na tim poslovima od najmanje jednu godinu". Bilo bi značajno da neko ko ocjenjuje ima iskustvo u prenošenju znanja tome koga ocjenjuje.	Smatramo da bi sa ovakvim iskustvom navedena lica, naravno i nakon položenog ispita za ispitivača, bila u boljoj poziciji da mogu procijeniti i dobre i loše strane kandidata te da bi ispiti bili realniji i da ne bi rezultat ispita bio samo matematičko sabiranje negativnih poena odgovarajućeg zapisnika, kao što je sada česta pojava. Isto tako bi dodali da rad ispitnih komisije treba da se profesionalizuje i da to bude osnovno zanimanje ispitivača. Ovakva organizacija kada ispiti traju i po 4/5 dana, u pojedinim školma, praktično te škole onemogućava da u tom periodu obavljaju praktičnu obuku jer su zauzete ispitima. Uostalom, ako su auto škole ispunille kriterijume i uložile velika materijalna sredstva da bi se relicencirale u skladu sa EU direktivom, kako bi naše vozačke dozvole bile priznate u zemljanma EU, smatramo da i u dijelu vođenja, organizacije i realizacije polaganja vozačkog ispita treba primijeniti praksu iz EU. Smatramo da ovakvo rješenje ne može odmah da se realizuje ali razmotrite mogućnost da to bude sa odloženim rokom primjene.	Sugestija se ne prihvata. Ovlašćeni ispitivač dužan je ispunjavati zakonom propisane uslove koji su u potpunosti usaglašeni sa Direktivom o vozačkim dozvolama, te nije potrebno da to lice posjeduje licence za instruktora vožnje jer se, shodno predloženom rješenju u zakonu, ovo lice ne može baviti obukom kandidata za vozača.
-----	--------------------------------	---	---	--

45.	NVU AUTO ŠKOLA CRNE GORE	U članu 329b, važećeg Zobs-a, predviđeno je da se licima koja se u periodu od najmanje dvije godine prije primjene Zobs-a, da se članovima ispitnih komisija izdaje licenca za ovlašćenog ispitivača ako ispunjavaju određene uslove. Međutim ova odredba se odnosi samo na članove ispitnih komisija koji su bili iz Ministarstva prosvjete i Ministarstva unutrašnjih poslova, dakle ne i za članove ispitnih komisija koji su bili iz auto škola.	Smatramo da su članovi ispitnih komisija iz auto škola dovedeni u neravnopravan položaj ne dobijajući mogućnost da dobiju licencu za ispitivača kao i ostala dva člana navedenih ministarstava, te da im se to omogući.	Primjedba se ne prihvata. Ovdje se radi o prelaznim i završnim odredbama koje ne mogu biti predmet izmjene već služe samo zakonu čiji su sastavni dio kako bi se uspostavio, odnos između zakona koji prestaje da važi i novog zakona u pogledu njihovog dejstva na slučajeve, situacije i odnose koji su nastali za vrijeme važenja ranijeg zakona.
46.	Društvo sa ograničenom odgovornošću „HOP MONTENEGR O“ Podgorica	U okviru člana 12 Nacrta Zakona, predloženo je da se, nakon člana 90 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, doda novi član - 90a, kojim će, u stavu 2, biti propisano sljedeće: „Za vrijeme dok upravlja lakim električnim vozilom, vozač mora na glavi da nosi zakopčanu zaštitnu kacigu za bicikliste“. U okviru člana 61 Nacrta Zakona, predviđeno je da se, u član 324, stav 1, Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, nakon tačke 22, inkorporira tačka 22a, koja glasi: „...vozač lakog električnog vozila koji za vrijeme vožnje na glavi ne nosi zakopčanu zaštitnu kacigu za bicikliste (član 90a stav 2)“. Iz prethodno navedenog proističe	U značajnom broju država Evropske Unije (u daljem tekstu: „EU“) ne postoji opšta obaveza nošenja kacige za korisnike električnih trotineta u sistemima zajedničkog korišćenja/iznajmljivanja. Umjesto toga, gradovi poput Berlina, Amsterdama, Kopenhagena i Beča afirmišu upotrebu zaštitne opreme kroz preporuke, kampanje i tehničko–infrastrukturna rješenja. Sigurnosne prednosti kaciga su nesporne, te, apostrofiramo da intencija ovih Primjedbi, predloga i sugestija nije da, na bilo koji način, to dovedu u pitanje, već da skrenemo pažnju na to da propisivanje obaveznog nošenja kaciga ne predstavlja preventivnu	Primjedba se prihvata.

		da Nacrt Zakona predviđa obavezno nošenje kaciga za korisnike električnih trotineta, pri čemu se, kako cijenimo, u dovoljnoj mjeri ne poklanja pažnja prevenciji samih nezgoda, jer nošenje kacige predstavlja jedan od mehanizama za potencijalno umanjenje težine posljedice, a samo po sebi - ne predstavlja preventivnu mjeru, koja može rezultirati smanjenjem broja nezgoda.	mjeru, i.e. mjeru koja bi doprinijela smanjenju broja nezgoda. Smatramo da implementacija kampanja za podizanje svijesti korisnika, te podsticaji, umjesto obaveznih mjera, efikasno povećavaju sigurnost, i korisnicima električnih trotineta olakšavaju prilagođavanje. Radi ilustriranja prethodno navedenog, ističemo naš primjer, jer putem mobilne aplikacije pružamo kontinuirane podsjetnike, savjete za sigurnu vožnju i informativni sadržaj o prednostima upotrebe kaciga. U dijelu individualizacije odgovornosti, a u pogledu djelatnosti rentiranja električnih trotineta, važno bi bilo apostrofirati da nošenje i upotreba kaciga treba da bude odgovornost korisnika, a ne pružaoca usluge. Pritom, smatramo da je cjelishodno razmotriti i alternativni scenario, u kojem bi obaveza nošenja kaciga bila predviđena za određene starosne grupe, pri čemu bi, u svakom slučaju, obaveza jasno tangirala korisnika trotineta, kao pojedinca, i.e. decidno bi bila determinisana odgovornost korisnika (već smo naveli primjer Francuske, gdje je predviđena obaveza nošenja kacige za korisnike mlađe od 12 godina, a odgovornost za nošenje	
--	--	---	---	--

