



Vlada Crne Gore
Generalni
sekretarijat



Broj: 11-011/26-1828 / 3

Podgorica, 19. maj 2026. godine

SKUPŠTINA CRNE GORE
Gospodin Andrija Mandić, predsjednik

PODGORICA

Na sjednici održanoj 14. maja 2026. godine, Vlada Crne Gore razmotrila je **amandmane (4) na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, koje su Skupštini Crne Gore podnijeli poslanici Nikola Zirojević, Branislav Nenezić i Boris Mugoša**, koji je dostavila Skupština Crne Gore.

Amandmani glase:

Amandman 1

Član 51 mijenja se i glasi:

„Poslije člana 307 dodaje se novi član koji glasi:

Član 307a

Ovlašćeni policijski službenik može predložiti privremeno oduzimanje vozila nadležnom sudu koji odlučuje o toj mjeri u hitnom postupku.

Privremeno oduzimanje vozila iz stava 1 ovog člana može trajati do okončanja postupka pred nadležnim sudom.

Troškove nastale u vezi sa čuvanjem privremeno oduzetog vozila iz stava 1 ovog člana snosi lice od koga je vozilo oduzeto.”

Vlada ne prihvata Amandman 1.

Obrazloženje

Vlada smatra da rješenje predloženo Amandmanom 1 nije prihvatljivo iz razloga što se članom 51 Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, obezbjeđuje sudska zaštita, a policijskom službeniku se samo propisuje obaveza da vozila privremeno oduzme kako bi spriječio dalje vršenje prekršaja. Prekršaji, zbog čijeg činjenja je predviđena ova mjera, su najteži prekršaji iz oblasti bezbjednosti saobraćaja i za većinu je predviđena mjera lišenja slobode shodno članu 296 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima koja podrazumijeva hitnost u postupanju. Nadalje, članom 44 Zakona o prekršajima propisano je postupanje suda u vezi sa zaštitnom mjerom privremenog oduzimanja predmeta, pri čemu vozila nesumnjivo spadaju u kategoriju takvih predmeta.

Činjenica da je policijskom službeniku propisana obaveza privremenog oduzimanja vozila, svaki put prilikom kontrole saobraćaja, odnosno u vršenju nadzora, od učinioca prekršaja iz čl. 317a i/ili 318 ovog zakona, koji je u posljednje dvije godine pravnosnažno osuđivan za bilo koji od tih prekršaja, eliminiše arbitrarnost u postupanju i mogućnost zloupotrebe, dok predloženi Amandman 1, koji policijskom službeniku ostavlja samo mogućnost za takvo postupanje, nesumnjivo uvodi rizik od neujednačene i arbitrarne primjene.

Amandman 2

Briše se član 23 Predloga zakona kojim je predviđeno dodavanje novog člana 176a.

Vlada ne prihvata Amandman 2.

Obrazloženje

Naime, 22. oktobra 2025. godine usvojena je Direktiva (EU) 2025/2205 Evropskog parlamenta i Savjeta o vozačkim dozvolama, izmjeni Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskog parlamenta i Savjeta i Direktive (EU) 2022/2561 Evropskog parlamenta i Savjeta te o stavljanju van snage Direktive 2006/126/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012.

Navedena direktiva će u punoj primjeni u zemljama članicama Evropske unije biti do 2029. godine, odnosno 2030. godine. To je period u kojem države članice imaju obavezu da usklade svoja nacionalna zakonodavstva.

Direktiva, odnosno izmjene sadržane u njoj, propisuju da je potrebno osigurati da vozači koji su prvi put stekli vozačku dozvolu ne ugrožavaju

sigurnost na cestama. Za te nove vozače trebalo bi uvesti probno razdoblje upravljanja vozilom od najmanje dvije godine, tokom kojeg bi trebalo primjenjivati stroža pravila ili sankcije za vožnju pod uticajem alkohola, ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica za uređenje pitanja ponašanja vozača. Takva stroža pravila mogla bi obuhvatati, isključivo ili kao jednu od mjera, posebno osposobljavanje za nove vozače tokom kojeg bi dobili dodatna uputstva o osvještavanju rizika i razmotrili svoje ponašanje u saobraćaju. Trebalo bi uspostaviti i posebne mjere kako bi se osiguralo smanjenje slučajeva vožnje pod uticajem droga među novim vozačima i kako bi se podstakli da pravilno upotrebljavaju potrebne sigurnosne sisteme. Takve mjere mogle bi uključivati stroža pravila ili sankcije. Državama članicama treba omogućiti da na svojoj teritoriji slobodno primjenjuju dodatna pravila za nove vozače, u cilju unapređenja bezbjednosti saobraćaja, uključujući i uvođenje dodatnog probnog perioda upravljanja vozilom prilikom sticanja nove kategorije vozačke dozvole, kako bi se uzele u obzir specifične vještine i različiti rizici povezani sa tom kategorijom. Takođe, član 18 navedene direktive propisuje probno razdoblje upravljanja vozilom koje određuje država članica koja izdaje vozačku dozvolu i ono ne može biti kraće od dvije godine.

Prema podacima Evropske komisije, iako početnici čine svega 8% od ukupnog broja vozača, 2 od 5 nesreća sa fatalnim ishodom uključuje vozače ili putnike mlađe od 30 godina.

