



Ministarstvo
finansija

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

Br: 05-02-04-12-342/25-38286/2

Podgorica, 26.11.2025.godine

Za: MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA, Rimski trg 46, Podgorica

gospođi, Maji Vukićević, ministarki

Predmet: Mišljenje na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima

Veza: Vaš akt br. 01-342/25-7411/1 od 31.10.2025. godine i inovirani Izvještaj o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa

Poštovana gospođo Vukićević,

Povodom *Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

Rješenja koja su definisana Predlogom zakona utiču na način poslovanja upravljača puteva, u smislu preciznijeg definisanja i davanja zakonskog okvira za korišćenje inteligentnih transportnih sistema, obrade i upotrebe prikupljenih podataka, što sveukupno omogućava integraciju u transevropsku transportnu mrežu, i predstavlja pozitivan uticaj na poslovanje upravljača puta, ali i na bezbjednost saobraćaja.

Uvažavajući da Ministarstvo saobraćaja predlaže propis u cilju usaglašavanja domaćeg zakonodavstva u oblasti puteva sa pravnom tekovinom EU, kao i podizanju standarda u oblasti bezbjednosti, funkcionalnosti, modernizacije putne mreže, efikasnosti i kvaliteta prevoza putnika i tereta, nemamo primjedbi sa aspekta uticaja na poslovni ambijent.

Direktorat za javni dug nema primjedbi na dostavljeni RIA obrazac i ovim putem potvrđujemo da je nacrtom Zakona o budžetu za 2026. godinu predviđeno zaduženje sa Evropskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD) za potrebe implementacije ITS sistema na putnoj mreži, u iznosu do 37 miliona eura. Korisnici sredstava biće Ministarstvo unutrašnjih poslova, „Monteput“ d.o.o. Podgorica i Uprava za saobraćaj.

Na osnovu uvida u dostavljeni tekst i Izvještaj o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa u dijelu procjene fiskalnog uticaja, utvrđeno je da se finansijska sredstva za sve aktivnosti koje se odnose na bezbjednost saobraćaja, sa aspekta puteva, kao i za razvoj ITS-a na putevima obezbjeđuju kapitalnom budžetu Uprave za saobraćaj, pa je u 2025. godini za te svrhe planirano 700.000,00 eura, odnosno 61.000,00 eura. Kako je navedeno, kada je u pitanju Monteput d.o.o., to privredno društvo svojim godišnjim finansijskim planovima i planovima rada opredjeljuje sredstva za ulaganja u održavanje infrastrukture i pripadajućih sistema. Osim pomenutog, konstatovano je da se sredstva za dalje unapređenje sistema planiraju u narednoj godini. Navodi se da je u toku projekat koji je finansirala EBRD, a odnosi se na analizu unapređenja ITS-a na putnoj mreži, na osnovu kojeg se upravljači puteva (Uprava za saobraćaj i Monteput) u narednoj godini planiraju zadužiti kod te banke u iznosu od cca 20 miliona eura.

Kako je istaknuto, izmjene i dopune važećeg Zakona će se izvršiti u cilju uklanjanja nedostataka i nepravilnosti koji su uočeni u primjeni važećih pravnih propisa iz oblasti puteva. Rješenja koja su definisana predloženim Zakonom utiču na način poslovanja upravljača puteva, u smislu preciznijeg definisanja i davanja zakonskog okvira za korišćenje inteligentnih transportnih sistema, obrade i upotrebe prikupljenih podataka, što sveukupno omogućava integraciju u transevropsku transportnu mrežu. Predloženim propisom uređuje se zakonski osnov za uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke, u cilju uspješnijeg upravljanja podacima u saobraćaju, odnosno bolje usluge korisnicima putne infrastrukture. Takođe, bliže su definisane obaveze izvođača radova na vršenju poslova rekonstrukcije puteva, kao i način određivanja i plaćanja naknade za upotrebu javnog puta. U cilju zaštite mreže državnih puteva dodatno se reguliše oblast vanrednog prevoza tereta, kao i vršenje kontrole istog.

Zakonom o izmjenama Zakona o budžetu Crne Gore za 2025. godinu ("Službeni list Crne Gore", br. 80/25) u okviru sredstava kapitalnog budžeta Uprave za saobraćaj (organizacioni kod 42703), na aktivnosti Radovi na poboljšanju bezbjednosti državnih puteva (programski kod 17 020 K01 067) planirana su sredstva u iznosu od 700.000,00 eura namijenjena za aktivnosti koje se odnose na bezbjednost saobraćaja, dok su na aktivnosti Uvođenje Inteligentnih transportnih sistema (ITS) na magistralnim i regionalnim putevima (programski kod 17 020 K01 070) planirana sredstva za razvoj inteligentnih transportnih sistema u iznosu od 61.000,00 eura.

Napominjemo da je neophodno sve aktivnosti u vezi sa predmetnim Zakonom uskladiti sa sredstvima odobrenim nosiocima aktivnosti Zakonom o izmjenama Zakona o budžetu Crne Gore za 2025. godinu („Službeni list Crne Gore“ br. 80/25), dok će iznos sredstava potreban za realizaciju predmetnog Zakona u narednim godinama biti predmet razmatranja prilikom procesa izrade godišnjeg zakona o budžetu.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija u načelu nema primjedbi na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima.

S poštovanjem,



MINISTAR
Novica Vuković

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA

Ministarstvo saobraćaja

NAZIV PROPISA

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o putevima

1. Definisanje problema

- 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)?

Budući koridori transevropske transportne mreže prolaze kroz Crnu Goru, a zakonodavstvo u Crnoj Gori nije u potpunosti usklađeno sa pravnom tekovinom EU koja se odnosi na putnu infrastrukturu, i to: inteligentne transportne sisteme u drumskom saobraćaju i za veze s ostalim vrstama prevoza, određivanje i plaćanje naknade za upotrebu javnog puta, kao i evropsku elektronsku naplatu putarine, zatim upravljanje bezbjednošću putne infrastrukture.

Zakon o putevima donijet je 2020. godine, a 2022. godine pretrpio je izmjene i dopune, pa donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima se rješava navedeni problem tj. on predstavlja dalje usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* u oblasti putne infrastrukture, odnosno odredbe Zakona se usklađuju uglavnom sa izmjenama i dopunama prethodno transponovanih direktiva, i to:

1. Direktivom 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju i za veze s ostalim vrstama prevoza (sa izmjenama i dopunama),
2. Direktivom 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (sa izmjenama i dopunama),
3. Direktivom 2019/520/EZ o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine u Uniji i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju putarine u Uniji (sa izmjenama i dopunama),
4. Direktivom 2004/54/EZ o bezbjednosti tunela u okviru trans-evropske putne mreže,
5. Direktivom 2008/96/EZ o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture (sa izmjenama i dopunama).

U isto vrijeme, u manjem dijelu izvršice se izmjene i dopune važećeg Zakona u cilju uklanjanja nedostataka i nepravilnosti koji su uočeni u primjeni važećih pravnih propisa iz oblasti puteva, kako bi se preciznije uredili uslovi i način upravljanja, zaštite i održavanja puteva, konkretno u dijelu: definisanja obaveza izvođača radova na vršenju poslova rekonstrukcije puteva, odnosno da radovi na putu budu propisno, a sve u cilju povećanja bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju; zatim u oblasti vanrednog prevoza tereta, odnosno vršenja kontrole istog, i jasnije su definisane odredbe osnovnog zakona u cilju smanjenja negativnog uticaja na puteve i povećanja bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju. Novim zakonskim rješenjem jasno je definisano koja vrsta prevoza tereta može da se tretira kao vanredni prevoz, procedure izdavanja dozvola za vanredni prevoz, način vršenja kontrole vanrednog prevoza i mjere koje nadležni organ može da preduzme, čime će se preduprijeti dosadašnja praksa prevoza terete koji premašuju dozvoljene mase i osovinska opterećenja što dovodi do uništavanja puteva i ugrožavanja bezbjednosti učesnika u saobraćaju.

Zbog neusaglašenosti propisa u oblasti puteva sa zakonskom regulativom u Crnoj Gori i propisima EU, zbog nižih standarda u oblasti bezbjednosti, funkcionalnosti, modernizacije putne mreže, efikasnosti i kvaliteta prevoza putnika i tereta, otežana je integracija u transevropsku transportnu mrežu.

Ovo stanje utiče negativno na sve korisnike puteva (uslijed nižih standarda bezbjednosti, održavanja putne infrastrukture, neintegrisanosti sa transevropskom putnom mrežom), ali i na poslovanje upravljača puteva, a posebno onih koji upravljaju dijelom putne mreže na kojem se naplaćuje putarina.

Imajući u vidu da se većina izmjena i dopuna odnosi na usklađivanje sa pravnim tekovinama EU, što je obaveza koja proističe iz Programa pristupanja Crne Gore EU, odnosno iz „Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Crne Gore, s druge strane, u čl. 16 i 18 Protokola IV (o kopnenom saobraćaju)”, „Status quo” opcija (osim što bi značila zadržavanje nižih standarda u upravljanju putnom infrastrukturom) predstavljala bi prepreku učlanjenju u EU, kojem teži Crna Gora.

2. Ciljevi

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

Donošenjem predloženog propisa postiže se usaglašenost domaćeg zakonodavstva u oblasti puteva sa pravnom tekovinom EU, kao i podizanje standarda u oblasti bezbjednosti, funkcionalnosti, modernizacije putne mreže, efikasnosti i kvaliteta prevoza putnika i tereta. Sve navedeno omogućava integraciju u transevropsku transportnu mrežu. Naime, kao jedno od mjerila za zatvaranje poglavlja 14. Saobraćajna politika neophodno je implementirati EU propise kojima se uređuje oblast elektronske naplate putarine, čime se kroz system interoperabilnosti omogućava korisnicima autoputeva da plaćanje putarine vrše bez zaustavljanja i na taj način se povećava protočnost saobraćaja odnosno smanjuju gužve na naplatnim rampama i u saobraćaju uopšte. Takođe, dodatno se reguliše vanredni prevoz, čime se štiti putna infrastruktura, i samim tim smanjuju se troškovi dodatnih ulaganja u rekonstrukciju iste.

Transponovanjem *acquis communautaire* u oblasti putne infrastrukture, odnosno njihovih izmjena i dopuna, usklađuju se ciljevi sa Programom pristupanja Crne Gore EU, odnosno sa ciljevima iz „Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Crne Gore, s druge strane, u čl. 16 i 18 Protokola IV (o kopnenom saobraćaju)”, kao i Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 godine.

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?**

Opcija „status quo”, odnosno odsustvo regulatorne promjene - nije prihvatljiva, jer niz navedenih problema uočenih u dosadašnjoj primjeni važećeg zakonskog rješenja ne bi mogao biti otklonjen bez izmjena regulatornog okvira. Dodatno, bez donošenja predloženog propisa ne bi bilo moguće potpuno usklađivanje domaćeg zakonodavstva sa pravnim tekovinama EU iz oblasti putne infrastrukture.

Konkretno, primjenom postojećeg zakona uočen je nedostatak u dijelu odredaba koje uređuju vanredni prevoz, zaštitu i održavanje puteva, pa je jedina opcija izmjena ovih odredaba Zakona. Takođe, zbog neusaglašenosti propisa u oblasti puteva sa propisima EU, onemogućeno je zatvaranje pregovaračkog poglavlja 14, ali i integracija u transevropsku transportnu mrežu, pa se predloženim izmjenama taj problem rješava. U skladu sa navedenim, kako bi se omogućilo usklađivanje sa *acquis communautaire*, i kako bi se poboljšalo postojeće zakonsko rješenje, jedina moguća opcija je donošenje Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima.