			kacige je na korisniku, a ne na pružaocu usluge rentiranja; Izvor: Code de la Route, Article R431-1-3, Legifrance.gouv.fr). S obzirom na izloženo, smatramo da bi, umjesto predloženog zakonskog rješenja koje se tiče obavezne upotrebe kaciga za sve uzraste, svrsishodno bilo razmotriti opciju ograničenja maksimalne brzine električnih trotineta na 20 km/h, te smanjenja maksimalne dozvoljene brzine motornih vozila u urbanim jezgrima, i.e. urbanim cjelinama sa intenzivnim saobraćajem, uz promovisanje upotrebe kaciga kroz podizanje svijesti i eventualne podsticaje. U slučaju uvođenja obaveze nošenja kaciga, cijenimo da bi cjelishodno bilo takvu obavezu ograničiti u odnosu na starosnu dob, a kod djelatnosti iznajmljivanja električnih trotineta naglasiti individualnu odgovornost korisnika, te razmotriti mogućnost predviđanja prelaznog perioda, bez izricanja kazni, u cilju stvaranja navike kod korisnika električnih trotineta. Premda to nije predmet Nacrta Zakona, upućujemo i na značaj podsticanja i širenja tehnološko sigurnih rješenja, na značaj organizovanja edukativnih kampanja u saradnji sa lokalnim samoupravama, te uspostavljanja označenih parking	
--	--	--	--	--

			mjesta radi obezbjeđivanja sigurne i uredne upotrebe električnih trotineta.	
47.	ASOCIJACIJA TEHNIČKIH PREGLEDA CRNE GORE	Član 38. Nacrta Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima propisuje da "Privrednom društvu kome je prestalo vađenje odobrenja u slučaju iz stava 1 ovog člana, kao i privrednom društvu koje obavlja poslove tehničkog pregleda bez odobrenja ili nakon što je odobrenje prestalo da važi, neće se izdati novo odobrenje za obavljanje poslova tehničkog pregleda u periodu od šest mjeseci od dostavljanja rješenja o prestanku vađenja odobrenja, odnosno od kad je nadležni organ utvrdio da to privredno društvo obavlja poslove tehničkog pregleda bez odobrenja."	Ovako definisana odredba doprinosi negativnim efektima poslovanja privrednih subjekata koji se bave poslovima tehničkog pregleda i registracije motornih vozila, a čime se dovodi u pitanje kako nastavak poslovanja društva kojem je izrečena mjera zabrane rada u periodu od 6 mjeseci, tako i egzistencija zaposlenih u društvu, obzirom da prestanak rada društva može uzrokovati i otpuštanje zaposlenih u tom društvu, a što povlači za sobom i porast broja nezaposlenih lica, te smanjenje prihodne strane Budžeta po osnovu poreza i doprinosa, koje društvo kao poslodavac uplaćuje za svoje zaposlene. U tom pravcu smatramo da je neophodno izvršiti dodatno normiranje iliti klasifikaciju kaznenih odredbi prema stepenu težine eventualno učinjenih nepravilnosti u radu privrednih društava koja obavljaju predmetnu djelatnost, kako bi se ograničio ovako dugačak rok od 6 mjeseci. Sama predispozicija zakonodavne norme treba prije svega da ima preventivni karakter, a ne da ovako drakonski omogući	Primjedba se ne prihvata. Ukidanje odobrenja za privredna društva koja se bave tehničkim pregledom posljedica je nezakonitog rada istih i predviđeno je samo u situacijama kad su nepravilnosti takve da se ne mogu otkloniti i kao posledicu mogu imati ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja. U odnosu na dio primjedbe koji se odnosi na klasifikaciju kaznenih odredbi napominjemo da je i u važećem zakonu u dijelu Kaznene odredbe klasifikacija već izvršena i sve nepravilnosti nijesu razvrstane u istom članu pomenutih odredbi već je i kazna, odnosno raspon kazne određen u skladu sa težinom počinjenog prekršaja.

			zakonodavcu da rigidno i bez ekonomsko finansijskog senzibiliteta, po svaku cijenu u propiše najstrožiju sankciju za bilo koji oblik nepravilnosti u radu. Nadalje, navedeno rješenje odstupa i od prakse zemalja članica Evropske unije. Prije svega, jedan od primjera je Hrvatska, kao zemlja članica Evropske unije, koja je svojom regulativom u ovoj oblasti definisala da nadležni organ prije svega naloži privrednom društvu kod kojeg su uočene nepravilnosti u poslovanju da otkloni uočene nedostatke u ostavljenom roku, te ukoliko to ne učini, nakon toga slijedi mjera oduzimanja odobrenja za rad. Uvažavajući sve efekte koje može da proizvede prestanak rada jednog društva zbog oduzimanja dozvole za rad, jasno je da je evropsko zakonodavstvo prije svega bazirano na preventivnom djelovanju u dijelu otklanjanja uočenih nepravilnosti kod privrednih subjekata koji se bave poslovima tehničkog pregleda i registracije motornih vozila, te ukoliko iste ne budu otklonjene u rokovima propisanim regulativom, društvu kod kojeg su uočene nepravilnosti izriče se sankcija u vidu oduzimanja odobrenja za rad.	
--	--	--	---	--