Amandman 3

U članu 38 kojim se mijenja član 253 zakona, nakon predložena dva nova stava, dodaje se treći stav koji glasi:

„Prikupljeni video zapisi mogu se koristiti isključivo u svrhu kontrole zakonitosti rada i čuvaju se najduže 30 dana, u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti.“

Vlada ne prihvata Amandman 3.

Obrazloženje

Vlada smatra da rješenje predloženo Amandmanom 3 nije prihvatljivo iz razloga što se video nadzor propisan članom 253 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima već decenijama koristi upravo u svrhu kontrole zakonitosti rada, što je definisano i Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju stanice za tehnički pregled vozila, kojim je definisan i položaj kamera na tehnološkim linijama, i to na način da je na snimku koji daje jedna kamera vidljiv ulaz i dio tehnološke linije od ulaza do valjaka na kojima se

vrši provjera sile kočenja, na snimku druge kamere vidljiv dio tehnološke linije za tehnički pregled vozila sa valjcima za provjeru sile kočenja do izlaza sa tehnološke linije za tehnički pregled vozila, kao i sami izlaz, dok je treća kamera postavljena neposredno iznad ekrana na kome se vide rezultati mjerenja sa uređaja za mjerenje kočione sile, iz čega jasno proizilazi da se ne radi o obradi niti prikupljanju ličnih podataka, već o mehanizmu kontrole zakonitosti vršenja tehničkog pregleda.

Stanica za tehnički pregled vozila mora da obezbijedi stalan pristup elektronskoj evidenciji o tehničkom pregledu vozila i utvrđenim nepravilnostima na vozilima kao i stalnu komunikacionu povezanost sistema video nadzora sa elektronskom platformom organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove i organizacione jedinice organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove koja vrši policijske poslove.

Video zapisi dobijeni putem ovog video nadzora dio su evidencije o izvršenim tehničkim pregledima i kao takvi čuvaju se dvije godine.

Propisivanje kraćeg roka čuvanja obesmisliilo bi i svrhu postojanja video nadzora, jer se, od strane ovlašćenih lica, u tako kratkom periodu ne bi mogao izvršiti inspekcijski nadzor nad svim stanicama za tehnički pregled vozila i na taj način bi se stvorio prostor za zloupotrebe što bi u konačnom negativno uticalo na bezbjednost saobraćaja.

Zakon o zaštiti podataka o ličnosti, za čuvanje ličnih podataka ne propisuje tako kratke rokove kao što je to predloženo Amandmanom 3. Tako se lični podaci iz evidencije o ulascima i izlascima iz poslovnog, odnosno službenog prostora čuvaju najduže jednu godinu od dana prikupljanja, nakon čega se brišu, ako zakonom nije drukčije određeno. Takođe, podaci iz video nadzora u službenom ili poslovnom prostoru čuvaju se šest mjeseci od dana nastanka.

Amandman 4

Član 6 mijenja se tako što se u članu 38a dodaje novi stav koji glasi:
„Mjerenje prosječne brzine mora biti jasno označeno saobraćajnom signalizacijom prije početka kontrolisane dionice.“

Vlada ne prihvata Amandman 4.

Obrazloženje

Vlada smatra da rješenje predloženo Amandmanom 4 nije prihvatljivo iz razloga što se prosječna brzina i njeno mjerenje po pitanju obaveze i kršenja saobraćajnih propisa suštinski ne razlikuje od mjerenja brzine

uopšte, te stoga ne postoji potreba za posebnim označavanjem mjesta na kojima se vrši mjerenje prosječne brzine.

Ovakva praksa ne postoji ni u zemljama EU, pa tako ni susjedna država Hrvatska nema propisanu obavezu ovakvog označavanja, već je isto ostavljeno kao mogućnost upravitelju puta koji je i nadležan za saobraćajnu signalizaciju.

Ukoliko bi se ova obaveza propisala, svako oštećenje saobraćajne signalizacije, a svjedoci smo da je ono često, dovelo bi do toga da se ovi prekršaji ne mogu procesuirati pred nadležnim sudovima, jer nijesu ispunjeni svi zakonom predviđeni uslovi i tako bi se obaveza poštovanja saobraćajnih propisa i ograničenja brzine određenih opštim propisima ili saobraćajnim znacima obesmislila.

Nadalje, ovaj saobraćajni znak bi predstavljao znak obavještenja kojima se učesnicima u saobraćaju pružaju potrebna obavještenja o putu kojim se kreću, nazivima mjesta kroz koja put prolazi i udaljenosti do tih mjesta, prestanku važenja znakova izričitih naredbi, kao i druga obavještenja. Postavljanje ili nepostavljanje ovog znaka ni na koji način ne oslobađa vozače odgovornosti za počinjenje prekršaja prekoračenja ograničenja brzine kretanja vozila koje se utvrdi postavljenim radarskim sistemima. Vozači nijesu dužni biti posebno obaviješteni o postojanju takvih sistema, budući da obaveza poštovanja propisanih ograničenja brzine važi na svim putevima, te njihovo kršenje može biti sankcionisano i u slučaju kada predmetna signalizacija nije postavljena.

POTPREDSJEDNIK
Mr Aleksa Becić