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 koja su definisana predloženim Zakonom utiču na način poslovanja upravljača puteva, u smislu preciznijeg definisanja i davanja zakonskog okvira za korišćenje inteligentnih transportnih sistema, obrade i upotrebe prikupljenih podataka, što sveukupno omogućava integraciju u transevropsku transportnu mrežu, i predstavlja pozitivan uticaj na poslovanje upravljača puta, ali i na bezbjednost saobraćaja.

Predloženim izmjenama, predviđeno je da naknade za korišćenje državnih puteva koji prolaze kroz naselje budu prihod budžeta jedinica lokalne samouprave, dok je do sada to bio prihod upravljača državnog puta. Takođe, definiše se precizno metodologija određivanja cijene putarine, te se (u skladu sa transponovanim evropskim propisima) ona sastoji od infrastrukturne naknade, naknade za zagušenje saobraćaja i/ili eksternih troškova.

Propis je takođe usklađen sa evropskim propisima kada je u pitanju ograničenje visine korisničke naknade, pa mjesečni iznos naknade ne može da prelazi 10% godišnjeg iznosa, sedmični iznos ne može prelaziti 5% godišnjeg iznosa, a dnevni iznos ne može prelaziti 2% godišnjeg iznosa korisničke naknade. U skladu sa navedenim, usvajanje predloženog propisa neće usloviti plaćanje dodatnih naknada za korišćenje javnih puteva, niti povećanje postojećih.

Predloženim izmjenama zakona uređuje se i oblast evropske elektronske naplate putarine.

Interoperabilnost elektronskih sistema za naplatu putarine postiže se putem EENP-a.

U tom cilju, predloženo zakonsko rješenje omogućava registrovanom subjektu za naplatu putarine (upravljaču puta) da zaključi poseban ugovor sa pružaocem usluga EENP-a (operatorom EENP) koji će mu odobriti pristup EENP-u, i prenositi putarinu tom nadležnom subjektu za naplatu putarine. Takođe, obaveza pružaoca usluga EENP je da obezbijedi korisnicima opremu u vozilu, void evidenciju, U skladu sa ugovorom, pružaoci usluge EENP-a imaju pravo na primanje naknade od subjekta za naplatu putarine.

Na ovaj način, upravljač puta imaće određene troškove iz zaključenja ugovora, ali i višestruke koristi – ubiraće prihode od naplate putarine putem jedinstvenog sistema na širem geografskom području, uslijed čega će se poboljšati protočnost saobraćaja, kao i povećati nivo zadovoljstva korisnika usluga.

Predloženim propisom uređuje se zakonski osnov za uspostavljanje Nacionalne pristupne tačke, u cilju uspješnijeg upravljanja podacima o saobraćaju, odnosno bolje usluge korisnicima putne infrastrukture, koji će imati pristup informacijama od značaja prilikom putovanja. Osim što ovakva odredba Zakona ima pozitivan uticaj na korisnike puteva, jer će biti pravovremeno biti obaviješteni o stanju na putevima i mogućim alternativama, upravljaču puteva to takođe se olakšava poslovanje.

Nadalje, propisom se bliže definiše način određivanja i plaćanja naknade za upotrebu javnog puta, u skladu sa propisima EU, kao i evropska elektronska naplata putarine. Utvrđene su odredbe koje zabranjuju bilo kakvu vrstu diskriminacije korisnika pri plaćanju naknade, kao i način korišćenja i zaštite podataka korisnika puteva u skladu sa propisima EU iz ove oblasti, što svakako predstavlja pozitivan uticaj na korisnike puteva- minimalnu mogućnost diskriminacije, ili zloupotrebe podataka.

Predloženim izmjenama i dopunama postojećeg Zakona bliže su definisane obaveze izvođača radova na vršenju poslova rekonstrukcije puteva kada se ti radovi izvode pod saobraćajem. Ovo, uz potpuno implementirane direktive 2008/96/EZ (o upravljanju bezbjednošću putne infrastrukture, sa izmjenama i

dopunama) i 2004/54/EZ (o minimalnim bezbjednosnim zahtjevima za tunele u okviru trans-evropske putne mreže) – dovodi do znatnog unaprjeđenja bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju.

U cilju zaštite mreže državnih puteva, dodatno se reguliše oblast vanrednog prevoza tereta, kao i vršenje kontrole istog.

Dodatno, predloženim propisom jasnije su definisane odredbe osnovnog zakona u cilju smanjenja negativnog uticaja na puteve i povećanja bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju. Definisana je i nova odredba kojom se propisuje označavanje zona prelaza divljači.

Konačno, uređene su kaznene odredbe, tako što su korigovani rasponi kazni, i propisane kaznene odredbe za nove materijalne odredbe, kao i odredbe osnovnog zakona za koje nijesu bile propisane, čime se dodatno uređuje oblast upravljanja putnom infrastrukturom, i kontrolisanje sprovođenja zakonskih odredbi.

U skladu sa navedenim, Zakon ima pozitivan efekat na upravljače puteva, čija je nadležnost bolje definisana, kao i zakonska osnova za unaprjeđenje usluge korisnicima puteva, ali i korisnike putne infrastrukture.

Potencijalne koristi nadmašiće troškove usklađivanja informacionog sistema, a posebno ako se ima u vidu vrijednost povećane bezbjednosti i efikasnosti saobraćaja na putevima, zatim regulisano poslovanje (planski i sistematizovano), a u isto vrijeme uspostavljanje standarda, minimalnu mogućnost diskriminacije, ili zloupotrebe podataka.

Naime, upravljači puteva (Uprava za saobraćaj i Monteput) će u cilju uvođenja komponenti ITS-a snositi određene troškove, što je u skladu sa planovima rada i sredstva su obezbijeđena u budžetima upravljača puta, odnosno, u 2026. je dodatno planirano zaključenje ugovora o kreditu sa EBRD.

Administrativna opterećenja i biznis barijere nijesu prepoznate.

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 proisteći finansijske obaveze?**
- **Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?**
- **Obrazložiti metodologiju koja je korišćena 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.**

Finansijska sredstva za sve aktivnosti koje se odnose na bezbjednost saobraćaja, sa aspekta puteva, kao i za razvoj ITS-a na putevima, obezbjeđuju se u kapitalnom budžetu Uprave za saobraćaj, pa je u 2025. za te svrhe planirano 700.000 eura, odnosno 61.000 eura. Kada je u pitanju dio putne mreže kojim upravlja Monteput d.o.o., to privredno društvo svojim godišnjim finansijskim planovima i planovima rada opredjeljuje sredstva za ulaganja u održavanje infrastrukture i pripadajućih sistema.

Sredstva za dalje unaprjeđenje sistema planiraju se u narednoj godini, pa imajući u vidu da je u toku projekat koji je finansirala EBRD, a odnosi se na analizu unaprjeđenja ITS-a na putnoj mreži, na osnovu čega se upravljači puteva (Uprava za saobraćaj i Monteput), u cilju realizacije aktivnosti, u narednoj godini planiraju zadužiti kod te banke u iznosu od cca 20 miliona eura ukupno.

Predviđeno je donošenje podzakonskog akta koji neće prouzrokovati nove finansijske troškove.

Implementacijom propisa neće se ostvariti direktni prihodi za budžet Crne Gore.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertna 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 ekspertna podrška u izradi propisa nije korištena.

Javna rasprava o Nacrtu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima raspisana je 6. oktobra i traje 20 dana, što je omogućilo zainteresovanim stranama (građani, naučna i stručna javnost, državni organi, političke stranke, nevladine organizacije, međunarodne organizacije i dr.) da dostave sugestije, komentare, predloge. U toku javne rasprave pristigli su komentari i predlozi NVO. Biciklo.me. Link za preuzimanje izvještaja: <https://www.gov.me/clanak/izvjestaj-o-sprovedenoj-javnoj-raspravi-12>. Ministarstvo saobraćaja je pregledalo dostavljene komentare, od kojih ni jedan nije prihvaćen što je i obrazloženo u izvještaju.

Takođe, kao članovi radne grupe uključeni su predstavnici Uprave za saobraćaja i Monteputa.

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?

Nacrt zakona biće upućen radi davanja mišljenja Sekretarijatu za zakonodavstvo, a biće poslat i Evropskoj komisiji na davanje mišljenja.

Indikatori za mjerenje ispunjenosti ciljeva su: broj izdatih dozvola za vanredni prevoz, procenat uštede troškova za rehabilitaciju pojedinih putnih pravaca, smanjenje broja saobraćajnih nezgoda, smanjenje zastoja u saobraćaju, broj ITS komponenti koje koriste zajedničke evropske standarde, stepen integracije različitih ITS podsistema, broj aplikacija koje koriste otvorene podatke iz ITS sistema, broj ITS servisa koji funkcionišu preko granica (npr. elektronska naplata putarine u više zemalja), učešće u evropskim ITS projektima i mrežama.

Nadzor nad sprovođenjem zakona i propisa donijetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo. Poslove inspeksijskog nadzora za državne puteve vrši inspektor za državne puteve u skladu sa Zakonom o putevima i Zakonom o inspeksijskom nadzoru, a za opštinske puteve vrši inspeksijski organ lokalne uprave nadležan za poslove saobraćaja.

Datum i mjesto

12.11.2025. godine



ZAKON
O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PUTEVIMA

Član 1

U Zakonu o putevima („Službeni list CG“, br. 82/20 i 140/22), član 4 mijenja se i glasi:

„Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **javni put** je površina od opšteg značaja za saobraćaj, koju svako može slobodno da koristi pod uslovima određenim zakonom i koju je nadležni organ proglasio javnim putem;
- 2) **državni put** je javni put koji saobraćajno povezuje teritoriju države sa mrežom evropskih puteva i dio je mreže evropskih puteva, teritoriju države sa teritorijom susjednih država, cjelokupnu teritoriju države, privredno značajna naselja na teritoriji države, kao i njegov dio koji prolazi kroz naselje u slučaju da nije izgrađen obilazni put pored naselja;
- 3) **auto-put** je državni put koji je namijenjen isključivo za saobraćaj motornih vozila, sa fizički razdvojenim kolovozima po smjerovima bez ukrštanja u istom nivou i kontrolisanim pristupom, koji ima najmanje dvije saobraćajne i jednu zaustavnu traku za svaki smjer i koji je obilježen propisanom saobraćajnom signalizacijom i opremom;
- 4) **brza saobraćajnica** je državni put koji je namijenjen isključivo za saobraćaj motornih vozila, sa fizički razdvojenim kolovozima po smjerovima bez ukrštanja u istom nivou i kontrolisanim pristupom, koji ima najmanje dvije saobraćajne trake za svaki smjer i koji je obilježen propisanom saobraćajnom signalizacijom i opremom;
- 5) **magistralni put** je državni put koji je namijenjen saobraćajnom povezivanju gradova (lokalnih samouprava) ili važnijih privrednih područja i služi saobraćajnom povezivanju sa drugim javnim putevima iste ili više kategorije ili na putni sistem susjednih država;
- 6) **regionalni put** je državni put koji je namijenjen saobraćajnom povezivanju značajnih centara lokalnih zajednica i služi saobraćajnom povezivanju sa drugim javnim putevima iste ili više kategorije ili na putni sistem susjednih država;
- 7) **opštinski put** je javni put koji saobraćajno povezuje teritoriju opštine, odnosno grada, kao i teritoriju opštine, odnosno grada, sa mrežom državnih puteva;
- 8) **ulica** je javni put u naselju koji saobraćajno povezuje djelove naselja;
- 9) **lokalni put** je javni put koji povezuje sela i naselja na teritoriji jedne opštine ili koji se nadovezuje na odgovarajuće puteve susjedne opštine, a od značaja je za lokalni saobraćaj na teritoriji te opštine, uključujući i puteve koji povezuju željezničke stanice, pomorske luke, aerodrome, turistička mjesta, kulturne i istorijske spomenike i slične objekte sa drugim javnim putevima;
- 10) **nekategorisani put** je put koji je nadležni organ proglasio nekategorisanim putem i koji je kao nekategorisani put upisan u list nepokretnosti ;
- 11) **naselje** je izgrađen funkcionalno objedinjen prostor koji je namijenjen za život i rad stanovnika i čije su granice označene saobraćajnim znakovima za obilježavanje naselja;
- 12) **put van naselja** je dio javnog puta van granica naselja;
- 13) **put u naselju** je dio javnog puta unutar granica naselja;