			U skladu sa navedenim, predlažemo da se navedena odredba koriguje, te da se definiše kraći rok u kojem se društvu neće izdati novo odobrenje za rad (npr. u periodu od 3 mjeseca), odnosno da se definiše da se neće izdati novo odobrenje za rad u periodu do 6 mjeseci.	
48.	ASOCIJACIJA TEHNIČKIH PREGLEDA CRNE GORE	Novčane kazne definisane Nacrtom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima.	Nacrt zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima predviđa značajno povećanje novčane kazne za pravna lica koja se bave poslovima tehničkog pregleda i registracije motornih vozila, u odnosu na do sad važeće novčane kazne. Shvatamo da je intencija zakonodavca da visokim novčanim kaznama eventualno spriječi nepravilnosti u poslovanju, ali takođe iste nisu usklađene sa evropskom praksom. Naime, ukoliko privredno društvo koje obavlja poslove tehničkog pregleda i registracije motornih vozila bude kažnjeno za određene prekršaje, isto je u obavezi da izdvoji značajna novčana sredstva za plaćanje istih, a što može imati ozbiljnog uticaja na finansijsko poslovanje ovih društava, obzirom da djelatnost tehničkih pregleda ne predstavlja toliko profitnu djelatnost, uvažavajući sva	Primjedba se ne prihvata. Kaznena politika je od strane zakonodavca usklađena sa težinom i vrstom prekršaja.

			novčana sredstva koja je potrebno obezbijediti za samo obavljanje ove djelatnosti, a u skladu sa važećom regulativom. Upoređujući predložene kazne sa kaznama u zemljama članicama Evropske unije, konkretno sa kaznama u Hrvatskoj, konstatuje se da su u Hrvatskoj za iste prekršaje predviđene znatno niže novčane kazne. Primjera radi, u Hrvatskoj je kazna za pravna lica koja obavljaju tehnički pregled vozila, a da za to nemaju ovlašćenje, utvrđena u iznosu od 660,00 do 1990,00 eura, dok je u Crnoj Gori, za isti takav prekršaj, propisana kazna od 2.000,00 pa do 6.000,00 eura, što je upitno sa stanovišta zakonitosti i opravdanosti i logično se nameće pitanje usaglašenosti kaznene politike u odnosu na evropsku uniju, koja jeste i mora biti reper za normativni okvir u Crnoj Gori, kada je u pitanju kaznena politika i raspon utvrđenih novčanih kazni. S tim u vezi, istakli bismo potrebu da se prekršaji klasifikuju po EU standardima, pa da se tek nakon toga utvrdi iznos kazne za takva djela, što je praksa u postupanju kojoj redom pribjegavaju zakonodavci u regionu. Mišljenja smo da treba razmotriti koncept kaznene politike koji će biti bliži	
--	--	--	---	--

			slovenačkom i hrvatskom modelu, i u tom pravcu treba tragati sa rješenjima koja su održiva na duge staze i predstavljaju kompromis u odnosu na evropske normativne okvire.	
49.	ASOCIJACIJA TEHNIČKIH PREGLEDA CRNE GORE	Nacrtom zakona o izmjenama i dopunama Zakona bezbjednosti saobraćaja na putevima u članu 37.a uvodi Jedinostveni informacioni sistem Ministarstva i nadležnog organa, dok se članom 64. uvodi obaveza povezivanja sa Jedinostvenim informacionim sistemom u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu propisa iz člana 259a zakona.	Uvođenje Jedinostvenog informacionog sistema za većinu društava koja se bave poslovima tehničkog pregleda i registracije motornih vozila podrazumijeva zamjenu postojeće opreme i nabavku nove koja će imati konfiguracije koje su potrebne da se povežu sa navedenim sistemom. Nabavka potrebne opreme kao i sam postupak uvezivanja sa Jedinostvenim informacionim sistemom, testiranje istog i novi način rada zahtijeva i određeni period prilagođavanja svim novim okolnostima, te je iz tog razloga potrebno i određeno vrijeme za osposobljavanje stanice za tehnički pregled za uvezivanje sa Jedinostvenim informacionim sistemom. Pored IT opreme, potrebni su i kadrovski kapaciteti za sprovođenje ove zakonske obaveze, obzirom da većina firmi koja se bavi poslovima tehničkog pregleda i registracije motornih vozila nema svoje IT stručnjake, već je u obavezi da angažuje eksterne saradnike, a	Sugestija se prihvata. Predlagač će razmotriti dužinu rokova kroz prelazne i završne odredbe.

			što zahtijeva i određeno vrijeme te su uvažavajući sve navedeno predlaže da se zakonom definiše da su društva u obavezi da se povežu sa Jedinim informacionim sistemom u roku od 120 dana od dana stupanja na snagu propisa iz člana 259a zakona, kako bi sva privredna društva koja se bave ovom specifičnom djelatnošću imala dovoljno vremena da usklade svoje poslovanje sa zakonskim normativima.	
50.	ASOCIJACIJA TEHNIČKIH PREGLEDA CRNE GORE	Član 260 stav 1 tačka 6 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima: Odobrenje za obavljanje poslova tehničkog pregleda prestaje da važi, ako stanica: ... u roku od tri mjeseca od privremenog prestanka rada ne ispuni propisane uslove i ne započne sa radom;."	Navedenu odredbu je potrebno unaprijediti na način što će zakonodavac propisati da privremeni prestanak rada može trajati sve dok se ne otklone razlozi koji su doveli do prestanka rada, te da se u tom smislu pronađe adekvatnije rješenje, a po osnovu kojeg bi privredno društvo koje se bavi poslovima tehničkog pregleda i registracije motornih vozila nakon otklanjanja nepravilnosti iniciralo nastavak rada stanice za tehnički pregled vozila u kojoj je došlo do privremenog prekida rada podnošenjem zahtjeva za isto, a bez ograničenja da to bude najduže do 3 mjeseca, obzirom da je u praksi za otklanjanje razloga koji su doveli do privremenog	Sugestija se ne prihvata. Brisanjem roka od tri mjeseca u članu 260 stav 1 tačka 6 izgubio bi se privremeni karakter prestanka rada. Ovdje se ne radi o prestanku rada radi otklanjanja nepravilnosti, već o prestanku rada zbog neispunjavanja zakonom propisanih uslova (u pogledu opreme ili zaposlenih), pa bi neograničeno važenje odobrenja stanici koja ne ispunjava uslove dovelo do mogućnosti zloupotreba. Na ovaj način su stanice za tehnički pregled vozila u prednosti u odnosu na ostale djelatnosti, jer im se daje rok od tri mjeseca da obezbijede uslove za nastavak poslovanja u situaciji u kojoj bi se inače trebalo ukinuti odobrenje.

