



Ministarstvo  
finansija

Adresa: Ul. Stanka Dragojevića br. 2  
81000 Podgorica Crna Gora  
www.mif.gov.me

Br: 05-02-01-430/26-7942/2

Podgorica, 12.03.2026. godine

**Za: MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA, Rimski trg br. 46, Podgorica**

**gospodinu, Filipu Raduloviću, rukovodiocu radom Ministarstva saobraćaja**

**Predmet:** Mišljenje na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice

**Veza:** Vaš akt br. 02-344/26-1381/2 od 04.03.2026. godine i dopuna RIA obrasca od 12.03.2026. godine

Poštovani gospodine Raduloviću,

Povodom *Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice*, Ministarstvo finansija daje sljedeće:

#### MIŠLJENJE

Kako je navedeno, Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice je objavljen u „Službenom listu Crne Gore“, br 160/25, a nakon toga su dobijeni komentari Evropske komisije. Konstatovano je da su u skladu sa komentarima predložene izmjene i dopune Zakona.

Na tekst Predloga zakona i pripremljeni Izvještaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Na osnovu uvida u dostavljeni tekst i Izvještaj o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa u dijelu procjene fiskalnog uticaja, utvrđeno je da za sprovođenje ovog Predloga izmjena i dopuna Zakona nije potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore.

Shodno navedenom, a imajući u vidu da nije potrebno izdvajanje sredstava iz budžeta Crne Gore, Ministarstvo finansija sa aspekta budžeta nema primjedbi na Predlog izmjena i dopuna Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice.

S poštovanjem,



**ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O BEZBJEDNOSTI I  
INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNICE**

**Član 1**

U Zakonu o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice („Službeni list CG“, broj 160/25) u članu 8 stav 1 tačka 44 mijenja se i glasi:

„44) **područje upotrebe** je željezničku mreža ili mreža jedne ili više država na kojima željeznički prevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost;“.  
Na kraju tačke 89 tačka se zamjenjuje tačka-zarezom i dodaju dvije nove tačke koje glase:

„90) **Željeznički sistem EU** obuhvata sve strukturne i funkcionalne podsisteme svih država članica Evropske unije, njihovo upravljanje i rad;

„91) **projektovano stanje upotrebe** je uobičajeni način rada i predvidljive pogoršane radne uslove (uključujući trošenje), u obimu i pod uslovima navedenim u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju.“

**Član 2**

U članu 25 stav 21 mijenja se i glasi:

„Organ uprave nadležan za akreditaciju, na predlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela, postupke za procjenu, notifikovanje i praćenje tijela za ocjenjivanje usaglašenosti iz stava 20 ovog člana Evropskoj komisiji, državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a.“

**Član 3**

Poslije člana 44 dodaje se novi član koji glasi:

**„Zahtjevi za organe za prijavljivanje**

**Član 44a**

Organ za prijavljivanje mora:

- 1) biti osnovan na način kojim se izbjegava svaki sukob interesa sa tijelima za ocjenjivanje usaglašenosti;
- 2) biti organizovan i funkcionisati na način koji štiti objektivnost i nepristrasnost njegovih aktivnosti;
- 3) biti organizovan na način da svaku odluku u vezi sa notifikacijom tijela za ocjenjivanje usaglašenosti donose kompetentna lica koja nijesu ona koja su izvršila ocjenjivanje;
- 4) ne smije nuditi niti pružati bilo kakve aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje usaglašenosti ili konsultantske usluge na komercijalnoj ili konkurentskoj osnovi;
- 5) čuvati povjerljivost informacija koje dobije;
- 6) imati na raspolaganju dovoljan broj kompetentnog osoblja za pravilno obavljanje svojih zadataka.“

**Član 4**

U članu 45 stav 4 se mijenja i glasi:

„Tijela iz Crne Gore koja su prijavljena za ocjenjivanje usaglašenosti strukturnih ili funkcionalnih podsistema treba da učestvuju u aktivnostima radnih grupa koje koordinira ERA ili Evropska komisija.“

- u pogledu kojih se ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članom 106 stav 6 ovog zakona osigurava međunarodnim sporazumima s trećim zemljama;
- c) za teretne vagone i putničke vagone koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosjeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Evropskoj uniji;
  - d) za vozila koja se koriste u mrežama iz člana 4 stav 2 ovog zakona i vojnu opremu te posebni prevoz, za koje nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost treba izdati ad hoc odobrenje koje treba biti izdato prije njihovog početka upotrebe, pri čemu se odstupanja odobravaju za period do pet godina.
- Alternativne mjere iz stava 1 ovog člana sprovode se putem odstupanja koja odobrava Agencija ili ERA, pri:
- a) registraciji vozila ako se to odnosi na utvrđivanje lica nadležnog za održavanje;
  - b) izdavanju jedinstvenih sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom, ako se to odnosi na utvrđivanje lica zaduženog za održavanje ili izdavanja sertifikata tom licu.
- Odstupanja se utvrđuju i obrazlažu u godišnjem izvještaju iz člana 55 stav 7 ovog zakona.

Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu bezbjednosti u željezničkom sistemu Evropske unije, ERA o tome odmah obavještava Evropsku Komisiju.

Evropska Komisija stupa u kontakt s dotičnim stranama i, prema potrebi, od dotične države članice zahtijeva da povuče svoju odluku o odstupanju.

#### **Član 11**

U članu 117 stav 7 poslije riječi: „Crnoj Gori“ tačka se zamjenjuje zarezom i dodaju riječi: „a lience izdate od nadležnih otgana trećih zemalja, priznaju se na osnovu zaključenih međunarodnih ugovora.“.

#### **Član 12**

U članu 174 u uvodnoj rečenici stava 1 riječi: „7.000 eura“ zamjenjuju se riječima: „6.000 eura“.

#### **Član 13**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

## IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA

NAZIV PROPISA

Predlog zakona o izmjenama i dopunama zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice.

## 1. Definisane probleme

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Pravni okvir u oblasti željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori je usklađen sa IV paketom propisa Evropske unije iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, donošenjem Zakona o željeznici i Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice. Usaglašavanje propisa sa novim paketom je uslov za zatvaranje PP 14-Saobraćajna politika.

Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice je objavljen u "Službenom listu Crne Gore" broj 160/25, a nakon toga su dobijeni komentari Evropske komisije. U skladu sa komentarima, predložene su izmjene i dopune Zakona.

Neusvajanje ovog propisa onemogućilo dobijanje saglasnosti EK na ispunjenje obaveza iz drugog mjerila za PP14.

"Status quo" u ovom slučaju bi značio i nemogućnost zatvaranja Pregovaračkog poglavlja 14, jer se ne bi ispoštovali zahtjevi EK za potpunu usaglašenost propisa sa acqui.

## 2. Ciljevi

- Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?
- Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

Predlogom propisa, postiže se potpuno usaglašavanje Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice sa zahtjevima EK koje smo dobili kroz komentare na tabele usklađenosti.

## 3. Opcije

- Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).
- Obrazložiti preferiranu opciju?

Nije se mogla razmatrati opcija "status quo", jer je Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, zbog hitnosti, usvojen prije dobijanja saglasnosti EK na predlog istog. Hitno donošenje Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, prije mišljenja EK, uslovljava primjena prethodno donesenog Zakona o željeznici, a kojim je predviđeno osnivanje Agencije za željeznice i ukidanje Uprave za željeznice. Sve ove aktivnosti su morale biti realizovane do početka tekuće godine, zbog čega je postignut dogovor sa EK da se eventualne izmjene pripreme nakon njihovih komentara, a što je i

učinjeno predlogom ovog propisa.

#### 4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerojatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

Rješenja u propisu neće značajno uticati na rad subjekata na tržištu željezničkih usluga, budući da se većina predloženih izmjena odnosi na usaglašavanje rokova i pojašnjenje termina.

Pozitivan uticaj ogleda se u ostvarivanju usaglašenosti propisa sa komentarima EK.

Donošenje propisa neće izazvati troškove za građane i privredu.

Navedeni propis nema uticaja na stvaranje drugih privrednih subjekata na tržištu.

Nema administrativnih opterećenja.

#### 5. Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteci finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćenja prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?
- Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

Za sprovođenje ovog propisa nije potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz Budžeta Crne Gore. Implementacijom propisa ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze.

Usvajanjem propisa nije predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteci finansijske obaveze.

Nije bilo sugestija, ni primjedbi za izradu predloga propisa.

#### 6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertska podrška i ako da, kako.
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Eksterna ekspertiza nije korišćena.

Nijesu vršene konsultacije prilikom izrade propisa.

#### 7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

Ne očekuju se potencijalne prepreke za implementaciju akta.

Glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva odnose se na planiranje i realizaciju budžeta.

Sprovođenje monitoringa i evaluaciju primjene akta vršiče Ministarstvo saobraćaja.

Datum i mjesto

04.03.2026. godine



Starješina

*[Handwritten signature]*