- 14) **saobraćajna površina** je površina namijenjena za kretanje svih ili pojedinih kategorija učesnika u saobraćaju (put, parking prostor, javna garaža, biciklističke staze i trake, pješačke površine, autobuska stajališta i drugo);
- 15) **saobraćajna signalizacija i oprema** su sredstva i uređaji za regulisanje saobraćaja, saobraćajni znakovi, oznake na putu, uređaji za davanje svjetlosnih saobraćajnih znakova, branici ili polubranici na prelazu puta preko željezničke pruge, privremena saobraćajna signalizacija, svjetlosne i druge oznake na putu, zaštitne ograde za vozila, zaštitne ograde za pješake, smjerokazi i kilometarske oznake;
- 16) **oprema za zaštitu javnog puta, saobraćaja i okoline** su elementi inteligentnih transportnih sistema, ventilacioni i sigurnosni uređaj u tunelima, objekat i uređaj za zaštitu puta i saobraćaja (snjegobran, vjetroman, zaštita od osulina, regulacione građevine protiv bujičnih erozija i sl.), kao i objekti i uređaji za zaštitu neposrednog okruženja puta (separatori, zaštita od buke i drugih štetnih uticaja na okolinu, instalacije rasvjete i rasvjeta za potrebe saobraćaja, uređaj za evidenciju saobraćaja, putna meteorološka stanica i sl.);
- 17) **kolovoz** je izgrađena površina puta po kojoj se obavlja drumski saobraćaj i čine ga saobraćajne trake (vozne, zaustavne i slično) za kretanje, odnosno mirovanje vozila i ivične trake;
- 18) **kolovozna konstrukcija** je višeslojni kruti ili elastični sistem, kojim se obezbjeđuje prijem mehaničkih dejstava vozila i prenos na donji stroj puta, radi bezbjednog, nesmetanog i ekonomičnog kretanja vozila, bicikala i pješaka;
- 19) **kolovozni zastor** je završni sloj kolovozne konstrukcije;
- 20) **bankina** je element puta u nasipu koji obezbjeđuje bočnu stabilnost puta i služi za postavljanje saobraćajne signalizacije i opreme puta;
- 21) **rigola** je element puta za prihvatanje i kontrolisano vođenje površinskih voda, koji obezbjeđuje stabilnost kolovozne konstrukcije;
- 22) **berma** je element puta između rigole i kosine usjeka koji služi za zaštitu rigole od erodiranog materijala, postavljanje saobraćajne signalizacije i opreme puta i za obezbjeđenje preglednosti puta;
- 23) **razdjelni pojas** je prostor između dvije kolovozne trake koji služi za fizičko odvajanje smjerova kretanja, postavljanje saobraćajne signalizacije i opreme kao i elemenata putnog objekta;
- 24) **razdjelna traka** je prostor između dvije kolovozne trake koji služi za fizičko odvajanje smjerova kretanja i preusmjeravanje saobraćaja iz jedne kolovozne trake u drugu;
- 25) **zaštitna traka** je element puta kojim se fizički razdvaja saobraćaj motornih vozila od ostalog saobraćaja;
- 26) **putni objekat** je građevinski objekat koji je sastavni dio puta: most, nadvožnjak, podvožnjak, propust, tunel, vijadukt, galerija, potporni zid, obložni zid i drugo;
- 27) **nadvožnjak** je objekat iznad puta kojim se reguliše ukrštanje puta u dva nivoa sa drugim putem ili drugim infrastrukturnim sistemom ili željeznicom;
- 28) **podvožnjak** je objekat u trupu puta kojim se reguliše ukrštanje puta u dva nivoa sa drugim putem ili drugim infrastrukturnim sistemom ili željeznicom;
- 29) **funkcionalni sadržaj javnog puta** je površina, objekti, postrojenja i uređaji koji su namijenjeni za efikasno upravljanje putem i saobraćajem na putu (baze za održavanje puta, centri za upravljanje saobraćajem, naplatne stanice i drugi sadržaji);
- 30) **prateći sadržaj puta za potrebe korisnika** je površina i objekti za pružanje različitih usluga korisnicima puta (stanice za snabdijevanje motornih vozila gorivom, stanice za punjenje vozila na električni pogon, odmorišta, parkirališta, moteli, restorani, auto-servisi, prodavnice i drugi objekti za pružanje usluga);

- 31) **autobusko stajalište** je posebno izgrađen dio puta, odnosno propisno obilježeni dio kolovoza, namijenjen za zaustavljanje autobusa, radi ukrcavanja i iskrcavanja putnika i utovara i istovara prtljaga;
- 32) **putno zemljište** je površina koja obuhvata put, putni pojas i površinu zemljišta od puta, odnosno putnog pojasa do granice eksproprijacije;
- 33) **putni pojas** je zemljište sa obje strane puta širine određene projektom puta, a najmanje jedan metar od linije koju čine krajne tačke poprečnog profila puta van naselja, mjereno na spoljašnju stranu;
- 34) **zaštitni pojas** je zemljište uz javni put u kome je korišćenje prostora ograničeno zbog štetnih uticaja okoline na put i saobraćaja na putu i obrnuto;
- 35) **pojas kontrolisane izgradnje** je površina mjerena od granice zaštitnog putnog pojasa na spoljašnju stranu, čija je širina ista kao širina zaštitnog putnog pojasa na kojoj se ograničava vrsta i obim izgradnje objekata i koja služi za zaštitu javnog puta i saobraćaja na njemu;
- 36) **granica eksproprijacije** je linija do koje se vrši eksproprijacija nepokretnosti, a utvrđuje se na propisanom odstojanu mjenom od putnog pojasa na spoljnu stranu puta u skladu sa odredbama ovog zakona;
- 37) **vazdušni prostor iznad kolovoza** je prostor iznad kolovoza u visini od najmanje sedam metara mjereno od najviše tačke kolovoza, koji sadrži i gabarite slobodnog profila puta;
- 38) **raskrsnica** je mjesto na kojem se ukrštaju, spajaju, odnosno razdvajaju saobraćajni tokovi na najmanje dva puta u istom ili različitim nivoima;
- 39) **ukrštaj** je mjesto ukrštanja puta sa drugim putem, odnosno drugim linijskim infrastrukturnim objektima u istom ili različitim nivoima;
- 40) **prilazni put** je nekategorisani put koji omogućava vlasniku, odnosno držaocu nepokretnosti prilaz na javni put;
- 41) **saobraćajni priključak** je uređena saobraćajna površina, dio javnog puta, na kojoj se međusobno povezuju javni, nekategorisani ili prilazni putevi;
- 42) **zahtijevana preglednost puta** je rastojanje potrebno za bezbjedno zaustavljanje vozila ispred nepokretne prepreke na putu koja mora biti obezbijeđena na svakoj tački puta i koja se određuje na osnovu mjerodavnih vrijednosti projektne brzine u oba smjera vožnje;
- 43) **upravljanje saobraćajem** je vođenje, praćenje i kontrola saobraćaja na javnom putu, odnosno dionici javnog puta;
- 44) **obustava saobraćaja** je kontrolisani prekid saobraćaja na putu;
- 45) **ograničenje korišćenja javnog puta** je zabrana kretanja pojedinih vrsta vozila na putu;
- 46) **vanredni prevoz** je prevoz vozilom, odnosno skupom vozila, koja sama ili sa teretom koji je konstrukcijski nedjeljiv, prekoračuju dozvoljeno osovinsko opterećenje, najveću dozvoljenu ukupnu masu, širinu, dužinu ili visinu;
- 47) **upotrebna vrijednost puta** je vrijednost puta u trenutku procjene u zavisnosti od stepena očuvanosti njegovih projektovanih karakteristika;
- 48) **zaštita puta** je skup mjera i zabrana koje se preduzimaju radi zaštite puta, zaštitnog pojasa i pojasa kontrolisane izgradnje;
- 49) **tunel** je podzemni ili podvodni putni objekat namijenjen za odvijanje saobraćaja;
- 50) **evropska elektronska naplata putarine (u daljem tekstu: EENP)** je usluga naplate putarine koju pružalac usluge EENP-a pruža korisniku EENP-a, u jednom ili više područja EENP-a, na osnovu ugovora;
- 51) **elektronska naplata putarine (ENP)** je način beskontaktna naplate pri kome vozila prolaze bez zaustavljanja kroz naplatnu stanicu, korišćenjem posebnog elektronskog uređaja ili aplikacije;

- 52) **elektronski sistem za naplatu putarine** je sistem u kome se obaveza korisnika da plati putarinu aktivira i povezuje isključivo sa automatskim prepoznavanjem prisustva vozila na određenoj lokaciji, putem komunikacije na daljinu sa uređajem u vozilu ili automatskim prepoznavanjem registarskih tablica;
- 53) **znatno izmijenjen sistem** je postojeći elektronski sistem za naplatu putarine koji je izmijenjen ili se mijenja na način koji od pružalaca usluge EENP-a zahtijeva da uvedu izmjene komponenti interoperabilnosti koje su aktivne, uključujući reprogramiranje ili prilagođavanje interfejsa pozadinskih sistema, u mjeri da je potrebna ponovna akreditacija;
- 54) **komponenta interoperabilnosti** je bilo koja osnovna komponenta, grupa komponenti, podskup ili cjelovit skup opreme ugrađen ili namijenjen za ugradnju u EENP, od kojeg interoperabilnost usluge direktno ili indirektno zavisi, uključujući materijalne i nematerijalne elemente, kao što je softver;
- 55) **prilagođenost za korišćenje** je sposobnost komponente interoperabilnosti da, kada je reprezentativno ugrađena u EENP i povezana sa sistemom subjekta za naplatu putarine, postigne i održi propisan nivo učinka tokom korišćenja;
- 56) **pozadinski sistem** je centralni elektronski sistem koji koristi subjekat za naplatu putarine, grupa subjekata za naplatu putarine koja je uspostavila interoperabilni čvor ili pružalac usluge EENP-a, radi prikupljanja, obrade i prenosa informacija u okviru elektronskog sistema za naplatu putarine;
- 57) **oprema u vozilu** obuhvata kompletan skup hardverskih i softverskih komponenti, namijenjenih pružanju usluge naplate putarine, a koji je ugrađen u vozilo ili se u njemu nalazi radi prikupljanja, pohrane, obrade i daljinskog prijema, odnosno prenosa podataka;
- 58) **pružalac usluge naplate putarine** je pravno lice koje pruža usluge naplate putarine u jednom ili više područja EENP-a, za jednu ili više kategorija vozila;
- 59) **subjekat za naplatu putarine** je privredno društvo ili drugo pravno lice u državnoj ili privatnoj svojini koji naplaćuje putarinu za saobraćanje vozila na području EENP-a;
- 60) **imenovani subjekat za naplatu putarine** je privredno društvo ili drugo pravno lice u državnoj ili privatnoj svojini koji u budućem području EENP-a, u skladu sa ovim zakonom, ima prava i obaveze pružaoca usluge naplate putarine;
- 61) **pružalac usluge EENP-a** je subjekat koji, na osnovu posebnog ugovora, korisniku EENP-a odobrava pristup EENP-u, prenosi iznos putarine nadležnom subjektu za naplatu putarine, koji je registrovan u državi u kojoj ima sjedište;
- 62) **glavni pružalac usluge** je pružalac usluge naplate putarine sa posebnim obavezama, uključujući obavezu zaključivanja ugovora sa svim zainteresovanim korisnicima, ili ugovora sa posebnom naknadom ili garantovanog dugoročnog ugovora, odnosno drugim posebnim pravima koja se razlikuju od prava i obaveza drugih pružalaca usluga;
- 63) **korisnik EENP-a** je fizičko ili pravno lice koje ima ugovor sa pružaocem usluge EENP-a za pristup EENP-u;
- 64) **područje EENP-a** je put, putna mreža, trajekt ili objekat poput mosta ili tunela na kojima se putarina prikuplja elektronskim sistemom za naplatu putarine;
- 65) **sistem usklađen sa EENP-om** je skup elemenata elektronskog sistema za naplatu putarine, koji su potrebni za uključivanje pružalaca usluge EENP-a u sistem i za funkcionisanje EENP-a;
- 66) **akreditacija** je postupak koji utvrđuje i kojim upravlja subjekat za naplatu putarine, a koji pružalac usluge EENP-a mora da sprovede prije nego se odobri pružanje usluge EENP-a u području EENP-a;
- 67) **država registracije vozila** je država u kojoj je registrovano vozilo za koje se plaća putarina;

