



Prilog 1

Primjedba, sugestija ili komentar	Odgovor:
1. DOO ADRIATIC TRAVEL Podgorica 2. DOO NOVOPREVOZ Bijelo Polje 3. DOO BOŽOVIĆ PREVOZ Berane 4. DOO ROYAL TRAVEL Cetinje 5. DOO KRIVOKAPIĆ TURS Herceg Novi 6. DOO PAVIĆEVIĆ TOURS Danilovgrad 7. DOO VELJIĆ MONTENEGRO Berane 8. DOO VELE TRANS Bijelo Polje 9. DOO ORTAK Berane 10. DOO EXPRESS TOURS Podgorica 11. DOO AUTOPREVOZ ZATON Bijelo Polje 12. DOO TRAVEGO Herceg Novi 13. DOO ELLIT EXPRESS Podgorica 14. NVO DRUMSKI SAOBRAĆAJ Herceg Novi 15. DOO TOURING Kotor 16. DOO JADRAN EKSPRES Kotor 17. DOO EUROŠUNTIĆ Bijelo Polje 18. DOO DRUM Podgorica	
Vozač vozila u javnom prevozu putnika i tereta mora da ima: najmanje III nivo nacionalnog okvira kvalifikacija, položen vozački ispit za upravljanje motornim vozilima određene kategorije u skladu sa zakonom kojim je uređena bezbjednost saobraćaja na putevima i licencu profesionalnog vozača u skladu sa ovim zakonom. (riječi) i najviše 67 godina života. (brišu SE) KOMENTAR: Nedostatak vozača autobusa ugrožava poslovanje autobuskih firmi, samim tim i navršenje 67 godina starosti vozača koji su u tom radnom odnosu, izaziva problem u daljem poslovanju. Predlaže se izmjena da vozač može biti u radnom odnosu dok god ima vozačku dozvolu "D" kategorije , odnosno ima ljekarsko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti za vozača koje je definisano ZOBS. Uostalom, i Zakon o radu dozvoljava zaključivanje ugovora o radu sa penzionerom.	Predlog djelimično prihvaćen. Predlogom zakona propisana je granica 70 godina starosti.
Vozila u svojini, zakupu ili lizingu Član 23 Za dobijanje licence u drumskom saobraćaju prevoznik mora imati u svojini, zakupu ili lizingu:	Predlog nije prihvaćen. Ukoliko bi došlo do smanjivanja minimalnog roka za zakup vozila, u praksi bi došlo do problema u primjeni, naročito u pogledu



- 1) u međunarodnom drumskom saobraćaju:
- za prevoz putnika najmanje jedan autobus;
 - za prevoz tereta najmanje jedno teretno vozilo.
- 2) u unutrašnjem drumskom saobraćaju:
- za prevoz putnika najmanje jedan autobus;
 - za prevoz tereta najmanje jedno teretno vozilo.
- 3) u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju:
- za linijski gradski i prigradski prevoz najmanje jedan autobus;
 - za auto-taksi prevoz najmanje jedno vozilo.

Ugovor o zakupu vozila mora da sadrži naročito: naziv zakupodavca i zakupca, registarsku oznaku vozila, broj šasije, vrijeme trajanja zakupa i visinu zakupnine, (riječi) i mora biti zaključen na period od najmanje šest mjeseci (BRIŠU SE) i ovjeren kod nadležnog suda ili notara.

KOMENTAR:

Ograničavanje rokova poslovno-tehničke saradnje može se smatrati biznis barijerom i obavezivanja privrednih društava na prinudno poslovanje, dovođenje do nepotrebnih troškova na koje je zakupac primoran da pristane kako bi ispoštovao Zakonsku regulativu i dobio prijeko potreban "IZVOD IZ LICENCE" za koje se prevoznici pišu izuzetno visoke kazne i na taj način na već postojeći problem koji ima autobuska firma zbog kvara autobusa ima dodatni problem primoravanja na zaključenje štetnih Ugovora i nepotrebnih plaćanja zakupnina na polugodišnji period, a u stvari problem može biti riješen i u kraćem vremenskom periodu.

Odnosno implementirano u praksi prevozniku je neophodno angažovanje dodatnog vozila radi povećanog obima posla u turističkoj sezoni na određenoj relaciji i isto će da traje mjesec ili dva. Stoga ova odredba izlaže prevoznika nepotrebnom trošku jer ga veže na duži period iako za tim nema realne potrebe.

Ugovor iz stava 2 ovog člana, dostavlja se organu uprave nadležnom za poslove naplate poreza.

administracije, gdje subjekt u kratkom roku nakon izdavanja licence, zbog ugovora o zakupu na kratkom period, može odmah izgubiti uslove za istu.



U vozilu prevoznika koje se u javnom prevozu putnika i tereta koristi na osnovu zakupa ili lizinga mora se nalaziti ugovor iz stava 2 ovog člana, odnosno lizingu, kao i izvod licence koji glasi na zakupca, odnosno korisnika lizinga. Vozilo prevoznika koje se u javnom prevozu putnika i tereta koristi na osnovu zakupa ili lizinga mora biti registrovano na teritoriji Crne Gore. Prevoznik mora povjeriti upravljanje vozilom u svojini, zakupu ili lizingu samo vozaču koji je kod njega zaposlen na osnovu ugovora o radu. U vozilu prevoznika iz stava 6 ovog člana, mora se nalaziti ugovor o radu za lica koja obavljaju prevoz. Vozilo uzeto u zakup sa kojim prevoznik obavlja javni prevoz ne smije se davati u podzakup.	
Registracija i ovjera redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu Član 48 Prevoznik je dužan da podnose zahtjev za registraciju i ovjeru usklađenog reda vožnje u međugradskom linijskom prevozu, najkasnije 15 dana prije početka važenja reda vožnje Organu uprave. Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prevoznik dostavlja usklađene i važeće redove vožnje radi registracije i ovjere, (riječi) kao i dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva. - brišu se Stav 3 Dokaz o plaćenim novčanim kaznama iz stava 2 ovog člana za pravno lice i odgovorno lice u pravnom licu, odnosno za preduzetnika iz prekršajne evidencije Ministarstva Organ uprave pribavlja po službenoj dužnosti. (briše SE) Stav 4 mijenja se i glasi: Red vožnje u međugradskom linijskom prevozu registruje se na jednog ili više prevoznika kooperanata. Stav 5 mijenja se i glasi Redovi vožnje registruju se i ovjeravaju na period od deset godina, sa početkom primjene od 1. juna tekuće do 31. maja desete godine od dana registracije. DODAJE SE STAV 4 KOJI GLASI	Predlog za brisanje odredbe o dostavljanju dokaza o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva, nije prihvaćen. Uzimajući u obzir da predloženo rešenje nije u saglasnosti sa mišljenjem predlagača predloga zakona, smatramo da je potrebno sačekati odluku Ustavnog suda, imajući u vidu da je istom podnijet zahtjev za ocjenu ustavnosti, na koji način će se doći do konačne odluke. Predlog u dijelu registracije međugradskih redova vožnje na jednog ili više prevoznika, nije prihvaćen. Stav predlagača, jeste da međugradski redovi vožnje trebaju da ekzistiraju na jednog prevoznika, kako bi u budućnosti kroz reformu međugradskog prevoza, postojale preciznije reference prevoznika. Predlog u dijelu registracije međugradskih redova vožnje na period od deset godina je djelimično prihvaćen. Predlogom zakona je definisan rok od pet godina.



Red vožnje kooperanti održavaju unaprijed određenim danima ili datumima u toku registracionog perioda.

DODAJE SE STAV 5 KOJI GLASI

U slučaju da jedan od kooperanata prevoznika prestane sa obavljanjem održavanjem registrovanog reda vožnje iz bilo kog razloga, održavanje polazaka nastaviće drugi kooperant, Ministarstvo će na zahtjev drugog kooperanta koji nastavlja održavanje polaska, na njega izvršiti registraciju redova vožnje koje je održavao kooperant.

DOSADAŠNJI STAV 5 POSTAJE STAV 7
Organ uprave vodi evidenciju registrovanih i ovjerenih redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu i objavljuje na svojoj internet stranici, najkasnije osam dana prije početka njihove primjene.

DOSADAŠNJI STAV 6 POSTAJE STAV 8
Organ uprave primjerak registrovanih i ovjerenih redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu dostavlja inspekciji za drumski saobraćaj u roku od osam dana od dana početka važenja redova vožnje.

DOSADAŠNJI STAV 7 POSTAJE STAV 9
Za registraciju i ovjeru redova vožnje iz stava 1 ovog člana plaća se naknada.

Naknada iz stava 8 ovog člana prihod je Budžeta.

DOSADAŠNJI STAV 8 POSTAJE STAV 10
Bliži sadržaj i način vođenja evidencije iz stava 6 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Visinu naknade za registraciju i ovjeru redova vožnje iz stava 1 ovog člana utvrđuje Vlada.

KOMENTAR:

Stav 2 i 3 su predati na Ustavni sud za ocjenu Ustavnosti.

Takođe, Zakonom o prekršajima propisan je postupak izvršenja odnosno naplate kazni samim tim ovim odredbama povrijeđeni su ustavni principi jednakosti pred zakonom. Takođe, odlukom Ustavnog suda od 29.05.2017. godine izbrisan je vid naplate pasivnim izvršenjem za sve prekršaje osim



za prekršaje počinjene iz oblasti javnog prevoza putnika i tereta.

Uostalom iz važeće zakonske formulacije nije jasno zašto su novčane kazne relevantne. Možda ima prekršajne kazne jer je isticao reklamu ili iz neke druge oblasti što ga ne čini nepodobnim za obavljanje navedene djelatnosti, i predstavlja OZBILJNU biznis barijeru.

Stav 4. omogućavanje registrovanja reda vožnje na kooperante omogućava da se određenim danima ili datumima što bi dovelo do lašeg poslovanja privrednih društava, a pogotovu u usklađivanju poslovanja sa Zakonom o radu mobilnih radnika.

Stav 5. nepotrebno je obnavljati stare redove vožnje svake godine, pri čemu se obnavlja nepotrebna administracija, kako i privrednim društvima tako u PKCG i Ministarstvu saobraćaja. (dodvodi do potrošnje papira pri čemu se ugrožava zaštita životne sredine)

Brisanje redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu

Član 49

Red vožnje u međugradskom linijskom prevozu Organ uprave, briše rješenjem iz evidencije registrovanih redova vožnje na predlog inspekcije za drumski saobraćaj, ukoliko prevoznik:

- ne otpočne da obavlja prevoz u roku od tri dana od dana koji je određen za početak primjene reda vožnje ili obustavi obavljanje prevoza po registrovanom redu vožnje duže od tri dana uzastopno (dodaje se).

- obustavi obavljanje prevoza po registrovanom redu vožnje duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje; (PERNOSI SE NA ALINEJU 1)

- ne obavlja polazak u vrijeme predviđeno registrovanim redom vožnje sa početne ili povratne autobuske stanice, duže od tri uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje. (Briše se).

Izuzetno od stava 1 ovog člana, Organ uprave, po službenoj dužnosti, rješenjem briše red vožnje iz evidencije registrovanih redova vožnje, ukoliko su se stekli uslovi za brisanje reda vožnje koji su registrovani u prethodnom registracionom periodu iz kojih je proistekao važeći registrovani red vožnje.

Predlog prihvaćen, predlog norme prilagođen periodu registracije međugradskih redova vožnje od pet godina.



Protiv rješenja iz st. 1 i 2 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu, u roku od osam dana od dana prijema rješenja.

Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.

Prevoznik je dužan da o prestanku obavljanja međugradskog linijskog prevoza u pisanoj formi obavijesti Organ uprave i autobuske stanice najkasnije 30 dana prije prestanka obavljanja prevoza.

U slučaju iz stava 5 ovog člana, Organ uprave rješenjem briše red vožnje iz evidencije.

KOMENTAR: stav 1 , na alineju 1 prebaciti dio alineje 2 u dijelu "- obustavi obavljanje prevoza po registrovanom redu vožnje duže od tri dana uzastopno," dok se ostatak teksta briše " odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje"; promjenom registracije starih redova vožnje na deset godina, izostanak od sedam puta bi bio prevelik i ugrožava opstanak poslovanja, nijednom prevozniku nije u intersu preskakanje polazaka zbog reputacije svoje firme, a i radnici na autobuskim stanicama su nervozni kada se preskaču polasci pa moraju da storniraju karte.

Alineja 2 je vrlo nekorektna prema prevoznicima, jer su isti suočeni sa kvarovima na autobusima u vidu mehaničkih kvarova na mjenjaču, kvar na motoru, kvar turbine- kada kulja crni dim pa novinari pišu o tome i komentarišu da li je bezbjedan autobus kada kulja crni dim (prilog TV Vijesti gostovanje gospodina Dalibora Miloševića), kvarovi klima uređaja, dešava se da nove gume eksplodiraju, pucanje sistema za vazduh na autobusima, i mnoge stvari koje mogu uticati da se vozilo mora isključiti iz saobraćaja, a koje se ne mogu predviđeti unaprijed da bi do njih došlo. Vodeći statistiku oko 25% polazaka je ostalo u kvaru u toku ove ljetnje sezone.

Ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međugradskom linijskom prevozu

Član 51

Ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međugradskom linijskom prevozu prevoznik, odnosno vozno osoblje dužan je da obavlja na autobuskim stanicama i autobuskim stajalištima, prema registrovanom redu vožnje.

Predlog nije prihvaćen.

U Pravilniku o određivanju minimalnog vremena trajanja vožnje (daljinar), unešena su autobuska stajališta u skladu sa potrebama korisnika prevoza, a na području gradova i na osnovu saglasnosti lokalnih uprava, u skladu sa politikom organizacije gradskog i prigradskog prevoza.



Izuzetno od stava 1 ovog člana, ukrcavanje i iskrcavanje putnika međugradskom linijskom prevozu putnika prevoznik, odnosno vozno osoblje može vršiti na bilo kom stajalištu ukoliko putnik putuje na teritoriju druge lokane samoupave. (Dodaje se)

KOMENTAR:

Neophodno je dodati predloženi stav 2 jer su putnicima uskraćena prava javnog prevoza iz velikog broja naseljenih mjesta pa su samim tim primorani koristiti dodatni prevoz do određenih autobuskih stanica ili pojedinih stajališta na kojima bi ih autobus primio na određenoj liniji. Pojedini putnici plaćaju taksi prevoz koji je u dosta slučajeva skuplji od same autobuske karte koju moraju platiti. Na ovaj način bi se olakšalo korišćenje autobuskog prevoza.

Mnogo je primjera sela i zabačenih kuća između dva naseljena mjesta, u kojima žive građani nerijetko starije dobi i lošijeg zdravstvenog stanja. Dosadasnja regulativa, baš takve ljude koji upravo žive u zabačenim djelovima države primorava da se izlažu dodatnom trošku angažovanjem nekog drugog prevoza od stajališta ili stanice pa do kuće.

Dostava reda vožnje, cjenovnika i vozni karata u međugradskom linijskom prevozu

Član 53

Prevoznik je dužan dostaviti (riječ) ovjerenu (Biše se) kopiju registrovanog (riječi) i ovjerenog (Bišu se) reda vožnje, cjenovnik (riječi) i dovoljan broj vozni karata (Biše se) autobuskim stanicama koje koristi po redu vožnje, najkasnije osam dana prije početka obavljanja prevoza na određenoj liniji.

Prevoznik utvrđuje cjenovnik usluga u međugradskom linijskom prevozu putnika (riječ) i dostavlja ga Organu uprave na ovjeru (Bišu se) pojedinačno za svaki red vožnje.

Cjenovnik usluga prevoznika u međugradskom linijskom prevozu putnika ne smije da sadrži cijene za relacije u linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika.

Izuzetno od stava 3 ovog člana, cjenovnik usluga u međugradskom linijskom prevozu putnika, može da sadrži cijene za relacije u gradskom i prigradskom linijskom prevozu putnika uz prethodno pribavljenu saglasnost nadležnog organa lokalne uprave.

Predlog prihvaćen.



KOMENTAR:

Stav 1. nepotrebne su ovjere kopija redova vožnje i cjenovnika, imajući u vidu da se radi kroz jedinstveni prodajni sistem "busticket4.me" i ne postoji mogućnost da neka stanica može samostalno mijenjati cijene na nekoj relaciji.

Stav 2 .nepotrebna je ovjera cjenovnika kod nadležnog organa, suvišna administracija i za prevoznika i za Ministarstvo, omogućava akcijske prodaje karata, koje mogu biti realizovane kroz nagradne ige ili u prperiodima smanjene frekvencije putnika kako ne bi imali zavisnost i ograničenje zbog ovjere cjenovnika.

Prodaja i izdavanje voznih karata u međugradskom linijskom prevozu

Član 54

Prevoznik prodaje vozne karte putnicima preko autobuskih stanica, turističkih agencija, kioscima za prodaju štampe ili preko svojih poslovnica.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, na mjestima ulaska putnika u skladu sa redom vožnje gdje nema organizovane prodaje voznih karata, prevoznik vozne karte prodaje i u autobusima.

U cijenu vozne karte prodatu u poslovnici prevoznika ili posredstvom turističke agencije, mora se uračunati stanična usluga, ukoliko vožnja počinje na autobuskoj stanici.

Uračunavanje stanične usluge iz stava 3 ovog člana, vrši se na osnovu zaključenog ugovora u pisanoj formi između prevoznika i turističke agencije ili autobuske stanice.

Izuzetno od stava 3 ovog člana u cijenu vozne karte prodatu u poslovnici prevoznika ili posredstvom turističke agencije ne smije se uračunavati stanična usluga, ukoliko nije zaključen ugovor iz stava 4 ovog člana.

U slučaju iz stava 5 ovog člana, putnik staničnu uslugu plaća na autobuskoj stanici.

Prevoznik, turistička agencija ili autobuska stanica vozne karte može prodavati i izdavati putem interneta.

Lica iz stava 1 ovog člana dužna su za linije utvrđene registrovanim i ovjerenim redom

Predlog nije prihvaćen, u dijelu prodaje voznih karata na kioscima.

Predlog u dijelu akcijskih cijena u prevozu putnika, djelimično prihvaćen.

Predlogom zakona je definisan pravni osnov za propisivanje unificiranog obrazaca cjenovnika usluga prevoza, kako bi smo otklonili nejasnoće koje su bile prisutne kod formiranja cijena u prethodnom periodu.



vožnje prodavati vozne karte u skladu sa cjenovnikom iz člana 53 stav 2 ovog zakona.

Prevoznici mogu posredstvom interneta i turističkih agencija davati akcijske popuste na autobuske karte, ali ne prodavati po cijeni većoj koja je data u cjenovniku. (dodaje se).

KOMENTAR:

Dopuniti član 1 kako bi se karte mogle prodavati na kioscima za štampu, što bi prevoznicima dodatno olakšalo kontrolu poslovanja, a i smanjilo zloupotrebe od strane konduktera i vozača. Takođe, na ovaj način bi se smanjilo poslovanje gotovinom odnosno povećalo poslovanje preko računa što bi takođe doprinijelo smanjenju mnogih zloupotreba.

Dozvoljavanjem prodaje karata na kioscima otvara se samo dodatno mjesto za prodaju karata i time se razvija poslovanje privrednih društava i pospješuje javni prevoz putnika.

Dodati stav 9 koji omogućava akcijske prodaje karata, koje mogu biti realizovane kroz nagradne igre ili u prperiodima smanjene frekvencije putnika kako ne bi imali zavisnost od ovjere cjenovnika.

Na ovaj način bi se eventualno u periodu smanjene frekvencije putnika (zimski period) mogao povećati broj putnika koji bi koristili autobuski prevoz. I ne samo u periodu smanjene frekvencije saobraćaja nego i svakodnevno.

Veća upotreba autobuskog prevoza pod povoljnim uslovima mogla bi doprijeti smanjenju upotrebe automobila što bi svakako uticalo kako na rasterećenje saobraćajnih gužvi tako i na očuvanje životne sredine.

Alotman sjedišta u međugradskom linijskom prevozu

Član 55

Prevoznik je dužan sa autobuskom stanicom, odnosno turističkom agencijom da zaključi ugovor o pružanju usluga prodaje voznih karata u pisanoj (riječi) formi kojim se utvrđuje broj i raspored sjedišta (u daljem tekstu: alotman sjedišta (brišu se) za svaki registrovani red vožnje na osnovu koga se vrši prodaja voznih karata.

Predlog nije prihvaćen.

U cilju zaštite korisnika javnog prevoza u drumskom saobraćaju, i utvrđivanju eventualne odgovornosti, zbog prodaje većeg broja voznih karata od broja sjedišta u autobusu, smatramo da je potrebno predmetnu odredbu zadržati. U svakom slučaju IT sistemi omogućavaju jasniju sliku o broju raspoloživih mjesta.