			prestanka rada potrebno znatno duže vrijeme, a što ne zavisi od samog privrednog subjekta, već i od drugih pravnih i fizičkih lica koja bi zajedno sa društvom radila na otklanjanju razloga koji su doveli do privremenog prestanka rada. Takode, i u ovom slučaju poređenje se pravilo sa hrvatskom regulativom koja nema propisana ograničenja ovakve vrste.	
51.	ASOCIJACIJA TEHNIČKIH PREGLEDA CRNE GORE	Članovi 253 i 261 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima kojima se propisuju odredbe koje se odnose na kvalifikovanu radnu snagu, koja je neophodna svim stanicama za tehnički pregled u Crnoj Gori, kako bi kvalitetno i efikasno odgovorile potrebama tržišta.	Naime, u navedenim članovima je propisano da: Stanica za tehnički pregled vozila mora imati najmanje dva kontrolora vozila na tehničkom pregledu vozila (u daljem tekstu: kontrolor), od kojih jedan mora imati najmanje IV1 nivo kvalifikacije iz oblasti mašinstva ili saobraćaja, a drugi III nivo kvalifikacije obrazovanja zanimanje automehaničar ili IV nivo kvalifikacije obrazovanja zanimanje automehaničar", kao i Tehnički pregled vozila može obavljati samo kontrolor koji ima licencu za kontrolora koju izdaje nadležni organ, dok se licenca izdaje licu, ako: ima najmanje jednu godinu radnog iskustva na sličnim ili sličnim poslovima u nivou kvalifikacija? Ovakvo rješenje, normirano shodno citiranim zakonskim odredbama, koje se tiče radnog iskustva kontrolora koji	Sugestija se ne prihvata. Predmet ovog zakona nije propisivanje obrazovnih profila u srednjim školama već je to nadležnost Ministarstva prosvjete, nauke i inovacija i zavisi od potreba i mogućnosti kreiranja takvih izmjena. Što se tiče Hrvatske i njihovih normativnih rješenja iskustvo se ne traži samo za lica koja su se obrazovala za kontrolora dok se u svim ostalim slučajevima traže najmanje tri godine iskustva što te uslove čini strožijim nego uslove propisane crnogorskim zakonodavstvom.

			mogu posjedovati licencu isključivo ako imaju najmanje jednu godinu radnog iskustva na istim ili sličnim poslovima je neadekvatno i suprotno evropskim zakonodavnim rješenjima. Ovo prije svega sa razloga što je tržište deficitarno sa licenciranim kontrolorima, kojih praktično nema na tržištu rada, a produkcija takvog kadra je skupa i nesvrsishodna na taj način. Zbog toga ukazujemo na rješenje iz susjedne Hrvatske, koja je kao članica EU u obrazovnom sistemu pronašla rješenje za ovo pitanje i u srednjim mješovitim školama, školuje i edukuje kvalifikovani kadar, koji ne mora godinu dana biti na specijalizaciji, niti se po tom osnovu moraju izdvajati značajna finansijska sredstva od strane pravnih subjekata koji se bave djelatnošću registracije vozila. Na ovaj način bi se pored navedenog, postigla racionalizacija da, s jedne strane naši srednjoškolci dobijaju uposlenje odmah nakon završene škole, a sa druge strane bi se vrlo brzo zaposlio dovoljan broj kvalifikovanih kontrolora, koji bi odmah doprinijeli efikasnosti u radu tehničkih pregleda, što je u biti cilj i svrha cijelog procesa registracije vozila. Dakle, radno iskustvo u trajanju od godinu dana	
--	--	--	---	--

			predstavlja problem koji nije lako rješiv, a pri tome je prilično skup za poslodavce. Zbog toga predlažemo da se u novi ZOBS involviraju prelazne odredbe, kojima bi se omogućilo zaposlenje sposobnih i obučenih kadrova koji ne moraju posjedovati radno iskustvo u trajanju od jedne godine, dok se u međuvremenu ne izvrši edukacija mlađih kadrova koji bi ubrzo kroz srednje obrazovanje mogli biti uključeni u sistem registracije vozila odmah nakon završene srednje škole. U prilogu vam dostavljamo dokaz u vidu zakonskog teksta hrvatskog Zakona o saobraćaju, kojim je ovo pitanje regulisano na prethodno navedeni način.	
52.	ASOCIJACIJA TEHNIČKIH PREGLEDA CRNE GORE	Član 257 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima kojim se propisuje radno vrijeme tehničkih pregleda, a isto je ograničeno na period od 8 do 20 časova.	Vremensko ograničenje rada stanica za tehnički pregled nije upodobljeno sa potrebama tržišta u Crnoj Gori i stvara značajne poteškoće u radu samih pravnih subjekata koji se bave predmetnom djelatnošću, pri čemu su i građani kao korisnici usluga lišeni mogućnosti da lakše i fleksibilnije pristupe registraciji vozila. U svakodnevnoj praksi se pokazalo da vremenski kapaciteti i uopšte mogućnosti organizacije korisnika usluga tehničkih pregleda ostavljaju prostorno -	Sugestija se ne prihvata. Kako tehnički pregled vozila predstavlja djelatnost od javnog značaja neophodno je u potpunosti urediti poslovanje ovih privrednih društava pa i kroz odredbe o radnom vremenu.