- 68) **podaci za obračun putarine** su informacije koje određuje nadležni subjekt za naplatu putarine, a koje su potrebne za utvrđivanje visine putarine koja se plaća za saobraćanje vozila na određenom području naplate putarine i za zaključenje transakcije naplate;
- 69) **prijava putarine** je izjava upućena subjektu za naplatu putarine kojom se potvrđuje prisustvo vozila na području EENP-a, u formatu dogovorenom između pružaoca usluge naplate putarine i subjekta za naplatu putarine;
- 70) **parametri klasifikacije vozila** su podaci koji se odnose na vozilo, na osnovu kojih se obračunava putarina, u skladu sa podacima za obračun putarine;
- 71) **komercijalni objekat** je stanica za snabdijevanje motornih vozila gorivom, stanica za punjenje vozila na električni pogon, auto-servis, objekat za privremeni smještaj onesposobljenih vozila, ugostiteljski objekat, trgovinski objekat, sportsko-rekreativni objekat i drugi objekti u kojima se po osnovu kupovine/prodaje robe i usluga vrše novčane transakcije;
- 72) **obilaznica** je dio puta koja zamjenjuje put kroz naselje;
- 73) **biciklistička staza** je izgrađena saobraćajna površina namijenjena za saobraćaj bicikla, bicikla sa motorom i lakih električnih vozila, koja se proteže duž kolovoza puta i od njega je odvojena i obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 74) **biciklistička traka** je dio kolovoza namijenjen za saobraćaj bicikla, bicikla sa motorom i lakih električnih vozila, obilježen propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 75) **trasa puta** je osa puta utvrđena projektom ili obilježena na terenu koja služi kao polazna tačka za izgradnju puta;
- 76) **trup puta** je dio puta kojeg čine donji i gornji stroj puta, uključujući i zemljište na kojem je sagrađen;
- 77) **kosina** je prirodna ili vještačka kosa površina zemljišta uz put;
- 78) **sistem za odvodnjavanje puta** je uređaj za sakupljanje, odvajanje ili preusmjeravanje površinskih ili podzemnih voda (jarkovi, rigole, plitke ili duboke drenaže, revizioni ili prihvatni šahtovi, propusti, kanalizacija, bunari i slično);
- 79) **pješačka staza** je saobraćajna površina namijenjena isključivo za kretanje pješaka i obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 80) **trotoar** je posebno urađen dio puta pored kolovoza namijenjen prvenstveno za kretanje pješaka i obilježen propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 81) **prostor za provjeru mase vozila i kontrolu saobraćaja** je objekat i uređaj koji se postavlja na graničnim prelazima ili uz javne puteve, radi kontrole vanrednih prevoza i osiguravanja bezbjednosti saobraćaja;
- 82) **elektronski komunikacioni vod** su elektronski komunikacioni kablovi, njihovi elementi i sa njima povezana oprema koja je tehnološki i funkcionalno neodvojivi dio vodova i zajedno čini jednu funkcionalnu cjelinu (izvodni ormarići, TT stubići, outdoor kabineti, šahtovi);
- 83) **električni vod** su distributivni i prenosni vodovi koji služe za distribuciju i prenos električne energije, njihovi elementi i sa njima povezana oprema koja je tehnološki i funkcionalno neodvojivi dio vodova i zajedno čini jednu funkcionalnu cjelinu (niskonaponski razvodni ormari, priključno mjerni ormari, mjerni ormari, kabineti, stubovi, šahtovi i električni komunikacioni vodovi);
- 84) **kontrolisani pristup** je pristup samo preko ulivno-izlivnih rampi sa saobraćajnim trakama za uključivanje, odnosno isključivanje na denivelisanim raskrsnicama;
- 85) **infrastrukturni podaci** su podaci o karakteristikama putne infrastrukture, uključujući stalne saobraćajne znakove i njihove propisane bezbjednosne atribute, kao i infrastrukturu za punjenje i snabdijevanje alternativnim gorivima;
- 86) **interoperabilnost** je sposobnost sistema i pratećih poslovnih procesa da razmjenjuju podatke i dijele informacije i znanje, čime se omogućava kontinuitet ITS usluga;

- 87) **ITS aplikacija** je operativni instrument za primjenu inteligentnih transportnih sistema;
- 88) **ITS korisnik** je svaki korisnik ITS aplikacija ili usluga, uključujući putnike, ranjive učesnike u saobraćaju, korisnike i upravljače puta prevoznike i hitne službe;
- 89) **ITS usluga** je obezbjeđivanje primjene ITS aplikacije kroz jasno definisan organizacioni i operativni okvir sa ciljem doprinosa bezbjednosti korisnika, efikasnosti, održivoj mobilnosti ili udobnosti ili sa ciljem olakšavanja i podrške prevozu;
- 90) **kooperativni inteligentni transportni sistemi (C-ITS)** su inteligentni transportni sistemi koji omogućavaju ITS korisnicima da međusobno komuniciraju i sarađuju razmjenjujući zaštićene i pouzdane poruke, bez prethodnog međusobnog poznavanja i na nediskriminatorni način;
- 91) **C-ITS usluga** je ITS usluga koja se pruža putem kooperativnih inteligentnih transportnih sistema ;
- 92) **raspoloživost podataka** je postojanje i dostupnost podataka u digitalnom, mašinski čitljivom formatu;
- 93) **Nacionalna pristupna tačka** je digitalni interfejs koji se uspostavlja radi obezbjeđivanja jedinstvenog mjesta pristupa, razmjene i preuzimanja podataka iz oblasti transporta i mobilnosti, u skladu sa specifikacijama, a koji sadrži :
- funkcionalne odredbe kojima se opisuju uloge različitih učesnika i tok razmjene međusobnih informacija
 - tehničke odredbe kojima se obezbjeđuju tehnička sredstva za izvršenje funkcionalnih odredbi;
 - organizacione odredbe kojima se utvrđuju proceduralne obaveze učesnika; i/ili
 - uslužne odredbe kojima se definišu nivoi usluga i njihov sadržaj za ITS aplikacije i usluge;
- 94) **dostupnost podataka** je mogućnost traženja i dobijanja podatke u digitalnom, mašinski čitljivom formatu;
- 95) **multimodalna digitalna usluga mobilnosti** je usluga koja pruža informacije o saobraćaju i putnim podacima, kao što su lokacija transportnih objekata, redovi vožnje, raspoloživost ili cijene za više od jednog vida transporta, a koja može da uključuje i funkcije koje omogućavaju rezervacije, bukiranja, plaćanja ili izdavanje karata;
- 96) **osnovna informacija** je informacija koja je određena kao relevantna za informisanje korisnika puteva i inteligentnih transportnih sistema, i koja naročito obuhvata podatke o putnoj infrastrukturi, stanju puta i saobraćaja, bezbjednosnim rizicima, uslugama za putnike, multimodalnom prevozu i hitnim službama;
- 97) **pružalac ITS usluga** je pravno lice ili preduzetnik koji pruža ITS usluge;
- 98) **imalac ITS podataka** je upravljač javnog puta i drugo pravno lice ili preduzetnik koji obezbjeđuje podatke u vezi sa saobraćajem i saobraćajnom infrastrukturom;
- 99) **zagušenje** je stanje saobraćajnog toka u kojem se obim saobraćaja približava projektovanom kapacitetu puta ili ga premašuje;
- 100) **upravljač puta** je organ uprave, odnosno organ lokalne uprave nadležan za poslove saobraćaja, privredno društvo ili drugi oblik organizovanja koji u skladu sa zakonom kojim se uređuje njihov položaj može da obavlja djelatnost od opšteg interesa;
- 101) **rekonstrukcija javnog puta** je izvođenje radova na postojećem putu i zaštitnom pojasu sa pripadajućim objektima puta, u skladu sa zakonom kojim se uređuje izgradnja objekata;
- 102) **zaštita životne sredine** je skup aktivnosti i mjera koje se sprovode u cilju utvrđivanja i smanjivanja negativnih uticaja na životnu sredinu i zdravlje ljudi u fazi planiranja, izgradnje, korišćenja, odnosno održavanja puta;
- 103) **savjetnik za bezbjednost tunela** je lice koje kod upravljača tunela obavlja poslove kojima se obezbjeđuje primjena ovog zakona i drugih propisa kojima se uređuju tuneli;
- 104) **ocjena uticaja puta na bezbjednost saobraćaja** je strateška komparativna analiza uticaja varijanti novog ili rekonstruisanog puta na bezbjednost saobraćaja;

- 105) **revizija bezbjednosti puta** je nezavisna, detaljna i sistematska provjera projekta puta sa aspekta bezbjednosti saobraćaja;
- 106) **provjera bezbjednosti puta** je nezavisna, detaljna i sistematska provjera elemenata postojećeg puta sa aspekta bezbjednosti saobraćaja;
- 107) **ciljana provjera bezbjednosti puta** je ciljano ispitivanje karakteristika i nedostataka puta, radi utvrđivanja opasnih uslova, grešaka i problema koji povećavaju rizik od nastanka saobraćajnih nezgoda i njihovih posljedica, zasnovano na terenskom obilasku postojećeg puta ili dionice puta;
- 108) **periodična provjera bezbjednosti puta** je redovna provjera karakteristika i nedostataka puta, koji sa aspekta bezbjednosti saobraćaja zahtjevaju održavanje puta;
- 109) **mapiranje rizika** je objektivan metod ocjenjivanja bezbjednosti puta na osnovu stvarnih neželjenih događaja na posmatranoj putnoj mreži;
- 110) **revizor** je nezavisno stručno lice koje posjeduje licencu za revizora i koje sprovodi reviziju projekata puta sa aspekta bezbjedonosnih karakteristika puta;
- 111) **provjerivač** je nezavisno stručno lice koje posjeduje licencu za provjerivača za sprovođenje provjere bezbjednosti saobraćaja na putu;
- 112) **ranjivi učesnik u saobraćaju** je nemotorizovani učesnik u saobraćaju (pješak, vozač bicikla, trotineta ili lakog električnog vozila), kao i vozač motocikla."