Stav 2 mijenja se i glasi: Turistička agencija i autobuska stanica ne smiju prodavati veći broj vozni karata od alotmana sjedišta, koji je utvrđen od strane prevoznika i unešen u softver koji obezbjeđuje prodaju karata otvorenog alotmana.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, turistička agencija i autobuska stanica mogu prodavati veći broj vozni karata od alotmana sjedišta, koji je utvrđen ugovorom uz saglasnost prevoznika.

(STAV 3 SE BRIŠE)

U slučaju iz stava 3 ovog člana, prevoznik ne smije prodavati veći broj vozni karata od ukupnog alotmana sjedišta za registrovani red vožnje, na osnovu kojeg se vrši prodaja vozni karata.

Alotman sjedišta utvrđen od strane prevoznika ne smije biti veći od broja mjesta koji je označen u saobraćajnoj dozvoli vozila sa kojim se obavlja prevoz za registrovani red vožnje.

KOMENTAR:

Stav 1: otvaranje alotmana kroz softverski sistem dovodi do ne održivosti ovog člana te je neophodna njegova izmjena odnosno brisanje određenih riječi

Stav 2: neophodno izmijeniti zbog poslovanja kroz softverski sistem

Unapređenjem prodaje karata kroz softverski sistem omogućilo je da kako autobuske stanice tako i putnici da u svakom trenutku mogu vidjeti koliko ima raspoloživih mjesta.

Obzirom da je zabranjen prevoz većeg broja putnika od broja sjedišta, prodajom od strane autobuskih stanica većeg broja vozni karata često prevoznik dolazi u situaciju da ne može da smjesti sve putnike koji već imaju kupljene karta.

Vozna karta u međugradskom linijskom prevozu

Član 56

Putnik koji koristi međugradski linijski prevoz, mora da ima voznu kartu koja sadrži: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, mjesto

Predlog prihvaćen.



ulaska i izlaska, datum i vrijeme izdavanja karte, vrijeme važenja karte, cijenu prevoza i podatke o uračunatoj, odnosno neuračunatoj staničnoj usluzi ili obavještenje o načinu plaćanju stanične usluge, a za prevoz putničkog prtljaga numerisanu potvrdu koja sadrži naziv, pečat prevoznika i visinu naknade za prevoz prtljaga.

Prevoznik i vozno osoblje dužno je da putniku u međugradskom linijskom prevozu, po ulasku u autobus, izdaju čitko popunjenu voznu kartu i potvrdu za prevoz putničkog prtljaga iz stava 1 ovog člana.

Putnik koji je voznu kartu kupio preko interneta nije dužan kartu štampati, već istu može pokazati na mobilnom uređaju. (dodaje se).

KOMENTAR:

Neophodno je dodati član 3 kako bi zakonska regulativa pratila razvoj tehnike i nauke.

Uvođenjem ove odredbe olakšala bi se kupovina karata preko interneta, odnosno stranci koji kupuju karte preko interneta imaju probleme oko štampanja karta a za koju uslugu im autobuske stanice traže od 1,00 - 2,00 evra za jednu odštampanu kartu. Nakon što vozač/kondukter uputi putnika da mora imati štampanu kartu u velikom broju slučajeva dolazi do zadržavanja autobusa od strane dispečara što izaziva kašnjenje u saobraćaju autobusa.

Podaci Norveške agencije "Get by bus" koja vrši prodaju karata preko interneta su da na godišnjem nivou proda oko 110 000 hiljada karata na relacijama po Crnoj Gori i na polascima iz CG u treće zemlje, dok crnogorska agencija "Cassiopeia" iz Podgorice koja vrši prodaju autobuskih karata preko sajta Busticket4.me nije nam saopštila broj prodatih karata, pod pokrićem da je to poslovna tajna, i obavijestila nas da će to učiniti ukoliko bude tražilo Ministarstvo saobraćaja. No uprkos tome imajući u vidu broj prodatih karata preko "Get by bus"-a, vidimo da to je veoma velika cifra i da veliki broj putnika doživljava neprijatnosti i dodatne troškove oko štampanja karata.

Globalno - avionske karte se kupuju takođe preko interneta i putuje se širom svijeta i iste se pokazuju na aerodromima prilikom prelaska državnih granica i kontroli karata



prilikom ulaska u avione dok u Crnoj Gori zakonska regulativa ne prati razvoj tehnologije.

Nemogućnost prolaska sa kartom u PDF formatu koja se prikazuje na mobilnom uređaju u očima stranaca našu državu predstavljamo kao „ državu koja kasni " u domenu digitalizacije društva.

Prodaja i izdavanje vozničkih karata u međunarodnom linijskom prevozu

Član 75

Prevoznik, turistička agencija ili autobuska stanica dužni su da prodaju i izdaju vozne karte u međunarodnom linijskom prevozu u skladu sa odredbama člana 54 ovog zakona, odnosno prema cjenovniku iz člana 74 stav 2 ovog zakona.

Putnik koji je voznu kartu kupio preko interneta nije dužan kartu štampati , već istu može pokazati na mobilnom uređaju. (dodaje se kao novi STAV 2).

KOMENTAR PREDHODNOG ČLANA 56

Uslovi za dobijanje licence za pružanje usluga autobuske stanice

Član 95

Licenca za pružanje usluga autobuske stanice može se izdati pravnom licu ili preduzetniku, ako ispunjava sljedeće uslove:

1) ima softversko rješenje ili koristi u zakup od drugog lica u skladu sa ugovorom kroz koje će se vršiti prodaja autobuskih karata po sistemu otvorenog alomana koji je uvezan sa softverom prevoznika i softverom nadležnog državnog organa kroz koji će se vršiti kontrola prodaje karta i uplata novčanih sredstava prevoznicima. (dodaje se).

Dosadašnja alineja 1 postaje alineja 2, a alineja 3 alineja 4.

1) ima dobar ugled u skladu sa članom 20 ovog zakona;

2) ima zaposleno odgovorno lice koje organizuje prijem i otpremu autobusa i putnika koje je stručno osposobljeno u skladu sa članom 22 ovog zakona, odnosno da je stručno osposobljeno;

3) ima u svojini ili zakupu objekat sa istaknutim natpisom "autobuska stanica" sa

Predlog nije prihvaćen.

Izradom Registra prevoznika sa potrebnim funkcijama omogućilo bi se predmetno uvezivanje softverskih rješenja koja se koriste na autobuskim stanicama. Imajući u vidu da Nacionalni registar prevoznika, nije još izrađen nema potrebnih uslova za realizaciju predmetnog rješenja.



naznačenjem mjesta i obezbijeđenim pristupom za lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom, sa:

- najmanje četiri natkrivena perona i druge saobraćajne površine i prilazni put;
- čekaonicom, garderobom, odgovarajućim brojem šaltera za prodaju karata, pružanje informacija i vršenje drugih poslova za potrebe prevoza;
- osvijetljenim prostorijama, peronima i čekaonicama sa obezbijeđenim grijanjem;
- postavljenim razglasnim uređajima za davanje obavještenja;
- istaknutim izvodom iz reda vožnje na vidnom mjestu u čekaonici, koji mora biti istaknut i na brajevom pismu;
- javnom telefonskom govornicom; (briše se)
- bežičnim internetom;
- video nadzorom na peronima;
- časovnicima u čekaonici i na peronima koji pokazuju tačno vrijeme;
- istaknutim radnim vremenom u skladu sa redom vožnje;
- sanitarnim prostorijama.

Objekat iz stava 1 tačka 3 ovog člana mora da ispunjava i uslove utvrđene zakonom kojim je uređena izgradnja objekata koji se odnose na pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom.

Izuzetno od stava 1 ovog člana pravno lice ili preduzetnik može dobiti licencu za pružanje usluga autobuske stanice kategorije

„E“ ukoliko ima perone, iz stava 1 tačka 3 alineja 1 ovog člana, koji nijesu natkriveni.

Bliže uslove iz stava 1 tačka 3 ovog člana koje moraju ispunjavati autobuske stanice propisuje Ministarstvo.

KOMENTAR:

Uvesti zakonsku obavezu za korištenje softvera za prodaju autobuskih karata kod napretka u digitalizaciji i činjenici da se u savremenom društvu sve više teži digitalizaciji smatram da bi neophodno bilo uvođenje kao jednog od uslova i softversko rješenje.



Čak i Željeznički prevoz Crne Gore se digitalizovao i poznaje softverska rjesenja i aplikacije, i web portale kao kanal prodaje.

Obzirom da je sa razvojem tehnologije upotreba javnih govornica „zaboravljena“ samim tim potrebni je upodobiti i zakonsku regulativu sa stvarnim stanjem. Obzirom da danas svaki građanin raspolaže sa najmanje jednim pametnim telefonskim uređajem smatram da je ovaj uslov za dobijanje licence potrebno izbrisati. Nadalje, kako je kao jedan od uslova za dobijanje licence predviđen WI-Fi signal za internet nadomještena je potreba za javnim telefonskim govornicima koje zasigurno nijesu u funkciji ni na jednoj lokaciju u Crnoj Gori.

Zakon predviđa nešto što u praksi više i ne postoji kao vid komunikacije jer niti postoje kartice koje se ubacuju u govornice niti su same po sebi ispravne na lokacijama na kojima su postavljene.

Ukidanje licence za pružanje usluga autobuske stanice

Član 99

Organ uprave ukinuće licencu za pružanje usluga autobuske stanice rješenjem, ako:

- lice koje upravlja autobuskom stanicom prestane da ispunjava uslove iz člana 95 ovog zakona;
- se utvrdi da je licenca izdata na osnovu netačnih podataka;
- lice koje upravlja autobuskom stanicom prestane da pruža usluge autobuske stanice;
- lice koje upravlja autobuskom stanicom redovno ne ispunjava obaveze utvrđene ovim zakonom i drugim propisima;
- ne koristi softversko rješenje kroz koje se vrši prodaja autobuskih karata po sistemu otvorenog algoritma koji je uvezan sa softverom prevoznika i softverom nadležnog državnog organa kroz koji će se vršiti kontrola prodaje karta i uplata novčanih sredstava prevoznicima.(dodaje se).

Protiv rješenja iz stava 1 ovog člana, može se izjaviti žalba Ministarstvu, u roku od osam dana od dana prijema rješenja.

Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.

Predlog nije prihvaćen.

Obrazloženje kao za prethodnu tačku.



Rješenje iz stava 1 ovog člana, dostavlja se inspekciji za drumski saobraćaj.

KOMENTAR: dodati alineju 5 vezanu za softver komentar u članu 95.

Izbjegavanje softvera je jedino logično ako neki prodavac - autobuska stanica svjesno želi da sakrije ili manipuliše sa brojem prodatih karata i time stekne korist ili ošteti nekog u navedenom krugu prodaje. Te je ovaj uslov mandatoran radi lakšeg praćenja i čistijeg poslovanja.

Član 100

Prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika dužan je da koristi autobusku stanicu utvrđenu redom vožnje, odnosno dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika, dužni su da zaključe ugovor o pružanju usluga autobuske stanice prije početka obavljanja prevoza po registrovanom redu vožnje, u skladu sa ovim zakonom i opštim uslovima iz člana 94 stav 4 ovog zakona.

Ugovor između lica koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznika iz stava 2 ovog člana mora da sadrži: naziv lica koje upravlja autobuskom stanicom i korisnika usluga (prevoznika), rok i način obračuna pruženih usluga, rok izmirivanja međusobnih novčanih obaveza, rok za uplatu sredstava od prodatih karata prevozniku koji ne smije biti duži od jednog radnog dana osim ako je neradni dan, alotman sjedišta za svaki registrovani red vožnje.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je svakodnevno vršiti obračun prodatih karata po prevozniku i izvršavati uplatu od prodatih sredstava.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je da sredstva od prodatih karata prevozniku uplati najkasnije narednog dana do 14:00 časova, osim ukoliko su neradni dani, u tom slučaju sredstva se uplaćuju prvog radnog dana do 14:00 časova.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom koje zaključi sa prevoznikom o mjesečnom obračunu prodatih karata dužno je da obezbijedi bankarsku garanciju prevozniku ili mjenice i mjenična ovlašćenja kao garanciju isplate do prosječne visine prometa u

Predlog nije prihvaćen.

Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, već sadrži zaštitnu mjeru

Pružanje usluga autobuske stanice

Član 100

Prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika dužan je da koristi autobusku stanicu utvrđenu redom vožnje, odnosno dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika, dužni su da zaključe ugovor o pružanju usluga autobuske stanice najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza po registrovanom redu vožnje za period njegovog važenja u skladu sa ovim zakonom i opštim uslovima iz člana 94 stav 4 ovog zakona.

Ugovor između lica koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznika iz stava 2 ovog člana mora da sadrži: naziv lica koje upravlja autobuskom stanicom i korisnika usluga (prevoznika), rok i način obračuna pruženih usluga, rok izmirivanja međusobnih novčanih obaveza, rok za uplatu sredstava od prodatih karata prevozniku, alotman sjedišta za svaki registrovani red vožnje.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom, koje u rokovima utvrđenim ugovorom iz stava 2 ovog člana ne uplaćuje sredstva od prodatih karata, ne smije da naplaćuje staničnu uslugu prihvata i otpreme autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata.

U slučaju iz stava 4 ovog člana lice koje upravlja autobuskom stanicom, dužno je da prevoznicima omogući nesmetan prihvata i otpremu autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata. Lice koje upravlja autobuskom stanicom ne smije naplatiti staničnu uslugu prevozniku za period za koji nije izmirio novčane obaveze, prema prevozniku od prodatih karata.



predhodnoj poslovnoj godini u kojoj je prevoznik imao promet na predmetnoj autobuskoj stanici, visina bankarske garancije ili mjenice iznosi najmanje sabrano za tri dana sa najvećim prometom u predhodnoj poslovnoj godini prevoznika.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je obezbijediti garancije najkasnije 15 dana od dana stupanja na snagu ovog Zakona, odnosno najkasnije na dan zaključenja Ugovora.

Ukoliko lice koje upravlja autobuskom stanicom nema validne garancije izdate prevozniku, ne smije obavljati djelatnost autobuske stanice.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je da obezbijedi softversko rješenje kroz koje će se vršiti prodaja autobuskih karata po sistemu otvorenog alotmana koji je uvezan sa softverom prevoznika i softverom nadležnog državnog organa kroz koji će se vršiti kontrola prodaje karta i uplata novčanih sredstava prevoznicima. (dodaje se)

Lice koje upravlja autobuskom stanicom, koje u rokovima utvrđenim ugovorom iz stava 2 ovog člana ne uplaćuje sredstva od prodatih karata, ne smije da naplaćuje staničnu uslugu prihvata i otpreme autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata.

U slučaju iz stava 4 ovog člana lice koje upravlja autobuskom stanicom, dužno je da prevoznicima omogući nesmetan prihvrat i otpremu autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom ne smije naplatiti staničnu uslugu prevozniku za period za koji nije izmirio novčane obaveze, prema prevozniku od prodatih karata.

Ukoliko je Licu koje upravlja autobuskom stanicom račun blokiran duže od tridest dana, autobuska stanica ne smije prodavati autobuske karte prevoznicima do deblokade računa.

Lice koje upravlja autobuskom stanicom ne vrši redovnu isplatu sredstava prevoznicima. (dodaje se).

KOMENTAR:

Imajući u vidu problematiku naplate potraživanja od autobuskih stanica, koje prevoznici moraju potraživati od istih



neophodno je Zakonski definisati potraživanja.

Trenutna zakonska regulativa stavlja u mnogo povoljniji položaj autobuske stanice na način što iste mogu raspolagati novcem od prodatih karata za prevoznike tokom cijelog kalendarskog mjeseca pa čak shodno ugovoru i do dva mjeseca a da prevoznicima prodane karte nijesu isplaćene.

Treba imati u vidu da se najveći broj karata prodaje na autobuskim stanicama a da do novca prevoznici dolaze u najboljem slučaju do kraja narednog mjeseca.

Danas, sve autobuske stanice koriste tipski ugovor o poslovnoj saradnji kojom oni definišu prevoznicima rokove plaćanja i obračuna prodaja karata na mjesečnom nivou, ne obraćajući pažnju na poslovanje prevoznika i njihove potrebe, od kojih i sami zarađuju uzimajući procenat od prodatih karata, a koje se ogledaju u potrebi održavanja vozila, registracije, goriva, polise obaveznog osiguranja putnika i sve druge obaveze koje nijesu male.

Takođe, simptomatična je situacija sa firmom "SIMON VOYAGES" iz Berana koja je u stečaju, ni dan danas prevoznici nijesu naplatili potraživanja koja premašuju 200.000,00 evra, kako ne bi imali sličnu situaciju sa nekom drugom autobuskom stanicom i dolaska u nezavidnu situaciju neophodna je implemtacija drugih Zakona koje definišu rad privrednih društava.

Posebno se skreće pažnja na autobusku stanicu u Herceg Novom koja je dužna svakom prevozniku za više mjeseci prodaje karta a koja će po svemu sudeći u narednom periodu prestati sa radom zbog otvaranja opštinske stanice čija se izgradnja privodi pri kraju.

Napominjemo da sipanje goriva na odloženo nije moguće bez Bankarske garancije ili izdatog mjeničnog ovlašćenja i mjenica.

Važećom zakonskom regulativom autobuske stanice su same sebi dale ovlašćenja da mogu novac prevoznika da zadržavaju od prvog dana prodaje do najmanje 50 dana i duže bez ikakve garancije za plaćanje. Sudski postupci prinudne naplate potraživanja znaju da traju do tri godine da bi se naplatio novac od prodatih karata.



Ovjeravanje putnog naloga Član 104 Vozač autobusa dužan je da prijavi autobuskoj stanici vrijeme svakog dolaska i polaska autobusa, radi ovjeravanja putnog naloga. Lice koje upravlja autobuskom stanicom, dužno je neposredno prije polaska autobusa postavljenog na peron da ovjeri putni nalog prevoznika u skladu sa redom vožnje. Lice iz stava 2 ovog člana ne smije da ovjeri putni nalog za autobus koji nije postavljen na peronu. Putni nalog se ovjerava samo na polaznoj stanici koji je u redu vožnje ili dozvoli. (dodaje se). KOMENTAR: Obaveza ovjeravanja putnog naloga predstavlja veliki problem u redovnosti održavanja polaska jer radnici koji rade ovjere naloga na pojedinim autobuskim stanicama ujedno i prodaju autobuske karte, vrše prijem prtljaga na ostavu, propuštaju putnike na kraju vrše i kontrolu karta, što posebno u ljetnjim uslovima pravi bespotrebna kašnjenja. Ujedno kod prevoznika koji nema dovoljno rentablne linije mora poslati samo jednog radnika, koji mora da primi prtljag i pregleda karte prije ulaska putnika, i dodatno čekati da se ovjeri putni nalog. Zbog svih ovih situacija je neoptrebno ovjeravati putni nalog na usputnim stanicama. Obaveza naplate peronizacije od prevoznika kada nema prodatih karata je otimanje imovine prevoznika, prisiljavanje na prinudno plaćanje, pri čemu su cijene peronizacija izrazito velike.	Predlog nije prihvaćen. Obaveza ovjeravanja putnog naloga u linijskom prevozu predstavlja osnovni vid kontrole održavanja reda vožnje u skladu sa predloženim od strane prevoznika i registrovanim vremenima polazaka sa autobuskih stanica. Izradom Nacionalnog registra prevoznika, smatra se da će se unaprijediti ovaj administrativni postupak.
X. KAZNE NE ODREDBE Član 138	Predlog nije prihvaćen. Uzimajući u obzir da predlog nije prihvaćen, a koji se odnosio na materijalnu odredbu, ne



Novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 10.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako: MIJENJAJU SE I GLASE 40) svakodnevno ne vršiti obračun prodatih karata po prevozniku i izvršavati uplatu od prodatih sredstava.(član 100 stav 4); 41) Ne izvrši uplatu sredstva od prodatih karata prevozniku i uplati najkasnije narednog dana do 14:00 časova, osim ukoliko su neradni dani, u tom slučaju sredstva se uplaćuju prvog radnog dana do 14:00 časova. (član 100 stav 5); 42) Ne obezbijedi bankarsku garanciju prevozniku ili mjenice i mjenična ovlašćenja kao garanciju isplate do prosječne visine prometa u predhodnoj poslovnoj godini u kojoj je prevoznik imao promet na predmetnoj autobuskoj stanici, visina bankarske garancije ili mjenice iznosi najmanje sabrano za tri dana sa najvećim prometom u predhodnoj poslovnoj godini prevoznika. (član 100 stav 6); 43) Ne obezbijediti garancije prevozniku najkasnije 15 dana od dana stupanja na snagu ovog Zakona. (član 100 stav 7); (član 100 stav 8); 45) u rokovima utvrđenim ugovorom o pružanju usluga autobuska stanica ne uplaćuje sredstva od prodatih karata, a naplaćuje staničnu uslugu prihvata i otpreme autobusa, do izmirivanja obaveza od prodatih karata (član 100 stav 9); Napomena: stav 4 se mijenja i postaje stav 9 KOMENTAR: izvršiti izmjene za kaznene odredbe u skladu sa izmijenjenim članovima Zakona. Sve izmjene u kaznenim odredbama bi samo dovele red u začarani krug dužnika i povjerioca i olakšale poslovanje prevoznicima kao i naplatu potraživanja državi.	postoji mogućnost izvođenja kaznene odredbe.
PREDLOZI ZAKONA – MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA CENTRALNO AUTOBUSKO STAJALIŠTE - uvrstiti u kategoriju autobuskih stanica, da	Prijedlog djelimično prihvaćen. U slučaju definisanja centralnog autobuskog stajališta, moguće je kroz osnivanje poslovnice ili turističke agencije prodavati vozne karte. Centralno autobusko stajalište u prvom redu je značajno zbog infrastrukturnog aspekta.