			vremensku mogućnost za organizaciju rada u smjenskom obliku, koji dalje podrazumijevaju i potrebe organizacije rada tehničkih pregleda vozila u trećoj smjeni, iliti rad noću. Ovakav princip organizacije rada je djelimično opravdan i subordinisan kroz odredbe Zakona o radu, a ponajviše kroz nemogućnost pravnih subjekata da pravovremeno i ujedno kvalitativno u skladu sa EU standardima izađu u susret potrebama korisnika usluga. Činjenica da u Crnoj Gori postoji više od 30.000 korisnika usluga, tj. vlasnika vozila koji nijesu registrovali svoja motorna vozila, svjedoči o opravdanosti organizacije smjenskog rada noću, usled čega bi se postigla veća zakonitost, efikasnost, ali i korist za sve učesnike saobraćajnih procesa u državi, počevši od korisnika, preko subjekata koji se bave djelatnošću tehničkih pregled, pa do enormne finansijske koristi na prihodnoj strani republičkog budzeta. Svi prethodno istaknuti argumenti svjedoče u prilog činjenici da i te kako treba razmotriti opciju produženja radnog vremena u skladu sa prostornim i ljudskim resursima pravnih subjekata koji	
--	--	--	---	--

			se organizacijom i pružanjem usluga tehničkih pregleda, pogotovu što ne postoje zakonske smetnje u tom pravcu, naprotiv, postoje samo pozitivni benefiti.	
53.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Posle tačke 47 dodati tačku „47a električni trotinet. (ET) je motorno vozilo sa dva točka čija najveća konstruktivna brzina ne prelazi 35 km/h, sa motorom čija najveća trajna nominalna snaga električnog pogona ne prelazi 4Kw „		Primjedba se ne prihvata. U Nacrtu zakona već je dodata tačka 47a i definisano lako električno vozilo.
54.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 179 stav 1 tačka 2 menja se i glasi: „ Poslije reč AM dodati, lako električno vozilo.		Primjedba se ne prihvata. Predlagač Zakona nema namjeru da uvodi vozačku dozvolu za ovu vrstu vozila.
55.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 199 stav 1 tačka 1, poslije reči četvorocikl dodati: „ zarez i reči lako električno vozilo.“		Primjedba se ne prihvata. Predlagač Zakona nema namjeru da uvodi vozačku dozvolu za ovu vrstu vozila.
56.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 200 stav 6 mjenja se i glasi: „Traktorom i radnom mašinom može upravljat i vozač koji ima vozačku dozvolu za vozilo kategorije T i dozvolu za vozilo kategorije C1 ili C.“		Primjedba se ne prihvata.

57.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 216 u prvom stavu menja se i glasi: „Za vrijeme obavljanja praktične obuke u vozilu se mogu nalaziti instruktor vožnje,kandidat za vozača,lice koje vrši inspekcijski nadzor,kao i ovlašćeni predstavnik auto škole.“ Briše se: „koji posjeduje važeću licencu za instruktora vožnje.“		Primjedba se ne prihvata. Obuci kandidata za vozača mogu prisustvovati samo lica koja imaju potrebna stručna znanja i kvalifikacije.
58.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 217 na kraju prvog stava poslije riječi: „koja ne može trajati kraće od pet časova“, menja se i glasi: „koja ne može trajati kraće od tri nastavna časa.		Primjedba se ne prihvata. Cilj odredbi ovog zakona je povećanje bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju koje podrazumijeva i kvalitetnu obuku kandidata za vozača te, s obzirom da se radi o početnicima, predlagač smatra da je minimalno trajanje ove dodatne obuke od pet školskih časova neophodno.
59.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 219 u stavu tri auto škola je dužna da obezbijedi menja se i glasi: 1) “najmanje dva instruktora kategorije B u stalom radnom odnosu i najmanje jednog instruktora za ostale kategorije vozila za koje vrši osposobljavanje kandidata i instruktora vožnje za kategoriju B na dopunskom radu, proporcionalno broju instruktora		Primjedba se ne prihvata. Ovaj zakon ne bavi se radnim odnosima. Odredba „dužna da obezbijedi najmanje dva instruktora“ podrazumijeva da oni moraju biti u radnom odnosu i da moraju imati zaključene Ugovore o radu, shodno Zakonu o radu.

		vožnje kategorije B u stalnom radnom odnosu.		
60.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 222 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi: „Najmanje VI –VII1 nivo kvalifikacije obrazovanja,- studijski program drumski saobraćaj-dipl.ing saobraćaja i najmanje tri godine radnog iskustva u oblasti bezbjednosti saobraćaja.“		Primjedba se ne prihvata. Iz opisa sadržaja teorijske nastave može se zaključiti da se radi o osnovnoj obuci za vozača, koja ne zahtijeva posebna stručna znanja iz oblasti drumskog saobraćaja, pri čemu su tačni navodi podnosioca inicijative da je u pojedinim zemljama kao uslov za predavača teorijske nastave propisan fakultet saobraćajne struke, što ne znači da je to najbolje i jedino rješenje. Prilikom propisivanja uslova za predavača teorijske nastave u auto školama u članu 222 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima opredjeljujuće je bilo iskustvo u oblasti bezbjednosti saobraćaja bez obzira na studijski program.
61.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 223 stav 1 tačka 1 mijenja se i glasi: „1) ima položen ispit za instruktora vožnje, V1 nivo kvalifikacije obrazovanja i najmanje 23 godine života“. Poslije stava 4 menja se i glasi: „ Licu iz stava 2 ovog člana koje u vrijeme izdavanja dozvole za instruktora vožnje ima više od 62.godine života dozvola za		Sugestija se ne prihvata. Samo ograničenje propisano je u skladu sa odredbom Zakona o radu koji predviđa prestanak radnog odnosa po sili zakona sa 67 godina života. Nadovezujemo se na gornju sugestiju u kojoj je upravo traženo da se propiše obaveza zasnivanja radnog odnosa za instruktore vožnje.