Član 2

U članu 6 stav 1 briše se.

U stavu 3 riječi: "stava 2" zamjenjuju se riječima: "stava 1".

Dosadašnji st. 2 i 3 postaju st. 1 i 2.

Član 3

U članu 15 poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:

„Raspoloživost podataka i uvođenje usluga inteligentnih transportnih sistema iz stava 1 ovog člana obezbjeđuje se u okviru prioritetnih područja iz člana 16 ovog zakona, uz posebnu geografsku pokrivenost za podatke i ITS usluge, u skladu sa programom razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema u drumski saobraćaj.”

Član 4

U članu 16 stav 1 mijenja se i glasi:

“Inteligentni transportni sistemi razvijaju se i primjenjuju u četiri prioritetna područja i to:

- 1) informisanja i mobilnosti;
- 2) putovanja, transporta i upravljanja saobraćajem;
- 3) bezbjednosti saobraćaja na putevima i zaštite korisnika puteva; i
- 4) za kooperativnu, povezanu i automatizovanu mobilnost.”.

U stavu 2 riječ “oblasti” zamjenjuje se riječju “područja”.

Poslije stava 5 dodaje se novi stav koji glasi:

“Ministarstvo sačinjava izvještaj o aktivnostima i projektima u vezi sa prioritetnim područjima i raspoloživošću podataka i usluga iz st. 1 i 2 ovog člana, koji obuhvata i informacije o implementaciji propisa Evropske unije u vezi inteligentnih transportnih sistema u nacionalno zakonodavstvo.”

U stavu 6 poslije riječi: “stava 3” dodaju se riječi: “i izvještaj iz stava 6”.

Dosadašnji stav 6 postaje stav 7.

Član 5

Poslije člana 16 dodaju se četiri nova člana koja glase:

„ Uvođenje i primjena specifikacija, zahtjeva i standarda za inteligentne transportne sisteme

Član 16a

Ministarstvo obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na inteligentne transportne sisteme, koordinira prikupljanje i razmjenu infrastrukturnih i putnih podataka i preduzima potrebne mjere da se pri uvođenju ITS aplikacija i usluga primjenjuju specifikacije, odnosno tehnički, funkcionalni i organizacioni zahtjevi i standardi, radi obezbjeđivanja usaglašenosti i interoperabilnosti inteligentnih transportnih sistema, ako smatra da je uvođenje tih ITS aplikacija ili usluga svrsishodno u Crnoj Gori.

Mjere iz stava 1 ovog člana moraju biti u skladu sa načelima:

1) efikasnosti, odnosno mjerljivog doprinos rješavanju ključnih izazova koji utiču na drumski saobraćaj (smanjenje preopterećenosti, suočavanje sa kriznim situacijama i vremenskim prilikama, smanjenje emisija izduvnih gasova, poboljšanje energetske efikasnosti, dostizanje visokog nivoa bezbjednosti i zaštite uključujući i ranjive učesnike u drumskom saobraćaju);

2) troškovne efikasnosti, odnosno optimizacije troškova i rezultata pri ostvarivanju ciljeva;

3) srazmjernosti, odnosno mogućnosti predviđanja, kada je to primjereno, različitih nivoa kvaliteta i uvođenja usluga koji se mogu postići, uzimajući u obzir posebnosti na lokalnom, regionalnom, nacionalnom nivou, kao i nivou Evropske unije;

4) podrške kontinuitetu usluga, odnosno obezbjeđivanja neprekidnih ITS usluga na cijeloj teritoriji, posebno na transevropskoj mreži, i kada je to moguće, na spoljnim granicama, pri uvođenju ITS usluga, i to na nivou prilagođenom karakteristikama saobraćajnih mreža koje povezuju države sa državama, regione sa regionima i gradove sa ruralnim područjima;

5) interoperabilnosti, odnosno obezbjeđivanja da sistemi i povezani poslovni procesi mogu da omoguće razmjenu podataka, informacija i znanja u standardizovanom formatu, radi efikasnijeg pružanja ITS usluga;

6) usklađenosti sa postojećim sistemima, odnosno prema potrebi obezbjeđivanje interoperabilnosti inteligentnih transportnih sistema sa postojećim sistemima iste namjene, bez ograničavanja razvoja novih tehnologija, uključujući , kada je to relevantno, usklađenost sa novim tehnologijama ili mogućnost prelaska na nove tehnologije;

7) uvažavanja postojeće nacionalne infrastrukture i karakteristika mreže, koje naročito obuhvata razlike koje proizilaze iz karakteristika saobraćajnih mreža, naročito u pogledu obima saobraćaja, vremenskih uslova na putevima i specifičnostima infrastrukture;

8) jednakosti pristupa, na način da se ne ometa pristup ITS aplikacijama i uslugama ranjivim učesnicima u saobraćaju ni da se diskriminišu ti učesnici u saobraćaju prilikom korišćenja ITS aplikacija i usluga, kao i da se obezbijedi pristupačnost za lica sa invaliditetom, kada su ITS aplikacije i usluge namijenjene za interfejs ili pružanje informacija korisnicima inteligentnih transportnih sistema sa invaliditetom i prilagođenost korisnicima sa ograničenim digitalnim znanjem;

9) tehničke zrelosti koja podrazumijeva da se nakon odgovarajuće procjene rizika, uključujući, kada je to primjereno, ispitivanja u realnim uslovima, kod proizvođača vozila, uređaja i pružalaca infrastrukture, dokaže pouzdanost inovativnih inteligentnih transportnih sistema na osnovu zadovoljavajućeg nivoa tehničkog razvoja i operativne primjene;

10) kvaliteta vremenskog proračuna i pozicioniranja, koji obuhvata korišćenje satelitske infrastrukture ili bilo koje tehnologije koja obezbjeđuje jednak nivo preciznosti za ITS aplikacije i usluge kojima su potrebne globalne, neprekidne, tačne i pouzdane usluge proračuna vremena i pozicioniranja;

11) intermodalnosti, na način da se pri uvođenju inteligentnih transportnih sistema uzima u obzir usklađivanje različitih vrsta prevoza;

12) koherentnosti, odnosno uzeti u obzir propise, politike i aktivnosti Evropske unije relevantne za oblast inteligentnih transportnih sistema, naročito u oblasti standardizacije;

13) transparentnosti i povjerenja, uključujući transparentnost rangiranja opcija mobilnosti korisnicima, uključujući uticaj na životnu sredinu.

Ako za određeno prioritarno područje specifikacije nijesu donijete, Ministarstvo i pružaoci ITS usluga dužni su da kroz saradnju preduzimaju aktivnosti na razvoju prioritarnih ITS područja.

Obim primjene ITS aplikacija i usluga na koje se odnose tehničke specifikacije, standardi i zahtjevi iz stava 1 ovog člana, zasniva se na ocjeni potreba u koju su uključeni svi relevantni subjekti i mora biti u skladu sa načelima iz stava 2 ovog člana.

Saradnja sa drugim državama na razvoju inteligentnih transportnih sistema može se ostvarivati putem koordinacije ili saradnje sa relevantnim subjektima na operativnim aspektima sprovođenja specifikacija, uključujući standarde i usklađene vodiče, uspostavljanje zajedničkih definicija, metapodataka i zahtjeva kvaliteta, interoperabilnost arhitekture nacionalnih pristupnih tačaka, utvrđivanje zajedničkih uslova za razmjenu i bezbjedan pristup podacima i sprovođenje zajedničkih aktivnosti obuke i informisanja.

Saradnja iz stava 5 ovog člana odnosi se i na primjenu zajedničke prakse u vezi sa ocjenjivanjem usaglašenosti zahtjeva koji se odnose na pružaoce i korisnike podataka i pružaoce ITS usluga koji su utvrđeni u specifikacijama, razvojem mehanizama za sprovođenje usaglašenosti i pitanja koja se odnose na prekograničnu saradnju.

Bliže uslove za tehničke, funkcionalne i organizacione zahtjeve, standard za usklađenost i interoperabilnost inteligentnih transportnih sistema propisuje Ministarstvo.

Dostupnost osnovnih informacija

Član 16b

Ministarstvo preko Nacionalne pristupne tačke iz člana 16c ovog zakona, obezbjeđuje da su osnovne informacije koje su raspoložive, dostupne za geografsko pokrivanje područja, i to:

1) informacije o drumskom saobraćaju i navigacione usluge, koji obuhvataju:

a) statičke i dinamičke saobraćajne regulacije, koje se odnose na: uslove pristupa tunelima i mostovima, ograničenja brzine, zabrane preticanja za teretna vozila, ograničenja mase, dužine, širine i visine vozila, jednosmjerne ulice, propise o dostavi tereta, smjer vožnje na saobraćajnim trakama kojima se vozi u oba smjera, planove saobraćajnog protoka, stalna ograničenja pristupa, kao i granice zona sa posebnim režimom saobraćaja; i

b) podatke o stanju puteva, koji obuhvataju: zatvaranje puteva i saobraćajnih traka, radove na putu i privremene mjere upravljanja saobraćajem;

2) informacije i usluge rezervisanja za bezbjedne i zaštićene parking prostore za teretna i komercijalna vozila, koje obuhvataju:

a) statičke podatke: lokaciju, bezbjednosne karakteristike i opremu; i

b) dinamičke podatke: dostupnost parking mjesta, status popunjenosti i broj slobodnih mjesta;

3) uočene događaje povezane sa bezbjednošću saobraćaja ili uslovima povezanim sa osnovnim opštim saobraćajnim informacijama u vezi sa bezbjednošću saobraćaja, i to:

a) dinamičke podatke: privremeno klizav kolovoz, životinje, ljude, prepreke ili predmete na putu, neobezbijedeno mjesto saobraćajne nezgode, kratkoročne radove, vozila u pogrešnom smjeru i neoznačenu blokadu puta;

b) smanjenu vidljivost; i

c) ekstremne vremenske uslove;

4) statičke multimodalne saobraćajne podatke za pružanje informacija o multimodalnim putovanjima, koji obuhvataju:

a) lokacije pristupnih tačaka za sve planirane vidove prevoza;

b) podatke o dostupnosti tih tačaka; i

c) komunikacione pravce unutar čvorišta (postojanje liftova, pokretnih stepenica i sl.).

Za postojeću infrastrukturu informacije, odnosno podaci iz stava 1 ovog člana stavljaju se na raspolaganje bez odlaganja.

Za planiranu infrastrukturu i infrastrukturu koja je u izgradnji informacije, odnosno podaci iz stava 1 ovog člana stavljaju se na raspolaganje odmah nakon završene izgradnje.

Bliži sadržaj i vrste informacija, odnosno podataka sa definisanom geografskom pokrivenošću i rokovima uvođenja utvrđuje se programom razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema u drumski saobraćaj iz člana 16 stav 3 ovog zakona.

Nacionalna pristupna tačka

Član 16c

Ministarstvo uspostavlja i upravlja Nacionalnom pristupnom tačkom, koja čini jedinstveni informaciono-komunikacioni sistem za korisnike statičkih podataka o putovanjima i saobraćaju, kao i istorijskih podataka o saobraćaju za različite vrste prevoza, uključujući ažuriranje podataka.