može prodavati autobuske karte uz proviziju, bez naplate ostalih troškova za prevoznike.	
DOO Allegra Bar	
Regulisanje međunarodnog prevoza putnika putem limo-servisa do aerodroma u susjednim državama U postupku javne rasprave o Nacrtu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, objavljenom dana 7. avgusta 2025. godine, koristim pravo da predložim dopunu kojom bi se omogućilo da se prevoz putnika iznajmljenim vozilom sa vozačem (limo-servis) obavlja i kao međunarodni prevoz isključivo do aerodroma u državama sa kojima se Crna Gora graniči. II Razlozi za dopunu: 1. Ekonomski i turistički značaj- Crna Gora je turistički orjentisana zemlja čija privreda značajno zavisi od efikasnog, sigurnog i fleksibilnog prevoza. Trenutni zakon ograničava limo-servis isključivo na nacionalni okvir, iako potrebe turista i putnika zahtijevaju mogućnost direktnog aerodromskog transfera ka susjednim državama. 2. Fer konkurencija i suzbijanje sive ekonomije- Praksa pokazuje da se ovakav prevoz već obavlja neregulisano, što generiše sivu ekonomiju i gubitak prihoda za državu. Uvođenjem jasnog pravnog okvira smanjuje se prostor za sivu ekonomiju, a staraju uslovi za legalno poslovanje, poresku naplatu i fer konkurenciju. 3. Usklađenost sa EU pravom- Crna Gora je u procesu usklađivanja zakonodavstva sa EU pravnim tekovinama. - Regulativa (EZ) br. 1071/2009 propisuje da operatori koji posjeduju odgovarajuću licencu mogu obavljati međunarodni prevoz putnika. - Sud pravde EU (predmet "Prestige and Limousine" C-259/12) naglasio je da država članica ne može neopravdano ograničiti izdavanje licenci jer to direktno utiče na slobodu pružanja usluga. Ova praksa može poslužiti kao direktna orijentacija za zakonodavca u Crnoj Gori.	Predlog nije prihvaćen. Međunarodni prevoz u drumskom saobraćaju je propisan bilateralnim i multilateralnim sporazumima. Definisanjem predložene odredbe bi se doveli u zabludi domaći prevoznici, smatrajući da imaju pravo obavljanja međunarodnog prevoza putnika limo servisom, a što je u suprotnosti sa međunarodnim sporazumima.



Uvođenjem ovih pravila Crna Gora bi izbjegla kašnjenja u usklađivanju sa EU zakonodavstvom i ojačala poziciju u pregovaračkim poglavijima.

4. Sigurnost i prava putnika- EU regulativa (1370/2007 i predložene izmjene iz 2024. Godine) stavlja akcenat na prava putnika. Neregulisane usluge prevoza predstavljaju rizik po bezbjednost putnika i pravnu odgovornost u slučaju nezgoda. Uvođenjem međunarodnog limo- servisa do aerodroma susjednih zemalja u zakon Crne Gore omogućilo bi da putnici dobiju standardizovan, bezbjedan i transparentan oblik prevoza.

5. Regionalna saradnja i imidž Crne Gore- Uvođenjem regulative Crna Gora se izjednačava sa praksama susjednih država, jača se prekogranična saradnja i smanjuju se tenzije u drumskom prevozu. Pored toga, turistima iz EU i drugih zemalja pruža se usluga koja je usklađena sa njihovim očekivanjima- sigurna, predvidiva i zakonski regulisana.

III Predlog normativnog rješenja

Predlažem da se u Član zakona koji reguliše prevoz putnika iznajmljenim vozilom sa vozačem (limo- servis) doda novi stav koji glasi:

"Prevoz putnika iznajmljenim vozilom sa vozačem (limo-servis) može se obavljati i kao međunarodni prevoz putnika isključivo do aerodroma u državama sa kojima se Crna Gora graniči, pod uslovom da vozilo ispunjava tehničke i bezbjednosne standarde utvrđene ovim zakonom i međunarodnim propisima, te da prevoznik posjeduje odgovarajuću licencu izdatu od strane Ministarstva saobraćaja.

Ministarstvo bliže uređuje uslove i način izdavanja licence, vodeći računa o načelu reciprociteta sa susjednim državama i standardima prava Evropske unije".

Predložena dopuna ne predstavlja opterećenje za sistem drumskog saobraćaja, već doprinosi:

- Povećanju pravne sigurnosti i eliminisanju sive ekonomije
- Usklađivanje sa pravom EU
- Jačanju ekonomskog interesa države
- Jačanje konkurentnosti i privrednog razvoja



Stoga, molim Ministarstvo da razmotri ovaj predlog i uvrsti ga u konačan tekst Zakona.	
Nacrtom Zakona o drumskom saobraćaju, u članu 95 je u odnosu na važeći Zakon o drumskom saobraćaju predviđen dopunski uslov za dobijanje licence za obavljanje poslova autobuske stanice i to uslov koji se odnosi na imanje prava svojine ili zakupa na zemljištu. Član 28 stav 1 Nacrta glasi: U članu 95 stav 2 tačka 3 poslije riječi: „objekta“ dodaju se riječi: „i zemljišta“. Predlog za izmjenu člana 28 stav 1 Nacrta, tako da član 95 stav 1 tačka 3 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju glasi: 3) ima u svojini ili zakupu objekat i zemljište, s tim što na zemljištu može imati i pravo korišćenja, sa istaknutim natpisom "autobuska stanica" sa naznačenjem mjesta i obezbijeđenim pristupom za lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom... Napomena, u predlogu Nacrta je pogrešno označeno da se radi o izmjenama člana 95 stav 2, već se radi od članu 95 stav 1. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1: Nacrtom Zakona o drumskom saobraćaju, članom 28 stav 1 predviđena je izmjena člana 95 stav 1 važećeg Zakona na način što je propisan dodatni uslov vezano za dobijanje licence za obavljanje poslova autobuske stanice. Naime, po Nacrtu je potrebno da podnosilac zahtjeva za dobijanje predmetne licence priloži dokaz da ima obezbijeđen objekat i zemljište, odnosno da ima u svojini ili zakupu objekat i zemljište gdje će obavijati djelatnost. Po do sada važećem zakonu podnosilac zahtjeva je morao da ima u svojini ili zakupu samo objekat, dok po predloženim izmjenama mora imati obezbijeđeno zemljište, odnosno pravo svojine ili zakupa i na zemljištu. Međutim, predložena formulacija iz Nacrta preusko definiše uslov koji se odnosi na osnov po kom podnosilac zahtjeva koristi zemljište. U obzir se mora uzeti i pravo korišćenja kao osnov na osnovu koga se koristi zemljište. U stvari ne može se zanemariti faktičko stanje da postoji veliki broj lica koja kod Uprave za nekretnine kao upisano pravo imaju evidentiano pravo	Predlog je prihvaćen.



korišćenja. Iako Zakon o svojinsko pravnim odnosima u članovima 419 i 420 propisuje uslove za pretvaranje prava iz društvene svojine i upis prava svojine u praksi je evidentno da mnogi subjekti iz raznih razloga još uvijek nisu upisani kao nosioci prava svojine, već su upisani kao nosioci prava korišćenja.

Nema razloga da nosioci prava korišćenja na zemljištu, koje pravo je stečeno u periodu režima društvene odnosno državne svojine, budu uskraćeni za mogućnost dobijanja licence za obavljanje

poslova autobuske stanice, pogotovo kad se ima u vidu da je u periodu dok je ovo pravo egzistiralo u pravnom poretku po svojoj sadržini bilo izjednačeno sa pravom svojine. Imaoci ovog prava mogu

raspolagati sa nepokretnostima, u smislu otuđiti, dati u zakup, opteretiti itd. U prilogu ove tvrdnje ide

i nedavno mišljenje Komisije za stručnu edukaciju notara br. 1/2025 od 21.3.2025.g. koja je konstatovala da nema smenji da se zaključujući pravni posao kojim se ustanovljava hipoteka na zemljištu

na kojem postoji pravo korišćenja.

Imajući sve navedeno u vidu predlažemo da usvojite primjedbu kako je gore predloženo.

BOKA ADRIATIC Kotor

Predlažemo dopunu vezano za Šatl prevoz na način da se prepozna i prevoz putnika i članova posade iz luka:

Šatl prevoz

Član 90, izmijeniti stav 2

Prevoz putnika iz stava 1 ovog člana prevoznik vrši

- od aerodroma ili luka do registrovanih smještajnih kapaciteta na teritoriji Crne Gore i obratno, od aerodroma do luka i obratno.

- od luka do stajališta koje koja odredi nadležni organ lokalne uprave na čijem području se luka nalazi za iskrcaj/ukrcaj putnika sa brodova na kružnim putovanjima izmijeniti stav 7

Prevoz iz stava 1 ovog člana, obavlja prevoznik, koji ima zaključen ugovor sa pravnim licem koje upravlja aerodromom na čijem području se putnici ukrcavaju ili iskrcavaju, prema važećem cjenovniku

Predlog nije prihvaćen.

Smatramo da se predloženi Šatl prevoz može organizovati kroz gradski i prigradski prevoz.



usluga prevoza, odnosno sa pomorskom kompanijom čiji brod uplovijava ili boravi na području luke Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1: Predloženom dopunom bi se regulisao Šatl prevoz na način da se prepozna na ovaj način prevoz lukama EU putnika i članova posade iz luka a ne samo sa aerodroma, na isti način kako je regulisano u lukama EU.	
NVO UTOK	
Turistička agencija koja u sklopu aranžmana nudi i organizuje usluge prevoza dužna je da uslugu prevoza obavlja licenciranim vozilima za javni prevoz, u skladu sa ovim zakonom.” 1. Ekonomska neracionalnost novih vozila u turizmu. Struktura klijenata se iz godine u godine ne poboljšava, već slabi. Samim tim ne postoji ekonomska racionalnost za ulaganje u nova vozila. Jedina opravdana osnova bila bi da država, u cilju unapređenja turističke ponude destinacije , kroz određene programe subvencionise barem 50% vrijednosti novih vozila. U suprotnom ovakve investicije nisu održive . 2. Nadležnost ministarstva saobraćaja Ministarstvo saobraćaja može da propisuje samo saobraćajne standarde i tehničku ispravnost vozila a ne i turističke standarde. Ako je vozilo tehnički ispravno i bezbjedno za upotrebu u saobraćaju, onda je samim tim pogodno i za turističku upotrebu. Turistička atraktivnost je potpuno druga dimenzija i često počiva na specifičnim, autentičnim vozilima koja su sama po sebi dio doživljaja. Primjeri su brojni: ○ Volkswagen Type 2 (T1 & T2 - VW Kombi / Mikrobus) ○ Citroën 2CV ("spacek") ○ Land Rover Series I-III / Defender 90/110 ○ Mercedes-Benz O 319 / O 309 ○ Willys Jeep / Jeep CJ ○ Trabant 601 ○ Fiat 750 ("Fiéa"), Fiat 126p ("Peglica")	Predlog je djelimično prihvaćen. U posebnim oblicima prevoza u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju koje propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave uvrstili smo tuk tuk vozila. Za starodobna vozila, ostajemo otvoreni za konsultacije u budućem period.



Americki školski autobusi (prerađeni) Vespe autentične stare ○ Drvene jedrilice i guleti • Amfibijska vozila DUKW ("Duck Boats") • Tuk-tukovi i stare auto-rikše Kočije sa konjima • Parne lokomotive i turistički vozovi Ova vozila se širom svijeta koriste kao turistička atrakcija. Nigdje ne postoji zakon koji to zabranjuje. 3. Pozitivna praksa i poređenja Takav zakon, koliko je poznato, ne postoji ni u jednoj zemiji EU. Ako postoji, spremni smo da ga proučimo i da svi naučimo iz tog primjera. Pozitivna praksa u regionu (npr. Hrvatska) jasno pokazuje da je raznovrsnost i autentičnost vozila sastavni dio turističke ponude i dodatne vrijednosti za destinaciju. 4. Posljedice za crnogorski turizam Upozoravamo da bi nametanje obaveze korišćenja samo novih vozila za turistički prevoz bankrotiralo većinu agencija u Crnoj Gori. To bi direktno dovelo i do potrebe za radikalnim oblicima protesta, jer bi hiljade ljudi ostalo bez posla, a turistička ponuda bila dodatno osiromašena.	
NVO KLASER	
U Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju („Službeni list CG“ br. 71/17 i 67/19) u članu 6 u tač. 10,20,21,22 i 32 broj : „23“ zamijeniti brojem : „18“. U važećem Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju, predlaže se izmjena člana 6 u dijelu značenja izraza (gradski autobus, autobus klase A, klase B, međugradski i prigradski autobus) na način što je broj mjesta za sjedenje putnika, uključujući i mjesto za vozača, u pomenutim autobusima smanjen sa 23 na 18 mjesta, iz razloga racionalnosti i ekonomičnosti prevoznika pri obavljanju javnog prevoza putnika. Predloženo rješenje je višegodišnji, odnosno dvodecenijski zahtjev svih crnogorskih autobuskih prevoznika u unutrašnjem (gradsko-prigradskom i međugradskom) i međunarodnom linijskom prevozu putnika. Njima je sadašnji zakon jasno utvrdio obavezu da su dužni da se pridržavaju registrovanog i objavljenog reda vožnje u cilju zaštite interesa putnika. U tu svrhu, prevoznik preuzima sve mjere i radnje za njegovo sigurno i uredno održavanje, pri čemu ulaže veliki trud i vrijeme da se linija	Predlog nije prihvaćen. Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima („Službeni list CG“, br. 2/2015, 73/2023 i 62/2024) su definisane klase autobusa i granice u pogledu broja sjedišta. Takođe, predložene klase predstavljaju međunarodni standard. Nadalje, propisana granica u pogledu broja sjedišta ima veliki značaj za prava putnika u drumskom saobraćaju u cilju obezbjeđivanja potrebnog broja slobodnih sjedišta, naročito na međustanicama.



razradi i postane prepoznatljiva i sigurna za sve putnike, kroz redovnost, pouzdanost i tačnost, što zahtijeva i velika novčana sredstva za finansiranje praznog hoda, jer je mora održavati redovno bez obzira da li na polaznoj stanici ima putnika, ili ne, i bez obzira što su redovi vožnje u određenim vremenskim intervalima u toku godine na granici rentabilnosti, ili ispod nje. U protivnom, zbog neodržavanja reda vožnje prevoznik se suočava sa njegovim brisanjem na predlog državne Inspekcije za drumski saobraćaj a nije ga moguće ponovo registrovati i obnoviti.

U cilju realizacije opredjeljenja Crne Gore za uključivanjem u evropske integracije potrebno je stvoriti uslove za primjenu normativa i standarda Evropske unije (kroz potpunu usklađenost nacionalnog zakonodavstva u oblasti pristupa tržištu u drumskom saobraćaju) kao i prakse koja je pristupa u njoj.

Praksa EU je da se linijski prevoz putnika obavlja sa autobusima fabrički proizvedenim sa najmanje 18 i 21 sjedištem, jer se ne proizvode sa 23 sjedišta, odnosno mjesta za sjedenje (kako je to propisano članom 6 važećeg zakona), što zahtijeva dodatna finansijska sredstva, pored sredstava koje prevoznik mora obezbijediti za kupovinu autobusa, kao osnovnog sredstva rada. Zbog ovakve pravne i faktičke situacije crnogorski prevoznici su prinuđeni da vrše prepravku autobusa, čime se dovodi u pitanje bezbjednost vozila.

Autobusi sa 18 sjedišta izuzetno su praktični i ekonomični pri obavljanju prevoza putnika u linijskom drumskom saobraćaju tokom cijele godine. Oni, zbog svoje male odnosno umjerene potrošnje goriva, predstavljaju jedinu mogućnost za domaće licencirane autobuske prevoznike da opstanu i prežive u unutrašnjem i međunarodnom linijskom prevozu putnika što predloženo rješenje čini krajnje opravdanim.

U članu 9 stav 1 na kraju stava tačka briše se i dodaju riječi „u štampanom ili elektornskom obliku.“

Predložena je dopuna člana 9 stav 1 važećeg zakona, kojim je propisano da u vozilu kojim prevoznik vrši javni prevoz putnika ili tereta, ili prevoz za sopstvene potrebe, mora se nalaziti uredno popunjen

Predlog nije prihvaćen.

Ministarstvo saobraćaja, će u narednom periodu razvijati softverska rešenja, između ostalog i za praćenje i analizu linijskog prevoza putnika. U tom smislu, zbog trenutnog ne postojanja Nacionalnog registra prevoznika, i potrebnih funkcija istog, nijesmo u mogućnosti prihvatiti predloženo rješenje. Ministarstvo je otvoreno za



putni nalog u štampanom ili elektronskom obliku, saglasno Zakonu o elektronskoj komunikaciji.	potrebne konsultacije u cilju implementiranja predmetnog rješenja, u narednom periodu.
U članu 10 stav 1 poslije riječi: „ovim zakonom“ dodaje se tačka, a riječi „i najviše 67 godina života“, brišu se. Iz člana 10 stav 1 važećeg zakona, brisana je starosna granica koja se odnosi na vozače vozila u javnom prevozu putnika i tereta sa navršenih 67 godina života. Na ovaj način izvršeno je usklađivanje sa praksom EU, gdje vozač u javnom prevozu, kome je upravljanje motornim vozilom osnovno zanimanje, može da upravlja motornim vozilom dokle god posjeduje odgovarajuću vozačku dozvolu. Za realizaciju ovog predloga, potrebno je hitno inicirati kod Ministarstva unutrašnjih poslova da paralelno pristupi donošenju Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, kojim bi se propisao uslov za profesionalne vozače sa navršenih 67 godina života, pa nadalje, da se podvrgavaju periodičnom zdravstvenom pregledu svakih šest, odnosno 12 mjeseci. Osnovni razlog za brisanje pomenutog ograničenja leži u notornoj činjenici da je Crna Gora bukvalno ostala bez profesionalnih vozača, koji odlaze u zemlje EU, SAD i dr, prvenstveno zbog većih mogućnosti za boljom zaradom, a gdje nema ograničenja za učešće u javnom prevozu putnika i tereta po osnovu starosne granice.	Predlog djelimično prihvaćen. Predlogom zakona propisana je granica 70 godina starosti.
U članu 13 stav 5 broj: „24“ zamijeniti brojem „21“. U članu 13 stav 5 važećeg zakona, došlo je do spuštanja starosnog uslova kod sticanja licence profesionalnog vozača koji posjeduje vozačku dozvolu kategorije D i D+E, sa navršenih 24 na 21 godinu života. Takođe je za realizaciju ovog predloga, kao i kod prethodnog člana, potrebno hitno inicirati kod MUP-a da paralelno pristupi donošenju Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, kojim bi se starosni uslovi za dobijanje vozačke dozvole za kategoriju D i D+E spustili sa 24 na 21 godinu života. Na ovaj način bi se prevazišao problem nedostatka vozača u javnom prevozu	Predlog je prihvaćen.



putnika i tereta, i riješio gorući problem crnogorskih prevoznika. Predloženo zakonsko rješenje prisutno je u zakonodavstvu zemalja Evropske unije, konkretno u republici Hrvatskoj, koja je članica EU od 1.07.2013. godine. U ovom članu potrebno je prvo uskladiti redosled stavova koji se mijenjaju saglasno pravnotehničkim Pravilima za izradu propisa Sekretarijata za zakonodavstvo. Ovim članom obrađivač zakona predlaže novu granicu u pogledu starosti za pribavljanje Licence profesionalnog vozača za kategorije D i D + E sa 24 na 23 godine, što je besmisleno i nedovoljno za rješavanje nedostatka vozača u Crnoj gori, zbog čega je neprihvatljiv u praksi. Potrebno je precizirati stav 1, jer riječ :”tereta” u stavu 1 važećeg zakona koristi se dva puta, što predlog :”u skladu sa uslovima utvrđenim ovim zakonom.”, čini nejasnim i neodređenim.	
U članu 20 stav 2 riječi : “radno vrijeme i pauze u toku radnog vremena mobilnih radnika,” brišu se. U članu 20 stav 2 važećeg zakona, kojim je propisano, da “dobar ugled” nema pravno odnosno odgovorno lice u pravnom licu ili preduzetnik kao i zaposleno lice odgovorno za prevoz koje je u poslednje dvije godine više od dva puta, prvostepenom odlukom, bilo kažnjeno za teži prekršaj u vezi sa obavljanjem djelatnosti prevoza putnika ili tereta u drumskom saobraćaju u skladu sa ovim zakonom ili “zakonom kojim je uređeno radno vrijeme i pauze u toku radnog vremena mobilnih radnika.” Nedostatak vozača u Crnoj Gori utiče na nemogućnost poštovanja radnog vremena i pauza u toku radnog vremena, pa ukoliko se ova odredba striktno primijeni, veliki broj crnogorskih prevoznika izgubio bi “dobar ugled”, a samim tim i licencu, što bi drastično uticalo da se smanji broj polazaka u unutrašnjem, a i međunarodnom drumskom saobraćaju, što bi se negativno odrazilo na potrebe putnika za prevoznikom uslugom.	Predlog nije prihvaćen. Propisi u oblasti radnog vremena vozača, predstavljaju osnovne propise iz oblasti bezbjednosti drumskog saobraćaja.
članu 25 st. 3 i 11 poslije riječi: “zakona” dodaje se tačka, a riječi: “dokaz o plaćenim	Predlog nije prihvaćen.



novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva.” brišu se.