		instruktora vožnje izdaje se sa rokom važenja do navršenih 67 godina života, a nakon isteka tog roka produžava se svake tri godine ukoliko ispunjava Zakonom predviđene uslove.“		Sem navedenog, navedeno ograničenje je uvedeno u cilju unapređenja stanja bezbjednosti saobraćaja.
62.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 227 stav 1 mijenja se i glasi: „Instruktor vožnje u stalnom radnom odnosu, može obaviti najviše sedam školskih časova praktične obuke a instruktor na dopunskom radu najviše četiri školskih časova praktične obuke kandidata za vozača, u toku radnog dana.		Primjedba se ne prihvata. Zakon o bezbjednosti saobraćaja ne bavi se radnim statusom instruktora vožnje i njihovim obavezama koje proizilaze iz različitih radno pravnih statusa već propisuje opštu odredbu po kojoj instruktor može, u toku radnog dana, obaviti najviše sedam školskih časova.
63.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 228 stav 4 mijenja se i glasi: „Vozilo za obuku kandidata za vozača može imati automatski menjač.“		Sugestija se ne prihvata. Iako evropske direktive daju ovakvu mogućnost nacionalnim zakonodavstvima mišljenja smo da bezbjednost saobraćaja u Crnoj Gori nije na evropskom nivou i iz tog razloga ne prihvatamo ovu sugestiju. Naime, sva istraživanja su pokazala da je obučenost kandidata koji su se obučavali na vozilima sa automatskim mjenjačima slabija u odnosu na one koji su obučavani na vozilima sa manuelnim mjenjačima kao i njihova sposobnost

				pravovremenih i adekvatnih reakcija na situacije u saobraćaju.
64.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 232 stav 1 mijenja se i glasi: „Kandidat za vozača snosi troškove teorijske i praktične obuke, izdavanja potvrda i svjedočanstva.“ Uskladiti sa ovim čl. 238 i 239.		Sugestija se ne prihvata. Naplata troškova izdavanja potvrde o izvršenoj obuci i svjedočanstva o položenom ispitu doveli su do skrivenih troškova i brojnih zloupotreba od strane auto škola, što se prethodnim izmjenama nastojalo spriječiti. Naime u periodu prije 2019. i tadašnjih izmjena zakona postojale su brojne pritužbe kandidata da se od istih, nakon plaćanja ugovorene cijene obuke i polaganja vozačkog ispita, zahtijeva plaćanje svjedočanstva o položenom ispitu po cijenama koje su izuzetno visoke, dok kandidati tada nemaju mogućnost da odustanu od plaćanja svjedočanstva, ukoliko žele dobiti vozačku dozvolu.
65.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 234 stav 4 tačka 3 mijenja se i glasi: „Kome je izdata potvrda o položenom teorijskom ispitu, a da od dana polaganja teorijskog ispita nije prošlo više od dvije godine.“		Sugestija se ne prihvata. Smatramo da je važenje potvrde o položenom teorijskom ispitu, u sada propisanom roku do godinu dana, sa aspekta kvaliteta polaganja vozačkog ispita, obučenosti vozača i bezbjednosti saobraćaja generalno optimalna.

66.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Čl.240 stav 2 menja se i glasi: „ispitnu komisiju čini jedan ovlašćeni ispitivač , i to: - ovlašćeni ispitivač predstavnik organa državne uprave nadležnog za poslove obrazovanja, - ili ovlašćeni ispitivač predstavnik nadležnog organa, - ili predavač teorijske nastave u auto školi ili stručnoj školi. Pored ovlašćenog ispitivača u vozilu se nalazi, jedan predstavnik auto škole koji mora da ima licencu za instruktora vožnje za kategorije za koje auto škola ima licencu, kao lice odgovorno za bezbjedno upravljanje vozilom od strane kandidata za vozača i sprovođenje praktičnog dijela ispita na poligonu i u javnom saobraćaju.“		Primjedba se ne prihvata. Vozački ispit može se sprovoditi samo pred ispitnom komisijom koju čine ovlašćeni ispitivači za koje su uslovi propisani Direktivom o vozačkim dozvolama (Direktiva 2006/126/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 20. decembra 2006. godine o vozačkim dozvolama (preinačena)) koja je u potpunosti transponovana u tekst zakona. Pomenuta direktiva propisuje opštu odredbu kojom je ovlašćenim ispitivačima zabranjeno obavljanja zanimanja instruktora u auto školi. Mišljenja smo da se, zbog istog položaja koji imaju i predavači teorijske nastave, a imajući u vidu namjeru koja se htjela ostvariti pomenutom zabranom u Direktivi, ista mora propisati i za predavače teorijske nastave. Dakle ta lica ne mogu biti ovlašćeni ispitivači, a samim tim ni članovi ispitne komisije.
67.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 240a stav 2 tačka 4 menja se i glasi: “-VII1 nivo kvalifikacije obrazovanja- studijski program drumski saobraćaj, -VII1 nivo kvalifikacije obrazovanja- studijski program mašinstvo, -VII1		Predlog se ne prihvata. Ovlašćeni ispitivač dužan je ispunjavati zakonom propisane uslove koji su u potpunosti usaglašeni sa Direktivom o vozačkim dozvolama.

		nivo kvalifikacije obrazovanja-studijski program pravne nauke.“ Član 240a stav 3 tačka 5 menja se i glasi: VII1 nivo kvalifikacije obrazovanja: studijski program drumski saobraćaj, studijski program mašinstvo ili studijski program pravne nauke		
68.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	“Član 240d stav 1, menja se i glasi: „Ovlašćeni ispitivač ne može raditi kao instruktor vožnje.“ Poslije reči vožnje ostalo brisati.		Primjedba se ne prihvata. Ograničenje predviđeno Direktivom o vozačkim dozvolama (Direktiva 2006/126/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 20. decembra 2006. godine o vozačkim dozvolama (preinačena)) koja je u potpunosti transponovana u tekst zakona, propisuje opštu odredbu zabrane obavljanja zanimanja instruktora u auto školi. Mišljenja smo da se, zbog istog položaja koji imaju i predavači teorijske nastave, a imajući u vidu namjeru koja se htjela ostvariti pomenutom zabranom u Direktivi, ista mora propisati i za predavače teorijske nastave.
69.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	Član 264 stav 4, “tačka 3, Motorna i priključna vozila koja se koriste za obuku kandidata za vozače“, brisati, a tačka 4 i 5 postaju tačke 3 i 4“.		Sugestija se prihvata.