Podatke iz stava 1 ovog člana na zahtjev Ministarstva dostavljaju upravljači puteva i prevoznici, na teritoriji Crne Gore.

Organ uprave obavlja stručne i tehničke poslove razvoja IT sistema Nacionalne pristupne tačke, prikupljanja, obrade i ažuriranja podataka iz stava 1 ovog člana.

Imalac ITS podataka dužan je da dostavlja Nacionalnoj pristupnoj tački skup podataka koji moraju da ispunjavaju zahtjeve iz stava 6 ovog člana, sa izjavom o usaglašenosti ITS podataka sa propisanim zahtjevima.

Pružalac ITS usluga koristi podatke Nacionalne pristupne tačke u skladu sa zahtjevima iz stava 6 ovog člana i dužan je da dostavi Nacionalnoj pristupne tački izjavu o usaglašenosti ITS usluga sa propisanim zahtjevima.

Upravljač Nacionalne pristupne tačke dužan je da vodi evidenciju o primljenim izjavama o usaglašenosti ITS podataka i ITS usluga.

Bliže zahtjeve za dostavljanje ITS podataka i pružanje ITS usluga informisanja o saobraćaju u realnom vremenu, o planiranju putovanja različitim vrstama prevoza, podacima i procedurama za pružanje usluga osnovnih informacija koje se odnose na bezbjednost saobraćaja na putevima korisnicima bez naknada i informisanje o sigurnim i bezbjednim parkiralištima za teretna vozila i autobuse, tipove podataka i geografsku pokrivenost koji su obuhvaćeni ovim uslugama, način provjere usaglašenosti ITS podataka i ITS usluga, izgled i sadržaj izjave o usaglašenosti ITS podataka i ITS usluga propisuje Ministarstvo.

Član 6

U članu 20 stav 10 poslije riječi: „korišćenje opštinskih puteva” dodaju se riječi: „i državnih puteva koji prolaze kroz naselje.”

Član 7

Član 22 mijenja se i glasi:

„Naknada za upotrebu javnog puta iz člana 20 stav 1 tačka 4 ovog zakona, plaća se kao putarina ili korisnička naknada.

Putarina se naplaćuje za sva vozila koja koriste auto-put, brzu saobraćajnicu i/ili putni objekat, ako ovim zakonom nije drugačije određeno.

Uvođenje i ukidanje naplate putarine ne smije dovesti do diskriminacije međunarodnog saobraćaja na javnim putevima, ni narušiti tržišnu konkurenciju prevoznika u drumskom saobraćaju.

Putarina se sastoji od infrastrukturne naknade, naknade za zagušenje saobraćaja i/ili eksternih troškova.

„Slučajevi u kojima dozvola za vanredni prevoz nije potrebna

Član 73a

Dozvola za vanredni prevoz na javnom putu nije potrebna za vanredni prevoz koji se mora obaviti bez odlaganja, zbog prirodnih i drugih nepogoda, kao i za potrebe odbrane zemlje.

Dozvola za vanredni prevoz nije potrebna za vanredni prevoz koji obavljaju vozila ili skup vozila, koja su u vlasništvu ili u zakupu vojske, policije, službe civilne zaštite i vatrogasne službe kada se vanredni prevoz obavlja u svrhu izvršavanja zadataka tih službi i pod njihovim nadzorom.

Dozvola za vanredni prevoz nije potrebna za prevoz iz člana 73 stav 1 ovog zakona, kod kojeg propisane vrijednosti mogu biti prekoračene najviše do 3%, ako zbog karakteristika tereta na mjestu utovara nije bilo moguće utvrditi tačnu masu tereta ili je tokom transporta došlo do promjene mase tereta, usljed hidroskopsnosti materijala koji se prevozi.

Evidencija izdatih dozvola za vanredni prevoz

Član 73b

Evidenciju o izdatim dozvolama za vanredni prevoz, na svojoj internet stranici, vodi organ uprave, odnosno organ lokalne uprave, i ažurira je na dnevnom nivou.

Evidencija iz stava 1 ovog člana sadrži podatke o prevozniku kojem je izdata dozvola (naziv i sjedište prevoznika), podatke o vrsti izdate dozvole, broju pod kojim je dozvola izdata, datumu izdavanja i roku važenja dozvole, kao i podatke o javnom putu na kom se obavlja vanredni prevoz.

Razlozi za odbijanje izdavanja dozvole za prevoz vanrednog prevoza

Član 73c

Dozvola za vanredni prevoz ne može se izdati ako tehničko-eksplatacione karakteristike javnog puta na kojem se obavlja vanredni prevoz ne omogućavaju bezbjedan saobraćaj vozila, odnosno skupa vozila kojim se obavlja vanredni prevoz, kao i svih drugih učesnika u saobraćaju na tom putu.

Ukidanje ili izmjena dozvole za vanredni prevoz

Član 73d

Organ uprave, odnosno organ lokalne samouprave može izdatu dozvolu ukinuti zbog iznenadnih promjena na utvrđenoj ruti po kojoj se obavlja vanredni prevoz, nastalih usljed dejstva više sile ili drugih razloga koji bi ugrozili bezbjednost saobraćaja ili oštetili javni put.

U slučaju iz stava 1 ovog člana vlasniku dozvole vrši se povraćaj svih plaćenih troškova i naknada za vanredni prevoz, bez prava na naknadu štete zbog neobavljenog vanrednog prevoza.

Organ uprave, odnosno organ lokalne samouprave može izmijeniti izdatu dozvolu u bilo kom dijelu, ukoliko nastupe okolnosti u kojima bi obavljanje vanrednog prevoza ugrozilo bezbjednost saobraćaja ili opteretilo javni put.”

Član 23

Član 74 mijenja se i glasi:

„Naknada štete i troškovi vanrednog prevoza

Član 74

Ako je za vanredni prevoz potrebno preduzeti posebne mjere obezbjeđenja (osiguranje mostova, podupiranje mostova, pojačanje putnog pojasa, objekata, pratnja i drugo), troškove u vezi sa preduzetim mjerama snosi podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za vanredni prevoz.

Lice koje obavlja vanredni prevoz dužno je da posjeduje dozvolu za vanredni prevoz i da obavlja vanredni prevoz u skladu sa izdatom dozvolom.

Lice koje obavlja vanredni prevoz dužno je da nadoknadi štetu koja je nastala usljed obavljanja vanrednog prevoza na javnom putu ili objektu na putu, upravljaču javnog puta.

Kada je dozvolom za vanredni prevoz utvrđeno da se vanredni prevoz mora obaviti uz pratnju vozila organa uprave nadležnog za policijske poslove, troškove praćenja snosi lice koje obavlja vanredni prevoz.

Ukoliko je, radi obavljanja vanrednog prevoza, potrebno izvršiti privremenu demontažu saobraćajne signalizacije ili druge opreme puta, lice koje obavlja vanredni prevoz dužno je da o svom trošku angažuje stručno lice koje će izvršiti te radove, uz prisustvo i nadzor ovlaštenog predstavnika upravljača puta, kao i da odmah nakon prolaska određenom dionicom put vrati u prvobitno stanje."

Član 24

Poslije člana 74 dodaje se novi član koji glasi:

„Prevoz konstrukcijski ili komercijalno djeljivog tereta

Član 74a

Prevoz konstrukcijski ili komercijalnog djeljivog tereta mora da se obavljana način da vozilo ili skup vozila sa teretom ne prelaze vrijednosti utvrđene propisom koji utvrđuje podjelu motornih i priključnih vozila."

Član 25

Član 75 mijenja se i glasi:

„Kontrola prevoza

Član 75

Kontrolu vanrednog prevoza i prevoza konstrukcijski ili komercijalno djeljivog tereta na javnom putu vrši organ uprave nadležan za policijske poslove.

Vozilo kojim se obavlja vanredni prevoz, bez dozvole iz člana 73 st. 2 i 3 ovog zakona ili vozilo kojim se obavlja prevoz djeljivog tereta koji prekoračuje vrijednosti utvrđene propisom koji uređuje podjelu motornih i priključnih vozila, organ iz stava 1 ovog člana isključuje iz saobraćaja na javnom putu i određuje mjesto za parkiranje vozila do pribavljanja dozvole, odnosno do usklađivanja sa propisanim vrijednostima.

Za vreme trajanja isključenja iz saobraćaja zabranjeno je korišćenje vozila koje je u vršenju kontrole isključeno iz saobraćaja, osim do mjesta parkiranja određenog u stavu 2 ovog člana.

Lice koje obavlja vanredni prevoz ili prevoz djeljivog tereta iz stava 2 ovog člana, snosi troškove:

- 1) izvršenih mjerenja sprovedenih pri kontroli vanrednog prevoza ili prevoza djeljivog tereta, ako se utvrdi da nisu ispunjeni propisani uslovi, odnosno uslovi utvrđeni u dozvoli za vanredni prevoz ili da su prekoračene vrijednosti utvrđene propisom koji uređuje podjelu motornih i priključnih vozila,
- 2) izvršenih mjerenja sprovedenih radi utvrđivanja prestanaka razloga za isključivanje vozila iz saobraćaja,
- 3) naknade za parkiranje vozila koje je isključeno iz saobraćaja pri kontroli prevoza,
- 4) obavljenog prevoza na pređenom putu, od mjesta početka prevoza do mjesta vršenja kontrole, odnosno do mjesta usklađivanja vrijednosti parametara vozila sa propisanim vrijednostima i svih šteta koje su tom prilikom načinjene putu.

Mjerenje osovinskog opterećenja, ukupne dozvoljene mase i dimenzija vozila na državnim putevima vrši organ uprave preko izvođača radova iz člana 40 stav 4 ovog zakona, uz prisustvo organa uprave nadležnog za poslove policije i/ili inspektora za državne puteve.

Kontrola iz stava 1 ovog člana, može se izvršiti po nalogu inspektora za državne puteve.

Kontrolu iz stava 1 ovog člana, može da vrši samostalno organ uprave nadležan za poslove policije.

Kontrola iz stava 1 ovog člana, vrši se i prilikom ulaska u Crnu Goru na graničnim prelazima.

Kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne dozvoljene mase i dimenzija vozila na opštinskim putevima vrši inspeksijski organ lokalne uprave.

Mjerenje osovinskog opterećenja i ukupne dozvoljene mase vozila iz stava 1 ovog člana vrši se u skladu sa propisima koji regulišu metrologiju i to:

- neprenosivim vagama, pri prosječnim brzinama, pri čemu se vozilo ne prusmjerava iz saobraćaja, i
- prenosivim vagama, pri malim brzinama, pri čemu se vozilo preusmjerava iz saobraćaja."

Član 26

U članu 83 poslije stava 1 dodaje se novi stav koji glasi:

„Prilikom izrade, odnosno izmjena planskog dokumenta potrebno je smanjiti broj saobraćajnih priključaka na državni put na najmanji mogući broj."

Član 27

U članu 84 stav 1 mijenja se i glasi:

“Radi zaštite javnih puteva zabranjeno je privremeno ili stalno zauzimanje javnog puta, njegovog dijela, ili putno zemljišta ili izvođenje bilo kakvih radova na putu ili putnom zemljištu, koji nijesu u vezi sa održavanjem ili rekonstrukcijom puta, i to:"

U stavu 1 tačka 1) poslije riječi: “radova na putu” dodaju se riječi: “ili putnom zemljištu”.

U stavu 1 tačka 6) poslije riječi: “ispuštanje” stavlja se zarez i dodaju se riječi: “usmjeravanje ili navođenje”.