U stavu 4 poslije riječi: “CRPS” riječi: “I dokaz o plaćenim novčanim kaznama iz stave 3 ovog člana,” brišu se.

Stav 12 briše se.

Dosadašnji st. 13,14,15,16 i 17 postaju st. 12,13,14,15 i 16.

Iz člana 25 st. 3,4,11 i 12 važećeg zakona, brisana je dosadašnja obaveza prevoznika da u postupku izdavanja i produženja licence, između ostalog, “prilaže dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekašanoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa lokalne uprave.” Analizirajući sadržinu ovih odredbi, došlo se do zaključaka da je riječ o pravnoj nelogičnosti i najblaže rečeno besmislici, s obzirom da je plaćanje novčanih kazni stvar posebnog i nezavisnog postupka u odnosu na izdavanje i produženje licence prevozniku, kao svojevrsne dozvole za rad. To je osnovni i glavni razlog za njihovo brisanje.

Ove odredbe nijesu u saglasnosti sa Ustavom Crne Gore, s obzirom na član 58 st. 1 i 2, kojim se : “ Jemči pravo svojine, i da niko ne može biti lišen ili ograničen prava svojine, osim kada to zahtijeva javni interes, uz pravičnu naknadu,” te da Ustavni Sud (u skladu sa članom 149 stav 1 tačka 1 Ustava) odlučuje o saglasnosti zakona sa Ustavom i potvrđenim međunarodnim ugovorima. Protokola br. 1 uz Evropsku konvenciju za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda (službeni list SCG-Međunarodni ugovori,“ br. 9/03 i 5/05) :” Svako fizičko i pravno lice ima pravo na neometano uživanje svoje imovine.”

Prilikom uređivanja odgovarajućeg postupka, zakonodavac ima Ustavnu obavezu da obezbijedi ostvarivanje zajemčanog prava i sloboda, pa i pravo svojine (član 58 st. 1 i 2 Ustava.). U konkretnom slučaju riječ je o pravu svojine nad motornim vozilima - autobusima, kao osnovnom sredstvu rada, koji imaju novčanu vrijednost i predstavljaju uslov za sticanje finansijskih odnosno novčanih sredstava, koji konstituiše aktivu i predstavljaju glavnu i najznačajnu imovinu prevoznika.

Uskraćivanjem prava na izdavanje i produženje prevozničke licence, zbog

Uzimajući u obzir da predloženo rješenje nije u saglasnosti sa mišljenjem predlagača predloga zakona, smatramo da je potrebno sačekati odluku Ustavnog suda, imajući u vidu da je istom podniet zahtjev za ocjenu ustavnosti, na koji način će se doći do konačne odluke.



neplaćenih novčanih kazni predstavlja dodatnu kaznu za prekašajno kažnjeno lice, doveden je u pitanje princip jednakosti pred zakonom, došlo je do neproporcionalnog miješanja države u pravo na imovinu, nametnut je pretjeran teret, kojim se de facto privremeno lišeni imovinskog prava da koriste svoju imovinu - autobuse u obavljanju javnog prevoza u skladu sa njihovom namjenom radi sticanja finansijske dobiti. (zajemčeno članom 58 st 1 i 2. Ustava).

Propisivanjem uslova kao dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa lokalne uprave pri izdavanju i produženju licence prevozniku, nesumljivo nije u saglasnosti sa Ustavom Crne Gore, ako se ima u vidu apsolutno identična situacija iz oblasti bezbjednosti saobraćaja (kod produženja važenja registracije i izdavanja vozačke dozvole), u kojoj je Ustavni sud Crne Gore već odlučivao Odlukom U-I br. 28/15 i 39/16 od 29. maja 2016. godine objavljena u "Službenom listu CG" br. 43/2017 od 4. jula 2017. Godine.

Sa razloga usklađenosti predmetnih odredbi Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, sa praksom Ustavnog suda Crne Gore (koja je utemeljena na odlukama Evropskog suda za ljudska prava u Strasburu, po pitanju zaštite i prava na imovinu, kao osnovnog ekonomskog prava koje je neodvojivo od ostalih ljudskih prava), potrebno je riječi, : "prilaže dokaze o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa lokalne uprave,"brisati

Predlogom da se u članu 35 važećeg " linijski prigradski prevoz može započeti odnosno završiti na teritoriji susjede jedinice lokalne samouprave sa kojom se graniči, ukoliko nema uspostavljenog linijskog međugradskog prevoza. ", obesmišljava se izdavanje licence za javni prevoz putnika u unutrašnjem drumskom saobraćaju, kao i sam međugradski prevoz putnika, jer se omogućava prigradskom prevozniku da sa manjom (nižom) licencom koju izdaje nadležni organ lokalne samouprave (koja važi samo na teritoriji jedinice lokalne uprave koja je izdala licencu) da može da obavlja veću i zahtjevniju vrstu saobraćaja - međugradski linijski saobraćaj, jer može da



započne ili završava prevoz na teritoriji susjedne jedinice lokalne samouprave. Ovakav predlog nije u skladu sa članom 18. stav 7 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, koji propisuje Vrste licenci za javni prevoz putnika i terete, kojim je propisano da, : "Prevoznik koji ima licencu za međunarodni drumski saobraćaj nije dužan da ima licencu iz stava 3 tačka 1 ovog člana," odnosno licencu za unutrašnji međugradski saobraćaj. Predlogom se može izvući zaključak da prigradski prevoznik nije dužan da ima licencu za unutrašnji međugradski saobraćaj, što je apsurd izjednačavati nižu licencu sa višom. Otvara se i postavlja pitanje dvojne registracije prigradskog - međugradskog drumskog saobraćaja od strane organa Lokalne uprave i Ministarstva, kao i pitanje dvojnog vršenja nadzora od strane komunalnog inspektora i državnog inspektora za drumski saobraćaj. Pa će se u praksi dešavati dvostruko kažnjavanje po istom pravnom osnovu, a što je u suprotnosti sa načelom iz člana 36 Ustava CG Ne bis in idem "Nikome se ne može ponovo suditi, niti može biti ponovo osuđen za isto kažnjivo djelo." Takođe, otvara se pitanje korišćenja gradskih i prigradskih autobuskih stajališta na teritoriji susjedne lokalne samouprave, sa kojom se graniči, kao i korišćenje autobuske stanice.	
Predlogom da se iz člana 44 stav 3 riječi : "ili manje izraženih potreba za prevozom putnika" brišu, doći će do gašenja nerentabilnih linija u međugradskom linijskom prevozu (linija sa malim brojem putnika) da li je to namjera obrađivača a na štetu putnika korisnika usluge prevoza.	Predlog prihvaćen.
U članu 47 stav 5 mijenja se i glasi: "Prevoznik, odnosno vozno osoblje autobusa za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza, mora imati u vozilu ovjeren i registrovan red vožnje od Ministarstva i cjenovnik ovjeren od prevoznika." Iz člana 47 stav 5 važećeg zakona, uklonjena je obaveza prevoznika i voznog osoblja autobusa da za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza mora imati u vozilu, pored ovjerenog i registrovanog	Predlog prihvaćen.



reda vožnje”i cjenovnik ovjeren od Ministarstva.”

Ovjeravanje cjenovnika od strane Ministarstva je suvišno i bespotrebno, pa tu propisanu obavezu iz važećeg zakona treba eliminisati, jer predstavlja barijeru u poslovanju svakog prevoznika, kako u unutrašnjem, tako i u međunarodnom linijskom prevozu. Posebno je izražen problem kod međunarodnih redova vožnje prilikom promjene cjenovnika, jer se gubi smisao ovjere cjenovnika od Ministarstva kod čestih promjena cijena goriva. (npr. u Crnoj Gori cijene goriva kao osnovnog pokazatelja poslovanja predmetnim preduzećima drastično su rasle i to 12 puta u toku 2023. godine).

Kako je cjenovna politika isključivo u rukama prevoznika (s obzirom na slobodno formiranje cijena usluga prevoza), to ovjeru cjenovnika treba prepustiti samo prevozniku da ga sam ovjerava svojim pečatom, jer to je isključivo interna stvar prevoznika, a ne Ministarstva.

a) Predlaže se izmjena u članu 48 stavu 1 u nadležnost registracije i ovjere međugradskih redova vožnje sa Ministarstva na Privrednu komoru Crne Gore. Ovu promjenu nadležnosti registracije smatramo nepotrebnom, s obzirom da je u stavu 5 istog člana predloženo da se produžava period registracije redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu sa jedne na pet godina, čime se smanjuje obim poslova Ministarstva po ovom pitanju.

b) Takođe, u članu 48 stavu 5 predloženo je da se redovi vožnje u međugradskom linijskom prevozu registruju i ovjeravaju na period od pet godina, što se poklapa sa našim predlogom. Međutim, ovaj stav je ostao nejasan i nedorečen, nije zakonom upodobljeno i određeno do kada važi red vožnje, jer nije logično da se registruje i ovjerava na period od pet godina, a da važi do 31. maja naredne godine.

U članu 48 stav 2 poslije riječi: “ovjere” zarez se zamjenjuje tačkom a riječi: “kao i dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva.” brišu se.

Stav 5 mijenja se i glasi:

Predlog nije prihvaćen.

Uzimajući u obzir da predloženo rešenje nije u saglasnosti sa mišljenjem predlagača predloga zakona, smatramo da je potrebno sačekati odluku Ustavnog suda, imajući u vidu da je istom podnijet zahtjev za ocjenu



“Redovi vožnje registruju se i ovjeravaju na period od pet godina, sa početkom primjene od 1. juna tekuće do 31. maja pete godine.” U članu 48 stav 2 važećeg zakona, prilikom podnošenja zahtjeva za registraciju i ovjeru usklađenog reda vožnje, brisana je obaveza podnošenja “dokaza o novčanim kaznama koje su evidentirane u prekašajnoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa Lokalne uprave”. Obrazloženje je isto i već je dato po ovom pitanju uz član 25 važećeg. Takođe je predložena izmjena stava 5 člana 48 važećeg zakona na način da se međugradski redovi vožnje registruju na pet godina radi izjednačavanja sa registracijom i ovjerom reda vožnje u međunarodnom linijskom prevozu. Na ovaj način smanjili bi se poslovi Ministarstva kroz bespotrebno gušenje administracije da obavlja svake godine poslove registracije i ovjere predmetnih redova vožnje, umjesto svake pete, čime bi se rasteretili i prevoznici suvišnog administriranja, a što smo već predlagali oktobra 2024. godine. Predlog je prihvaćen i postao je sastavni dio Nacrta.	ustavnosti, na koji način će se doći do konačne odluke.
U članu 49 stav 1 alineja 2 riječ: “tri” zamjenjuje se riječju: “15”, a riječ: “sedam” riječju “35”. Potrebno je definisati brisanje redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu u pogledu: -broja dana uzastopne obustave obavljanja prevoza po registrovnom redu vožnje odnosno - broja dana ukupno u toku važenja reda vožnje, jer je period registracije sa jedne produžen na pet godina, pa je to razlog normiranja alineje 2, odnosno upodobljavanja sa registracijom. U članu 49 stav 1 alineja 3 predlaže se i uvodi: “centralno autobusko stajalište”. Smatramo za potrebnim da se u članu 6 Značenje izraza, utvrdi njegovo značenje. Takođe, smatramo potrebnim (a nije obavezno) da se istom utvrdi zakonska obaveza da vodi saobraćajni dnevnik (evidenciju o dolascima i polascima autobusa pravilno i potpuno, u skladu sa ovim zakonom., ako je isto krajnje mjesto ulaska i izlaska putnika u redu vožnje, u cilju utvrđivanja pravog i tačnog činjeničnog stanja prilikom brisanja redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu.	Predlog u dijelu broja dana, prihvaćen. Predlog u dijelu vođenja saobraćajnog dnevnika na centralnom autobuskom stajalištu, nije prihvaćen, iz razlog jer na istom nije obavezno postojanje službe koja prati realizaciju polazaka, već je potrebno u infrastrukturnom smislu definisati i pripremiti centralno autobusko stajalište.



Naziv člana 53 mijenja se i glasi: “Dostava reda vožnje i cjenovnika u međugradskom linijskom prevozu” Stav 1 mijenja se i glasi: “Prevoznik je dužan dostaviti ovjerenu kopiju registrovanog i ovjerenog reda vožnje sa cjenovnikom autobuskim stanicama koje koristi po redu vožnje, najkasnije osam dana prije početka obavljanja prevoza na određenoj liniji.” U stavu 2 poslije riječi: “putnika” dodaje se tačka, a riječi: “I dostavlja ga Ministarstvu na ovjeru pojedinačno za svaki red vožnje,” brišu se.	Predlog prihvaćen.
Iz člana 53 stav 1 važećeg zakona, eliminisana je prevaziđena obaveza prevoznika da dostavlja autobuskim stanicama, koje koristi po redu vožnje “dovoljan broj vozničkih karata”, jer se vozne karte već odavno ne dostavljaju zbog njihove kompjuterske prodaje. Objašnjenje zašto ne treba dostavljati cjenovnik Ministarstvu na ovjeru, dato je kroz obrazloženje člana 47 važećeg.	Predlog nije prihvaćen. Saglasni smo sa dostavljenim predlogom, ali zbog postojane mogućnosti da dođe do nestanka struje na autobusnim stanicama, smatramo da staro rješenje treba da egzistira.
U članu 56 stav 1 poslije riječi: “kartu” dodaju se riječi: “ u štampanom ili elektronskom obliku.” U članu 56 stav 1 važećeg zakona, preciziran je oblik vozne karte u međugradskom linijskom prevozu i data mogućnost njenog izdavanja u elektronskom obliku. Elektronski oblik vozne karte prisutan je u drumskom saobraćaju u svim zemljama EU, s tim što je putnik ima i pokazuje je putem mobilnog telefona. Inače, već je zaživjela i u CG u vazdušnom saobraćaju na aerodromima u Podgorici i Tivtu	Predlog prihvaćen.



U članu 65 stav 2 poslije riječi: "priložene redove vožnje" dodaje se tačka, a riječi: "I dokaz o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva." brišu se.

Stav 3 briše se.

Dosadašnji st. 4,5,6 i 7 postaju st. 3,4,5 i 6.

U Članu 65 stav 2 važećeg zakona prilikom podnošenja zahtjeva za registraciju i ovjeru reda vožnje u međunarodnom linijskom prevozu, brisana je obaveza podnošenja "dokaza o novčanim kaznama, a koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva", jer su isti vrsta imovine prevoznika. Onemogućavanjem registracije i ovjere reda vožnje onemogućava se prevoznik i u korišćenju imovine voznih jedinica - autobusa. Obrazloženje, već je dato detaljno uz član 25 važećeg zakona

U članu 66 stav 11 briše se.

Dosadašnji st. 12,13,14,15 i 16 postaju st. 11,12,14 i 15.

U članu 66 stav 11 važećeg zakona, pri podnošenju zahtjeva za produženje dozvole za međunarodni linijski prevoz, brisana je obaveza podnošenja "dokaza o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji Ministarstva," iz razloga već datih u članu 25 važećeg zakona.

Predlog nije prihvaćen.

Uzimajući u obzir da predloženo rješenje nije u saglasnosti sa mišljenjem predlagača predloga zakona, smatramo da je potrebno sačekati odluku Ustavnog suda, imajući u vidu da je istom podnijet zahtjev za ocjenu ustavnosti, na koji način će se doći do konačne odluke.

U članu 69 kojim se propisuje način obavljanja međunarodnog linijskog prevoza putnika, predlaže se i mijenja stav 3, koji predlog je bukvalno na štetu domaćih odnosno stranih prevoznika, jer im se uskraćuje pravo i mogućnost dogovaranja i saradnja sa stranim prevoznikom DA SAMOSTAINO ODRŽAVA NAJMANJE ISTI BROJ LINIJA PREMA ODREĐENOJ DRŽAVI, kao i strani prevoznik u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza.

Sadašnji, važeći stav 3, velika je olakšica prevoznicima (kako domaćim, tako i stranim), prilikom održavanja međunarodnog linijskog prevoza u slučajevima većeg broja linija koje se zajednički održavaju u kooperaciji sa stranim prevoznikom, a što je najčešći slučaj u praksi sa okruženjem sa Srbijom, BiH i sl., pa je to osnovni i glavni razlog da se postojeći važeći stav 3 ne smije mijenjati. U suprotnom, predložena izmjena stava 3 u članu 69 bila bi isključivo na štetu

Predlog nije prihvaćen.

Uzimajući u obzir poteškoće u tumačenju osnovne norme sa aspekta kontrole obavljanja međunarodnog prevoza, istu je potrebno prilagoditi na navedeni način, kako bi smo imali precizniju primjenu.



domaćih i stranih prevoznika, pa je kao takvu ne treba prihvatiti, jer ih UPUĆUJE I OBAVEZUJE PREVOZNIKE DA OBAVLJAJU PREVOZ NA NAJMANJE POLOVINI OD UKUPNOG BROJA GODIŠNJIH POLAZAKA, ISKLJUČIVO I SAMO NA JEDNOJ ODOBRENOJ LINIJI, pri čemu se ukida dosadašnja mogućnost samostalnog održavanja istog broja sezonskih linija tokom njihovog održavanja, čiji se period održavanja vezuje za trajanje turističke sezone u ljetnjem periodu, a kojih je najveći broj. Obaveza obrađivača zakona je da predlaže i stvara povoljniji privredni ambijent prevoznicima, a ne da im otežava poslovanje pri obavljanju međunarodnog linijskog prevoza putnika, pa je to razlog da važeći stav 69 stav 3 ne treba mijenjati, već ga treba zadržati u izvornom obliku.	
U članu 70 stav 1, poslije alineje 4, dodaje se nova alineja, kojom se propisuje mogućnost ukidanja dozvole u međunarodnom linijskom prevozu, koja glasi : "- domaćem ili stranom prevozniku ukoliko ne obavlja prevoz na najmanje polovini od ukupnog broja godišnjih polazaka na određenoj međunarodnoj liniji, u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza na liniji.". Predložena alineja 4 ne može se prihvatiti, iz istih razloga datih u Obrazloženju prethodnog člana 22 Nacrta u odnosu na član 69 stav 3 važećeg zakona.	Predlog nije prihvaćen. Uzimajući u obzir prethodni komentar, nije moguće prihvatiti predmetni predlog, jer nijesu kompatibilne materijalne i kaznene odredbe.
Naziv člana 74 mijenja se i glasi: "Dostava reda vožnje i cjenovnika u međunarodnom linijskom prevozu" U stavu 1 riječi: "dovoljan broj karata" brišu se. U stavu 2 poslije riječi: "putnika" dodaje se tačka, a riječi: "I dostavlja Ministarstvu na ovjeru pojedinačno za svaki red vožnje." brišu se. U članu 74 važećeg zakona , brisana je obaveza prevoznika u međunarodnom prevozu, da autobuskim stanicama koje koristi po redu vožnje, dostavlja "dovoljan broj autobuskih karata" usled kompjuterske prodaje karata.	Predlog nije prihvaćen. Odgovor dat kroz obrazlaganje međugradskog prevoza. Nadalje, ovjera cjenovnika se takođe tretira u međunarodnom prevozu bilateralnim sporazumima.