70.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	U Članu 264 stav 3, "Redovni tehnički pregled novo proizvedenih vozila koja se prvi put uključuju u saobraćaj na putu, ne vrši se tri godine od dana prve registracije vozila."		Primjedba se prihvata.
71.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	U Članu 228 potpoglavlje 7. vozila za osposobljavanje stav 3 „Vozilo iz stava 1 ovog člana na kojem su naknadno ugrađene duple nožne komande vožnje i signalni uređaji iz stava 2 ovog člana mora biti atestirano."	Dakle motorno i priključno vozilo koja se koriste za obuku kandidata za vozača su atestirana sa ugrađenim duplim komandama izuzev priključnih vozila, isključivo su namjenjena za obuku kandidata za vozača i koja se po tom osnovu ne mogu koristiti za javni prevoz putnika ili tereta .Navedena vozila se trećinu obuke nalaze na zatvorenim saobraćajnim površinama ,poligonima za obuku vozača i ne učestvuju u saobraćaju na javnom putu. U praksi do danas u CG nije se dogodila ni jedna saobraćajna nezgoda sa specijalno putničko ili specijalno teretno, motornim vozilom za obuku kandidata za vozača auto škole a da je uzrok saobraćajne nezgode bila teh.neispravnost.	Primjedba se ne prihvata. Sve naknadne izmjene na vozilu ili bilo kom uređaju moraju imati dokument kojim se potvrđuje da ispunjavaju tehničke uslove i zahtjeve za upotrebu.
72.	AUTO ŠKOLA MAKS PODGORICA	XVII.PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE		Primjedba se ne prihvata. Ovdje se radi o prelaznim i završnim odredbama koje ne mogu biti predmet

		U članu 329 b stav 2 menja se i glasi: „Licu koje je prije početka primjene ovog zakona bilo ,u periodu od najmanje dvije godine,član ispitnih komisija za polaganje vozačkog ispita kao predstavnik organa državne uprave nadležnog za poslove obrazovanja, Ministarstva ili auto škole, na njegov zahtjev izdaće se licenca za ovlašćenog ispitivača,ako ispunjava uslove iz člana 240a stav 2 tačka 1,2 i 4 ovog zakona,odnosno člana 240a stav 3 tačka 1 i 5 ovog zakona“. Član 330a menja se i glasi: Napomena (dozvola za instruktora) „Licenca za instruktora vožnje izdata prije početka primjene ovog zakona važi do isteka roka njenog važenja,a najduže do navršenih 67 godina života osim lica koje po osnovu Zakona o radu čl.164 stav 4, koji je osnivač ili vlasnik većinskog udjela u tom privrednom društvu.“		izmjene već služe samo zakonu čiji su sastavni dio kako bi se uspostavo, odnos između zakona koji prestaje da važi i novog zakona u pogledu njihovog dejstva na slučajeve, situacije i odnose koji su nastali za vrijeme važenja ranijeg zakona.
73.	Uprava za inspekcijske polove	U članu 293 stav 1 riječi: „odnosno komunalni inspektor“ brišu se.		Primjedba se prihvata.

	Glavnog grada Podgorica	U članu 294 stav 1 riječi „odnosno komunalnog inspektora“, brišu se. U stavu 3 istog člana briše se zarez i riječi: odnosno komunalni inspektor“.		
74.	NVO „Klaster prevoza CG“	Izmjena člana 179 Zakona kojim se uređuje starosna granica za dobijanje vozačke dozvole, na način što bi se ista spustila sa 24 na 21 godinu života u dijelu kategorije D i D+E.	Usklađivanje sa Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju te manjak radne snage u ovoj oblasti.	Primjedba se ne prihvata.
75.	Ministarstvo prosvjete, nauke i inovacija	Iz člana 232 stav 2 Zakona brisati odredbu po kojoj Vlada Crne Gore, na predlog organa državne uprave nadležnog za poslove obrazovanja utvrđuje najniži iznos naknade troškova obuke.	Ova intervencija vrši se u cilju zaštite konkurencije na tržištu usluga.	Primjedba se prihvata.
76.	PU Auto škola „AS TEAM“ Nikola Dragaš	Da se ovim izmjenama propiše vozačima početnicima kao obavezna naljepnica P (početnik) i da na istoj bude upisan i broj vozačke dozvole vozača početnika.		Primjedba se ne prihvata. Ovakva odredba nema uticaja za samu bezbjednost i vozač, ukoliko ima potrebu da upozori ostale učesnike u saobraćaju može samoinicijativno da postavi ovu oznaku, što je već slučaj u praksi. Ukoliko bi se propisala obaveza, morala bi se propisati i sankcija za nepoštovanje iste, a predlagač to ne smatra svrsishodnim.

77.	Glavni grad Podgorica Sekretarijat za saobraćaj	U članu 294 potrebno je dodati stav: Npropisno parkirano vozilo može biti onemogućeno za kretanje postavljanjem naprave za blokiranje točkova „kandži“. Troškove postavljanja odnosno uklanjanja kandži snosi vlasnik automobila.	U cilju smanjenja nepropisnog parkiranja smatramo da će biti efikasan način da se odvrate vozači od parkiranja na nedozvoljenim mjestima. Takođe omogućava brzu intervenciju u situacijama kada vozilo ometa saobraćaj.	Primjedba se ne prihvata. Zakonom je propisano da vozač ne smije da zaustavi, odnosno parkira vozilo na mjestu na kojem bi ono ugrožavalo bezbjednost drugih učesnika u saobraćaju ili predstavljalo smetnju za normalno odvijanje saobraćaja ili kretanje pješaka. Dakle svako postavljanje uređaja za blokiranje vozila i dalje bi dovodilo do ugrožavana bezbjednosti ili predstavljalo smetnju za normalno odvijanje saobraćaja.
78.	Glavni grad Podgorica Sekretarijat za saobraćaj	U članu 323 stav 1 tačka 9 a u vezi sa članom 56 stav 1 uvesti jedinstvenu novčanu kaznu od 300 € za vozača koji zaustavi, odnosno parkira vozilo na mjestu na kojem bi ono ugrožavalo bezbjednost drugih učesnika u saobraćaju ili predstavljalo smetnju za normalno odvijanje saobraćaja ili kretanje pješaka. (npr. Kolovozna traka, autobusko stajalište, taksi stajalište, pješački prelazi i sl.).	Uvođenje jedinstvene kazne koja će se primjenjivati za sve prekršaje vezane za nepropisno parkiranje i zaustavljanje na mjestu na kojem bi ono ugrožavalo bezbjednost drugih učesnika u saobraćaju ili predstavljalo smetnju za normalno odvijanje saobraćaja ili kretanje pješaka, bez obzira na lokaciju, kako bi se izbjegla konfuzija u saobraćaju i omogućila dosljedna primjena zakona a sve u cilju suzbijanja prekršaja i podizanja bezbjednosti saobraćaja a samim tim podigla svijest o bezbjednosti.	Primjedba se ne prihvata. Kaznena politika je od strane zakonodavca usklađena sa težinom i vrstom prekršaja.