U stavu 1 tačka 14) mijenja se i glasi: “paljenje trave i drugog rastinja ili drugih otpadnih predmeta i materijala na putu, odnosno putnom zemljištu;”

U stavu 1 tačka 15) mijenja se i glasi: “voženje, parkiranje ili zaustavljanje vozila na bankinama, bermama ili rigolama, površinama namijenjenim biciklistima ili pješacima ili na drugim djelovima puta koji nijesu predviđeni za vožnju vozila, osim u slučajevima ako je parkiranje ili zaustavljanje na njima izričito dozvoljeno;”

U stavu 1 tačka 21) mijenja se i glasi: “oštećenje ili korišćenje putnih građevinskih objekata ili objekata i opreme za zaštitu javnog puta, saobraćaja i okoline za ispisivanje ili postavljanje reklamnih ili drugih sadržaja;”

Član 28

U članu 86 poslije riječi: “održavanja javnog puta” dodaju se riječi: “ili stvari i predmete kojima se ometa preglednost ili ugrožava bezbjednost saobraćaja”.

Član 29

U članu 87 poslije riječi: “putnom objektu” briše se veznik „i” i dodaju riječi: “u zaštitnom pojasu, odnosno”.

Član 30

Naziv člana 88 mijenja se i glasi: “Uklanjanje masnoće i predmeta, odnosno objekata komercijalnog tipa, sa javnog puta, odnosno putnog zemljišta”

U članu 88 stav 1 mijenja se i glasi:

„Lice koje nanosi masnoće, blato, posipa, deponuje ili baca i odlaže materijal bilo koje vrste ili druge predmete, ili postavlja, bez saglasnosti upravljača puta, objekte na javni put ili putno zemljište, dužno je da ih ukloni.”

Stav 3 mijenja se i glasi:

„Ako lice koje nanosi masnoću, blato, posipa, deponuje ili baca i odlaže materijal bilo koje vrste ili druge predmete na javni put ili putno zemljište, odnosno ako vlasnik ili korisnik objekta pored javnog puta ne postupi u skladu sa st. 1 i 2 ovog člana, put će očistiti izvođač radova iz člana 40 stav 4 ovog zakona o trošku tog lica.”

Član 31

U članu 94 poslije riječi: „pored javnog puta” dodaju se riječi: „ili u putnom zemljištu”.

Član 32

U članu 101 stav 3 riječi: “Parking prostori se moraju” zamjenjuju se riječima: “Parking prostore vlasnici moraju”.

Član 33

Poslije člana 102 dodaje se novi član koji glasi:

“Označavanje zona prelaza divljači

Član 102a

Upravljač javnog puta je dužan da na zahtjev korisnika lovišta označi zone javnog puta na kojima se očekuje pojava divljači, u roku od 90 dana od dana prijema zahtjeva.

Korisnik lovišta je dužan da uz zahtjev dostavi projekat saobraćajne signalizacije, koji je izrađen na osnovu saobraćajno-tehničkih uslova koje je izdao upravljač puta i saglasnost upravljača javnog puta na izrađeni projekat.”

Član 34

Član 109 mijenja se i glasi:

„Član 109

Novčanom kaznom u iznosu od 2.000 eura do 10.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) u vrijeme izvođenja radova ne vrši poslove redovnog održavanja na tom putu ili dijelu puta ili objekta (član 27 stav 1);
- 2) u vrijeme izvođenja radova na rekonstrukciji javnog puta, njegovog dijela ili objekta ne vrši redovno održavanje na način da osigura bezbjednost učesnika u saobraćaju postavljanjem saobraćajne signalizacije na terenu u potpunosti na način predviđen projektom privremene saobraćajne signalizacije, ili ukoliko istu ne održava u ispravnom i vidljivom stanju (član 27 stav 2);
- 3) ukoliko put ili njegov dio svakodnevno ne održava u stanju koje neće negativno uticati na stanje vozila, ili ne zaštiti saobraćaj i okolinu puta od prašine, buke i drugih negativnih uticaja (član 27 stav 3);
- 4) u roku od tri dana od početka radova na hitnom održavanju, ne obavijesti nadležnu inspekciju sa opisom uzroka i mjera koje će se preduzeti (član 43 stav 3);
- 5) ne održava puteve tako da se na njima može vršiti bezbjedan saobraćaj za koji su namijenjeni (član 53 stav 1);
- 5) ne postupi u skladu sa izvještajem revizora za bezbjednost puta, najkasnije prije početka naredne faze projektovanja ili ne dostavi pisano obrazloženje Ministarstvu i revizoru za bezbjednost puta ukoliko nijesu u mogućnosti da postupe u skladu sa tim izvještajem (član 56 stav 6);
- 6) ne zabrani ili ograniči saobraćaj u tunelu, odnosno zatvori tunel ako ne ispunjava minimalno-bezbjednosne uslove propisane za tunele i ne sprovodi mjere neophodne za ispunjavanje minimalno-bezbjednosnih uslova za tunele (član 60 st. 1 i 2);
- 7) radi obezbjeđivanja bezbjednosti učesnika u saobraćaju i zaposlenih u tunelu, ne preduzme mjere iz člana 62 stav 5;
- 8) vozi motorna i priključna vozila na javnim putevima bez točkova sa pneumaticima (član 72 stav 1);
- 9) obavlja vanredni prevoz, a ne posjeduje dozvolu za vanredni prevoz ili ne obavlja vanredni prevoz u skladu sa izdatom dozvolom za vanredni prevoz (član 74 stav 2);
- 10) privremeno ili stalno zauzima javni put ili njegov dio ili izvodi radove na putu koji nije u vezi sa održavanjem ili rekonstrukcijom puta u skladu sa članom 84 stav 1 ovog zakona;

11) izvodi radove kojima bi se mogao oštetiti ili ugroziti javni put ili putni objekat, povećati troškovi održavanja javnog puta i putnog objekta ili ometati, odnosno ugroziti saobraćaj na javnom putu (član 87);
12) ne ukloni masnoću, blato, materijal ili druge predmete koje je posuo, deponovao ili bacio, odnosno odložio, kao i objekte koje je na javni put ili putno zemljište postavio bez saglasnosti upravljača puta (član 88 stav 1);

13) bez dozvole ili bez saglasnosti organa uprave u zaštitnom pojasu javnog puta gradi ili rekonstruiše građevinske objekte ili u njemu postavlja druge objekte i uređaje (član 92 stav 5);

14) obavlja radove van zaštitnog pojasa državnog puta bez saglasnosti organa uprave ili u suprotnosti sa uslovima izdate saglasnosti (član 96);

15) bez saglasnosti gradi žičare iznad ili uz javni put (član 100 stav 1);

16) na saobraćajni znak ili stub na kojem je znak postavljen postavi sve što nije u vezi sa značenjem samog saobraćajnog znaka, odnosno neovlašćeno ukloni ili ošteti saobraćajni znak ili opremu puta, izmijeni značenje saobraćajnog znaka (član 102 st.1 i 2).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 2.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom u iznosu od 3.000 eura do 6.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 2.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u organu uprave, organu lokalne uprave, organu lokalne samouprave, novčanom kaznom u iznosu od 2.000 eura do 5.000 eura."

Član 35

U članu 110 u uvodnoj rečenici stava 1 riječi: "1.000 eura" zamjenjuju se riječima: "2.000 eura".

U tački 5 poslije riječi: "saobraćajnu signalizaciju" dodaju se riječi: "odnosno saobraćajnu signalizaciju u skladu sa odobrenim projektom privremene saobraćajne signalizacije".

Poslije tačke 5 dodaje se nova tačka koja glasi:

"5a) ne podnosi svakodnevno izvještaj upravljaču puta, inspektoru za puteve i pravnom licu koje obavlja poslove pružanja tehničke pomoći na putu, o stanju i prohodnosti javnih puteva i o prekidu saobraćaja i vanrednim događajima na tim putevima (član 69);".

U tački 7 poslije riječi "ukloni" dodaje se riječ "masnoću", a poslije riječi: "javnog puta" dodaju se riječi: "ili putnog zemljišta".

Poslije tačke 7 dodaje se nova tačka koja glasi:

"7a) odmah ne organizuje čišćenje državnog puta u slučaju prosipanja opasnih i otrovnih materija na državni put (član 88 stav 4);".

U stavu 2 riječi: "150 eura do 1.000 eura" zamjenjuju se riječima: "1.000 eura do 2.000 eura".

Poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:

"Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u organu uprave, organu lokalne uprave, organu lokalne samouprave, novčanom kaznom u iznosu od 2.000 eura do 5.000 eura."

Član 36

U članu 111 u uvodnoj rečenici stava 1 riječi: "1.200 eura" zamjenjuju se riječima "2.000 eura".

U tački 4 riječi: "uz državni put" zamjenjuju se riječima: "ne ispuni saobraćajno-tehničke uslove ili nema odobrenje iz člana 79 stav 3 ovog zakona, ili uz državni put", a riječi: "79 stav 6" zamjenjuju se riječima "79 st. 6 i 7".

Poslije tačke 5 dodaje se nova tačka koja glasi:

"5a) ne dopusti pristup do putnih objekata zbog održavanja, izgradnje odvodnih jarkova, upojnih bunara i drugih objekata za odvod vode sa puta, izgradnju privremenih ili stalnih objekata za zaštitu puta

i saobraćaja na njemu u slučaju sniježnih nanosa, smetova, buke, zasljepljivanja i ostalih štetnih uticaja, koje nije moguće postaviti na putnom zemljištu (član 85 stav 2);"

U tački 6 poslije riječi: "održavanja javnog puta" dodaju se riječi: "ili stvari i predmete kojima se ometa preglednost ili ugrožava bezbjednost saobraćaja".

U tački 9 riječ "podiže" zamjenjuje se veznikom "ili".

U tački 12 riječi: "i/ili ne uredi" zamjenjuju se zarezom i riječima: "ne uredi ili ne održava".

Poslije tačke 13 dodaje se nova tačka koja glasi:

"13a) na zahtjev korisnika lovišta u roku od 90 dana od dana prijema zahtjeva ne označi zone javnog puta na kojima se očekuje pojava divljači (član 102a stav 1);".

U stavu 2 riječi: "500 eura do 1.200 eura" zamjenjuju se riječima "1.500 eura do 2.000 eura".

U stavu 3 riječi: "1.000 eura" zamjenjuju se riječima "2.000 eura".

Poslije stava 4 dodaje se novi stav koji glasi:

"Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u organu uprave, organu lokalne uprave, organu lokalne samouprave, novčanom kaznom u iznosu od 2.000 eura do 5.000 eura."

Član 37

U članu 112 u uvodnoj rečenici stava 1 riječi: "1.200 eura do 2.000 eura" zamjenjuju se riječima "2.000 eura do 4.000 eura".

U tački 1 poslije riječi: "putnog objekta" dodaju se riječi: "za koje se plaća naknada".

U tački 4 tačka na kraju zamjenjuje se tačka-zarezom i dodaje nova tačka koja glasi:

"5) postavlja reklamne table i panoe, uređaje za obavješćavanje ili oglašavanje na javnom putu suprotno članu 99 ovog zakona."

U stavu 2 riječi: "500 eura do 1.200 eura" zamjenjuju se riječima: "1.500 eura do 2.000 eura".

U stavu 3 riječi: "1.000 eura" zamjenjuju se riječima: "1.500 eura".

U stavu 4 riječi: "150 eura do 500 eura" zamjenjuju se riječima: "750 eura do 2.000 eura".

Poslije stava 4 dodaje se novi stav koji glasi:

"Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u organu uprave, organu lokalne uprave, organu lokalne samouprave, novčanom kaznom u iznosu od 2.000 eura do 5.000 eura."