Ovjeravanje cjenovnika od strane Ministarstva je suvišno i bespotrebno, pa tu propisanu obavezu iz važećeg zakona treba eliminisati, jer predstavlja barijeru u poslovanju svakog prevoznika, kako u unutrašnjem, tako i u međunarodnom linijskom prevozu. Posebno je izražen problem kod međunarodnih redova vožnje prilikom promijene cjenovnika, jer se gubi smisao ovjere cjenovnika od Ministarstva kod čestih promjena cijena goriva. (npr. u Crnoj Gori cijene goriva, kao osnovnog pokazatelja poslovanja predmetnim preduzećima drastično su rasle, i to 12 puta u toku 2023. godine). Kako je cjenovna politika isključivo u rukama prevoznika, (s obzirom na slobodno formiranje cijena usluga prevoza) to ovjeru cjenovnika treba prepustiti samo prevozniku da ga sam ovjerava svojim pečatom, jer to je isključivo interna stvar prevoznika, a ne Ministarstva.	
U članu 77 stav 1 poslije riječi: "kartu" dodaju se riječi: "u štampanom ili elektronskom obliku." U članu 77 stav 1 važećeg zakona, definisan je oblik i sadržaj vozne karte u međunarodnom linijskom prevozu i data mogućnost njenog izdavanja u elektronskom obliku, jer je elektronska karta prisutna u svim zemljama Evropske Unije, koju putnik ima i pokazuje putem svog mobilnog telefona, kao na aerodromima u Podgorici i Tivtu.	Predlog prihvaćen.
U članu 80 poslije stava 8 dodaje se novi stav kojim se propisuje obaveza "Turističkoj agenciji koja u sklopu aranžmana nudi i organizuje usluge prevoza da je dužna da uslugu prevoza obavlja licenciranim vozilima za javni prevoz u skladu sa ovim zakonom." Ovaj stav je dobar, ali ga treba precizirati i poslije riječi: "vozilima za javni prevoz" dopuniti riječima: "od strane organa državne uprave za poslove saobraćaja", čime se isključuje mogućnost licenciranja ovih vozila kod organa lokalne samouprave. Mišljena smo, da je ova utvrđena obaveza turističkim agencijama pravo rješenje i da je trebalo mnogo ranije da se propiše, kao i rok za usklađivanje poslovanja (šest ili dvanaest mjeseci), s obzirom da iste nude i pružaju	Predlog prihvaćen.



kao licencirani prevoznici klasične usluge prevoza u Vanilijskom prevozu putnika (unaprijed određene grupe putnika, bez usputnog ulaska i izlaska putnika). Čak šta više, naša je sugestija da se razmisli i propiše obaveza turističkim agencijama, koje nude usluge prevoza da su dužne da se licenciraju i kod Ministarstva saobraćaja i pribave prevozničku licencu. Ovaj model dvojnog licenciranja turističkih agencija, bio je zastupljen ranije u Sjevernoj Makedoniji, ne znamo da li je prisutan i danas.	
U članu 95 stav 2 tačka 3 izvršena je dopuna, a zatim isti stav 2 briše se, što znači da je u pitanju lapsus kojeg treba ispraviti. U članu 98 st. 8 i 9 brišu se. Dosadašnji st. 10, 11 i 12 postaju st. 8,9 i 10.	Predlog prihvaćen.
U članu 98 st. 8 i 9. važećeg zakona, pri podnošenju zahtjeva za izdavanje i produženje licence za pruženje usluga autobuske stanice, brisana je obaveza podnošenja "dokaza o novčanim kaznama koje su evidentirane u prekašajnoj evidenciji Ministarstva, odnosno nadležnog organa lokalne uprave." Izmirenje novčanih kazni je pitanje posebnog postupka i nezavisan je od postupka izdavanja i produženja licence za pružanje usluga autobuske stanice, povodom čega su već dati detaljni razlozi uz član 25. važećeg zakona. Uskraćivanje prava na izdavanje i produženje licence svojevrzne dozvole za rad, za pruženje usluga autobuske stanice, zbog neplaćenih novčanih kazni, predstavlja dodatnu kaznu za prekršajno kažnjeno lice, i onemogućavanje korišćenja imovine.	Uzimajući u obzir da predloženo rješenje nije u saglasnosti sa mišljenjem predlagača predloga zakona, smatramo da je potrebno sačekati odluku Ustavnog suda, imajući u vidu da je istom podniet zahtjev za ocjenu ustavnosti, na koji način će se doći do konačne odluke.
U članu 124 stavu 2 predložena je izmjena alineje 2 tako da je jezički nerazumljiva i nesmislena, pa je treba brisati ili jezički pojasniti. Predlaže se brisanje člana 128 (kojim se propisuje Prevoz za sopstvene potrebe u međunarodnom saobraćaju) pa se postavlja pitanje da li će isti moći da se obavlja ubuduće?	Predlog djelimično prihvaćen. Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju članom 122 stavom 2 propisano je pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice koje obavlja prevoz putnika i tereta za sopstvene potrebe u međunarodnom prevozu smatra se prevoznikom. Uzimajući u obzir navedeno, potrebno je brisati član 128, jer obavljanje međunarodnog prevoza za sopstvene potrebe nije moguće, odnosno nije



	bilo moguće ni u prethodnom periodu. Potrebno je da subjekt ima status prevoznika.
U članu 137 stavu 2 poslije riječi: "Ministarstvo" brisati tačku i dodati riječi: "pisanim putem". Razlog dopune je u preciznijem obavještanju Ministarstva od strane nadležnog organa carinske službe o zabranama ili utvrđenim povredama tokom obavljanja carinskog nadzora. Sada je način obavještanja neodređen.	Predlog prihvaćen.
Predlog da se u članu 139 stav 1 tačka 44 mijenja i glasi: " 44) Ne obavlja međunarodni linijski prevoz putnika, na najmanje polovini od ukupnog broja godišnjih polazaka na odobrenoj međunarodnoj liniji, u skladu sa ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza na liniji (član 69 stav 3); ,treba ga brisati, iz razloga datih u Obrazloženju člana 22 Nacrta. Osnovni je i glavni razlog što se domaćem odnosno stranom prevozniku uskraćuje pravo i mogućnost dogovaranja sa stranim prevoznikom da samostalno održava najmanje isti broj linija prema određenoj državi, kao i strani prevoznik u skladu sa Ugovorom o zajedničkom obavljanju prevoza.	
U članu 150 broj: "2018" zamijeniti sa brojem: "2026". U članu 150, kojim se propisuje važenje redova vožnje u međugradskom prevozu putnika, neophodno je izvršiti izmjenu radi njihovog kontinuiranog održavanja.	Predlog prihvaćen.
Zajednica OPŠTINA CRNE GORE	



Sa navedenih razloga predlažemo da se: ➤ Član 13 Nacrta zakona izmijeni tako da glasi: „U članu 35 stav 2 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju („Sl.list CG“, br. 71/17 i 67/19) poslije riječi „samouprave“ dodaju se riječi: „odnosno između naseljenih mjesta na teritoriji susjednih jedinica lokalne samouprave, u skladu sa njihovim potrebama.“ Poslije stava 7 istog člana dodaje se novi stav 8 koji glasi: „Propisi iz st. 6 i 7 ovog člana u slučaju linijskog prigradskog prevoza putnika između naseljenih mjesta na teritoriji susjednih jedinica lokalne samouprave donose se na osnovu ugovora o međupštinskoj saradnji.““ „U članu 44 stav 1 mijenja se i glasi: „Međugradski linijski prevoz je prevoz putnika između dvije ili više jedinica lokalne samouprave na teritoriji Crne Gore, osim u slučaju organizovanja linijskog prigradskog prevoza između naseljenih mjesta na teritoriji susjednih jedinica lokalne samouprave.““	Predlog je djelimično prihvaćen. Predlogom zakona je predviđeno da u izuzetnom slučaju, linijski prigradski prevoz putnika se može započeti odnosno završiti na teritoriji susjedne jedinice lokalne samouprave sa kojom se graniči, ukoliko nema uspostavljenog linijskog međugradskog prevoza putnika. Linijski prigradski prevoz putnika, mora imati saglasnost Ministarstva i organa lokalne uprave nadležnog za poslove saobraćaja, sa kojom se graniči.
➤ članu 15 Nacrta zakona dodati stav 1 koji glasi: ➤ Poslije člana 48 Nacrta zakona dodati novi član koji glasi: „Poslije člana 149a dodaje se novi član „Važenje izdatih licenci za međugradski linijski prevoz i započeti postupci. Član 149b Licence za međugradski linijski prevoz koje su izdate do stupanja na snagu ovog zakona važe do isteka roka na koji su izdate. Postupci izdavanja licenci za međugradski linijski prevoz i linijski prigradski prevoz započeti do stupanja na snagu ovog zakona okončaću se po odredbama ovog zakona.	Predlog nije prihvaćen. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju na jasan način vrši podjelu subjekata licenciranja u odnosu na vrstu prevoza putnika koju isti obavlja.
AD AUTOBOKA DOO MERCURE TRADE INTERNACIONAL	
1a. Primjedba na član 1 Nacrta (stav 1) Primjedba/Predlog: U Nacrtu zakona se navodi da se u članu 6 stav 1, poslije tačke 23 dodaju nove tačke 23a i 23b umjesto da glasi poslije tačke 25, dodaju nove tačke 25a i 25b. Obrazloženje: Ove nove odredbe se neposredno nadovezuju na tačku 25 („Prevoz u drumskom saobraćaju je	Predlog prihvaćen.



svaki prevoz putnika ili tereta, uključujući i vožnju praznog vozila.“). Upravo zato, one bi trebalo da budu dodate poslije tačke 25, jer definicije „komercijalnog“ i „nekomercijalnog“ prevoza logično proizilaze iz osnovne definicije samog pojma prevoza u drumskom saobraćaju.	
2a. Primjedba na član 1 (tačka 43a) Primjedba/Predlog: Predlažemo da se riječ „trajno“ zamijeni riječju „kontinuirano“. Obrazloženje: Izraz „trajno“ u našem jeziku nosi konotaciju nepromjenljivosti i može izazvati pravnu nesigurnost. U evropskoj regulativi (Uredba (EZ) 1071/2009) koristi se formulacija da lice „efikasno i kontinuirano“ upravlja prevoznim aktivnostima, što preciznije odražava svrhu ove odredbe i eliminiše mogućnost pogrešnog tumačenja	Predlog prihvaćen.
3a. Primjedba na član 1 (tačka 43a) Primjedba/Predlog: Član 6 stav 1 tačka “43a) lice odgovorno za prevoz je fizičko lice koje je zaposleno od strane prevoznika...”. Da se riječ “zaposleno” zamijeni sa “angažovano” ili “pod ugovorom”. Obrazloženje: Uredba (EZ) 1071/2009) u članu 2 daje jasnu definiciju šta je “transport manager” ili lice odgovorno za prevoz. Član 4 stav 2 iste Uredbe jasno navodi slučajeve kada lice odgovorno za prevoz ne mora biti zaposleni prevoznik ali mora biti angažovan ili pod ugovorom sa prevoznikom. U slučaju da ostane formulacija “zaposlen” krše se jasno propisani izuzeci. Crnogorski zakoni dozvoljavaju da fizičko lice može biti zaposleno samo kod jednog privrednog lica na puno radno vrijeme. Ako ostane termin “zaposlen”, manji prevoznici neće biti u mogućnosti da angažuju kroz ugovor o djelu ili ugovor o dopunskom radu nijedno odgovorno lice za prevoz. Kako lice odgovorno za prevoz može da doprinese svojim znanjem i unaprijedi poslovanje manjih prevoznika, u veoma deficitarnoj situaciji sa radnom snagom, ne treba limitirati mogućnosti angažovanja stručnjaka.	Predlog prihvaćen.
4a. Primjedba na član 2 Nacrta Primjedba/Predlog: Novi stav 6 Člana 8, prema kojoj je prevoznik dužan da u slučaju promjene tehničkih i tehničko-eksploatacionih uslova pribavi novu potvrdu, formulisana je preširoko i može izazvati različita tumačenja. Obrazloženje: Nije jasno da li se to odnosi i na svaku manju popravku ili redovno održavanje vozila, što bi u praksi bilo neizvodljivo i ekonomski neopravdano. Predlažem da se u samom zakonu precizira da se nova potvrda pribavlja samo u slučaju konstrukcionih izmjena ili prepravki vozila koje utiču na ispunjenost propisanih tehničkih i	Predlog djelimično prihvaćen. Predmetna materijalna odredba u predlogu zakona, formirana je iz razloga mogućnosti stvaranja i jasnije kaznene odredbe. Takođe jasno je navedeno promjene na vozilu koje se odnose na tehničko i tehničko-eksploatacione uslove vozila, odnosno promjene tehničkih i tehničko eksploatacionih elemenata u odnosu na stanje vozila u trenutku dobijanja “potvrde o posebnim uslovima” (Pravilnik o posebnim uslovima za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe).



tehničkoeksploatacionih uslova. Takođe, neophodno je da zakon obaveže Ministarstvo da podzakonskim aktom jasno definiše koje se promjene smatraju takvim izmjenama. Time bi se otklonile nedoumice i obezbijedila pravna sigurnost za prevoznike i nadzorne organe.	
5a. Primjedba na član 6 Nacrta Primjedba/Predlog: Predložena izmjena člana 19 nije dosljedno usklađena u pogledu numeracije stavova. Obrazloženje: Brišu se stavovi 3 i 4 i dodaju se dva nova stava koji sada postaju stavovi 3 i 4. Ipak, u daljem tekstu, stav sada 4, kaže „ako se kontrolom iz stava 5 ovog člana utvrde nepravilnosti“, iako bi, prema novoj numeraciji, trebalo da glasi i da se odnosi na „stav 3“ i glasi „ako se kontrolom stava 3 ovog člana...“.	Predlog prihvaćen.
6a. Primjedba na član 7 Nacrta Primjedba: 1. U članu 19a propisano je da prevoznik mora u stvarnom sjedištu posjedovati i „dokumentaciju o osiguranju za slučaj nezaposlenosti“. Predlog: 1.1 Smatramo da je ovakva formulacija pogrešna. Predlažemo da se riječi „dokumentaciju o osiguranju za slučaj nezaposlenosti“ zamijene sa „obračunima zarada“. Obrazloženje: 1.2 U obračune zarada i za zaposlene i za ugovore o dopunskom radu, računovodstvo je u obavezi da odradi obračune bruto zarada svih angažovanih fizičkih lica. U istom obračunu zarada su navedene sve stavke koje poslodavac plaća; jedna od navedenih stavki je i osiguranje za slučaj nezaposlenosti. Primjedba: 2. U tekstu se navodi da prevoznik mora biti „upisan u registar obveznika poreza na dohodak i poreza na dodatu vrijednost“. Predlog: 2.1 Predlažem da prevoznik bude obveznik PDV-a. Obrazloženje: 2.2 U važećem poreskom sistemu Crne Gore ne postoji registar obveznika poreza na dohodak. Postoji evidencija obveznika poreza na dodatu vrijednost (PDV), dok se obaveze po osnovu poreza na dohodak uređuju kroz poreske prijave i knjigovodstvenu evidenciju, a ne kroz poseban registar	Predlog prihvaćen.
7a. Primjedba na član 10 Nacrta Primjedba: 1. Nedefinisano postupanje u slučaju odbijanja zahtjeva. 1.1 Obrazloženje:	Predlog prihvaćen.



Brisanjem obaveze donošenja rješenja ministarstva u postupku izdavanja izvoda licence nije jasno uređeno kako se postupa kada se zahtjev prevoznika odbije. U takvim slučajevima mora postojati upravni akt (rješenje o odbijanju) sa obrazloženjem, jer u protivnom prevoznik ostaje bez pravnog lijeka i mogućnosti žalbe. Predlaže se da se to eksplicitno propiše u zakonu kao što je definisano u Uredbi (EZ) 1072/2009, član 7(1). Primjedba: 2. Neujednačen tretman ministarstva i lokalne samouprave. 2.1 Obrazloženje: Brisanjem stava 2 člana 24 ukida se rješenje ministarstva za izdavanje izvoda licence, dok u stavu 7 i dalje ostaje obaveza da izvod licence izdaje rješenjem nadležni organ lokalne uprave. Na ovaj način se stvara neujednačen pravni režim između državnog i lokalnog nivoa vlasti, iako se radi o istovrsnim upravnim radnjama. Primjedba: 3. Brisanje stava 11 člana 24 Ako se briše stav 2 člana 24 i prihvatiti se sugestija za brisanje stava 7 onda se briše i stav 11 aktuelnog zakona jer se isti odnosi na izbrisane stavove 2 i 7.	
8a. Primjedba na član 11 Nacrta Primjedba: Nedostaje stav ili greška. Takođe zaboravljena promjena poziva na broj stava. Obrazloženje: U tekstu izmjena stoji da se „poslije stava 8 dodaju dva nova stava“, ali je u nacrtu naveden samo jedan novi stav. Zbog ovoga je onda i numeracija stavova pogrešno izvedena. U svakom slučaju stari stav 14 člana 25 se poziva na stari stav 10. Zavisno od toga da li se poslije stava 8 dodaju jedan ili dva stava, treba prilagoditi i stari stav 14 da se odnosi na novi broj starog stava 10.	Predlog prihvaćen.
9a. Primjedba na član 13 Nacrta Primjedba: Predložena odredba, kojom se izuzetno dozvoljava da linijski prigradski prevoz putnika započne ili završi na teritoriji susjedne jedinice lokalne samouprave ukoliko nema uspostavljenog međugradskog prevoza, nije dovoljno precizno definisana. Obrazloženje: Zakon ne određuje: ☐ na koji period se daje saglasnost za ovakav vid prigradskog prevoza, ☐ šta se dešava u slučaju da se u međuvremenu uspostavi međugradska linija između tih istih mjesta, ☐ da li se tada odobrenje za prigradsku liniju automatski ukida, stavlja u mirovanje ili nastavlja	Predlog djelimično prihvaćen. Stav predlagača je, da se saglasnosti izdaju u periodu do 31. maja, nakon čega ide naredni reg. period za međugradske redove vožnji, i mogućnost uspostavljanja međugradskog prevoza, ili produžavanja izdate saglasnosti.



da važi paralelno. Ovakva pravna praznina može izazvati haotične situacije i preklapanje nadležnosti, pa je neophodno jasno propisati proceduru i pravne posljedice u slučaju naknadnog uvođenja međugradskog prevoza.	
10a. Primjedba na član 14 Nacrta Primjedba: Predložene izmjene člana 40 ne definišu moguće izuzetke koji se mogu pojaviti u praksi. Obrazloženje: Prema Uredbi (EZ) br. 1370/2007 o javnim uslugama u željezničkom i drumskom putničkom prevozu, države članice imaju pravo da ograniče slobodu prevoznika u određivanju cijena kada se radi o uslugama od opšteg interesa (PSO – Public Service Obligation). U praksi to znači da se za linijski gradski i prigradski prevoz, koji su dio javne usluge, cijene definišu i/ili odobravaju kroz PSO ugovor, zajedno sa obavezama i eventualnim subvencijama. Međutim, ukoliko prevoz nije kompenzovan niti obuhvaćen PSO ugovorom, tada bi prevoznik trebao imati pravo da slobodno formira cijene svojih usluga. Takođe predlažemo da se u zakon unese odredba kojom bi se izbjegla mogućnost paralizovanja javnog prevoza zbog nefunkcionalnosti lokalne skupštine. Konkretno, ukoliko Skupština jedinice lokalne samouprave u određenom roku (npr. 60 dana) ne donese odluku o odobravanju ili odbijanju cijene usluga, nadležnost utvrđivanja i ovjere prelazi na Ministarstvo saobraćaja (ili drugo nadležno tijelo). Time bi se obezbijedio kontinuitet u funkcionisanju javnog prevoza, što je u skladu sa principima Uredbe (EZ) br. 1370/2007 o javnim uslugama u prevozu putnika.	Predlog nije prihvaćen. Predložena norma je usaglašena sa propisima iz oblasti lokalne samouprave.
11a. Primjedba na član 16 Nacrta Primjedba: Predloženim izmjenama se registracija linija prenosi sa Ministarstva na Privrednu komoru, dok Privredna komora već ima nadležnost za usklađivanje redova vožnje. Na ovaj način dolazi do stvaranja biznis barijere i nepotrebnog dupliranja birokratskih procedura, jer se praktično pred istim organom vode dva odvojena postupka – prvo za usklađivanje reda vožnje, a zatim i za registraciju. Obrazloženje: S obzirom da isti organ odlučuje o oba pitanja, opravdano je da se usklađivanje i registracija objedine u jedan proces. Taj proces bi mogao biti uslovljen samo provjerom da li prevoznik ispunjava zakonske obaveze (npr. da nema neizmirenih kazni i dugovanja, kako je već predviđeno u članu 48 aktuelnog zakona). Na ovaj način bi se izbjeglo administrativno dupliranje i smanjio trošak i opterećenje za prevoznike, dok bi istovremeno bila očuvana kontrola uslova za obavljanje djelatnosti	Predlog je djelimično prihvaćen. Registracije i ovjera međugradskih redova vožnje, ostaje u Mnistratvo.