79.	Glavni grad Podgorica Sekretarijat za saobraćaj	S obzirom da se tačka 103 člana 7 mijenja, potrebno je i tačku 104 člana 7 izmijeniti kako bismo obuhvatili i vozila zaustavljena na 5 minuta u kojima se ne nalazi vozač. Predlog: Nakon riječi: „pet minuta“ dodaju se riječi „ali i ukoliko je vozač napustio vozilo prilikom zaustavljanja u trajanju od 5 minuta“.		Primjedba se ne prihvata. Zakon ne pravi razliku kada je u pitanju zaustavljanje i parkiranje ni u materijalnim niti u kaznenim odredbama. Ovakvo definisanje samo bi zakomplikovalo dokazivanje i bez značaja je za samu bezbjednost saobraćaja što je predmet ovog zakona.
80.	Glavni grad Podgorica Sekretarijat za saobraćaj	Zbog čestih zloupotreba znaka pristupačnosti, mišljenja smo da povlašćeni korisnik u članu 18 ne bi trebalo biti lice koje ima invaliditet donjih ekstremiteta manje od 60%. Naime, ne ulazeći u medicinsku struku, a s obzirom na problem parkiranja u gradu Podgorici, mišljenja smo da OSI sa stvarnim potrebama u konkretnom slučaju za rezervaciju parking mjesta (sa otežanim kretanjem) bi morali biti prioritetna lica u odnosu na ostale slučajeve.	Zloupotreba znaka pristupačnosti za osobe sa invaliditetom može dovesti do ozbiljnih problema i nepravdi prema osobama sa invaliditetom. Važno je da se poštuju prava i potrebe svih, a zloupotrebe samo otežavaju situaciju onima koji zaista trebaju pomoć. Umjesto smanjenja procenta invaliditeta, trebalo bi raditi na jačanju sistema kontrole i svijesti o važnosti pristupačnosti.	Primjedba se ne prihvata. Predložena izmjena izvršena je upravo na zahtjev Udruženja mladih sa hendikepom koji su zahtjev obrazložili činjenicom da je jedini organ, odnosno institucija koja donosi rješenje ili priznaje neko od prava osobama s invaliditetom, a da pri tom navodi i procenat oštećenja Zavod za zapošljavanje Crne Gore zbog čega su i predložili smanjenje procenta na 50%, jer upravo najčešća kategorija osoba s invaliditetom koja ima potrebu za pristupačnim vozilom su zaposleni, odnosno oni koji su u radnom odnosu. Ostali organi, pa ni Centar za socijalni rad ne navode procenat tjelesnog oštećenja, niti nesposobnosti donjih ekstremiteta. Prema tome, važeća odredba zakona je neadekvatna i izaziva ogromne probleme tokom primjene u praksi, dodatna opterećenja

				za osobe s invaliditetom, neophodnost prikupljanja različite dokumentacije. Na taj način, osobe s invaliditetom se iscrpljuju i nerijetko imaju dodatne troškove koje sistem ne pokriva, što je suprotno Konvenciji koja propisuje obaveze za države potpisnice, kakva je i Crna Gora. Slažemo se sa predlogom da lokalne samouprave, kao nadležne, ojačaju sisteme kontrole i sprovedu kampanje u cilju podizanja svijesti o važnosti pristupačnosti.
81.	Glavni grad Podgorica Sekretarijat za saobraćaj	S obzirom na veliki broj saobraćajnih nezgoda u kasnim večernjim časovima, mišljenja smo da bi novim članom 176a „mladi vozač koji nije navršio 21 godinu...” trebao biti obuhvaćen vozač do 25 godina po istim uslovima.		Primjedba se ne prihvata. Prije propisivanja ove norme urađena je detaljna analiza, kako saobraćajnih prekršaja i počinilaca tako i efekta koja će ova ograničenja imati na građane i privredu. Na osnovu rezultata predmetne analize i uporednih iskustava zakonodavac se odlučio za ovakvo zakonsko rješenje.

				za osobe s invaliditetom, neophodnost prikupljanja različite dokumentacije. Na taj način, osobe s invaliditetom se iscrpljuju i nerijetko imaju dodatne troškove koje sistem ne pokriva, što je suprotno Konvenciji koja propisuje obaveze za države potpisnice, kakva je i Crna Gora. Slažemo se sa predlogom da lokalne samouprave, kao nadležne, ojačaju sisteme kontrole i sprovedu kampanje u cilju podizanja svijesti o važnosti pristupačnosti.
81.	Glavni grad Podgorica Sekretariat za saobraćaj	S obzirom na veliki broj saobraćajnih nezgoda u kasnim večernjim časovima, mišljenja smo da bi novim članom 176a „mladi vozač koji nije navršio 21 godinu..." trebao biti obuhvaćen vozač do 25 godina po istim uslovima.		Primjedba se ne prihvata. Prije propisivanja ove norme urađena je detaljna analiza, kako saobraćajnih prekršaja i počinilaca tako i efekta koja će ova ograničenja imati na građane i privredu. Na osnovu rezultata predmetne analize i uporednih iskustava zakonodavac se odlučio za ovakvo zakonsko rješenje.

Mjesto i datum sačinjavanja izvještaja: Podgorica, 12. jun 2025. godine.

Naziv organizacione jedinice ministarstva koja je odgovorna za pripremu nacrtu zakona: Direktorat za normativno – pravne i kadrovske poslove.



MINISTAR
Danilo Šaranović