Član 38

Član 113 mijenja se i glasi:

"Novčanom kaznom u iznosu od 2.000 eura eura do 4.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lic, ako:

- 1) ne vodi ažurno i tačno evidenciju javnih puteva (član 9 stav 1);
- 2) se javni putevi ne održavaju na način i pod uslovima da se na njima može vršiti nesmetan i bezbjedan saobraćaj za koji su namijenjeni (član 39 stav 2);
- 3) ne zaključe ugovor kojim uređuju međusobna prava i obaveze iz člana 45 stav 1 (član 45 stav 3);
- 4) upravljač tunela, za tunel kojim upravlja, ne odredi lice odgovorno za bezbjednost u tunelu uz saglasnost Ministarstva, radi sprovođenja preventivnih i zaštitnih mjera kojima se obezbjeđuje bezbjednost učesnika u saobraćaju i zaposlenih u tunelu (član 62 stav 1);
- 5) izda dozvolu za privremenu izmjenu režima saobraćaja bez prethodno dostavljenog projekta saobraćajne signalizacije i opreme puta za vrijeme izvođenja radova (član 68 stav 2);
- 6) ne donese plan zimskog održavanja javnih puteva ili na državnim putevima ne postavi saobraćajnu signalizaciju u skladu sa izmjenom režima saobraćaja u zimskom periodu (član 71 st. 1 i 2);
- 7) ne vodi evidenciju izdatih dozvola za vanredni prevoz ili na svojoj internet stranici ne objavljuje evidenciju o izdatim dozvolama za vanredni prevoz (član 73b);
- 8) je dozvoljeno da se saobraćajni priključak na javni put gradi suprotno članu 81 stav 2 odnosno utvrdi se da nisu kumulativno ispunjeni uslovi da nije moguće izvršiti povezivanje opštinskog, odnosno

nekategorisanog puta, odnosno ulice sa opštinskim, odnosno nekategorisanim putem, odnosno ulicom koji već imaju izvedenu raskrsnicu, ukrštaj ili priključak na državni put i da saobraćajni priključak nema štetne posljedice za nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja na javnom putu;

9) ne ozeleni travom i drugim rastinjem zemljane kosine usjeka, zasjeka i nasipa i putni pojas na način koji ne ometa preglednost na javnom putu, radi zaštite postojećih javnih puteva od spiranja i odronjavanja (član 98);

10) u obavljanju poslova zaštite javnog puta, svakodnevno ne sprovodi aktivnosti na utvrđivanju zauzeća javnog puta, bespravnog izvođenja radova na javnom putu i u zaštitnom pojasu i svih drugih činjenja kojima se bitno oštećuje ili bi se mogao oštetiti javni put ili ometa bezbjedno odvijanje saobraćaja na javnom putu i ako o tome ne obavjesti nadležni inspekcijski organ (član 104).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 2.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u državnom organu, organu državne uprave, organu lokalne uprave, organu lokalne samouprave, novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 2.000 eura.

Član 39

Poslije člana 114 dodaje se novi član koji glasi:

“Rok za donošenje podzakonskih akata

Član 114a

Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od ____šest mjeseciod dana stupanja na snagu ovog zakona.”

Član 40

Poslije člana 116 dodaju se tri nova člana koja glase:

“Rok za izvještaj

Član 116a

Ministarstvo je dužno da prvi izvještaj iz člana 16 stav 6 ovog zakona sačini i dostavi Vladi Crne Gore najkasnije do 31.12.2026. godine.

**Uvođenje ITS usluga za osnovne informacije
transevropskoj putnoj mreži**

Član 116b

Ministarstvo je dužno da obezbijedi da se ITS usluge koje se odnose na osnovne informacije u vezi sa bezbjednošću saobraćaja na osnovnoj i sveobuhvatnog transevropskoj putnoj mreži uvedu najkasnije do 31.12.2026. godine.

Upotreba mikrotalasne tehnologije u okviru sistema EENP

Član 116c

Pružaooci usluge EENP-a mogu, do 31. decembra 2027. godine, korisnicima vozila čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 tone, da stave na raspolaganje uređaj u vozilu koji je pogodan samo za upotrebu sa mikrotalasnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz, u područjima EENP-a za koja nisu potrebne tehnologije satelitskog određivanja položaja ili mobilnih komunikacija.”

Član 41

Član 118 mijenja se i glasi:

„Odredbe člana 16 stav 7, člana 16c, člana 22 stav 14, člana 23c stav 6, člana 23e stav 10, člana 23k stav 10, člana 23lj st. 2, 7 i 8, člana 23n stav 3 i člana 61a primjenjivaće se od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.”

Član 42

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

OBRAZLOŽENJE

I. USTAVNI OSNOV

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u odredbama člana 16 stav 1 tačka 5 Ustava Crne Gore, kojim je propisano da se zakonom u skladu sa Ustavom uređuju pitanja od interesa za državu.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Osnovni razlozi za donošenje ovog zakona su:

- Usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* je jedan od uslova pridruživanja Evropskoj Uniji, a prema potpisanom „Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju između evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Crne Gore, s druge strane, u čl. 16 i 18 Protokola IV (o kopnenom saobraćaju)“, Crna Gora ima obavezu potpunog usklađivanja sa Regulativama i Direktivama iz oblasti putne infrastrukture,
- Obaveze koje proizilaze iz Programa pristupanja Crne Gore EU (PPCG).

III. USAGLAŠENOST SA EVROPSKIM ZAKONODAVSTVOM I POTVRĐENIM MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA

Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima je propis čije donošenje i implementacija predstavlja daljnje usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa *acquis communautaire* u oblasti putne infrastrukture, odnosno odredbe Zakona se usklađuju sa:

1. Direktivom 2010/40/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 7. jula 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju i za veze s ostalim vrstama prevoza (sa izmjenama i dopunama).
2. Direktivom 1999/62/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 17. juna 1999. godine o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila (sa izmjenama i dopunama).
3. Direktivom 2019/520/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 19. marta 2019. godine o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine u Uniji i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju putarine u Uniji (sa izmjenama i dopunama).
4. Direktivom 2004/54/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 29. aprila 2004. o bezbjednosti tunela u okviru trans-evropske putne mreže.
5. Direktivom 2008/96/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 19. novembra 2008. o upravljanju bezbednošću putne infrastrukture (sa izmjenama i dopunama).

IV. OBRAZLOŽENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA

OSNOVNE ODREDBE (čl. 1 do 4)

Članom 1 dodatno su definisani izrazi kojima se uređuje evropska elektronska naplata putarine, inteligentni transportni sistemi, kao i revizori i provjerivači bezbjednosti puteva, dok su pojedini izrazi iz osnovnog zakona preciznije definisani u cilju boljeg shvatanja, kako stručnoj tako i laičkoj javnosti.

Odredbama čl. 2 do 5 detaljnije se obrađuju Inteligentni transportni sistemi (ITS) koji predstavljaju sistem informaciono-komunikacionih tehnologija u drumskom saobraćaju, koji se odnosi na puteve, vozila i učesnike u saobraćaju i koristi se za upravljanje saobraćajem i mobilnošću, upravljanje saobraćajnim incidentima i za veze sa drugim vrstama saobraćaja.

Na ovaj način Predlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima izvršena je implementacija *Direktive 2010/40/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 7. jula 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju i za veze s ostalim vrstama prevoza, sa svim izmjenama i dopunama* što je i jedan od uslova utvrđen u pregovaračkom poglavlju 14.- Saobraćajna politika i poglavlju 21.- Trans-evropske mreže.

Odredbama čl. 6 do 10 bliže je definisan način određivanja i plaćanja naknade za upotrebu javnog puta, zatim, u skladu sa propisima EU, Predlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima obrađena je i evropska elektronska naplata putarine. Utvrđene su odredbe koje zabranjuju bilo kakvu vrstu diskriminacije korisnika pri plaćanju naknade u skladu sa tendencijom usaglašavanja propisa sa propisima EU, kao i način korišćenja i zaštitu podataka korisnika puteva u skladu sa propisima EU iz ove oblasti. Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o putevima usklađen je sa *Direktivom 1999/62/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 17. juna 1999. godine o naknadama koje se naplaćuju za korišćenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila, sa izmjenama i dopunama i Direktivom 2019/520/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA od 19. marta 2019. o interoperabilnosti elektronskih sistema za naplatu putarine u Uniji i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju putarine u Uniji (sa izmjenama i dopunama)*.

Odredbama čl. 11 i 13 bliže su definisane obaveze izvođača radova na vršenju poslova rekonstrukcije puteva kada se ti radovi izvode pod saobraćajem, u dijelu postavljanja i pravilnog održavanja privremene saobraćajne signalizacije i obavještanja javnosti o terminima obustave saobraćaja uslijed izvođenja radova, a sve u cilju povećanja bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju.

Odredbama čl. 14 do 20 u potpunosti je implementirana *Direktiva 2008/96/EZ o upravljanju bezbjednošću putne infrastrukture, sa izmjenama i dopunama i odredbe Direktive 2004/54/EZ o minimalnim bezbjednosnim zahtjevima za tunele u okviru trans-evropske putne mreže*. Propisane su nadležnosti za upravljanje tunelima dužim od 500 metara, dužnosti upravljača tunela i savjetnika za bezbjednost u tunelu koje se odnose na davanje izveštaja o vanrednim događajima i saobraćajnim nezgodama u tunelu. Osim navedenog uvedene su osnove za propisivanje pojedinih podzakonskih akata čijim će se usvajanjem nastaviti usklađivanje sa ovom Direktivom.

S obzirom da put kao jedan od faktora uticaja na bezbjednost saobraćaja ima doprinos u nastanku i posljedicama saobraćajnih nezgoda, neophodno je oblast bezbjednosti puteva unaprijediti. Da bi se ovaj faktor bezbjednosti promijenio potrebno je izvršiti temeljne promjene u projektovanju, izvođenju, održavanju, eksploataciji puteva, ali takođe i u projektovanju saobraćajne signalizacije i opreme puta. U tom cilju kroz ove odredbe prihvaćena je pozitivna praksa država EU čime će se stanje bezbjednosti saobraćaja na putevima u dijelu putne infrastrukture znatno unaprijediti.

Odredbama čl. 21 do 25 dodatno je regulisana oblast vanrednog prevoza tereta na način da je preciznije definisan vanredni prevoz kao prevoz vozilom, odnosno skupom vozila, koja sama ili sa teretom koji je konstrukcijski nedjeljiv prekoračuju dozvoljeno osovinsko opterećenje, najveću dozvoljenu ukupnu masu, širinu, dužinu ili visinu. Takođe, odredbama je preciznije definisano vršenje kontrole vanrednog prevoza, mjerenje ukupne mase i osovinskog opterećenja, naknada štete i troškovi vanrednog prevoza.

Odredbama čl. 26 do 33 jasnije su definisane odredbe osnovnog zakona u cilju smanjenja negativnog uticaja na puteve i povećanja bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju. Takođe, definisana je i nova odredba kojom se propisuje označavanje zona prelaza divljači na način da je Upravljač javnog puta dužan da na zahtjev korisnika lovišta označi zone javnog puta na kojima se očekuje pojava divljači.

Odredbama čl. 34 do 38 uređene su kaznene odredbe, na način da su korigovani rasponi kazni, i propisane kaznene odredbe za nove materijalne odredbe, kao i odredbe osnovnog zakona za koje nijesu bile propisane.

Članom 41 definisano je da se pojedine odredbe primjenjuju od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.

V. PROCJENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nijesu potrebna finansijska sredstva.