12a. Primjedba na član 18 Nacrta Primjedba: Predloženo rješenje (Član 53 stav 4) omogućava prevoznicima da promijene cijene prije nego što ih evidentira Privredna komora. Predlog: Predlog izmjene: "...prevoznik je dužan novi cjenovnik dostaviti Privrednoj komori dok se prethodni cjenovnik usluga prevoza stavlja van snage." Obrazloženje: Ne možemo dolaziti u situaciju da 3 dana prevoznik vozi sa cijenama za koje niko ne zna. Sledeće Situacije bi bile česte: - Niko iz lanca prodaje karata ne može da promijeni cijene jer novi cjenovnik nije evidentiran u Privrednoj Komori. - Samo prevoznik može na stajališta da primjenjuje nove cijene. - Prevoznik može svakodnevno da mijenja cijene, po provjeri Inspektora može da kaže za svaku promjenu da ima 3 dana da javi Privrednoj Komori. - Putnici će plaćati drugačije cijene zavisno od toga, ko je kada obaviješten	Predlog djelimično prihvaćen. Novodefinisanom odredbom biće preciznije normirano, ukoliko dođe do promjene podataka u cjenovniku usluga prevoznika u međugradskom linijskom prevozu putnika, prevoznik je dužan novi cjenovnik dostaviti Ministarstvu radi evidentiranja u roku od 3 dana, dok se prethodni cjenovnik usluga prevoza stavlja van snage 15 dana od dana objave na internet stranici.
13a. Primjedba na član 21 Nacrta Primjedba: Formulacija „bezbjedne površine“ nije precizna i pravno je neodređena, jer zakon ne definiše šta se pod tim pojmom podrazumijeva. Predlažemo da se tekst precizira tako da glasi: „Ukrcaj i iskrcaj putnika u posebnom međugradskom linijskom prevozu može se vršiti isključivo na autobuskim stajalištima, parkinzima za autobuse i autobuskim stanicama.“ Obrazloženje: Na ovaj način izbjegava se pravna nesigurnost i omogućava jasno sprovođenje zakona, dok se istovremeno obezbjeđuje usklađenost sa evropskom praksom koja zahtijeva označene i namjenski određene prostore za siguran ukrcaj i iskrcaj putnika	Predlog je djelimično prihvaćen. Predlogom zakona, se daje mogućnost prevozniku da koristi autobuska stajališta za prijem putnika. Takođe, predlogom zakona je predviđeno da se mogu koristiti i druga mjesta za ukrcaj i iskrcaj putnika, ukoliko subjekt sa kojim je ugovoren posebni linijski prevoz, ima odgovarajuće površine u krugu svog sjedišta koje su bezbjedne za putnike.
14a. Primjedba na član 26 Nacrta Primjedba: Predlog: precizirati šifru postojećih djelatnosti ili urediti podzakonskim aktom. Obrazloženje: U Zakonu o klasifikaciji djelatnosti ne postoji djelatnost „posredovanje u ugovaranju prevoza“. Formulacija je neprecizna i može onemogućiti registraciju u CRPS	Predlog prihvaćen. Kroz sugestije na Zakonu o klasifikaciji djelatnosti, pokušat ćemo riješiti navedeni predlog.
15a. Primjedba na član 28 Nacrta Primjedba: Potrebno je izvršiti tehničku korekciju – umjesto „stav 2 tačka 3“ treba da stoji „stav 1 tačka 3“.	Predlog prihvaćen.
16a. Primjedba na član 30 Nacrta Primjedba: Trenutna formulacija člana 30 stvara pravnu i praktičnu konfuziju. Iz teksta se ne može jasno zaključiti da li se mogućnost uključivanja dodatnog vozila odnosi:	Predlog prihvaćen.



☐ na polazne/povratne stanice (radi osiguranja povratnog reda vožnje), ili

☐ i na međustanice

Predlog:

Poslije stava 3 dodaju se četiri nova stava koja glase:

„U slučaju iz stava 2 ovog člana, prevoznik je dužan obustaviti ukrcaj putnika autobusom koji je u kašnjenju počevši od autobuske stanice sa koje je uključio drugi autobus pa do krajnje stanice po redu vožnje.

U slučaju iz stava 2 ovog člana, autobuska stanica može uključiti drugog prevoznika pod uslovom da prevoznik koji održava red vožnje nema sopstvenih kapaciteta za dodatno vozilo, uz pismenu saglasnost prevoznika koji održava red vožnje“

U slučaju iz stava 2 ovog člana, ne može se uključiti više od jedno dodatno vozilo.

Na dodatnom vozilu prevoznik je dužan postaviti tablu sa natpisom “DODATNI PREVOZ” na prednjem vjetrobranskom staklu, sa brojem i oznakom prevoza.

Obrazloženje:

Predložena izmjena bi jasno razgraničila situacije u kojima prevoznik može uključiti dodatno vozilo,

sprječila zloupotrebe i istovremeno zaštitila interese putnika i drugih prevoznika.

Ovakva formulacija obezbjeđuje:

1. Ispunjavanje reda vožnje i zaštitu putnika – dodatni autobus se angažuje samo u vanrednim okolnostima kako bi se red vožnje održao i smanjila čekanja putnika. Putnici koji su se ukricali prije uključivanja dodatnog autobusa ne bi bili uskraćeni za svoju vožnju do krajnje stanice.

2. Zaštitu ostalih prevoznika – zabranom prijema putnika na dijelu trase nakon uključivanja dodatnog vozila sprečava se nelojalna konkurencija i dvostruko “kupljenje” putnika od strane

istog prevoznika. Time se štite redovi vožnje drugih prevoznika.

3. Smanjenje mogućnosti zloupotrebe – ograničenjem na jedno dodatno vozilo jasno se stavlja

do znanja da je riječ o izuzetnom, a ne redovnom mehanizmu. Time se sprječava da prevoznici sistematski koriste kašnjenja za kreiranje paralelnih linija.

4. Saglasnost prevoznika koji održava red vožnje – obaveznom saglasnošću uklanjanja se prostor za zloupotrebe i potencijalno favorizovanje pojedinih prevoznika od strane autobuske

stanice. Ovim se dodatno štiti princip jednakih uslova za sve.

Na ovaj način, postiže se balans: prevoznik ima mogućnost da reaguje u interesu putnika, dok se u isto



vrijeme čuva tržišna ravnoteža i obezbjeđuje redovno funkcionisanje saobraćaja. Primjer: Prevoznik koji vozi liniju Herceg Novi – Ulcinj, može zbog velikih gužvi i velikog kašnjenja da uključi autobus na autobuskoj stanici u Budvi sa polaskom iz Budve po redu vožnje. Uključeni autobus koji je krenuo iz Budve sada vrši ukrcaj i iskrcaj putnika na svim stajalištima i stanicama po redu vožnje sve do zadnje stanice. Redovni autobus koji je krenuo iz Herceg Novog, vrši ukrcaj putnika sve do autobuske stanice Budva. Od autobuske stanice Budva, pa do Ulcinja redovni autobus vrši samo iskrcaj putnika. Ovako formulisan zakon, takođe dozvoljava na jednostavan način i inspekciji da provjeri pridržavanje ovih pravila jer po obavještenju da je uključen dodatni autobus veoma je lako provjeriti da li redovni autobus vrši prijem putnika ili ne. U slučaju obustave ili nemogućnosti obavljanja vožnje od početne pa do određene stanice, ovaj član nema potrebe da definiše postupak jer se po redovnoj proceduri refundiraju karte putnicima i nudi prevoz narednim prevoznikom. Ovaj vid prevoza mora biti prepoznat kao drugačiji od “BIS” prevoza jer je uslovljen kašnjenjem ili nemogućnošću održavanja redovnog reda vožnje a zloupotrebe se sprečavaju zabranom ukrcavanja putnika. Ako se član prihvati onda bi trebale da se ažuriraju i kaznene odredbe koje bi sankcionisale kršenje istog	
17a. Primjedba na član 37 Nacrta Primjedba: Formulacija: „- zaključen definiše se poslodavca o zaposlenom izdata od organa uprave nadležnog za naplatu poreza, odnosno rješenje o paušalnom plaćanju poreza za lica koja obavljaju prevoz, osim za fizičko lice;“ može izazvati pravne i praktične dileme kod tumačenja i sprovođenja odredbe. Predlog: „– potvrda organa uprave nadležnog za naplatu poreza o zaposlenju kod poslodavca, odnosno rješenje o paušalnom plaćanju poreza za preduzetnike koji obavljaju prevoz, osim kada se radi o fizičkom licu koje prevoz obavlja za sopstvene potrebe;“ Obrazloženje: Ispravljena greška u kucanju nacrta zakona.	Predlog prihvaćen.
18a. Primjedba na član 39 Nacrta Primjedba:	



Brisanjem člana 128 nastaje pravna praznina u pogledu međunarodnog sopstvenog prevoza (tzv. own-account transport u EU regulativi). Predlog: Umjesto brisanja, potrebno je modernizovati član 128 na način da glasi: 1. Ako međunarodnim ugovorom postoji obaveza pribavljanja dozvole za sopstveni prevoz, dozvolu izdaje nadležni organ, uz uslov da su ispunjeni kriterijumi za sopstveni prevoz. 2. Ako međunarodni ugovor ne zahtijeva dozvolu, sopstveni prevoz se obavlja bez dozvole, ali uz obavezno posjedovanje u vozilu dokumentacije kojom se dokazuje da se radi o sopstvenom prevozu, u skladu sa EU regulativama i međunarodnim sporazumima. U predloženoj formulaciji se reguliše sopstveni prevoz i u slučaju da je potrebna i da nije potrebna dozvola. Obrazloženje: Ako međunarodni ugovor zahtijeva dozvolu za sopstveni prevoz, domaći zakon više ne sadrži osnov i postupak za izdavanje takve dozvole, što može onemogućiti prevoznike da legalno obavljaju prevoz. Ako dozvola nije potrebna, domaći zakon više ne sadrži obavezu da u vozilu postoji odgovarajući dokument kojim se dokazuje da se radi o sopstvenom prevozu. Time se odstupa od EU pravnog okvira: ☐ Uredba (EZ) 1072/2009, član 1(5), jasno reguliše sopstveni prevoz tereta, ☐ Uredba (EZ) 1073/2009, član 5(5), reguliše sopstveni prevoz putnika i uvodi sistem sertifikata. U obje regulative sopstveni prevoz se prepoznaje kao posebna kategorija, sa oslobađanjem od licence, ali uz jasno propisane uslove i kontrolne dokumente.	Predlog djelimično prihvaćen. Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju članom 122 stavom 2 propisano je pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice koje obavlja prevoz putnika i tereta za sopstvene potrebe u međunarodnom prevozu smatra se prevoznikom. Uzimajući u obzir navedeno, potrebno je brisati član 128, jer obavljanje međunarodnog prevoza za sopstvene potrebe nije moguće, odnosno nije bilo moguće ni u prethodnom periodu. Potrebno je da subjekt ima status prevoznika.
19a. Primjedba na član 40 Nacrta Primjedba: Nejasna raspodjela nadležnosti, nije inkluzivan i svrha savjeta. Predlog: 1. Definirati Savjet isključivo kao savjetodavno tijelo, bez obavezujućih odluka. 2. U sastav Savjeta obavezno uključiti predstavnike glavnih aktera drumskog saobraćaja. 3. Razmotriti da li je potreban stalni Savjet, ili je dovoljno periodično organizovanje koordinacionih sastanaka svih relevantnih aktera. 4. Jasno razgraničiti nadležnosti Savjeta i postojećih institucija, posebno u pogledu zakonodavnih inicijativa i donošenja pravilnika, kako bi se izbjegla pravna kolizija i birokratizacija. Obrazloženje:	Predlog djelimično prihvaćen. Savjet se formira u prvom planu u cilju međuinstitucionalne koordinacije u oblasti javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju, upravo radi racionalizacije i pojednostavljivanja komunikacije i administracije između nadležnih činilaca. Kako je predloženo Vlada obrazuje predmetni Savjet, gdje su po stavu predlagača uključeni svi činoci za javni prevoz u drumskom saobraćaju (logistika, špedicija, prevoz, turizam, postoje OU u Privrednoj komori CG nadležni za navedene oblasti). Takođe, u odnosu na vaš konkretni predlog o nadležnostima, predloženo je da se aktom o obrazovanju Savjeta urede nadležnosti i djelokrug rada, gdje ćemo predložiti i da pored navedenih subjekta, za određene oblasti mogu biti uključeni i drugi subjekti.



Iako je ideja o koordinaciji pozitivna, postoje ozbiljni nedostaci u formulaciji: □ Sastav Savjeta nije inkluzivan. Trenutni sastav predviđa samo predstavnike državnih organa i Privredne komore, dok su izostavljeni ključni akteri drumskog saobraćaja: - o Inspekcija - o udruženja i asocijacije teretnih prevoznika, - o udruženja i asocijacije putničkih prevoznika (linijski i vanlinijski), - o logističke i špeditorske firme, - o autobuske stanice, - o taksisti i limo servisi. Bez njihovog učešća Savjet ne može donositi kvalitetne preporuke, jer upravo oni svakodnevno obavljaju prevoz i najbolje poznaju stanje na tržištu. □ Status Savjeta mora biti jasno definisan. Savjet treba biti isključivo savjetodavno tijelo Vlade i Ministarstva, čiji su zaključci i preporuke neobavezujući, a ne paralelni organ sa izvršnim ovlašćenjima. □ Pitanje svrhe stalnog postojanja. Ako Savjet ima samo savjetodavni karakter, postavlja se pitanje da li je opravdano da stalno postoji. Možda je racionalnije da država povremeno organizuje koordinacione sastanke svih relevantnih aktera drumskog saobraćaja (npr. jednom godišnje ili svake dvije godine), umjesto stvaranja stalnog tijela sa ograničenim ovlašćenjima. □ Rizik od preklapanja i sukoba nadležnosti. U sadašnjem tekstu Savjet dobija zadatke koji su već u nadležnosti drugih institucija (npr. predlaganje zakona spada u nadležnost Vlade i Skupštine, a ne Savjeta; kontrola i inspekcijski planovi u nadležnost inspekcije i Ministarstva, pravilnici u nadležnosti Privredne Komore). Nije jasno kako bi se ovakva ovlašćenja Savjeta uskladila sa postojećim zakonodavnim okvirom i nadležnostima drugih organa.	
20a. Primjedba na član 41 Nacrta 1. Primjedba: Član 134 – Ovlašćenja inspektora 1.1. Alineje su loše strukturirane i pravno neprecizne, potrebno ih je jasnije formulisati.	Predlog prihvaćen.
2. Primjedba: Član 135 – Mjere i radnje inspektora 2.1. Alineja 1 i 3 (isključenje vozila i oduzimanje tablica): nije jasno šta znači „ponovljeno isključenje“. 2.1.1. Predlog: definisati da se računa u periodu od 24 mjeseca unazad. 2.1.2. Obrazloženje: Bez jasno definisanog vremenskog okvira ponovljeno isključenje može biti u razmaku od 20 godina.	Predlog djelimično usklađen. Ponovno isključenje podrazumijeva, po drugi put isključeno vozilo. Imajući vidu da se radi o teškim prekršajima, stav predlagača je da ne treba oročiti predmeti rok.
3. Primjedba: 3.1. Teže i lakše povrede: termin „teže povrede“ nije nigdje jasno definisan u ovom zakonu (ni starom ni novom). 3.1.1. Predlog: Definirati u Kaznene Odredbe.	Predlog djelimično prihvaćen. Kako ste i naveli članom 20 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju su normirani Teži prekršaji.



3.1.2.Obrazloženje: Na osnovu već postojećih kaznenih odredbi treba na osnovu visine kazne razdvojiti koji su to teži prekršaji kako bi se izbjegla slobodna interpretacija o tome šta je teži a šta je lakši prekršaj. Samo se u članu 20 stav 3 definiše teži prekršaj ali nije jasno odnosi li se samo i isključivo u slučajeve povrede dobrog ugleda.	
4. Primjedba: 4.1. Sprovođenje stranih prevoznika do granice: mjera je teško izvodljiva u praksi zbog malog broja inspektora. 4.1.1.Predlog: dodati da inspektor može angažovati policiju radi sprovođenja. 4.1.2.Obrazloženje: Crna Gora ima veoma mali broj državnih inspektora, ovakva formulacija daje mogućnost da mogu ali ne moraju da zatraže "pomoć" policije kada je potrebno.	Predlog djelimično prihvaćen. Predlagač saglasan sa dijelom vašeg komentara, da u ovom trenutku ne raspolažemo sa dovoljnim brojem inspektora za drumski saobraćaj, međutim smatramo da inspektor koji je započeo inspekcijjski nadzor, isti mora dovesti do kraja.
5. Primjedba: 5.1. Zabrana korišćenja objekata i sredstava: formulacija je preširoka. 5.1.1.Predlog: "...zabrani korišćenje objekata i prevoznih sredstava koja se neposredno koriste za obavljanje prevoza ili prihvatanje putnika i tereta, ukoliko se ista koriste suprotno odredbama ovog zakona ili podzakonskih propisa". 5.1.2.Obrazloženje: Stara formulacija omogućava inspektorima da blokira cjelokupnu imovinu prevoznika – od novčanih sredstava do kancelarija – odnosno sve što bi se moglo smatrati „sredstvima“. Novom formulacijom zabrana se ograničava isključivo na objekte i prevozna sredstva koja su predmet prekršaja.	Predlog djelimično prihvaćen. Predloženim rešenjem smatramo da je definisano ograničenje da se odredba odnosi samo na korišćenje objekata i sredstava, koja su u vezi sa djelatnosti javni prevoz u drumskom saobraćaju,
21a. Primjedba na član 42 Nacrta Primjedba: 1. Tehnička greška u upućivanju. Član 135a stav 1: 1.1. Predlog: Umjesto „član 132 stav 2“ treba da stoji „član 133 stav 2“. Primjedba: 2. Isključenje vozila (48 sati, 15 dana), član 135b stav 1 alineja 1: 2.1.1. Predlog: definisati da se računa u periodu od 24 mjeseca unazad. 2.1.2. Obrazloženje: Bez jasno definisanog vremenskog okvira ponovljeno isključenje može biti u razmaku od 20 godina. Primjedba: 3. Zabrana korišćenja objekata i sredstava. član 135b stav 1 alineja 2: 3.1. Predlog: "...zabrani korišćenje objekata i prevoznih sredstava koja se neposredno koriste za obavljanje prevoza ili prihvatanje putnika i tereta, ukoliko se ista koriste suprotno odredbama ovog zakona ili podzakonskih propisa". 3.2. Obrazloženje: Stara formulacija omogućava inspektorima da blokira cjelokupnu imovinu prevoznika – od novčanih sredstava do kancelarija – odnosno sve što bi se moglo smatrati „sredstvima“. Novom formulacijom zabrana se ograničava isključivo na objekte i prevozna	Predlog djelimično prihvaćen. Obrazloženje dato kroz prethodne komentare.



sredstva koja su predmet prekršaja 1b. Primjedba na član 6 stav 1 tačke 10, 20, 21, 22 i 32 Primjedba: U članu 6 stav 1 tačke 10, 20, 21, 22 i 32 predviđeno je da se minimalan broj sjedišta za autobuse određuje na 23. Smatramo da je ovaj kriterijum prestrogo postavljen i da nepotrebno ograničava korišćenje minibusova i mini-coach vozila koja su široko dostupna na evropskom tržištu. Predlog: Predlažemo da se minimalan broj sjedišta smanji sa 23 na 19. Obrazloženje: Prema EU Direktivi 2007/46/EC (sada 2018/858), vozila kategorije M2 i M3 se definišu kao vozila konstruisana i namijenjena za prevoz više od osam putnika pored vozača. Time je jasno da je sve iznad 8 sjedišta autobus po evropskim standardima. Postavljanjem praga na 19, omogućava se uključivanje većeg broja mini-coach modela (koji tipično počinju od 20 sjedišta), čime bi se: ☐ povećala dostupnost vozila prevoznicima, ☐ omogućila efikasnija i ekonomičnija organizacija prevoza, ☐ smanjile gužve i emisije, jer se prevoznici mogu prilagoditi stvarnom broju putnika manjim vozilima. ☐ Putnicima stavilo na raspolaganje: udobnije, bezbjednije i brže sredstvo prevoza.	Predlog nije prihvaćen. Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima ("Službeni list CG", br. 2/2015, 73/2023 i 62/2024) su definisane klase autobusa i granice u pogledu broja sjedišta. Takođe, predložene klase predstavljaju međunarodni standard. Nadalje, propisana granica u pogledu broja sjedišta ima veliki značaj za prava putnika u drumskom saobraćaju u cilju obezbjeđivanja potrebnog broja slobodnih sjedišta, naročito na međustanicama.
2b. Primjedba na član 10 stav 1 Primjedba: Ograničenje na 67 godina starosti za vozače profesionalnog prevoza putnika previše je rigidno i u neskladu je sa praksom Evropske unije. Na nivou EU ne postoji propisana gornja starosna granica za profesionalne vozače autobusa (Direktiva 2003/59/EC i Direktiva 2006/126/EC), već se sposobnost procjenjuje kroz periodične ljekarske preglede i obuke. Predlog: Dodati novi stav iza postojećeg koji glasi: „Izuzev od stava 1 ovog člana, prevoznik može angažovati vozača starijeg od 67 godina, ukoliko vozač posjeduje važeće ljekarsko uvjerenje o sposobnosti za upravljanje motornim vozilom, koje ne smije biti starije od godinu dana.“ Obrazloženje: Ovim rješenjem bi se omogućilo angažovanje starijih, ali sposobnih vozača, uz strožu kontrolu zdravstvene sposobnosti. Time se balansira između bezbjednosti saobraćaja i praktičnih potreba prevoznika, naročito u uslovima nedostatka profesionalnih vozača. Takođe, formulacija „angažovanje“ je preciznija, jer je zapošljavanje penzionisanih lica ograničeno, ali im se može	Predlog djelimično prihvaćen. Predlogom zakona propisana je granica 70 godina starosti.



omogućiti rad na osnovu ugovora o angažovanju. Ovaj pristup je usklađen sa regulativama EU, koje ne propisuju starosnu granicu, već se fokusiraju na periodične medicinske provjere.	
3b. Primjedba na Član 19 stav 3 Primjedba: Formulacija „stvarno sjedište prevoznika mora se nalaziti na teritoriji jedinice lokalne samouprave koja je izdala licencu“ ograničava prevoznike na obavljanje djelatnosti isključivo u jednoj opštini. Kako „stvarno sjedište“ po definiciji može biti samo jedno (u skladu sa CRPS registracijom i EU Uredbom 1071/2009), ova odredba onemogućava prevoznike da konkurišu u više opština bez osnivanja novih pravnih lica. To vodi do nepotrebne fragmentacije prevoznika i stvara administrativne barijere. Predlog: Precizirati da prevoznik može imati jedno stvarno sjedište, ali da se za potrebe konkurisanja u drugim opštinama može registrovati poslovna jedinica/filijala na teritoriji te opštine, uz obavezu da se u toj jedinici čuva relevantna dokumentacija i obavlja dio poslovanja. Ova dopuna može biti nadovezana za novi član 19a. Obrazloženje: Ova promjena bi omogućila prevoznicima da legalno učestvuju u tenderima i procesima licenciranja u više opština, bez potrebe za osnivanjem posebnih firmi u svakoj lokalnoj samoupravi. Time se smanjuju administrativni troškovi, podstiče konkurencija i usklađuje zakon sa praksom EU, gdje se insistira na jedinstvenom stvarnom sjedištu, ali uz mogućnost poslovnih jedinica.	Predlog djelimično prihvaćen. Predlagač ne smatra da se ograničava prevoznik da obavlja djelatnost isključivo samo na svojoj opštini, imajući u vidu da isti može registrovati Poslovnu jedinicu, u opštini gdje planira da obavlja djelatnost. PJ je mjesto gdje se čuva potrebna dokumentacija i mjesto gdje ga može nadležni lokalni organ kontrolisati. Predlog nije prihvaćen. Predloženo rešenje je u skladu sa propisima koji definišu oblast radnog vremena vozača.
4b. Primjedba na član 23 stav 6 Primjedba: Formulacija da prevoznik mora povjeriti upravljanje vozilom isključivo vozaču zaposlenom na osnovu ugovora o radu neopravdano ograničava tržište rada i fleksibilnost prevoznika. Takvo ograničenje ne postoji u EU regulativi, uključujući Uredbu (EZ) br. 1071/2009, Uredbu (EZ) br. 1072/2009 i Uredbu (EU) br. 1024/2012. Predlog: Umjesto „ugovora o radu“, predložiti formulaciju: „Prevoznik mora povjeriti upravljanje vozilom vozaču sa kojim ima zaključen ugovor o radu ili drugi ugovorni odnos u skladu sa zakonima kojima se uređuje rad i obligacioni odnosi.“	



Obrazloženje: Ograničenje samo na ugovor o radu dovodi do situacije da vozač zaposlen kod jednog prevoznika ne može biti angažovan kod drugog, čak ni povremeno, kroz ugovor o dopunskom radu ili druge oblike ugovornog odnosa. To značajno sužava tržište rada i otežava funkcionisanje prevoznika i vozača. Takodje, trenutna formulacija zakona je u suprotnosti sa Zakonom o Radu koji jasno dozvoljava dopunski rad kod drugog poslodavca, Ključni mehanizam kontrole u EU nije tip ugovora, već poštovanje propisa o radnom vremenu i odmorima vozača (Uredba (EZ) br. 561/2006 i Uredba (EU) br. 165/2014). Svaki profesionalni vozač koristi ličnu tahografsku karticu, preko koje se jasno evidentiraju sati vožnje, odmori i pauze. Na taj način je moguće efikasno spriječiti zloupotrebe i prekovremeni rad bez obzira na tip ugovora.	
5b. Primjedba na član 23 stav 7 Primjedba: Ukoliko se prihvati naša sugestija na stav 6, prema kojoj vozač može biti angažovan i putem drugih ugovornih odnosa a ne isključivo ugovorom o radu, onda je potrebno izmijeniti i stav 7. Trenutno formulacija traži „ugovor o radu i poresku potvrdu“, što je potvrda koja se izdaje samo u slučajevima kada vozač ima zaključen ugovor o radu. Predlog: Na kraj stava 7, dodati riječi “ili obračun plata/platni list izdat od strane poslodavca.” Obrazloženje: Ako prevoznik angažuje vozača kroz neki drugi vid ugovora, kao na primjer ugovorom o dopunskom radu, on ne može da pribavi poresku potvrdu jer se u poreske prijave evidentira samo poslodavac sa kojim vozač ima zaključen ugovor o radu. Kako bi se eliminisale mogućnosti rada na crno, zahtjeva se obračun plata ili platni list koji svaki poslodavac mora da izda angažovanom radniku i koji se izdaje po prijavi ugovora poreskoj upravi to jeste po prijavi plate. U obračunu plata su jasno definisani podaci vozača kao i porezi plaćeni na obračunatu platu.	
6b. Primjedba na član 26 stav 2 Primjedba: “U slučaju promjene podataka koji se odnose na vozila Ministarstva, odnosno nadležni organ lokalne uprave izdaje novi izvod licence za to vozilo.” Gramatička greška u formulaciji stava. Predlog: Da stav sada glasi: “U slučaju promjene podataka koji se odnose na vozila, Ministarstvo, odnosno nadležni organ	Predlog prihvaćen.



lokalne uprave izdaje novi izvod licence za to vozilo.” Obrazloženje: Trenutna formulacija stava zbog gramatičke greške zvuči kao da se stav bavi promjenama na vozilima u vlasništvu Ministarstva a ne prevoznika.	
7b. Primjedba na član 27 stav 1 Primjedba: “Prevoznik je dužan da izgubljen, ukradenu ili uništenu licencu, odnosno izvod licence oglasi nevažećim u "Službenom listu Crne Gore"...” Nepotrebno odugovlačenje i biznis barijera u hitnim slučajevima. Predlog: Da stav glasi: “Prevoznik je dužan da izgubljen, ukradenu ili uništenu licencu, odnosno izvod licence oglasi nevažećim na internet stranici "Privredne Komore"...” Obrazloženje: Službeni List Crne Gore ponekad ne izlazi nedeljama čak i mjesecima, jer zavisi od obima novih zakona, pravilnika i odluka na državnom i lokalnom nivou. Ovom formulacijom se prenosi oglašavanje ništavnosti stare licence i izvoda licence na Privrednu Komoru. Time bi se ubrzao proces i omogućilo prevozniku da izvadi duplikate u mnogo kraćem roku	Predlog nije prihvaćen. Kao dokaz u navedenim postupcima, prihvata se dokument od službenog lica da je subjekt dostavio potrebnu prijavu.
8b. Primjedba na član 36 stav 4, član 47 stav 4. član 59 stav 4 i član 69 stav 6 Primjedba: Formulacija „tabla sa relacijom“ ne prepoznaje i modernija rješenja koja se koriste u javnom prevozu, poput elektronskih displeja (LED ekrani), koji omogućavaju bolju vidljivost i fleksibilnost u informisanju putnika. Predlog: Umjesto sadašnje formulacije, predlaže se: „Prevoznik, odnosno vozno osoblje, dužan je u autobusu kojim se obavlja linijski gradski i prigradski prevoz putnika istaći oznaku sa relacijom obavljanja prevoza u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla ili putem elektronskog displeja preko gornjeg dijela vjetrobranskog stakla, sa nazivom linije i naznačenjem najmanje jednog usputnog stajališta koje bliže određuje itinerer.“ Istu promjenu izvršiti i na ostale navede članove. Obrazloženje: Na ovaj način se obezbjeđuje jasan prikaz relacije i stajališta putnicima, ali i ostavlja prostor za korišćenje savremenih tehnologija. Ostavlja se mogućnost prevoznicima da zadržavaju stari način rada a omogućava se novijim autobusima da iskoriste modernija sredstva bez obaveze da dupliraju oznake	Predlog djelimično prihvaćen. Trenutno rješenje ne ograničava, odnosno ne isključuje vaš predlog da istaknuta tabla bude kao led displej.
9b. Primjedba na član 38 Primjedba:	



Formulacija ograničava ukrcaj i iskrcaj putnika isključivo na autobuska stajališta, dok se autobuske stanice uopšte ne spominju. Smatramo da je neophodno precizirati da se ukrcaj i iskrcaj u linijskom gradskom i prigradskom prevozu može obavljati i na autobuskim stanicama, jer one predstavljaju infrastrukturno najopremljenija i najbezbednija mjesta za prijem i otpremu putnika. Predlog: Umjesto postojećeg teksta, član da glasi: „Ukrcavanje i iskrcavanje putnika u linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika prevoznik, odnosno vozno osoblje obavlja na autobuskim stajalištima i autobuskim stanicama, prema registrovanom redu vožnje.“ Obrazloženje: Autobuske stanice su ključni dio mreže javnog prevoza i njihovo izostavljanje može stvoriti pravne i praktične nedoumice. Uključivanje i stanica osigurava bolju organizaciju, veću bezbjednost putnika i konzistentnost sa praksom u EU, gdje se autobuske stanice smatraju primarnim tačkama ukrcaja i iskrcaja. Ne stvara se obaveza prevoznicima da koriste autobuske stanice alii im nova formulacija daje mogućnost to da urade.	Predlog nije prihvaćen. Pravila vezana za uslove za autobuske stanice pripremljena su u odnosu na karakteristike prevoza i karakteristike vozila u međugradskom i međunarodnom prevozu putnika. Takođe, i kapacitet navedenih autobusa stanica, je formiran u odnosu na mađugradski i međunarodni prevoz. Predlagač je saglasan sa vašom konstatacijom da su autobuske stanice od velikog značaja u sistemu javnog prevoza putnika.
10b. Primjedba na član 39 stav 2 Primjedba Formulacija iz stava 2 člana 39 predviđa da nadležni organ lokalne uprave daje saglasnost samo za izmjenu reda vožnje, ali ne i za privremenu obustavu. Time se stvara nedosljednost u odnosu na član 52 stav 2 i član 71 stav 2, gdje je jasno propisano da se saglasnost daje i za obustavu i za izmjenu reda vožnje, uz definisan rok za postupanje. Predlog: Stav 2 člana 39 izmijeniti tako da glasi: „Na privremenu obustavu ili izmjenu reda vožnje, dok traju okolnosti iz stava 1 ovog člana, saglasnost daje nadležni organ lokalne uprave u roku od dva radna dana od dana podnošenja zahtjeva za dobijanje saglasnosti.“ Obrazloženje: Ovakvom izmjenom se uvodi dosljednost i jedinstvena procedura u cijelom zakonu (usklađeno sa članom 52 stav 2 i članom 71 stav 2). Time se jasno definiše postupak i za izmjene i za privremene obustave, a istovremeno se sprečava pravna nesigurnost i proizvoljno tumačenje.	Predlog prihvaćen.
11b. Primjedba na član 41 stav 1 Primjedba Formulacija iz stava 1 člana 41 ne dozvoljava autobuskim stanicama i turističkim agencijama da vrše prodaju karata za linijski gradski i prigradski linijski prevoz. Predlog: Stav 1 člana 41 izmijeniti tako da glasi: Prevoznik prodaje vozne karte za linijski gradski i prigradski prevoz, preko autobuskih stanica,	Predlog nije prihvaćen. Imajući u vidu da je gradski i prigradski prevoz u nadležnosti opština, nismo imali sugestija da se prodaja karata proširi i na autobuske stanice i turističke agencije.



turističkih agencija, u poslovnica prevoznika i u autobusima. Obrazloženje: Ako se usvoji primjedba na član 38 kojom bi se dozvolilo ukrcaj i iskrcaj na autobuskim stanicama za gradski i prigradski linijski prevoz onda je neophodno i dozvoliti autobuskim stanicama i da vrše prodaju karata. Ovim se ne stvara obaveza nego samo mogućnost za prevoznike. Takođe je uključena prodaja putem turističkih agencija koja do sada nije bila dozvoljena.	
12b. Primjedba na član 42 Primjedba: Član 42 nije usklađen niti jasno definisan kao što je to urađeno sa članom 54 koji reguliše prodaju i izdavanje karata u međugradskom prevozu. Predlog: Prodaja i izdavanje vozni karata u gradskom i prigradskom linijskom prevozu Član 42 Prevoznik je dužan da prodaje vozne karte putnicima na autobuskim stajalištima koja su označena u ovjerenom redu vožnje preko svog predstavnika ili u svojim autobusima. Izuzetno od stava 1 ovog člana, prevoznik može da vrši prodaju i putem autobuskim stanicama ako vožnja počinje sa autobuske stanice. Izuzetno od stava 1 ovog člana, prevoznik može da vrši prodaju i putem turističke agencije sa kojom ima ugovor. U slučaju iz stava 2 ovog člana, putnik staničnu uslugu plaća na autobuskoj stanici. Prevoznik, turistička agencija ili autobuska stanica vozne karte može prodavati i izdavati putem interneta, u skladu sa zakonom kojim se uređuje elektronska trgovina i elektronski dokument, i ako ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom. Vozna karta mora da sadrži: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, datum izdavanja karte, vrijeme važenja karte i cijenu prevoza. Lica iz stava 1,2 i 3 ovog člana dužna su za linije utvrđene registrovanim i ovjerenim redom vožnje prodavati vozne karte u skladu sa cjenovnikom iz člana 40 stav 1 ovog zakona. Obrazloženje: Formulisane član 42 u ovom obliku, zadržava u cjelosti stari član 42 ali daje šire mogućnosti prevozniku, autobuskim stanicama i turističkim agencijama da prošire svoje poslovanje. Predlog člana ne nameće nikakve obaveze navedenim licima ali uspostavlja mogućnosti koje stari član nije dozvoljavao. To sada uključuje i mogućnost internet prodaje za gradski i prigradski prevoz.	
13b. Primjedba na član 48 stav 7 Primjedba: Obaveza Ministarstva da primjerak registrovanih i ovjerenih redova vožnje dostavlja samo	Predlog djelimično prihvaćen. Ministarstvo registrovane i ovjerene redove vožnji u međugradskom prevozu, objavljuje na



Inspekciji za drumski saobraćaj nije dovoljna, jer se izostavlja ključni akter – autobuske stanice. Predlog: Predlažemo da se član 48 stav 7 izmijeni tako da glasi: „Ministarstvo primjerak registrovanih i ovjerenih redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu dostavlja Inspekciji za drumski saobraćaj i autobuskim stanicama osam dana prije početka važenja redova vožnje.“ Obrazloženje: Autobuske stanice su obavezne da organizuju rad u skladu sa svim registrovanim redovima vožnje i ne smiju zavisiti od prevoznika da im iste dostavljaju. Takođe, član 103 stav 2 obavezuje autobuske stanice da obavijeste Ministarstvo ako se određene linije ne obavljaju. Ukoliko autobuske stanice nijesu blagovremeno obaviještene o početku važenja novih redova vožnje, ne mogu ispuniti ni ovu zakonsku obavezu.	svom sajtu. Na koji način se daje pristup i autobuskim stanicama da imaju uvid.
14b. Primjedba na član 49 Primjedba: Član 49 ne predviđa obavezu Ministarstva da inspekciju i autobuske stanice, obavještava o brisanju ili izmjenama redova vožnje. To stvara pravnu i operativnu prazninu, jer autobuske stanice moraju organizovati rad i usluge u skladu sa važećim redovima vožnje a inspekcija mora biti blagovremeno obaviještena o eventualnim promjenama. Predlog: Dopuniti član 49 novim stavom 10 koji glasi: „U slučaju brisanja ili izmjene redova vožnje, Ministarstvo je dužno da o tome obavijesti Inspekciju za drumski saobraćaj i autobuske stanice u roku od osam dana od dana izmjene.“ Obrazloženje: 1. Praktična potreba – autobuske stanice su obavezne da organizuju svoj rad u skladu sa redovima vožnje i moraju biti blagovremeno obaviještene o izmjenama, kako bi se osigurala pravna i operativna sigurnost. 2. Zakonska usklađenost – član 103 stav 2 ovog zakona propisuje obavezu autobuske stanice da obavijesti Ministarstvo ukoliko se linija ne održava. Ukoliko stanica ne bude obaviještena o izmjenama, ne može ispuniti ovu obavezu. 3. Transparentnost i smanjenje rizika od nesporazuma – blagovremeno obavještavanje i Inspekcije i autobuskih stanica stvara jasan sistem kontrole i smanjuje mogućnosti zloupotreba ili nelojalne konkurencije. 4. Digitalizacija i modernizacija – ovakvo rješenje otvara mogućnost da Ministarstvo u budućnosti uspostavi centralni informacioni sistem obavještenja putem kojeg bi se sve zainteresovane strane lako i efikasno obavještavale o promjenama.	Predlog djelimično prihvaćen. Kroz izradu Nacionalnog registra prevoznika, koji će sadržati baze podataka i o obrisanim međugradskim redovima vožnje, postići ćemo potrebno, a to je da i autobuske stanice u sistemu drumskog saobraćaja kao značajni činioци, imaju potpune informacije.
15b. Primjedba na član 53 stav 1 Primjedba:	Predlog djelimično prihvaćen.



“...,dovoljan broj vozni karata autobuskim stanicama...” je nejasna formulacija i dosta je subjektivna. Predlog: Predlažemo brisanje spornog dijela ili jasnije definisanje uslova za određivanje dovoljnog broja vozni karata. Obrazloženje: Dovoljan broj vozni karata je nemoguće definisati. Je li to dovoljno ili nije zavisi od mnogo faktora, kao što su sezonska potražnja i lokalna potražnja. Ponekad, dovoljan broj vozni karata je nula a ponekad ni pedeset vozni karata nije dovoljno. Kako su prevoznici izloženi kaznenim odredbama zbog ovog stava, smatramo da je najbolje izbrisati ga ili jasnije.	Dovoljan broj vozni karata podrazumijeva broj vozni karata koje autobuska stanica može izdati na osnovu ugovorenog alotmana sjedšta prevoznika, u vanrednim slučajevima, nestanka struje i dr. Ugovoreni alotman predstavlja osnovu za dovoljan broj vozni karata.
16b. Primjedba na član 53 stav 3 i 4 Primjedba: Zabrana prodaje gradskih i prigradskih relacija u međugradskom linijskom prevozu koja je takođe uslovljena saglasnošću lokalne uprave je suprotno načelima EU. Predlog: Predlažemo brisanje stava 3 i stava 4 člana 53. Obrazloženje: 1. Da naglasimo, ne protivimo se tenderima i subvencijama koje lokalne uprave dodjeljuju za obavljanje gradskih i prigradskih linija. Naprotiv, smatramo da one imaju opravdan razlog i doprinose dobrobiti građana. 2. Uredba (EZ) br. 1073/2009, uvod, tačka 4 jasno naglašava da sloboda pružanja usluga u drumskom saobraćaju podrazumijeva pravo pristupa tržištu. Smatramo da aktuelna formulacija zakona se jasno protivi načelima na kojima se zasniva Evropska Unija i da očigledno krši pravo na pristup tržišta. 3. Ako lokalna uprava već subvencionise određenu uslugu, ne može istovremeno zabraniti pružanje slične usluge od strane prevoznika koji za to ne traži nikakvu naknadu od države ili opštine. Istom logikom, zašto bi država branila uslugu za koju njene opštine često plaćaju? 4. Ne uvodi se nikakav novi sistem – radi se isključivo o pridržavanju već ovjerenog reda vožnje i stajališta, koje su odobrili Privredna komora i Ministarstvo. Ograničavanje prodaje karata na ovim relacijama predstavlja nepotrebnu barijeru tržištu i uskraćuje dodatnu uslugu putnicima bez opravdanog razloga. 5. Primjera radi: Aktuelni zakon ne dozvoljava prodaju karata od Budve do Petrovca koji su udaljeni 13km jer su dio opštine Budva ali dozvoljava prodaju Budva – Lastva Grbaljska koji su udaljeni “samo” 7km ali nisu dio iste opštine. Nelogično je postavljati ovakve biznis barijere unutar iste države.	Predlog nije prihvaćen. Sistem javnog prevoza putnika u linijskom prevozu je jasno definisan osnovnim Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju 2017. godine, na koji način su propisani i načini i uslovi obavljanja gradskog, prigradskog i međugradskog prevoza.
17b. Primjedba na član 55 Primjedba: U važećem zakonu a posebno u članu 55 nije predviđena nikakva sankcija u slučaju kada	Prihvata se predlog.



prevoznik odbije da primi putnika koji posjeduje važeću voznu kartu, izdate u skladu sa alatmanom sjedišta na autobuskoj stanici. Ovakav propust ostavlja putnike bez zaštite i ugrožava povjerenje u sistem javnog prevoza. Kaznene odredbe ne definišu kaznu u ovom slučaju. Predlog: Predlažemo da se član 55 dopuni stavom koji bi glasio: „U slučaju da prevoznik odbije da primi putnika sa važećom voznom kartom izdatom u skladu sa alatmanom sjedišta, a nisu ispunjeni uslovi uskraćivanja prava prevoza definisana u opštim uslovima prevoza, lice koje upravlja autobuskom stanicom ovlašćeno je da na teret prevoznika obezbijedi prevoz putnika do naznačene destinacije taksi vozilom.” U kaznene odredbe člana 139 stav 1 uvesti novu tačku 33a Obrazloženje: Član 55 i kaznene odredbe regulišu isključivo situacije kada dolazi do prekomjerne prodaje karata; bilo to prekoračenje dostupnih mjesta po autobusu ili prekoračenje dogovorenog alatmana sjedišta. Nažalost nijedan član zakona ne definiše zakonski okvir za poštovanje već ugovorenog broja alatmana sjedišta. Član 50 stav 3 i član 72 stav 3 jasno kažu da je prevoznik dužan da primi putnika ali daje izuzetak: “u skladu sa raspoloživim mjestima u vozilu”. Ako prevoznik nije ispoštovao alatman sjedišta on nema raspoloživa mjesta u vozilu i to je suština problema. Stvara se apsurdna situacija jer umjesto da se prevoznik kazni zbog nepoštovanja alatmana sjedišta (koja je on sam odredio), ova dva navedena stava ga oslobađaju od krivice. Ni opšti uslovi prevoza koje definiše Privredna Komora ne definišu postupak i obavezu poštovanja alatmana sjedišta. Ovakva dopuna bi: 1. Osigurala pravnu zaštitu putnika i garanciju da će biti prevezeni bez obzira na nepoštovanje obaveza prevoznika. 2. Stvorila jasnu finansijsku i operativnu odgovornost prevoznika, čime bi se smanjila mogućnost zloupotreba i namjernog odbijanja putnika. 3. Pružila autobuskim stanicama konkretan mehanizam za zaštitu putnika. S obzirom da se dodaje novi stav i nova obaveza takođe je neophodno dopuniti i kaznene odredbe.	
18b. Primjedba na član 66 stav 15 Primjedba: Trenutna formulacija obavezuje Ministarstvo da primjerke izdatih dozvola dostavlja isključivo	Predlog djelimično prihvaćen. Ministarstvo je dužno da redovno objavljuje podatke na svojoj internet stranici. Na koji način će se i autobuske stanice adekvatno informisati



inspekciji za drumski saobraćaj. Međutim, potpuno je izostavljena obaveza da se obavijeste i autobuske stanice, iako su one direktni operativni učesnici u realizaciji prevoza. Predlog: Dopuniti član 66 stav 15 tako da glasi: „Ministarstvo dužno je da dostavi inspekciji za drumski saobraćaj i autobuskim stanicama primjerak svake izdate dozvole sa sastavnim dijelovima iz stava 8 ovog člana, u roku od osam dana od dana izdavanja dozvole.“ Obrazloženje: 1. Operativna neophodnost – autobuske stanice imaju obavezu da obezbijede uslove za prihvata i otpremu vozila, te je neophodno da budu blagovremeno obaviještene o izdatim dozvolama. 2. Zakonska usklađenost – član 103 stav 2 ovog zakona propisuje da su autobuske stanice dužne da obavijeste Ministarstvo o neizvršavanju prevoza. Ako nemaju informaciju o izdatim dozvolama, ne mogu ispuniti tu obavezu. 3. Transparentnost i smanjenje nesporazuma – direktno obavještavanje autobuskih stanica uklanja rizik da one zavise isključivo od prevoznika za dostavljanje podataka o dozvolama. 4. Digitalizacija i modernizacija – ovakvo rješenje otvara mogućnost da Ministarstvo uspostavi centralni informacioni sistem obavještenja kojim bi se na jedinstven način obavještavale sve zainteresovane strane o izdatim dozvolama i promjenama.	sa potrebnim podacima. Saglasni smo sa značajem informisanja AS o svim potrebnim podacima u vezi javnog prevoza.
19b.Primjedba na član 70 Primjedba: Član 70 ne predviđa obavezu Ministarstva da inspekciju i autobuske stanice, obavještava o ukidanju ili izmjenama dozvola u međunarodnom prevozu. To stvara pravnu i operativnu prazninu, jer autobuske stanice moraju organizovati rad i usluge u skladu sa važećim dozvolama a inspekcija mora biti blagovremeno obaviještena o eventualnim promjenama. Predlog: Dopuniti član 70 novim stavom 9 koji glasi: „U slučaju ukidanja ili izmjene dozvola u međunarodni prevoz, Ministarstvo je dužno da o tome obavijesti Inspekciju za drumski saobraćaj i autobuske stanice u roku od osam dana od dana izmjene.“ Obrazloženje: 1. Praktična potreba – autobuske stanice su obavezne da organizuju svoj rad u skladu sa međunarodnim dozvolama i moraju biti blagovremeno obaviještene o izmjenama, kako bi se osigurala pravna i operativna sigurnost. 2. Zakonska usklađenost – član 103 stav 2 ovog zakona propisuje obavezu autobuske stanice	Predlog djelimično prihvaćen. Ministarstvo je dužno da redovno objavljuje podatke na svojoj internet stranici. Na koji način će se i autobuske stanice adekvatno informisati sa potrebnim podacima. Saglasni smo sa značajem informisanja AS o svim potrebnim podacima u vezi javnog prevoza.



da obavijesti Ministarstvo ukoliko se linija ne održava. Ukoliko stanica ne bude obaviještena o izmjenama, ne može ispuniti ovu obavezu. 3. Transparentnost i smanjenje rizika od nesporazuma – blagovremeno obavješćavanje i Inspekcije i autobuskih stanica stvara jasan sistem kontrole i smanjuje mogućnosti zloupotreba ili nelojalne konkurencije. 4. Digitalizacija i modernizacija – ovakvo rješenje otvara mogućnost da Ministarstvo u budućnosti uspostavi centralni informacioni sistem obavješćenja putem kojeg bi se sve zainteresovane strane lako i efikasno obavješćavale o promjenama	
20b. Primjedba na član 93 (Zabranjeni oblici prevoza) Primjedba: Formulacija „za koji se naplaćuje usluga prevoza“ može se zloupotrijebiti, jer prevoznik može tvrditi da nije naplatio uslugu već samo gorivo, putarine ili drugi trošak. Predlog Umjesto „usluga prevoza“ koristiti termin „naknada“. Tako da alineja glasi “- za koji se naplaćuje naknada za prevoz; ili” Obrazloženje Termin „naknada“ pokriva sve vidove naplate – novčanu, u gorivu, putarinama ili drugim troškovima – i na taj način se zatvara prostor za zloupotrebu i izbjegavanje zabrane.	Predlog prihvaćen.
21b. Primjedba na član 98 stav 5 Primjedba: Ograničenje trajanja licence na 5 godina. Licenca za pružanje usluga autobuske stanice nije u skladu sa izmjenama koje se odnose na licence za prevoznike, gdje je period važenja produžen na 10 godina. Predlog: Član 98 stav 5 izmijeniti tako da glasi: „Licenca iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od deset godina i lice koje upravlja autobuskom stanicom ne smije je prenositi na drugo lice.“ Obrazloženje: Produženje perioda važenja licence na 10 godina obezbjeđuje usklađenost i jednak tretman između prevoznika i stanica, smanjuje administrativni teret i nepotrebne troškove, a istovremeno ne utiče negativno na kvalitet i bezbjednost pružanja usluga. Logično je da oba ključna aktera u sistemu javnog prevoza – prevoznici i autobuske stanice – imaju jednak period trajanja licence.	Predlog prihvaćen.
22b. Primjedba na član 100 stav 2 Primjedba: Trenutna formulacija člana 100 stav 2 zahtijeva da se za svaki red vožnje posebno zaključuje ugovor između prevoznika i autobuske stanice. Ovo u praksi stvara nepotrebnu administraciju, papirologiju i pravnu nesigurnost u situacijama	Predlog nije prihvaćen. Predlagač smatra da je potrebno zadržati trenutno rješenje, imajući u vidu da tokom registracionog perioda može doći do odustajanja o obavljanja prevoza na odjenim linijama



kada prevoznik uvodi više redova vožnje ili vrši promjene tokom godine. Predlog: Stav 2 člana 100 mijenja se i glasi: „Lice koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznik koji obavlja linijski prevoz putnika, dužni su da zaključe ugovor o pružanju usluga autobuske stanice najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza. Ugovor se odnosi na sve registrovane i ovjerene redove vožnje kao i međunarodne dozvole tog prevoznika. Redove vožnje i međunarodne dozvole Ministarstvo dostavlja autobuskim stanicama na osnovu člana 48 stav 7, člana 49 stav 10, člana 66 stav 15 i člana 70 stav 9 ovog zakona i oni čine sastavni dio ugovora.“ Obrazloženje: Predložena izmjena zavisi od prihvatanja primjedbe koje smo uputili na član 48 stav 7 i član 66 stav 15 kao i na predloženi stav 10 člana 49 i stav 9 člana 70. Smatramo da bi poboljšao poslovni ambijent iz sledećih razloga: 1. Pojednostavljenje procedure – ovakva formulacija eliminiše potrebu za zaključivanjem više desetina ugovora između istih ugovornih strana, što je trenutno nepotrebno opterećenje za obje strane. 2. Smanjenje administrativnog tereta – prevoznici i autobuske stanice više neće trošiti vrijeme i resurse na vođenje paralelnih ugovora, već se sve reguliše jednim ugovorom i njegovim dopunama i izmjenama zavisno od redova vožnje. 3. Jasnoća i sigurnost – redovi vožnje postaju sastavni dio ugovora jer ih Ministarstvo dostavlja u skladu sa članom 48 stav 7 i članom 49 stav 10. Time se uklanja mogućnost manipulacije (npr. da prevoznik prijavi red vožnje Ministarstvu a ne obavijesti stanicu). 4. Pravna jednakost – autobuske stanice dobijaju zvanične informacije od Ministarstva, što im omogućava da organizuju rad bez zavisnosti od volje prevoznika i bez dodatnih administrativnih procedura.	
23b. Primjedba na član 100 stav 4, 5 i 6 Primjedba: Stavovi 4, 5 i 6 ulaze u oblast obligacionih odnosa, koji su već regulisani Zakonom o obligacionim odnosima, Zakonom o izvršenju i obezbjeđenju i drugim propisima. Posebno su problematični jer: ☐ zakon o drumskom saobraćaju ne bi trebalo da uređuje način naplate dugova i sankcionisanje neispunjenih obaveza, ☐ formulacija dovodi do nepraktičnih i štetnih posljedica – onemogućava autobuske stanice da isplate svoja dugovanja jer im u isto vrijeme ukida osnovni prihod (peronizaciju), ☐ u praksi se stvara pravna neravnoteža – prevoznik ako ne plaća svoje obaveze prema stanici, stanica nema nikakav uporediv	Predlog nije prihvaćen. Predlagač smatra trenutno rešenje kao optimalno rešenje, bez namjere da se ovim zakonom dublje ulazi u obligacione odnose između subjekata.



mehanizam zaštite, dok prevoznik dobija indirektnu zaštitu kroz ove stavove.

Predlog:

Brisati stavove 4, 5 i 6 člana 100.

Obaveze iz ugovora između prevoznika i autobuske stanice treba da se uređuju isključivo ugovorom i opštim propisima obligacionog prava.

Uvesti novi stav 4, 5, i 6 koji glase:

“U slučaju da lice koje upravlja autobuskom stanicom, u rokovima utvrđenim ugovorom iz stava 2

ovog člana ne uplaćuje sredstva od prodatih karata, prevoznik može podnijeti zahtjev Ministarstvu za privremeno oslobađanje od obaveze korišćenja usluga autobuske stanice do izmirivanja obaveza od prodatih karata, i umjesto nje koristi centralno autobusko stajalište.”

“Odobrenje za obustavu korišćenja autobuske stanice iz stava 4 ovog člana daje Ministarstvo kroz rješenje, na zahtjev prevoznika.”

“Protiv rješenja iz stava 5 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu, u roku od osam dana od dana prijema rješenja.”

Obrazloženje:

1. Sistemska uređenost – pitanja naplate potraživanja, duga i obaveza već su detaljno uređena zakonima iz oblasti obligacionog i izvršnog prava. Unošenje posebnih pravila u ovaj zakon stvara pravnu nesigurnost i konflikt normi.

2. Praktične posljedice – zbog rasta online prodaje karata prihod od provizija na prodate karte stanica brzo opada. Ako bi ostala ovakva formulacija, uz minimalni prihod od prodatih karata

stanice bi ostale i bez peronizacije – što znači da ne bi imale nikakav garantovani prihod, niti mogućnost finansijske održivosti.

3. Rizik za tržište – u slučaju stečaja, stečajni upravnik ne bi mogao sprovesti plan reorganizacije jer bi primarni prihodi stanice bili automatski ukinuti po sili zakona. To dovodi do dodatne destabilizacije tržišta i potencijalnog zatvaranja stanica.

4. Neravnopravan tretman – zakon postavlja stroge obaveze autobuskim stanicama, dok prevoznici, ukoliko ne plaćaju svoje obaveze (peronizaciju, ležarinu, itd.), ne snose istu vrstu automatskih sankcija. To stvara diskriminaciju u odnosu između dvije strane. Autobuske stanice su svoja potraživanja naplaćivala putem mehanizama koje pruža država po zakonu o obligacionim odnosima, izvršiteljima i privrednim sudovima. Isto treba da važi i za drugu stranu.

5. Početak zabrane - Takođe, ovakva formulacija dovodi u pitanje trenutak nastupanja zabrane naplate, jer u slučaju sudske spora između prevoznika i autobuske stanice



Ministarstvo se faktički stavlja u poziciju suda, bez jasnog pravnog osnova, da blokira naplatu peronizacije, što može dovesti do odgovornosti države za štetu ukoliko se kasnije utvrdi da je stanica bila u pravu. 6. Novom formulacijom stavova, daje se mogućnost prevoznicima da nastave poslovanje kroz centralna autobuska stajališta ali ne dolazi do obligacionih sukoba jer autobuska stanica više ne pruža uslugu prevozniku. 7. Stav 5 i 6 daju jasan okvir koji štiti i prevoznike i autobuske stanice. Prevoznike jer izdavanjem rjesenja Ministarstva ne dovodi se u pitanje regularnost njihovih redova vožnje a autobuskim stanicama daje mogućnost žalbe i dokazivanja u slučaju da su navodi netačni.	
24b. Primjedba na član 101 stav 1 Primjedba: Trenutna formulacija člana 101 predviđa da je lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno da vrši prihvat i otpremu autobusa samo za linije u skladu sa registrovanim i ovjerenim redom vožnje, odnosno dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika. Međutim, ne obuhvata situaciju u kojoj prevoznik odbija da zaključi ugovor o pružanju usluga autobuske stanice. Predlog: Dopuniti član 101 tako da glasi: „Lice koje upravlja autobuskom stanicom dužno je da vrši prihvat i otpremu autobusa samo za linije u skladu sa registrovanim i ovjerenim redom vožnje, odnosno dozvolom za međunarodni linijski prevoz putnika, i na osnovu zaključenog ugovora o pružanju usluga autobuske stanice. Obrazloženje: Član 100 stav 2, definiše da mora postojati ugovor između autobuske stanice i prevoznika, ali ne definiše šta se događa u slučaju da se to ne desi. U praksi su se dešavale situacije gdje prevoznik odbija da zaključi ugovor o pružanju usluga autobuske stanice, čime nastaje pravni vakuum. Autobuska stanica je i dalje dužna da pusti autobus na peron jer posjeduje registrovani red vožnje, ali nema pravni osnov da fakturiše pružene usluge jer nema ugovora. Dopuna ovim uslovom jasno reguliše obavezu postojanja ugovora kao osnovnog pravnog akta za korišćenje staničnih usluga i postavlja obavezu autobuskim stanicim da ne pružaju svoje usluge bez potpisanog ugovora. Istina je da član 139 stav 1 tačka 62 jasno definiše kazne za prevoznika u ovom slučaju ali ovom primjenom bi se izbjeglo da autobuske stanice budu saučesnici u prekršaju.	Predlog nije prihvaćen. Članom 8 Pravila o opštim uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika na autobuskim stanicama ("Službeni list CG", br. 19/2019) propisano je, lice koje upravlja autobuskom stanicom i prevoznik obavezno zaključuju ugovor o pružanju usluga autobuske stanice u pisanoj formi kojim se uređuju međusobna prava i obaveze. Ugovor iz stava 1 ovog člana mora biti istovjetan za sve prevoznike u dijelu koji se odnosi na usluge koje se pružaju pod jednakim uslovima. Ugovorom iz stava 1 ovog člana obavezno se utvrđuje dostavljanje broja i rasporeda sjedišta (alotman sjedišta) za svaki registrovani red vožnje, na osnovu koga lice koje upravlja autobuskom stanicom vrši prodaju voznih karata. Ugovorom iz stava 1 ovog člana se obavezno određuje peron za prevoznika koji će prevoznik koristiti u toku perioda važenja reda vožnje. Promjena perona prevozniku se ne može izvršiti u toku perioda važenja reda vožnje bez njegove saglasnosti. Uzimajući u obzir navedena pravila, Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju pored definisanog sadržaja, Ugovor o pružanju usluga autobuske stanice mora da bude istovjetan za sve prevoznike, koji koriste usluge autobuske stanice pod jednakim uslovima. Samo sačinjavanje, zaključivanje i sprovođenje ugovora je shodno Zakonu o obligacionim odnosima isključiva obaveza ugovornih strana, tj. u konkretnom slučaju autobuskih stanica i prevoznika.
25b. Primjedba na član 101 stav 3 Primjedba: Formulacija stava kojom se zabranjuje „opsluživanje teretnih i drugih motornih vozila“ dovodi do	



kontradikcije sa važećim kriterijumima Ministarstva i Privredne komore za kategorizaciju autobuskih stanica. Predlog: Brisati dio stava koji glasi „i druga motorna vozila (osim vozila sa prvenstvom prolaza i radna vozila) “. Obrazloženje: Po najnovijim kriterijumima za kategorizaciju autobuskih stanica stavljen je naglasak da stanice treba da obezbijede parking prostor za putnike, tj. za mala vozila. Međutim, ovakva formulacija stava direktno se kosi s tim kriterijumima. S obzirom da ovaj zakon uopšte ne daje definiciju saobraćajnih površina moramo se nadovezati na zakon koji to radi. Naime, prema Zakonu o putevima Crne Gore (Član 4 stav 1 tačka 12), „saobraćajna površina“ obuhvata kompletnu putnu infrastrukturu autobuske stanice, uključujući i parking prostor. To znači da bi, ukoliko se ovaj stav primjenjuje doslovno, i parking namijenjen putnicima morao biti zabranjen za upotrebu, jer su isključena sva vozila osim autobusa. Time se obesmišljava sama svrha kriterijuma koje je Ministarstvo prethodno zahtijevalo i dovodi u pitanje funkcionalnost autobuske stanice kao objekta javnog interesa. Takođe, pregledom Evropskih uredbi/regulativa nigdje ne stoji obavezna zabrana pristupa saobraćajnim površinama autobuskih stanica za mala vozila. Naprotiv, čak i u mnogo složenijim sistemima kao što su aerodromi ne postoji zabrana saobraćaja za mala vozila na cjelokupnoj saobraćajnoj površini.	